

**Commission locale des usagers du réseau Sud-Ouest
Le 13 novembre 2018**

Compte-rendu

Liste des participants

Présents :

M. HENRY BOUYSSÈS	DTSO/DIRECTEUR
M. ROLAND BONNET	DTSO/CHEF ADVE
M. XAVIER CORRIHONS	DTSO/CHEF AIE
M. JEAN-MARC POUGNET	DTSO/ADVE/US
M. JACQUES RIBO	CAF/UPCM
M. PIERRE GAUDRY	CAF
M. JEAN-MARC SAMUEL	CNBA
MME ANNE ACKERMANS	ANPEI
M. GILBERT VALENTIN	ARCAO
M. BERTRAND GODINEAU	ARCAO
M. DOUET	ATUVE
M. DAVID ROTHERY	DUTCH BARGE ASSOCIATION

Excusés :

JEAN-MARC PORTEBOIS	CAF
GREGORY GODDARD	FFPP
ALFRED CARIGNANT	FIN

Monsieur Henry Bouyssès se présente. Il succède à Monsieur Jean Abèle, en qualité de Directeur territorial du Sud-Ouest de VNF, aussi, la commission procède à un tour de table.

Lors de la CLU 2017, l'UPCM, (Union des Péniches de Croisière du Midi) et l'ARCAO (Amis des Rivières et Canaux d'Aquitaine et Occitanie) avaient émis le souhait d'intégrer nos commissions locales.

Le règlement intérieur modifié en ce sens est approuvé à l'unanimité.

L'ARCAO et de l'UPCM apparaissent en tant que représentants d'enjeux spécifiques locaux forts, auprès de l'ATUVE.

Monsieur Gaudry signale que le CAF n'est plus représentatif des petites unités présentes sur le Canal des deux Mers, car plus axé sur les grosses structures.

Un nouveau changement dans le RI sera sûrement demandé dans un proche avenir, pour que l'UPCM ait 2 représentants.

Point sur la crue de l'Aude

L'épisode de crue a durement touché le secteur Cascassonne/Marseillette.

On a constaté des désordres classiques de ruptures de digues effondrement de berges, arbres abattus, bâtiments impactés.

Mais aussi l'effondrement de falaises dans les biefs de Saint-Jean et de Marseillette, les chemins de halage inutilisables. L'inventaire des dégâts n'est pour l'heure pas terminé.

On déplore aussi un décès dans une maison du barrage de l'Orbiel.

Les travaux sont en cours mais vont durer plusieurs mois, pour un coût approximatif de 6M€. La moitié étant considérés comme très urgents, notamment la falaise de St Jean à Carcassonne.

La fermeture des biefs entre Carcassonne et Marseillette, prévue pour le chômage, sera prolongée.

Prévisions de fin de travaux :

Bief de St Jean fin janvier (hors renforcement de la falaise car pas d'estimation aujourd'hui), bief de Villedubert courant décembre, bief de l'Evêque mi-février, bief de Marseillette fin décembre.

Les usagers demandent si une réouverture pour un transit de bateau avant la haute saison serait possible.

La grosse incertitude reste le bief de St Jean. Le service voit avec un bureau d'étude les possibilités de rouvrir la navigation à Carcassonne pendant les travaux, tout en assurant la sécurité des usagers.

Les usagers s'inquiètent de l'impact sur le tirant d'eau.

Environ 5000 m3 à sortir. Les atterrissements importants vont être évacués en même temps que les travaux de réfections de berges.

A l'ouverture sera-t-il possible de faire passer un bateau « test » pour évaluer le tirant d'eau ?

La bathymétrie se fait aujourd'hui par drone. Cette technique est très performante et aussi fiable que celle faite par bateau.

On a signalé à L'ANPEI qu'un bateau privé est bloqué dans le bief de Marseillette

Tous les bateaux de cette zone ont été prévenus par le service et savent ce qu'ils ont à faire.

Le service comprend que les usagers s'inquiètent des délais de réouverture du canal, mais il est impossible à ce jour de s'engager sur une date précise.

La direction générale de VNF en relation avec celle du ministère des transports, fait en sorte de trouver les financements nécessaires pour la réalisation des travaux.

Les usagers proposent de faire le nécessaire auprès du ministère et de la région (première bénéficiaire économique), afin qu'il y ait une prise de conscience de la nécessité d'aider financièrement VNF et que la réouverture se fasse dans les délais.

