

## QUESTIONS ANPEI + ARCAO

- L'occupation du ponton d'attente pour la traversée de l'étang de Thau. Celui-ci est très souvent occupé par des bateaux inoccupés. Les épaves et bateaux coulés entre l'écluse de Bagnas et les Onglous. - L'état général du canal entre les Onglous et l'Hérault. Les croisements y sont délicats surtout lorsque l'on croise un bateau à passagers qui ne se met que très peu sur le côté.

**Nous en sommes conscients et sachez que depuis 2014 le service suit scrupuleusement les stationnements sur les berges. Bon nombre de ces embarcations stationnent illégalement. Ce sont d'ailleurs les mêmes qui s'amarrent aux platanes. Les bateaux ne bénéficiant pas de convention d'occupation du domaine public fluvial (COT) font systématiquement l'objet d'une procédure dite d'abandon.**

**Nos actions en quelques chiffres :**

- Entre 2014 et 2016 nous avons détruit 41 épaves.

- En trois ans, le coût supporté par VNF est de l'ordre de 90 000 €. Nous n'avons pas traité de grosses unités, que des bateaux de petites tailles ou moyennes.

- Nous avons encore 120 procédures de ce type qui sont en cours, dont certaines qui comprennent des péniches de 40 mètres. Le budget global pourrait donc dépasser les 700 000 €.

Depuis le 13 novembre et jusqu'au 30 novembre 2017, 20 bateaux abandonnés ont été enlevés sur les communes de Marseillan, Agde, Villeneuve les Béziers, Béziers, Colombiers, Argeliers, Ventenac en Minervois, Saint Nazaire d'Aude, Sallèles d'Aude et Roubia.

En 2018 il est prévu de déchirer 3 unités de 38 mètres pour un coût de 366 000 €

Quelques mots aussi sur les bateaux qui ne sont pas abandonnés (mises en demeure, COST, CGV...)

Pour les CGV.

**Bilan CGV 2017 = 56**

**SAQ : 7, STG : 4, SHG : 6, SLO : 1, SLE : 38**

**Bilan CGV 2018 = 21.**

**SAQ : 0, STG : 2, SHG : 0, SLO : 0, SLE : 19**

- Le non-respect des durées d'amarrage sur les haltes comme à Vias. Accès aux services difficiles.

**La COT de la Halte Nautique est échue et n'est plus d'actualité (la commune n'a pas souhaitée la reprendre à la CAHM) Les bornes eau/électricité ont été coupées par la commune.**

- Garder des zones d'amarrages dans les villes qui ne font pas partie des concessions portuaires payantes avec services et qui permettent un amarrage gratuit mais autorisé 24 ou 48h pour des bateaux autonomes.

**Les zones de stationnement hors concessions doivent être validées par les communes. Elles sont soumises à COT par VNF. De plus le stationnement toléré et gratuit sur le linéaire du canal pour les bateaux autonomes s'il n'excède pas 48h et s'il n'entrave pas la navigation. C'est l'article 42-41-54 du RGP qui s'applique, et l'article 29 du RPP indique les zones interdites.**

- Le nombre important de bateaux non entretenus ou à l'abandon sur le canal du midi. *(déjà répondu plus haut)*

- La priorité des bateaux à passagers est parfois abusive : pas de bassinée contraire faite alors qu'il y a du monde en attente pour aller chercher un bateau à passagers.

**Les bateaux à passagers sont prioritaires « à vue ». Les éclusiers ont pour consigne de faire passer un bateau prioritaire puis un (ou plusieurs) non prioritaires (dans le même sens de navigation). Cette règle est énoncée dans l'arrêté préfectoral relatif à la priorité de passage. En périodes de pénurie d'eau, les fausses bassinées sont proscrites.**

- L'attitude de certains pilotes de bateaux à passagers par rapport aux autres usagers du canal. Certains ne se laisse pas doubler ou reste au milieu lors de croisement.

**VNF n'est pas responsable des incivilités des bateaux à passagers. En revanche si des données (devise du bateau immatriculation photo) etc... peuvent accompagner un écrit, il nous est possible de les rappeler à l'ordre.**

- La vitesse de navigation des bateaux d'autant plus lors de croisement ou lors de passage à côté de bateaux stationnés. A quand des contrôles de vitesse entre 2 écluses par exemple.

**Des essais de contrôle de vitesse ont été faits en 2015 avec le concours de la Gendarmerie Nationale. Il s'avère que les radars ne sont pas étalonnés pour des vitesses si faibles. En revanche lors de ce contrôle, un seul bateau avait été contrôlé à près de 20 km/h et le plaisancier (privé) avait été verbalisé.**

- L'alcoolémie à la barre est un fait de plus en plus constaté en été. Possibilité de contrôle ? Qui doit-on appeler en cas de conduite dangereuse d'un usagé que l'on croise ? Une ou plusieurs brigades de police fluviale existe-t-elle sur le canal du Midi ?

