



Réunion d'information sur la fermeture du passage de Garonne reliant le Lot Aval **Samedi 8 septembre 2018 - 9h30 - Salle Les Oliviers à Castelmoron-sur-Lot (47)**

Accueil des participants , salle comble.

Ouverture de la séance par Gilbert Valentin président d'ARCAO (les Amis des Rivières et Canaux d'Aquitaine et d'Occitanie).

Remerciements de la part de G.Valentin pour leur présence de :

Mme le maire de Castelmoron-sur-Lot, conseillère départementale,
Messieurs les conseillers départementaux,
Mesdames et messieurs les maires et élus des communes riveraines du Lot aval,
Messieurs les représentants du conseil départemental du Lot et Garonne,
Mesdames et messieurs les présidents d'associations,
Mesdames et messieurs les adhérents d'ARCAO,
Mesdames et messieurs.

La réunion n'a que seul but, dialoguer sur la fermeture à la navigation de la Garonne et de ses conséquences. Tous problèmes individuels pourront être réglés plus tard avec les personnes concernées .

Présentation de l'association ARCAO et de ses buts par François David (Vice-Président) :

L'association loi de 1901 ARCAO à été créée en mai 2017 de la volonté de plusieurs utilisateurs des voies d'eau du Sud Ouest, voire de toutes la France puisque nous avons la grande chance d'avoir un réseau connecté et parfaitement opérationnel. Tant en navigation qu'en enjeux patrimoniaux et touristiques, nous avons une conscience claire des potentialités de ce merveilleux patrimoine. Gironde, Garonne, canal des deux mers, étang de Thau, canal de jonction, canal de la Robine, canal du Rhône à Sète, canal de Montech, Dordogne, Isle, Baise, Tarn, Lot, Sèvres Niortaise sont un trésor inestimable, tant sur le plan touristique qu'économique pour le bien de tous.

Rivière LOT AVAL patrimoine navigable Patrimoine vivant

Adeptes du tourisme fluvial, de la nécessité de défendre efficacement le patrimoine navigable Français et plus largement le milieu environnemental des rivières et canaux. Cela passe par une bonne connaissance de ce milieu, c'est pourquoi ARCAO se limite à la nouvelle Aquitaine et l'Occitanie.

Cette prise de conscience, née du plaisir de naviguer à l'intérieur des terres, et plus largement de fréquenter cet environnement si particulier, nourrie par une longue expérience et un respect toujours renouvelé a permis de forger l'identité de ce que l'on nomme le patrimoine navigable. Patrimoine dû à l'opiniâtreté et au génie de certain et entretenu par une activité de chaque jour. Patrimoine vivant, s'il en est, l'histoire en témoigne, patrimoine inscrit dans la culture et l'inconscient collectif, la littérature, le cinéma et les arts en général sont là pour l'attester.

Sur le réseau dit secondaire, le tourisme a pris le relais, en bateau, à pied, à bicyclette ! Notre but est de faire perdurer globalement et au niveau du pays ce qui constitue une richesse nationale au même titre que toutes les richesses environnementales dont regorge la France.

Premier pays touristique du monde, le climat n'est pas seul en cause, et si les paysages qui se succèdent, recèlent chacun plus de trésors, les éléments dus à l'activité et au génie humain ont aussi la part belle, le tissu patrimonial est incroyablement riche, ARCAO se fait le défenseur d'un de ses éléments : la voie d'eau.

La France est un des pays au monde qui possède le réseau le plus dense, réserve d'eau, réserve paysagère, réserve environnementale, réserve touristique.

C'est le bien de tous.

Ce bien doit rester vivant, il faut une prise de conscience des décideurs. Les solutions équilibrées ne manquent pas, encore faut-il les envisager avec conviction ! Encore faut-il informer le public. Encore faut-il convaincre des partenaires. C'est un effort de chaque instant qui doit se nourrir non pas de méthodes incantatoires ou à court terme, mais bien d'éléments clairs, précis et pérennes, tant politiques, que sociaux, que culturels, que environnementaux.

Le murmure et le fil de l'eau quand ils dialoguent avec les frondaisons et les petits quais de village sont un plaisir irremplaçable. Il faut donc se donner les moyens d'en garder les richesses.

Présentation du Conseil d'administration par G. Valentin

Président : Gilbert Valentin

Vice président : François David

Secrétaire : Hélène David

Trésorier : Bertrand Godineau

Chargée de communication : Chantal Lanine

Chargé du développement de la voie d'eau : Gilles Franqueville

Présentation des chargés de mission du Lot Aval

Cyril Lafitte, Laurence Valadié et Robert Graham

Panorama 2017 du tourisme fluvial par G. Valentin

La croissance retrouvée !

