



## Réunion métier des bateaux de plaisance et bateaux stationnaires Le 26/02/2013 à la Direction Territoriale Sud-Ouest

Direction  
territoriale  
Sud-Ouest

Direction

Toulouse, le 25/04/13

### Objet : compte-rendu

Affaire suivie par Jean-Marc Pougnet  
Responsable du bureau des usagers 05 61 36 24 93, Courriel [jean-marc.pougnet@vnf.fr](mailto:jean-marc.pougnet@vnf.fr)



### Les participants

LOUIS GODART	VNF/DT sud-ouest/Subdi Languedoc Ouest
ROLAND BONNET	VNF/DT Sud-Ouest / CHEF ADVE
JEAN-MARC POUGNET	VNF/DT Sud-Ouest /ADVE/US
M. LAURENT MARTINEZ	ANPEI
M. JEAN-YVES DELMAS	ATUVE

### QUESTIONS ANPEI

*- le RGP est en cours d'élaboration et n'est pas un document public.  
Pourrions-nous dans le cadre de la mise en place des RPP dans les directions territoriales être consulté sur leur mise en place et donner un avis avant qu'ils ne soient opposables au tiers.*

Le service répond que oui et l'ANPEI précise que le RGP est terminé et à la signature du ministère avec sans doute un ajout de données environnementales.

*- Concernant la structuration juridique de Bram, avons-nous des avancées sur ce dossier ? Il avait été évoqué la possibilité de faire au moins de l'eau ; sera-t-il possible de le Faire?*

Un point d'eau électricité spécifique a été mis en place et donné en gestion au loueur en août 2012 (voir plan)  
Selon le chef de la subdivision de Languedoc-Ouest aucun problème de distribution depuis la mise en service des bornes

*- Dans la même optique, aurons-nous cette année d'autres cas similaires à la situation de Bram à déplorer?*

Non pas d'autres cas similaires prévus.

*- Bien que cela ne soit pas entièrement sous la responsabilité de VNF, comment voyez-vous la possibilité de naviguer sur la Garonne pour les bateaux privés ? (à Toulouse)*

Le service ne laisse passer que les bateaux à passagers programmés à l'écluse de St Pierre pour ne pas couper trop fréquemment l'alimentation du canal latéral.  
L'ouverture du plan d'eau de la Garonne n'est pas possible pour l'instant. La DDT révisé le RPP Garonne avec le Grand Toulouse et les représentants des différents usagers.

*- Dans le cadre des logiques d'accostage, il semble que votre direction territoriale soit en pointe. VNF a évoqué la mise en place de « niveau de service. Peut-on les connaître ? (Hors stations de dépotage demandées lors de tout renouvellement de concessions portuaires.)  
Pourrait-on établir un partenariat sur ces « niveau de service » au niveau de VNF SO? Cela serait intéressant car d'une part, nous avons en amont la plus grande perception du terrain, et à l'aval nous sommes les consommateurs finaux, ceux qui payent, et donc qui feront in fine qu'un aménagement sera réussi ou pas.*

Les premiers niveaux de service concernent les horaires de navigation (ouverture des écluses) et le rectangle de navigation.

A un deuxième niveau, il y a les équipements portuaires qui font l'objet d'un schéma national en cours d'élaboration. Ce schéma national sera décliné localement dans le cadre d'une démarche concertée avec les collectivités locales.

*- Qu'en est-il des pontons d'attente (à l'écluse) au niveau du port de Carcassonne ?*

Le problème a été soulevé par les bateaux de commerce en réunion métiers du 29/01/2013 Pas de poste d'attente avant l'écluse, 2 ducs d'albe dans le viradou

Le service suggère une réunion de travail spécifique avec les usagers pour voir ce qu'il y a lieu de faire. La subdivision Languedoc Ouest conviera l'ANPEI.

*- Dans quelle mesure la nouvelle loi sur « l'eau » va-t-elle impacter nos navigations? Votre service a-t-il une simulation, un scénario à nous proposer ?*

*L'utilisation de matériel de traitement d'eaux usées embarqué sera-t-elle autorisée ? Sur le même thème la note promise par Monsieur Butte est-elle joignable ?*

Le relèvement des débits réservés imposé par la loi sur l'eau est une disposition qui est déjà prise en compte dans la politique de l'eau de VNF.

Les conséquences de ces obligations réglementaires sur les conditions de navigabilité sur le Canal ont été analysées.

De cette analyse il ressort notamment que les conditions de navigabilité sur la section Carcassonne - Fonséranne pourraient être impactées de fin août à octobre.

Cela a conduit l'établissement à mettre en œuvre une politique d'optimisation de la ressource en eau qui se décline en plusieurs axes:

- optimisation de la gestion des équipements et des pratiques de navigation (groupage des bateaux aux écluses notamment)
- meilleure étanchéité des portes d'écluses
- instrumentation des prises d'eau permettant d'assurer une gestion hydraulique plus fine
- mobilisation d'une ressource en eau supplémentaire sur le barrage de la Ganguise (2,5 Mm3/an).