**S'il s'agit d'un bateau de location je vous invite à contacter le Bureau des Usagers avec la devise du bateau et son immatriculation. Je prends contact avec la base de location qui fait le nécessaire (confiscation des clés du bateau possible). Pour les autres, vous pouvez joindre la subdivision en charge du secteur concerné qui peut contacter la brigade fluviale (uniquement sur SLE).**

- Alors que le manque d'eau se fait fortement sentir, et que le regroupement et mis en place, on peut constater que, sur les écluses automatiques, les bateaux éclusent seuls. Grand gaspillage d'eau.

**les écluses automatiques sont celles où il y a le moins de passage (entre Toulouse et Castelnaudary) ; problème toutefois du canal de jonction. Nous ne pouvons pas mettre quelqu'un en permanence mais en période de crise et surtout en fonction de l'intensité de la crise tout est possible et la gestion hydraulique peut devenir la priorité du service.**

Une nouvelle base de location va s'installer au port de Bram, peut-on espérer que le bassin de virement en aval du pont reste un point de retournement pour les bateaux de grande longueur?

**L'aire de retournement est conservée. La COT prévoit que le loueur doit la libérer à la demande.**

- Le passage des écluses multiples de Trèbes reste un point noir en haute saison. Ne serait-il pas possible de d'adopter une solution comme à Fonserannes, avec des vagues montantes et descendantes, mais plus nombreuses.

**Une étude trafic a été menée en 2017 par la société ENFORM en vue de la création d'une appli « Canal futé ».**

**écluse de Trèbes : 27 & 28 Juin, 25 & 26 Juillet, 08 & 09 Aout, 05 & 06 septembre.**

**Le temps d'éclusage moyen • en montée 31mn • en descente 26mn À cette écluse, 36% des bassinées accueillent 3 ou 4 bateaux. On peut donc considérer que l'éclusier est proche ou atteint sa capacité maximale de production un tiers du temps où il existe une demande de service.**

- La prolifération des algues devient de plus en plus un problème récurrent surtout sur la partie du Canal de Garonne (Meilhan-Castets) et canal de Montech (surtout les 2 premières écluses). La halte de Lacourt-Saint-Pierre est difficilement accessible à cause des algues.

**Le problème est connu et le service procède à des faucardages annuels.**

**Bilan SAQ 2017 : écluse 48 à 52 plus ports Pont des Sables, Avance et Meilhan : 278000 m<sup>2</sup> = 517 tonnes traitées pour un coût de 85000€**

**Bilan STG 2017 : 108000m<sup>2</sup> = 118 tonnes traitées pour un coût Total TTC de : 77000€**

- Des contrôles ponctuels de papiers et de validité de vignette devraient être faits régulièrement à divers endroits.

**Une campagne de contrôle de vignette a lieu chaque année depuis 2009 sur toute la saison, de façon aléatoire en général et sur certaines écluses systématiquement. 70% des contrevenants ont régularisé leur situation en 2017.**

- Le Canal du Midi regorge d'ouvrages historiques du canal : portes du Libron, Aqueduc d'Argent-Doubles, pont-canal de Fresquel, le pont canal de Cacor, Il est actuellement très difficile d'en profiter lorsque l'on est en navigation. Ne serait-il pas possible de mettre ses ouvrages d'art en évidence et de créer une halte près de ces points d'attrait ? Les cyclistes et promeneurs pourraient également profiter de cette mise en valeur du patrimoine du canal.

**Suggestion retenue**

- Pour les bateaux qui ont un tirant d'air important, il faut faire attention lors du passage des ponts. La variation des niveaux d'eau dans les biefs pose problème. Je pense plus particulièrement au bief en aval de Carcassonne. Timonerie écrasée lors d'un retour d'eau sous le pont de Marengo.

**Les gabarits des ouvrages sont décrits en détail dans notre site internet DTSO. Ils apparaissent également sur l'avis à Batellerie N°1. Réédité tous les ans et accessible sur la page d'accueil du site. Les contraintes du pont Marengo à Carcassonne sont bien mises en avant. Il est de la responsabilité du navigant de consulter ces documents avant de partir. En cas d'avarie un constat doit être fait conjointement avec la subdivision.**

- A Villepinte, un ponton existe pour s'amarrer mais il n'y a plus de bites ou taquet d'amarrage

**Une dizaine de pontons vont être remis en état entre Le Seuil de Naurouze et Trèbes. (Cr CLU 2017) Mais sur environ 4 ans.**

- L'état général du canal entre les Ponts Jumeaux et l'écluse 1 de Lalande et son enfoncement. Divers objets dans le canal encombre le chenal de navigation, on y touche régulièrement.