Après une chute de l'activité du tourisme fluvial en 2016, les résultats de l'année 2017 mettent en évidence un rattrapage de l'activité grâce au retour de la clientèle pour ce mode de tourisme.

Le réseau VNF à vue transiter en 2017 sur l'ensemble de la France 14 910 bateaux de plaisance.

Un comptage effectué sur le canal de Garonne à l'écluse de Castelsarrasin a enregistré 1243 passages de plaisanciers.

LE LOT AVAL est en danger par G. Valentin

Pendant ce temps le LOT AVAL est en danger dû à la fermeture de la Garonne.

Gilles Franqueville projette une vidéo des équipements, ports et haltes du Lot qui à part Castelmoron, restent désespérément vides. Reportage réalisé le 27 août 2018,

Depuis les années 1980, les décisions sont prises avec des investissements colossaux pour rendre le LOT navigable. Des présidents de Conseils Généraux, et d'autres ont eu la volonté politique et économique de rendre cette rivière navigable avec l'appui de l'Europe, des Régions ainsi que des communes concernées mais surtout au frais du contribuable.

Ce sont des millions d'euros qui ont été investis avec la création de l'Association pour l'aménagement de la vallée du Lot (A.A.V.L) ainsi que l'Entente Interdépartementale du Bassin du Lot (E.I.B.L), mais aussi le Syndicat Mixte pour l'Aménagement de la Vallée du Lot (SMAVLOT), et le Conseil Départemental des territoires 47 (CD47). Depuis une de ces associations a été dissoute, une autre a changé de nom.

Visiblement, la volonté politique des conseillers départementaux n'est plus, aujourd'hui, de maintenir le LOT AVAL navigable, mais de ne plus faire d'investissements et d'entretiens des édifices, pour faire des économies.

Le CDT47 a pris une grave décision en septembre 2017 de ne plus maintenir le passage en Garonne pour les bateaux à partir du 26 janvier 2018 car trop coûteux. (180 000 €)

La Rivière Lot est donc coupée du reste du réseau fluvial national et il n'est donc plus possible pour les plaisanciers de rentrer ou de sortir par voie fluviale de la rivière.

Si nous avons été consulté avant la décision finale, nous aurions préconiser deux solutions qui auraient satisfaits tout le monde. Certes le nombre de passage en Garonne a diminué depuis son ouverture, mais n'est-il pas de la responsabilité des services départementaux du tourisme de faire la promotion de cette partie du LOT et surtout le conseil départemental me devait-il pas depuis longtemps alléger le service de passage en Garonne pour s'adapter à la réalité de la navigation.

Il y a donc plusieurs effets négatifs à cette décision, pour le tourisme fluvial et pour les communes riveraines

- Sur la Baise aval, fermeture de l'écluse à Buzet sur Baise,
- Sur la Garonne, fermeture de l'écluse de Saint Léger et aussi l'écluse de Nicole.
- Sur le Lot, abandon du canalet et par conséquent fermeture de l'écluse d'Aiguillon.

Plus d'entretien des différents édifices comme les écluses, les chenaux, et les canalets.

Déjà les effets se font ressentir à l'écluse de Castelmoron-sur-Lot, elle n'est plus ouverte que sur rendez-vous à compter du 5 mai 2018. Le ponton d'accueil de St Vite a été emporté durant la crue de Janvier 2018 et a fini broyé par le barrage de Villeneuve sur lot.

L'écluse de Lustrac est restée fermée jusqu'au 22 août 2018, avec une porte endommagée, des branchages obstruant l'entrée, plus d'interphone en cas de panne et le capot d'hivernage toujours présent.

L'écluse des Ondes reste elle aussi fermée, jusqu'au 22 août 2018 avec énormément de bois devant son entrée.

Le ponton d'accueil de Saint-Vite arraché pendant la crue, est toujours amarré à la sauvage aux arbres de la cale de La Peyssière (Saint Sylvestre sur Lot).

L'ouverture prochaine (2019) de l'écluse de Saint-Vite qui va coûter la bagatelle de 3,5 millions d'euros dont une partie financée par l'Europe (environ 550.000 €) avec la participation de la Nouvelle Aquitaine et du Conseil Départemental, tout cela pour ne jamais voir passer un bateau qui permettrait juste de faire 3 kilomètres pour être encore devant le problème du franchissement du Barrage de Fumel qui, lui, devrait coûter environ 18 M €.

