

Canal du Rhône à Sète

Concertation des acteurs autour du devenir du canal

RAPPORT FINAL

Février 2021



**PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Sommaire

EDITO.....	3
PRESENTATION DE LA CONCERTATION	4
PARTIE 1. ATELIERS	6
RAPPEL DES 5 SCENARII MIS EN DEBAT	7
SYNTHESE GLOBALE.....	10
RESTITUTION DE L'ATELIER DES ELUS DU 4 NOVEMBRE 2020	13
RESTITUTION DE L'ATELIER « ENVIRONNEMENT & TERRITOIRE » DU 6 NOVEMBRE 2020.....	16
RESTITUTION DE L'ATELIER « FRET » DU 10 NOVEMBRE 2020.....	20
RESTITUTION DE L'ATELIER « TOURISME » DU 20 NOVEMBRE 2020	26
PARTIE 2. CONCERTATION GRAND PUBLIC.....	31
BILAN DE LA DEMARCHE DE CONCERTATION ET PERSPECTIVES	34

Edito

Le 5 février 2021

Le canal du Rhône à Sète est un véritable trait d'union entre l'axe Rhône et la région Occitanie.

C'est pourquoi j'ai organisé une conférence territoriale de concertation, suite à la sortie du rapport d'inspection CGEDD « canal du Rhône à Sète, quel devenir ? » (Février 2020), diffusé et présenté par les inspecteurs, lors de la séance inaugurale de la conférence, au 15 octobre 2020, au Pont du Gard. Cette conférence s'est poursuivie jusqu'à fin 2020, sans qu'une restitution physique puisse être organisée comme prévu initialement dans l'Hérault, compte tenu des conditions sanitaires du moment liées à l'épidémie de la Covid-19.

Ce rapport a pour objet de rendre compte des travaux de cette conférence.

Je tiens à remercier les membres de la conférence pour leur implication et qui, depuis le 15 octobre, ont apporté leur connaissance et leur témoignage pour décrypter les enjeux du canal et du territoire associé, au côté du préfet en mission de service public, François Lalanne.

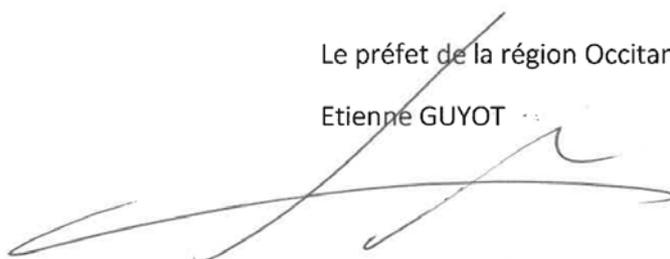
Le rapport fait état des échanges lors des ateliers de la conférence (1 atelier dit « élus » et 3 ateliers thématiques : environnement & territoire, fret et tourisme), et valorise aussi les contributions reçues et issues de la concertation grand public, menée en parallèle, sur le site internet de débat de l'État en région Occitanie « mon territoire en débat ».

Du Rhône à Sète et entre les 2 départements Gard et Hérault, à partir de cette concertation dont je vous livre dans ce rapport la restitution, il s'agit maintenant d'aller vers un projet de territoire où le canal représente un attrait incontestable.

Je vous souhaite une bonne lecture de ce rapport.

Le préfet de la région Occitanie

Etienne GUYOT



Présentation de la concertation

Suite à la remise d'un rapport du CGEDD (Conseil général de l'environnement et du développement durable) sur le devenir du canal du Rhône à Sète, Étienne Guyot, préfet de la région Occitanie, préfet de la Haute-Garonne, a souhaité lancer une concertation territoriale en y associant l'ensemble des acteurs concernés, afin de réinterroger les orientations stratégiques du canal du Rhône à Sète. Il a chargé le préfet François Lalanne d'animer cette concertation.

L'objectif de cette concertation est d'éclairer le Gouvernement et le préfet d'Auvergne-Rhône-Alpes, coordonnateur du plan Rhône-Saône sur les décisions d'investissement à prendre dans le cadre du Plan Rhône-Saône et du prochain contrat de plan Occitanie Etat-Région 2021-2027.

Cette concertation a bénéficié de l'appui d'une maîtrise d'ouvrage représentée par Alphaville, dans le cadre de la démarche « Ateliers de territoire » portée par le ministère de la Transition écologique et solidaire, et Planète publique.