**Merci de le signaler (position précise) dès que l'incident se produit, afin que la subdi puisse faire le nécessaire.**

- Comment être averti des avis à la batellerie. Il n'existe plus de point d'affichage. Ceux-ci ne sont pas à jour.

**Tout navigant a la possibilité de s'abonner gratuitement aux avis à batellerie sur le site national de vnf ([www.vnf.fr](http://www.vnf.fr))**

- Pourquoi n'y a-t-il pas de remise en place des tiges d'amarrages dans les écluses.
- Élagage et dragage entre Agen et Buzet.
- Castets-en-Dorthe (Castillon-de-Castets), à quand la réparation des berges dans le dernier bief avant la descente en Garonne.
- Castets-en-Dorthe (Castillon-de-Castets) dans l'écluse de descente en Garonne, il y a des pierres anguleuses qui ont tendance à fortement abîmer les amarres lors de l'éclusage.

**Il n'y a pas de programme de (re)mise en place de barres de fiche dans les écluses. Pour cela, il faudrait voir AIE ou MPEP dans le cadre de l'écluse cible (je n'ai plus accès à l'emplacement sur le serveur)**

**Aucun dragage n'est prévu entre Agen et Buzet, n'ayant aucun lieu de mise en dépôt et n'ayant pas non plus connaissance de problèmes particuliers. Pour ce qui est de l'élagage, une remise à niveau a été réalisée il y a 4 ans et poursuivi, il y a deux ans. Le gabarit a été dégagé, des repousses sont observées. Des travaux seront programmés en fonction des moyens alloués.**

**Réparations sur le bief 53 : des études viennent d'être entreprises, une consultation de maîtrise d'œuvre va être engagée pour réaliser des travaux certainement en 2019.**

**Lors des travaux de bollards flottant, des pierres ont effectivement présenté des angles. La remise en eau à la fin du chantier n'a pas permis de réaliser ces travaux. Nous pensons les réaliser en 2018.**

## QUESTIONS ARCAO

-Bateaux logements soumis à la taxe foncière demande d'explications.

**Les bateaux-logements ou les péniches aménagées peuvent aussi être soumis à la taxe foncière**

**Plusieurs critères sont examinés par les services fiscaux.**

- **Le fait naturellement d'être aménagés pour l'habitation ou l'exercice d'une activité industrielle ou commerciale.**
- **Le fait d'être utilisés à un point fixe, même si le bateau-logement n'est seulement retenu que par des cordages ou amarres.**

**Le bateau-logement peut échapper à la taxe foncière s'il est conçu pour naviguer. (source Droits-finances)**

**La taxe foncière n'a rien à voir avec la redevance au titre de la COT.**

**Sinon voir avec services des impôts**

-Plante aquatique quelle stratégie pour les combattre sur tout le réseau.

**Pas d'autre solution actuellement que les campagnes de faucardage (voir réponse à ANPEI)**

1/ L'état des berges érodées et la difficulté de l'amarrage des bateaux logement qui ne peuvent pas par endroit s'approcher des berges. Comment y remédier à cela ?

2/ Cahier des charges des ports et haltes fluviales. Equipement ou préconisation conseillée par VNF, différence d'équipement entre un port et une halte...

**Les haltes sont des COT normales et les communes les gèrent leurs investissements comme elles le souhaitent.**

**Pour les Ports il n'y a plus de liste d'équipements préétablie dans la « convention de gouvernance (anciennement cahier des charges). Tout est négocié entre VNF et les clients lors de la mise en place de la COT en fonction de plusieurs critères pour atteindre « un niveau minimal de service aux plaisanciers sur l'équipement » (article 9)**

-Voir le passage de Garonne pour le Lot. Bief de Garonne (de St léger à Nicole)

**Ce que VNF avait répondu en CLU**

***Jusqu'à présent VNF avait une convention avec le département du Lot et Garonne, qui a fait part de sa volonté d'abandonner son exploitation. La***

***gestion du domaine public revient donc au service mais sans les moyens humains qui lui étaient alloués par le département.***

***De fait VNF ne dispose pas des moyens nécessaires pour assurer la gestion de la navigation.***

-Développement du tourisme autour du canal des deux mers quelles destinations pour les maisons éclésières ?

**Avec les appels à projets, la DTSO cherche à développer de nouvelles activités touristiques, culturelles et commerciales le long du Canal des deux mers afin de garantir une offre de service de qualité aux usagers de la voie d'eau. Les appels à projet permettent de valoriser les bâtiments situés sur le domaine public fluvial (moulins, maisons éclésières, bases fluviales).**