

PRÉFET DE LA GIRONDE

Sous-Préfecture de Libourne
Pôle Urbanisme/Environnement
Réf. : MD

LIBOURNE, LE 1^{er} juillet 2016

OBJET : Navigation des bateaux fluviaux sur les rivières girondines
Réunion le 30 juin 2016 à la Maison de Pays du Fronsadais
Relevé de décisions

P.J. Liste des participants
Diaporama

Le 30 juin 2016 s'est tenue une réunion concernant la navigation des bateaux fluviaux sur les rivières girondines à la Maison de Pays du Fronsadais à Saint-Germain-de-La Rivière sous la présidence de M. Eric de WISPELAERE, Sous-Préfet de Libourne.

M. le Sous-Préfet ouvre la séance de travail en remerciant l'ensemble des participants de leur présence et explique que suite aux inquiétudes et mécontentement des élus et ASA sur la circulation et la vitesse des bateaux fluviaux de Dordogne notamment au regard des incidences sur les berges ainsi que des conflits d'usage avec les autres usagers, il est nécessaire de rappeler la réglementation de la navigation sur les rivières girondines et d'échanger avec les compagnies fluviales, les élus, les ASA, EPIDOR et les services de l'État afin de trouver un équilibre avec tous les partenaires concernés.

Tout d'abord, M. Julian VIRLOGEUX fait une présentation sur la réglementation de la navigation sur l'estuaire de la Gironde ainsi que sur les parties fluviales des rivières girondines, dont vous trouverez, en annexe le diaporama.

M. le Sous-Préfet donne la parole à l'ensemble des participants.

Synthèse des échanges avec les participants

M. Bernard MERCIER-LACHAPELLE, conseiller municipal à Vayres souhaite que la vitesse soit surveillée en juillet et août sur les jet-skis et petites embarcations. Il explique également qu'il y a un problème de sécurité, au moment du mascaret, entre les bateaux de croisière qui circulent et les surfers. Il demande où se situe la brigade fluviale au niveau des Voies Navigables de France.

M. le Sous-Préfet doit se renseigner pour effectuer des contrôles.

Mme Bernadette HENRI, Présidente de l'ASA de Vayres rapporte que sur l'ensemble des propriétaires riverains qu'elle a interrogé, ceux dont l'habitation est protégée de l'érosion de la berge par des enrochements (850 mètres de berges communales), estiment que les remous provoqués à marée haute par le passage des bateaux de croisière n'ont pas plus d'impact sur le haut de berge confortée que celui des engins nautiques motorisés (jet skis). En revanche, sur les autres zones non enrochées comme la digue en terre en aval de St Pardon, les effets de batillage à mi hauteur d'eau venant s'ajouter à ceux des mouvements hydrauliques des courants, et ceux du mascaret à marée basse, les riverains déjà inquiets par la dégradation naturelle des berges ne voient pas d'un bon œil la multiplication du nombre de bateaux remontant vers Libourne, même s'ils en comprennent l'intérêt touristique. Enfin, les riverains de la Dordogne à Vayres qui ont observé que certains bateaux savaient limiter la vitesse de leurs bâtiments, souhaitent que la réglementation de la vitesse des bateaux de croisière soit observée et assortie de mesures de contrôle très strictes.

M. Pierre DE CAUNA, Président de l'ASA Château La France indique que les arbres en bordure de berges ne sont pas entretenus. Le passage des bateaux occasionne de gros remous qui enlèvent la terre et déchaussent les racines des arbres qui tombent. Les enrochements sont impossibles. Par endroit, en une année, 5 mètres de berges ont été perdus. D'ici quelques temps, ce sera catastrophique, tout sera inondé. Il précise qu'il y a 3 kilomètres de digues à réparer et l'ASA est dans l'impossibilité de faire l'entretien.

M. Jean-Marc PORTEBOIS, «amiral» CroisiEurope, répond que les bateaux respectent la vitesse, leurs coques sont à fond plat et l'hélice ne dépasse pas ce qui limite les turbulences. De plus s'il n'y a pas d'eau les bateaux ralentissent (risque d'échouage). La vitesse est inférieure à celle du mascaret et n'occasionne pas plus de dégâts.

M. Marcel DURANT, maire de Fronsac compare l'effet du mascaret qui tape le bas de la digue et qui n'occasionne pas de dégâts spécifiques alors que les bateaux tapent plus haut et fragilisent la digue. Il souhaite connaître comment sont réparties les taxes car il faudrait une aide aux riverains pour entretenir les digues et les berges.

M. Philippe DUVERGER, maire de Saint-Germain-de-La-Rivière demande une participation des sociétés de croisières à l'entretien des digues.

M. Jacques BESSON, Maire de Saint-Michel-de-Fronsac signale que lorsque les rivières seront détruites, il n'y aura plus de passage de bateaux et se demande pourquoi les croisiéristes ne participeraient pas.

M. Vincent MELGOSO – DDT31 explique que les croisiéristes payent au port de Libourne des redevances portuaires de 25.000 € par an et par bateau pour l'utilisation des embarcadères. S'ajoutent à ces redevances, des péages acquittés auprès des 3 gestionnaires de voie d'eau : Voies Navigables de France (VNF), le Grand Port Maritime de Bordeaux (GPMB) et EPIDOR. Avec le transfert de propriété expérimental d'une partie du bassin de la Dordogne à EPIDOR, les péages s'élèvent à 30.000 € par an pour VNF qui n'a pas diminué son tarif en transférant la gestion du Domaine Public Fluvial à EPIDOR. Et à 25 €/M² /an pour EPIDOR qui pratique un abattement de 50 % lorsque les bateaux empruntent les voies d'autres gestionnaires.