Elle s'est déroulée entre le 15 octobre 2020, et le 30 novembre 2020, réunissant une centaine d'acteurs publics et privés : acteurs économiques, collectivités et élus locaux, acteurs environnementaux, Voies navigables de France (VNF) et services de l'Etat (DREAL, directions départementales des territoires du Gard et de l'Hérault) et des associations. La démarche s'est organisée en plusieurs temps :

- une conférence inaugurale du 15 octobre, qui s'est tenue au Pont du Gard avec une retransmission en direct a permis de présenter la démarche et les enjeux de la concertation. Lors de cette conférence la présentation du rapport CGEDD par les 2 inspecteurs, suivie d'une présentation par VNF de la situation en terme de gestion du canal, a amené des interventions des membres de la conférence, notamment les élus du territoire, pour saluer l'initiative de lancer une conférence de concertation, vu les enjeux multiples du canal du Rhône à Sète sur le territoire ;
- quatre ateliers thématiques ont été organisés en distanciel du fait de la crise sanitaire: un atelier "élus" sur une demi-journée le 4 novembre 2020, un atelier "environnement" le 6 novembre, un atelier "fret" le 10 novembre et un atelier "tourisme" le 20 novembre. Les ateliers thématiques se sont déroulés sur une journée partagée en deux temps : une table-ronde d'experts le matin pour exposer les problématiques, enjeux et données clés du sujet, suivie l'après-midi d'un débat autour des grandes questions soulevées et de la recherche de collaborations constructives ;
- des contributions écrites ont également été recueillies sur une plateforme collaborative tout au long de la démarche.

En parallèle, une consultation en ligne auprès du public (habitants ou "usagers" du territoire) a été lancée sur la plateforme monterritoirendebat.fr pour mieux cerner les usages du canal et les attentes des habitants.

Ce document constitue une synthèse analytique et globale, fondée sur l'ensemble des verbatim, de l'ensemble des échanges des ateliers (partie 1), des contributions recueillies et de la consultation auprès du public (partie 2). Le volume des annexes, dans un document à part, rassemblent des présentations des expertes invités aux tables rondes des ateliers thématiques, les résultats aux questionnaires posés en atelier, le verbatim de tous les ateliers et les contributions écrites complémentaires.

Nous remercions très chaleureusement l'ensemble des participants à cette démarche, qui se sont fortement impliqués tout au long de cette démarche malgré un contexte particulièrement contraint, dans une logique collaborative et constructive pour faire avancer la réflexion et manifestant un attachement fort au canal comme objet territorial partagé et fédérateur d'ambitions communes.

Equipe-projet en charge de la préparation des ateliers

Préfecture de région Occitanie		François LALANNE	Préfet chargé de mission Canal du Rhône à Sète
		Zoé MAHE	Directrice de Projet Littoral 21 Chargée de mission Mer Littoral auprès du Préfet de région Occitanie
		Sarah NETTER	Chargée de mission modernisation
DREAL		Kate JOLIVET-TESTUD	Chargée de mission intermodalité et report modal
DDTM 30		Vincent BRAQUET	Chef du Service Aménagement Territoire Sud et Urbanisme
DDTM 34		Yann LETROUBLON	Chargé de mission Grands Projets & Partenariats
Voies navigables de France (VNF)		Guillaume CHAUVEL	Chef de la subdivision Grand Delta / Préfigurateur UTI Rhône à Sète
		Benjamin Fauveau	Chargé de mission transports PACA / Occitanie
		Hélène LARMET	Chef de la subdivision de Frontignan
AMO Concertation	Alphaville	Laurent PINON	Directeur-associé
	ASM	Anne-Solange MUIS	Directrice
	Planète Publique	Marieke VERBRUGGHE	Consultante senior

Partie 1. Ateliers

Rappel des 5 scénarii mis en débat

Source : « Canal du Rhône à Sète, Quel devenir ? » Marie DEKETELAERE-HANNA, Marc SANDRIN, Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), Ministère de la transition écologique et solidaire, rapport n°012912-01, février 2020

"6.3. Des besoins différents qui ouvrent sur plusieurs scénarios

6.3.1. Les cinq scénarios

Les scénarios qui sont étudiés prennent en compte deux données, la taille du bateau de projet et le coût des investissements. En effet, le risque sur l'exploitabilité à partir de 2050 incite à modérer, autant que possible, les investissements, qui s'amortissent habituellement sur au moins 50 à 80 ans, s'agissant d'un canal.