Le CAF est conscient des difficultés mais demande si on peut envisager un seuil à partir duquel un transit sur un ou deux jours serait possible, pour rejoindre des zones d'activités (bateaux professionnels bloqués à Agde en attente d'aller sur Bordeaux ou l'inverse)

VNF précise que les travaux ont tous été attaqués de front, de façon à rouvrir au plus tôt. Envisager l'organisation d'un transit à une date donnée, sans tenir compte de tous les aléas (techniques ou météorologiques), n'est pas possible. En revanche le service communiquera sur l'avancée des travaux.

En cas de reprises de berges, il serait souhaitable que la technique des enrochements soit utilisée en dernier recours, car très dangereuses pour les coques des bateaux. C'est le cas au niveau de la colline du Malpas.

La politique en la matière est le « tout végétal » dans la mesure du possible.
Si cette technique est trop difficile à mettre en place on passe au tunage en palplanches, le dernier choix étant l'enrochement.

Chômages :

Le service s'était engagé à donner les informations sur les travaux prévus et les biefs impactés 6 mois à l'avance.

Le CAF dit ne pas les avoir eues.

Le Bureau des usagers précise que les informations ont été passées en juin non seulement aux représentants des usagers, mais aussi de façon individuelle.

Les programmes prévus peuvent évoluer mais le service gardera ce rythme.

Rappel des dates retenues en 2019

Canal latéral à la Garonne: du 07/01 au 03/03

Canal du Midi: du 04/11 au 24/12

Dates proposées pour 2020

Canal latéral à la Garonne: du 06/01 au 01/03

Canal du Midi: du 02/11 au 24/12

Sur le Midi ces dates peuvent bouger car entre fin octobre et début novembre, les périodes de vacances scolaires, les conditions météo, peuvent influencer sur les réservations des professionnels. Le service en est conscient. Ces sujets étant débattus aussi au niveau national, des changements sont possibles.

Selon le CAF, l'information qui court sur le canal, fait état d'une réduction de la haute saison qui débiterait en mai.

Le service précise qu'il n'en a jamais été question sur le canal des deux mers.

Nous sommes passés de 3 à 2 saisons en 2018. La moyenne saison ayant fusionné avec la haute, l'amplitude a augmenté.

Ce sujet avait été abordé en 2017 comme hypothèse pour pallier aux baisses des effectifs qui pourrait impacter le modèle actuel. Plusieurs solutions étaient alors envisagées :

Réduction de la période de navigation, automatisation des écluses, auto-éclusage, allongement des secteurs d'itinérances.

Les usagers rappellent que l'automatisation engendre des temps d'éclusages plus importants qu'avec un éclusier : 20mn en automatique contre 7mn avec un éclusier.

Il faudrait équiper les écluses automatisées du canal du Midi avec des perches.

La télécommande universelle est enfin au point. Un marché national va être lancé en 2019 pour sa fabrication. Plus de précisions seront apportées dès que possible.

Gestion Hydraulique :

Un document a été diffusé décrivant le niveau de vidange des biefs et les opérations qui y sont liées.

Les usagers proposent que soit indiqué en légende l'état du mouillage garanti.

Le service propose d'indiquer que les vidanges dites partielles équivalent à -30cm, Au-delà on considère les vidanges totales. Ces chiffres seront des estimations.

Concernant le niveau des réserves, il est au maximum cette année. Il n'a jamais atteint ce niveau depuis 10 ans.

Le CAF dit naviguer sur des biefs affichant -10à -20 cm alors qu'on annonce des réserves au plus haut niveau. En aval de Carcassonne, ne peut-on pas garder la cote au même niveau?

La politique de VNF est de maintenir le niveau des biefs sans tenir compte du trafic.

Concernant le dragage, Le volume annuel est compris entre 50 à 60 000 m3/an. Le service assurera en régie 30 000 m3. Le reste sera externalisé (environ 1.5M d'€).

Programme de travaux :

Bilan 2018

Budget de fonctionnement 2018 :

4550 k€ servant à financer le fonctionnement courant de l'exploitation, les travaux d'entretien courant, les campagnes de fauchage, élagage, dragage.

300 k€ ont été spécifiquement consacrés à la sécurisation du patrimoine arboré (hors platanes) sur l'ensemble du canal (élagages ou abattages de sécurité principalement)

Budget investissement 2018 : 6,4 M€ au total

Les principales opérations

Sécurisation des digues du canal latéral (3,6 M€)

Démarrage des travaux d'étanchéification du canal de la Robine (700 K€)

Travaux de changement de la porte de garde de Moussoulens (300 k€)

Programme de maintenance des équipements 650 K€

Instrumentation hydraulique et de supervision du canal des deux mers : engagement de la mission de maîtrise d'œuvre (850 k€)

Réparation d'ouvrages divers (500 k€ environ)

Budget spécifique pour la réparation des dommages des crues du 15 octobre : les estimations sont de **6 M€ au total**. Les travaux ont débuté, pour la sécurité dans un premier temps (fonctionnement hydraulique autour du canal, ouvrage proprement dit, tiers, etc...).

