



Montech, le 26 novembre 2018

Monsieur Henri BOUYSSÉS
Directeur Territorial de VNF
2 Port Saint Etienne
BP 7204
31073 TOULOUSE Cedex 7

Objet : Demande de rendez-vous
Navigation sur la Garonne
Lettre recommandée avec AR
PJ 1 : courrier de Monsieur le Président du CD 47

Monsieur le Directeur Territorial de VNF,

Pour faire suite à la lettre du 16 novembre 2018 du conseil départemental 47, voici les observations de notre association sur la fin de l'exploitation du chenal de Garonne par cette collectivité.

Cette décision se conclut, au final, par une navigation qui, réglementairement, est libre entre le Lot en rive droite de la Garonne et les deux autres voies situées en rive gauche. Mais tout en étant libre, elle devient impossible dès lors que les quatre écluses permettant le rattrapage des niveaux entre cours d'eau ne sont plus manœuvrées depuis janvier 2018.

Les conséquences de cette fermeture n'en seront pas que locales. Arrêter la liaison par Garonne entre le Canal des Deux Mers, la Baïse et le Lot, c'est faire du Lot un bras mort à l'écart du réseau européen, est gâcher les millions d'euros investis depuis des années, ou encore à investir, pour assurer une navigation continue du Lot aval jusqu'au plus près de sa source.

C'est desservir, ainsi, bien des lieux remarquables tels que Clairac, Castelmoron-sur-Lot, Villeneuve-sur-Lot, Sainte-Livrade, Penne d'Agenais dans le département du Lot et Garonne. Cahors ou Saint-Cirq-Lapopie dans le département du Lot, Capdenac et Flagnac dans le département de l'Aveyron.

Autant de lieux qui connaissent, déjà, une navigation commerciale de transports de passagers ou de plaisance. Lesquelles navigations génèrent des retombées économiques sensibles que tout élu conscient des potentialités du tourisme fluvial va voir s'atténuer et disparaître. Car ces lieux se trouveront écartés de la possibilité pour un citoyen européen de visiter ces terroirs en naviguant à partir de n'importe quel pays de la communauté via le Canal des Deux Mers, axe structurant fluvial majeur des deux régions d'Occitanie et de Nouvelle Aquitaine en lien avec les autres voies d'eau d'Europe.

Sans compter les navigations commerciales, modestes certes, mais bien réelles qui existent sur la Garonne à Tonneins et Couthures-sur-Garonne et qui ne pourront jamais aller sur le Lot.

D'autant que les raisons du conseil départemental se discutent. Car la baisse de la fréquentation est, aussi, reliée à l'évolution du tourisme fluvial qui n'est pas systématiquement en hausse chaque année. Ainsi qu'à un manque de dynamisme et de coordination entre collectivités qui n'ont pas toutes, au même moment, le même regard et la même motivation à l'égard du tourisme fluvial. Et, enfin, à un investissement de la voie d'eau par les navigants qui demande du temps et est sensible aux évolutions économiques.

Par ailleurs, il serait judicieux de se demander si l'obligation de convoyage systématique ne suscitait pas davantage de réserve que d'intérêt. Les navigateurs fluviaux ne sont ni formés lors de l'acquisition de leur titre de conduite, ni habitués lors de leurs voyages à demander une prise en charge en navigation, la règle étant que le chef de bord sache parer à toutes les circonstances imprévues qu'un capitaine peut rencontrer quelle que soit la voie d'eau naviguée.

La conduite d'un bateau ne peut pas être assimilée à celle d'une voiture pour laquelle les investissements faits sont colossaux au regard de ceux consentis à la navigation. Tout navigant est conscient de ce déséquilibre et sait, d'abord, ne pouvoir compter que sur lui-même sans aller chercher, automatiquement, la responsabilité des pouvoirs publics en cas de problème. La navigation fluviale est plus proche de la navigation maritime que de la circulation routière, à fortiori sur un fleuve bien plus que sur un canal.

Quant à la décision des loueurs de décourager leurs locataires d'emprunter la Garonne, elle semble curieuse car on voit mal des professionnels réduire, volontairement, leur champ d'intervention. Est-ce que la décharge de responsabilité qu'évoque le conseil départemental ne résulterait pas plutôt du défaut d'inscription de la Garonne sur la liste des voies d'eau sur lesquelles s'applique la dispense de titre de conduite pour les bateaux de location ?

Il est révélateur que les loueurs déconseillent, simplement, l'emprunt de la Garonne mais demandent la signature d'une décharge pour ceux qui veulent l'emprunter malgré tout. Et, alors même, qu'un service de convoyage est en place. N'est-ce pas la meilleure manière de décourager la navigation libre ?

Ce service de convoyage s'est, d'ailleurs, tellement imposé qu'il est obligatoire, y compris pour les bateaux de commerce alors qu'il n'a jamais été inscrit dans les règlements particuliers de police de la navigation (RPP).

Les loueurs dégagent ainsi leur responsabilité de la navigation sur une voie qui n'est pas administrativement inscrite sur la liste des voies autorisées aux « coches nolisés » (bateaux de location) de l'arrêté du 25 octobre 2007. Alors, pourtant, que le ministère des Transports ne la considère pas particulièrement dangereuse puisque dans la liste des zones de navigation françaises, la Garonne est classée comme le Canal des Deux Mers en zone 4 jusqu'à Castets-en-Dorthe. Au-delà, elle devient zones 3 puis 2 et 1, enfin, à son débouché maritime jusqu'à Royan.

Enfin, sur les variations du débit et du niveau d'eau qui rendent le service aléatoire, notre association en convient bien volontiers. C'est pourquoi, elle recommande que ce qui existe à l'heure actuelle en rive gauche de Garonne, à savoir une échelle de hauteur d'eau (limnimétrique) soit installée côté Lot.

Sur toute voie de navigation, la hauteur d'eau, le débit et la vitesse de courant sont des variables liées les unes aux autres. De ce fait, il suffit de fixer des hauteurs d'eau maximale et minimale entre lesquelles la navigation sera autorisée pour réduire les risques encourus, les hauteurs limites fixées étant liées au débit et à la vitesse du courant. Voies Navigables de France gestionnaire de la Garonne a d'ailleurs, à très bon escient, placée un tel dispositif sur l'écluse de Saint-Léger et fixé les valeurs de référence dans son RPP.

ARCAO est sensible à la réduction des budgets publics mais demande aussi à ce que la nécessité d'innover soit prise en compte par les pouvoirs publics. En ce sens l'automatisation des écluses irait dans ce sens les moyens humains se réduisant au maintien d'une astreinte. Une signalisation compléterait le dispositif.

Désireuse de vous exposer plus largement ses motivations, notre association vous prie de bien vouloir nous fixer la date d'une rencontre à laquelle des élus des collectivités assisteront sur leurs demandes.

Participeront donc à cette rencontre :

Mr VALENTIN, Président d'ARCAO

Mr MELGOSO, Président de Fluviaconseil

Mme LALAUERIE, Maire de Castelmoron-sur-Lot et conseillère départementale

Mr PERAT, Maire de Clairac et conseiller départemental

Mr BORDERIE, 1^{er} adjoint au maire de Sainte-Livrade et conseiller départemental

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur Territorial de VNF, en l'assurance de mes respectueuses salutations

Gilbert VALENTIN

Président d'ARCAO