L'hypothèse haute de trafic envisagée par la mission serait de l'ordre de 500 000 t (cf. paragraphes 2.5 et 2.6) soit environ un bateau par jour. » Ceci correspond à la circulation de bateaux de 110 m par 11,40 m par 3 m, avec un tirant d'air de 5,25 m. C'est le premier scénario.

Le tirant d'air de 5,25 m au-dessus des PHEN permet la circulation des automoteurs porte-conteneurs d'une capacité de 104 conteneurs de 20 pieds en quatre rangées sur deux hauteurs moyennant des capacités de ballastage des bateaux concernés¹.

Si le tirant d'eau maximum n'est que de 2,5 m (conformément à la DUP de 2010), le port de Sète est handicapé par rapport à son grand voisin. Le trafic fluvial espéré dans ce scénario sera inférieur à celui du scénario 1, dans une proportion incertaine. Le coût du deuxième scénario est très significativement réduit par rapport au précédent en recourant à des enrochements, pour constituer la nouvelle berge nord dans la zone des étangs.

Si la largeur maximale des bateaux reste à 9,50 m avec un tirant d'eau admissible de 2,50 m, ce qui est la situation actuelle, ce scénario, probablement récessif en matière de fret, a un coût assez proche du scénario précédent avec un investissement allégé des rescindements non nécessaires.

Si le tirant d'eau est limité à 1,80 m, le trafic est réduit aux colis lourds, au fret de niche sur des bateaux peu profonds et au petit tourisme fluvial, à l'instar de la péniche-hôtel actuelle. L'investissement est encore plus réduit.

Si le canal n'offre qu'un tirant d'eau de 1 m, c'est-à-dire peu ou prou celui des étangs qui le bordent, seuls les bateaux de plaisance et ceux de promenade de faible tirant d'eau peuvent passer. L'investissement se limite à quelques interventions ponctuelles. Cette approche conduit à considérer cinq scénarios :

Scénario n°1 : un canal pour des bateaux de 2 500 t, chargés à 100 %

Scénario n°2 : un canal pour les bateaux conformes à la DUP de 2010

Scénario n°3 : un canal pour les bateaux actuels chargés à 1 100 t

Scénario n°4 : un canal pour les colis lourds, le fret de niche et le petit tourisme fluvial

Scénario n°5 : un canal dédié à la pêche, aux loisirs locaux et aux promenades

Ces cinq scénarios ont une exploitabilité qui devient aléatoire, progressivement, à partir de 2050, hypothéquant un amortissement normal des investissements.

¹ Un tel tirant d'air pourrait être problématique pour les grands paquebots, qui demandent souvent 6 m. Ils manqueraient aussi un peu d'eau pour bien résister au vent, malgré leurs propulseurs d'étrave et leur forte motorisation.

6.3.2. Scénario n°1 : un canal pour des bateaux de 2 500 t, chargés à 100 %

Faire circuler un bateau de 110 m par 11,40 m par 3 m implique de finaliser les rectifications de courbe et de reconstruire les berges du canal, partout où elles sont instables en commençant urgemment par les 16 kilomètres de berges nord héraultaises. À défaut, Voies navigables de France (VNF) sera dans l'impossibilité de maintenir le mouillage. Il faut prévoir la réfection des berges prioritaires dans le Gard et quelques berges en rive sud dans le secteur des étangs.

Le rehaussement des ponts pourrait ne concerner que ceux de Carnon et des Tourradons si on limitait l'accessibilité aux automoteurs porte-conteneurs avec ballast². Néanmoins, on prendra en compte le rehaussement de tous les ponts, qui pourraient être nécessaires à terme, compte tenu de l'élévation du niveau de la mer.

Il apparaît important, comme évoqué supra, d'accroître le rectangle de navigation pour réduire les effets de l'eau sur les berges lors de l'avancée d'un bateau. En outre, un rectangle de navigation de 30 m sur 3,3 m permettra aussi un croisement général des bateaux, rendant ainsi non nécessaires les nouvelles zones de croisement envisagées. Ceci est assuré, pour les 29 km de berge nord dans les étangs (en commençant par les 16 km du PK 42 au PK 58) par des palplanches habillées ou lagunées (cf. supra) adossées à une zone humide tampon côté étang, dès lors que le statut foncier permet de déplacer la berge d'une dizaine de mètres vers l'étang. Un chemin de circulation pour vélo pourra être étudié, en haut de la zone tampon. Il convient alors de renforcer aussi le pied de la berge sud, sauf dans la ligne droite de Carnon où elle a été refaite à neuf. On estime le coût à 500 €/ml soit 10 M€ pour les 20 km concernés.