Le remise en navigation est espérée pour le démarrage de la haute saison mi-mars.

Prévisions 2019 (hors réparation des crues) :

En fonctionnement, un budget maintenu au niveau de 2018, abondé de crédits supplémentaires spécifiques pour le dragage du canal (montant à stabiliser de l'ordre de 700 k€)

En investissement, un prévisionnel de 13 M€

Socle d'opérations courantes :

Sécurisation et régénération des ouvrages **1.8 M €** dont écluses Laurens, l'Océan et seuil de Naurouze (**400 K€**)

Régénération perrés de la rigole (**150 K€**)

Reprise de la digue de Meilhan (**250K€**)

Etanchéité de la tête aval du pont canal de Cacor **(350 k€)**
Sécurisation du bajoyer de l'écluse de Pommevic **(400 k€)**
Sécurisation des digues **(4M€ pour le canal latéral, 1 M€ pour Robine)**
Maintenance des équipements **(400 K€)**

- Relance du programme d'automatisation des écluses du canal du midi **(1 M€ en 2019)**.
Concerne dans un premier temps **la section Castelnaudary Carcassonne (17 sites éclusiers au total dont 11 écluses simples)**, sur laquelle le niveau de trafic doit permettre un fonctionnement automatique sur toute la saison.

Sur ce sujet le CAF insiste sur les temps d'éclusages, bien plus importants sur les écluses automatisées. Il faudrait refaire une étude pour accélérer la manœuvre.

Le CAF met en outre en avant le gaspillage d'eau sur les écluses automatiques car les bateaux sont éclusés un par un, ce qui n'arrive pas sur les écluses manuelles. Cela porte aussi préjudice aux professionnels du tourisme fluvial et à l'économie locale, car à 15 mn par écluse ce produit devient trop ennuyeux et les gens se tournent vers d'autres activités.

- Poursuite des études et démarrage des travaux d'instrumentation hydraulique et de supervision du canal des deux mers **(1.5M€ de travaux)**
- Démarrage des études de rénovation des systèmes et valorisation des sites éclusiers emblématiques (opérations inscrites au contrat de plan Etat Région **400 k€ en 2018**) : écluses du Fresquel à Carcassonne, de Saint Roch à Castelnaudary, du bassin rond à Agde, ouvrages du Libron
- Sécurisation et valorisation pente d'eau Montech **(part VNF de 800 K€)**
- Sécurisation de la pente d'eau de Fonsérannes : **(200 k€)**.
- Aménagement du port de Notre Dame sur le site de Fonsérannes. **(400 k€)** Projet intégré à l'aménagement global du site porté par la communauté d'agglomération Béziers Méditerranée.
- Abattages de sécurité - replantation des pins de la rigole de la plaine **(250 K€)**
- Mise en conformité barrages réservoirs **(200K€)**

Propositions de révision du RPP Canal des deux Mers

(Pour information. Les usagers seront consultés officiellement début décembre.)

1/ Interdiction de naviguer sur la Baïse à l'aval de l'écluse de descente en Baïse, à Buzet.

Nouvelles modalités d'exploitation du CD 47 sur la Baïse (ne concernent plus que l'écluse de descente en Baïse et la rivière en amont de cette écluse).

Ces modalités ne permettent plus d'assurer la navigation sur la Baïse en aval de l'écluse de descente. De plus, le chenal de navigation de la section de Garonne entre la Baïse et le lot n'est plus entretenu (absence de mouillage garanti à 1,20 m).

L'ARCAO précise que le mouillage n'est peut-être pas garanti mais la Garonne est navigable, et considèrent cette fermeture arbitraire.

VNF n'a jamais mis de moyens pour exploiter le secteur et ne reprendra pas cette exploitation.

Depuis avril 2018, mesure temporaire d'arrêt de navigation sur la section concernée jusqu'au 31/12/2018 (Arrêté préfectoral du 23/03/2018 publié par avisbat n°2018/05677).

Cette section de voie d'eau faisant partie du RPP canal des 2 mers, il convient de le modifier pour intégrer définitivement ces prescriptions (arrêt de navigation et absence de mouillage garanti).