Par ailleurs, les services de l'État de l'Aude ont lancé une réflexion sur les volumes prélevables. La DTSO est associée à cette réflexion.

Concernant la problématique des eaux usées une note a été demandée à la direction générale de VNF par le Directeur territorial du Sud-Ouest.

Pour l'instant il est possible d'équiper les bateaux de stations embarquées avec subvention de la région.

*- La prise en compte de la sécurité postérieurement aux réfections de berges par enrochement. Il arrive que pour des raisons techniques, vous pratiquiez une requalification de berges avec des enrochements. (CF amont de Montech sur le bief de 14 km.)*

*La moindre panne, toujours possible, peut alors se transformer en souci plus conséquent si le bateau vient à heurter les dits enrochements. Si les deux berges sont traitées ainsi le risque est encore plus grand.*

*Il serait bon de prendre en compte ce point dans les travaux cela permettrait également des possibilités d'arrêt sur des zones où l'accès est maintenant physiquement impossible. La mise en tourisme des territoires n'en serait qu'augmentée.*

Le problème sera étudié.

*- Dans le budget chancre, l'achat de « bateau râteau » serait-il possible pour éliminer les très nombreuses branches qui tombent dans le canal avec de nombreux impacts négatifs?*

En général sur les chantiers d'abattage les rejets de bois morts dans le canal sont évités au maximum. Il n'est pas prévu pour l'instant l'achat d'un tel matériel. Nous sommes cependant intéressés par la remontée d'information sur l'ampleur du phénomène.

*- Pouvons-nous avoir le détail de la structuration des tarifs portuaires?*

A l'occasion des consultations, des grilles tarifaires sont données à remplir par les candidats concessionnaires. Les tarifs proposés font partie des critères de choix du concessionnaire. Les tarifs et les modalités d'évolution annuelle sont stipulés dans le cahier des charges de la concession. Toute modification des tarifs au delà de ces modalités est soumise à agrément de VNF.

## QUESTIONS ATUVE

*- L'augmentation de la vignette 2013 est trop élevée.*

*On note que la disparition du forfait de 16 jours consécutifs est très mal perçue car il n'y a plus d'intermédiaire entre les 3 jours et le mois complet.*

VNF a décidé une mesure exceptionnelle de plafonnement de l'augmentation des péages à 30% de leur tarification 2012.

Sont concernés les bateaux privés et les coches nolisés.

*- L'ATUVE souhaite la clarification des COT par une facturation détaillée ou une note d'accompagnement explicative du tarif et du calcul.*

Le service donne une copie de la fiche N°8 du guide tarifaire.

*- Nécessité de la mise en place de la signalisation sur les zones de stationnement (batillage et vitesse). Plus généralement, l'ATUVE évoque la dégradation des berges due au non-respect de la vitesse par les pilotes de certains bateaux de plaisance, notamment les bateaux nolisés. En vingt ans les berges ont connu une accélération de ces dégradations générées par la vitesse excessive. L'automatisation des écluses et l'absence de personnel accroissent le sentiment d'impunité de ces utilisateurs occasionnels.*

Le service travaille avec les loueurs afin de mettre au point un support simple à intégrer dans les cabines de pilotage et rappelant les règles de navigation les plus importantes. Des contrôles de vitesse sont en outre réalisés.

Un programme de restauration des berges est en cours suite à l'audit de 2009/2010.

*- Il faudrait une meilleure prise en compte des bateaux du patrimoine par les instances de navigation intérieure. Le Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques (dont VNF est membre) a prévu cette particularité qui est adoptée pour les bateaux de navigation maritime. Il s'agit de déclinaisons réglementaires initialement prévues pour les véhicules terrestres et aériens anciens.*

Lors de la délibération relative à la fixation des tarifs spéciaux des péages de plaisance le conseil d'administration du 29 novembre 2012, VNF a décidé dans l'article 1.1, que les bateaux ayant reçu le label de bateau d'intérêt patrimonial bénéficient de réductions tarifaires, moyennant la présentation du certificat de labellisation. (remise aux usagers de la notice d'information sur les tarifs spéciaux.)

*- Quid de la préparation des manifestations nautiques à Toulouse pour la mi-septembre 2013 ?*

La tenue du Congrès des canaux et voies navigables WCC13 qui se tiendra du 16 au 19 septembre à Toulouse donne lieu à de nombreuses initiatives privées. D'autant que ce congrès s'achève juste au week-end des Journées européennes du Patrimoine VNF n'est pas le maître d'ouvrage de cette manifestation, qui est organisée par la ville de Toulouse. Une coordination de ces différentes manifestations est en cours. (remise aux usagers du programme récupéré par le service communication.)

Fin de la séance.