M. Frédéric EHRHARDT – EPIDOR précise qu'il y a une mise en place d'un péage de navigation en 2016 avec un tarif annuel et/ou mensuel. Ces ressources collectées participent à la gestion et à la conservation du domaine afin de répondre aux obligations du gestionnaire du domaine (libre écoulement, conservation et surveillance du domaine, gestion des risques et des perturbations, maintenance et entretien de la signalisation du domaine navigable).

Les redevances collectées sur le domaine public sont toutes affectées à la gestion du domaine sans ressource complémentaire provenant de l'impôt. Les montants prélevés couvrent pour l'instant les sommes dépensées pour remplir leurs missions, cependant les demandes nouvelles sont nombreuses en matière de gestion et d'aménagement des voies fluviales, notamment pour mettre en place panneaux de limitation de vitesse ou encore l'installation de réflecteurs radars sur les ponts du cubzaguais et le pont du mascaret afin de sécuriser la navigation des paquebots de croisière (650 000 € d'investissement à prévoir).

A ce jour, aucune redevance «péage de navigation» n'a encore été perçue par EPIDOR de la part des croisiéristes de l'aval.

Mme Catherine MOUMDJIAN, directrice du Port de Libourne-Saint-Emilion précise que les premiers bateaux de croisière sont arrivés en 2011. Au travers de cette nouvelle activité touristique, les équipements existants ont été rénovés et la municipalité a eu pour volonté de se lancer dans les travaux d'aménagement de ses quais.

Le port de Libourne - Saint-Emilion est un port départemental dont la gestion est concédée par le conseil départemental à la ville de Libourne depuis 1999. L'autorité portuaire est toujours détenue par le Conseil départemental, ce qui pose quelques questions quant à «l'application stricte» de la réglementation de la navigation sur la zone portuaire et justifie la demande de transfert de compétences en cours d'instruction dans le cadre de la loi NOTRe. La zone portuaire est cependant surveillée par une équipe de six agents d'astreinte de la Ville de Libourne qui se relaient toute l'année, 24h/24 pour répondre aux besoins des usagers et veiller à ce que la fréquentation du port se passe dans les meilleures conditions.

Les tarifs sont votés en conseil municipal et sont publics. Depuis 3 ans, un abonnement est proposé aux bateaux de plus de 70 passagers à hauteur de 25.000 € HT par an et par bateau, ce qui permet à la Ville de Libourne de financer une petite partie des investissements réalisés à hauteur de 2 millions d'Euros depuis le début de cette nouvelle activité touristique.

M. Michel FROUIN, maire de Lugon-et-l'Île-du-Carney remercie M. le Sous-Préfet de l'organisation de cette réunion et signale que depuis 40 ans, chaque différend a toujours été traité l'un après l'autre, sans vision d'ensemble. Les problèmes sont à prendre à bras le corps et à régler dans leur ensemble. Il évoque qu'une étude ancienne a été réalisée de Fronsac à Asques ; cette étude serait à actualiser. Un ponton sur Fronsac serait le bienvenu mais il ne souhaite pas que cela aggrave l'état des digues.

M. le Président de l'ASA Château La France demande pourquoi l'État ne prendrait pas en charge l'entretien des digues.

M. le Sous-Préfet répond que ce n'est pas le sens de l'histoire (décentralisation, transfert de compétences aux collectivités locales) et demande aux collectivités locales de parler d'une seule voix et sur un linéaire assez important pour projeter un programme d'entretien, actualiser les données techniques et financières au regard des travaux déjà effectués et des nouvelles simulations pour ensuite prétendre aux aides et subventions nécessaires qui existent.

M. le Capitaine du bateau River Royale comprend l'inquiétude des riverains lorsque le bateau circule en marée basse. Il ralentira et prendra une heure de plus ce qui ne va pas à l'encontre de leurs intérêts. Il explique que pour des raisons de sécurité, il est cependant nécessaire d'avoir une vitesse minimale suffisante, notamment lorsque le bateau circule dans le sens de la marée descendante, afin d'avoir des marges de manœuvrabilité.

Décisions

M. le Sous-Préfet conclut sur les points évoqués :

- difficultés à exercer la police sur l'eau dans un futur proche :

Des questions sont posées : qui doit faire respecter la réglementation ? une collectivité locale ? l'État : DDTM avec des agents assermentés spécialisés ? une unité de police fluviale à créer ? unités de gendarmeries locales à équiper ?

- problématique du passage des bateaux à marée basse au regard des vitesses : une étude doit objectiver les vitesses limites à respecter,

- respect du partage de la rivière entre usagers (bateaux, mascaret, surfeurs, pêcheurs),

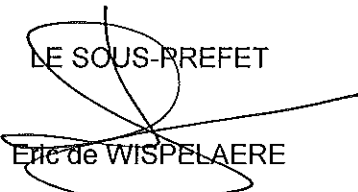
- problématique des ASA pour financer l'entretien des digues,

- intégration du transfert de compétence GEMAPI, création d'une gouvernance commune par les collectivités locales le long de la Dordogne et de l'Isle,

- rappel de la réglementation aux croisiéristes à faire par l'État ; mieux porter à connaissance les arrêtés préfectoraux en vigueur et nouveaux quand ils paraissent auprès des professionnels,

- actualiser les données sur les études de programmes de travaux effectués.

La séance est close à 12 h 00.

LE SOUS-PREFET

Eric de WISPELAERE