Que vont devenir tous ces investissements faits depuis tant d'années ? Aménagement du chenal de Garonne en 1999.

Franchissement du barrage EDF de Castelmoron sur Lot en 1996.

Port de Castelmoron

Création du chenal de Gajac au pied du moulin et de son écluse.

Franchissement du barrage EDF de Villeneuve sur Lot en 2002

Création du port de Port de Penne / Saint Sylvestre sur Lot et sa capitainerie achevée en 2007.

- Réhabilitation de l'écluse de Lustrac fin 2006.

- Réhabilitation de l'écluse des Ondes fin 2007.

- Aménagement des haltes de Saint Vite, Clairac et de Sainte Livrade sur Lot

- Remise en fonction de l'écluse de Saint Vite soit disant en 2019.

- Création de l'écluse du barrage de Fumel, d'abord annoncée en 2004, puis 2011, puis visiblement prévue en 2027

La navigation du Lot est importante c'est ce qui est dit dans le compte rendu de « Assises du bassin versant du Lot » en octobre 2015. Et pourtant tout est mis en œuvre pour que la rivière Lot retourne à l'état sauvage puisque la seule possibilité de se rendre en bateau sur cette rivière vient d'être fermée.

Toute ville qui tourne le dos à sa rivière ou à son fleuve tourne aussi le dos à son passé et à son avenir.

INTERVENTIONS DIVERSES et QUESTIONS RÉPONSES

Intervention de M. Moreau (chef de cabinet représentant du président du conseil départemental du Lot et Garonne) qui remercie ARCAO de l'avoir invité, qui s'excuse encore une fois auprès d'ARCAO de ne pas avoir consulté l'association avant de prendre la décision de fermer (ARCAO avait vivement protesté contre cet état de fait!), M. Moreau expose les raisons pour lesquelles le Lot se retrouve coupé du réseau navigable : nombre de passages trop limité au regard des finances en berne du conseil départemental, en effet le coût de fonctionnement annuel annoncé était de 180 000€ (50 000€ de frais de personnel, 130 000€ d'entretien du chenal). La fermeture a été votée à l'unanimité par les conseillers départementaux. Le département était au bord d'être mis sous tutelle.

D'où les questions d'ARCAO pourquoi un tel fiasco, au regard d'un projet soutenu par J-François Poncet et très ambitieux et d'investissements extrêmement importants pour assurer la continuité de la navigation du réseau national au Lot aval. Pourquoi des investissements très importants pour réouvrir l'écluse de St Vite (3,5 millions €) alors que l'on ne pourra naviguer que 2,9 km de plus sur un Lot coupé d'un réseau national. L'Europe avec ces 50% de participation risque de ne plus comprendre le sens de ces investissements (50% pris en charge par le département, 50% par l'Europe, d'un montant au départ de 7 millions d'euros puis revu à 3,5 millions d'euros, précision donnée par M. Jacques Borderie, premier adjoint au maire de Ste-Livrade et conseiller départemental).

M. Jacques Borderie, nous explique donc la baisse des coûts de réparation de l'écluse de St-Vite et nous fait part qu'il va partager nos arguments dont il n'avait pas connaissance sur la fermeture de la Garonne à tous ses collègues conseillers départementaux.

M. Moreau pose la question quelles sont les propositions d'ARCAO pour la réouverture du LOT.

G. Valentin émet les propositions de faire soit des passages à la demande, soit un passage au printemps et un passage à l'automne en sachant que le passage est tributaire des hauteurs d'eau, mais il y en a certainement d'autres propositions. M. Duprez (DGA Infrastructures et Transports conseil départemental du Lot et Garonne) intervient en disant que les propositions d'ARCAO n'étaient pas raisonnables financièrement par rapport aux frais engagés pour si peu de passages, et qu'à l'origine du projet il ne l'aurait jamais validé pour les raisons que nous connaissons tous, le problème des hauteurs d'eau liées à la météo, en 2000 plus de 600 passages par an, dès la première sécheresse en 2003 plus que 609 passages allers retours soit 300 bateaux, en 2009, 75 passages allers/ retours et entre 2009/2018 plus que 75 à 150 allers et retours. Précision de Mr Duprez maintenant que le Lot est fermé il est relevé 160 passages à l'écluse de Villeneuve s/Lot pour 180 en 2017.