2/ Modification des règles de stationnement sur le petit et le grand bassin de Castelnaudary.

Demande du maire de Castelnaudary d'améliorer l'organisation du stationnement dans la zone:

- Interdiction du stationnement aux abords des ouvrages et passages étroits ou ne présentant pas un mouillage suffisant.
- Interdiction de stationnement sur rive opposée d'une zone de stationnement existante
- Mise en place d'une zone réservée aux opérations d'embarquement/débarquement des bateaux à passagers (article 12.1).
- Stationnement interdit pour faciliter l'accès aux cales.

*Avec ces interdictions dans le port, les navigants vont boycotter Castelnaudary
Les usagers font remarquer que les occupations hors port accordées par VNF réduisent tous les jours les zones publiques de stationnement. Le canal se privatise.*

3/ Ajout d'un emplacement réservé à l'embarquement et au débarquement des bateaux à passagers à Toulouse.

Régularisation dans le RPP (article 12.1) de l'emplacement signalé à l'aval du port Saint-Sauveur en rive gauche.

4/ Projet d'interdiction du virement dans le port technique de Ramonville.

Demande du gestionnaire du port à la suite de dégâts occasionnés aux équipements du port lors de manœuvres de virement des bateaux. (Possibilité de virer à Port Sud à environ 1000 m en aval). Un rapport circonstancié lui a été demandé pour appuyer sa demande. *C'est un problème de navigants néophyte à voir avec son assurance, cette demande est injustifiée.*

Les données trafic

(Voir présentation associée) En substance on remarque qu'elles sont équivalentes à celles de 2017.

Les usagers estiment que ces statistiques sont faussées du fait que les bateaux promenades sont inclus dans les chiffres. La baisse est plus conséquente sur le canal du Midi.

Questions diverses

Cales sèches

Les usagers sont inquiets quant au devenir de la cale des Demoiselle, suite à l'appel à projet dont elle fait l'objet. Il s'avère que ce sont des promoteurs immobiliers qui ont répondu. Cette cale est indispensable, il ne faut pas la perdre.

VNF a ajouté son cahier des charges à cet appel d'offre qui prévoit le maintien de l'activité. Par contre cette activité sera peut-être concédée.

Le service doit rencontrer les candidats retenus. Les projets doivent être remis fin janvier 2019. En revanche, les projets qui n'ont pas intégré l'activité cale seront rejetés.

Les autres cales du canal devraient faire l'objet de mise en conformité.

Outre celle des Demoiselles, s'il fallait en mettre une en conformité, c'est celle du Gailhousty qui est la plus importantes de par sa situation géographique.

Amarrage hors ports

Le DBA a fait une étude relative aux bornes d'amarrage sur le canal du Midi et propose de faire remonter ce recensement au service.

En complément il sera utile de préciser les endroits où les amarrages sont jugés indispensables.

Amarrages dans les ports

Concernant les places de stationnement dans les ports, les gestionnaires sont tenus de dédier 25% des emplacements aux usagers de passage. Des contrôles de concessions sont faits, mais il faut signaler au service tout manquement. Si ce n'est pas respecté, le contrat entre VNF et le gestionnaire devient caduc.

Les usagers demandent s'il est possible d'obtenir un exemple de cahier des charges de concession de port.

Le Bureau des usagers le fera parvenir.

Problèmes d'abus des bateaux promenades

Les usagers se plaignent unanimement des agissements des sociétés de bateaux à passagers de Carcassonne et de Béziers, pour lesquels on procède à des fausses bassinées systématiques, car ils font demi-tour après avoir passé leur dernière écluse et exigent la priorité de passage.

Le service fait le nécessaire pour faire cesser ces agissements.

Aires de virement

Le CAF demande où en est le dossier des aires de virement.

Le tableau décrivant les zones de virement existantes à protéger par des panneaux E8 est maintenant complet.

Concernant les aires à créer demandées, s'agissant de terrassements dans la berge générant une coupure de cette dernière, VNF est soumise à une autorisation patrimoniale. L'ensemble du canal étant concerné par les demandes des usagers, il faudra déposer un dossier global pour obtenir l'autorisation patrimoniale.

La CNBA rappelle qu'une demande d'étude a été faite il y a plus d'un an à la DREAL concernant la création de nouvelles aires de virement, qui ne s'y était pas opposée.

Un groupe de travail similaire à celui organisé pour les embarcadères se tiendra en 2019.

A ce sujet, certaines zones ne sont pas entretenues voire ont disparu. Le CAF a constitué un dossier photo pour appuyer sa demande d'intervention.

Clôture de la CLU