Cyril Lafitte émet des propositions : la création d'un canal au niveau de la commune de Monheurt ou bien le passage en Garonne assuré par des bénévoles, à cela Mr Moreau a répliqué que le département ne prendrait jamais la responsabilité de laisser le passage.

A la question "Pourquoi la Baïse aval est fermée à la navigation ainsi que le canalet à Nicole sur le Lot, et que l'entretien n'y est plus assuré" M. Moreau répond que ce n'est plus le Département du Lot et Garonne qui est en charge de ce réseau mais VNF qui est gestionnaire de la Baïse aval, que le département a des priorités, un budget d'1 million d'Euros est alloué pour maintenir la navigation sur le Lot au delà de l'écluse d'Aiguillon (entretien des ouvrages, ouvertures des écluses etc...) le canalet de Nicole et l'écluse d'Aiguillon ne servant plus pour cause de non descente en Garonne.

A la question "Pourquoi Les écluses de Lustrac et Des Ondes n'ont-elles été ouvertes que le 22 août 2018", M. Duprez a expliqué que des problèmes techniques ne pouvaient être gérés par leurs équipes, donc il a fallu faire des appels d'offres pour trouver une société intervenante, et que toutes ces démarches ont pris du temps.

G.Valentin lit des arrêtés départementaux :

Du **22 septembre 2017** portant règlement particulier de police de la navigation intérieure sur l'itinéraire du canal des 2 mers et ses embranchements, prévoit un mouillage de 1,20 m sur la Garonne entre St Léger et Nicole,

Du **24 juillet 2017** portant règlement particulier de police de la navigation sur la rivière LOT dans le département du Lot et Garonne prévoit la navigation sur le canalet,

Et pour finir : L'avis à la batellerie n°2017/34 du **6 novembre 2017** informe les usagers des rivières Baïse et Lot de l'arrêt d'exploitation du chenal Garonne à la fin de la saison 2017,,

Arrêt exploitation mais pas de la navigation ! La discussion reste ouverte.

Des élus des communes riveraines et conseillers départementaux présents constatent qu'ils n'ont pas eu toutes les informations sur le sujet avant le vote pour la fermeture de Garonne, et souhaiteraient avoir plus d'informations de la part de l'association ARCAO , connaisseuse du sujet.

M. Moreau annonce qu'il est prévu une réunion le 28 septembre avec tous les conseillers départementaux , et propose une réunion de travail en amont avec ARCAO pour la préparation de cette réunion , date à fixer.

Intervention de M. Vincent Melgoso (ancien responsable de la sécurité fluviale) Président de [Fluviaconseil](#) : La Garonne n'est pas interdite à la navigation mais comment fait-on pour y aller si les 2 écluses sont fermées !!! il y a des enjeux touristiques à ne pas négliger et économiques, L'Europe veut pousser la navigation commerciale et de plaisance.

Intervention de Mme le Maire Line Lalaurie de Castelmoron-sur-Lot lors du vote , il été annoncé aux communes une augmentation d'impôts de 20%, de la part départementale donc les élus ont abondé dans le sens du conseil départemental.

Interventions de participants dans la salle :

1) Pourquoi la fréquentation a-t-elle chuté ? “Lorsque nous arrivions à l'écluse de Buzet s/Baïse les éclusiers dénigraient le Lot , Buzet était un verrou, les répercussions économiques ne sont pas prises en compte, L'accueil dans les ports et haltes étaient mauvais....”

Réponse de M. Moreau, l'accueil est le problème des élus locaux, le département est pour le développement touristique et n'a pas la volonté de squeezer le tourisme fluvial.

2) Pourquoi ne pas demander à la grande région de prendre en charge les coûts de fonctionnement ?

Réponse pour obtenir de l'argent de la région il faut avoir un projet ,la région donnera des subventions sur investissement et non sur du fonctionnement.

3) Pourquoi ne pas mettre un péage pour le passage ou une vignette sur le Lot comme pour le canal ?

Réponse de M. Duprez il y a eut, fut un temps un péage par passage. Il avait fallu mettre en place une régie de recettes qui s'est avérée plus coûteuse en fonctionnement que ce que les passages pouvaient rapporter.

Pour conclure la réunion, G. Valentin remercie les participants présents à cette réunion , M. Moreau d'avoir proposé une réunion de travail très prochainement, mme le maire de Castelmoron-sur-Lot pour le prêt de la salle **et espère avoir le soutien des élus.**

L'assemblée à partager le verre de l'amitié offert par le domaine [LANCEMENT de Thézac](#).

Donc affaire à suivre...