Le dragage à -3,3 m implique le retrait de 400 000 m³ (68 000 par 0,30 par 20), soit 16 M€.

Le coût de ce scénario est de 220 M€, selon détail au paragraphe 5.7. La question des délais est évoquée au paragraphe 6.5.

6.3.3. Scénario n°2 : un canal pour les bateaux de la DUP, tirant d'eau de 2,50 m

Ce scénario correspond à des bateaux chargés à environ 1 800 t. Il correspond à un trafic minoré par rapport à celui du scénario n°1. Ce scénario se distingue du précédent et est en ligne avec la DUP. Il ajoute au projet de modernisation de 2010 une réfection des berges nord des étangs en enrochements ainsi que des renforcements limités des autres berges. On ne retient que le rehaussement du pont de Carnon et du pont des Tourradons, ce qui permet le passage des porte-conteneurs y compris high cube avec ballastage mais pas les paquebots fluviaux. On ne retient pas la zone de croisement de Gallician, qui n'est pas indispensable vu le trafic prévu. Le coût est bien moindre : 110 M€.

6.3.4. Scénario n°3 : un canal pour maintenir les bateaux actuels chargés à 1 000 t

Ce scénario fait l'économie des rescindements par rapport au précédent. Pour le reste, il est similaire.

Il permet de réduire un peu le rectangle de navigation car les bateaux sont moins larges. La berge nord est en enrochements. La berge sud dans les étangs, et les berges gardoises sont renforcées localement.

Il permet au mieux la stabilité des trafics actuels (260 000 t/an) avec un risque fort de décroissance et n'est pas compatible avec l'arrivée des paquebots.

Il coûte 70 M€.

² Pour accueillir les paquebots, il faudrait rehausser également plusieurs autres ponts, probablement tous ceux du programme de 2010, qui vise à fournir un tirant d'air de 5,94 m au-dessus des PHEN. Ceci est intégré dans ce scénario.

6.3.5. Scénario n°4 : un canal pour les colis lourds, le fret de niche et le tourisme fluvial³

Ce scénario correspond à un trafic très limité de fret et aux péniches-hôtels.

Son coût est nettement plus limité, 32 M€, car vu la largeur limitée des bateaux concernés (environ 5 m), il n'est pas nécessaire d'élargir le rectangle de navigation. Une réfection en enrochements de la berge nord dans les étangs suffit. Son coût est un peu inférieur car elle descend moins bas. Et il n'y a pas d'autres travaux requis.

Il implique un volume de dragage inférieur à ceux des scénarios précédents, car l'écart de mouillage entre le canal (2,2 m) et celui des étangs (environ 1 m) est plus limité. On revient à la situation qui a prévalu entre les années 1920 et 1990.

Dans ce scénario, la vocation de transport de fret disparaît largement. L'essentiel des liaisons fluviales de fret entre le Port de Sète et l'axe Rhône-Saône se fait en navire fluvio-maritime, voire en transport ferroviaire jusqu'à un port fluvial tel Laudun puis en barge sur le Rhône.

6.3.6. Scénario n°5 : un canal dédié à la pêche, aux loisirs locaux et aux promenades

Ce scénario, sans gros investissement (10 M€ à titre indicatif), conduit au retour progressif du canal aux étangs héraultais. Il limite donc le mouillage à environ 1 m, à peu près la cote des étangs. Il permet la circulation, dans un chenal balisé mais non enserré dans des digues, des bateaux de plaisance et des bateaux de promenade.

Il comprend quelques travaux pour créer davantage de passes hydrauliques entre le canal et la zone sud des étangs, notamment pour faciliter autant que possible la sortie naturelle des sédiments vers la mer.

Des dragages du chenal pourront être conduits si nécessaire, en particulier pour lutter contre l'envasement des étangs. Selon VNF, en trois à quatre ans sur le secteur Arnel /croisée du Lez, la hauteur d'eau sera comprise entre 0 cm et 50 cm. VNF note le caractère difficilement réversible car reprendre le dragage dans ces conditions serait très compliqué. Dans la partie gardoise, le canal s'envase très lentement.

Ce scénario comprend les travaux d'entretien des berges notamment pour le maintien de la véloroute. La continuation d'une activité touristique fluviale dans le Gard entre Saint-Gilles et Aigues-Mortes est envisageable, en fonction du mouillage disponible.

La vocation de transport de fret disparaît totalement. Les liaisons fluviales entre le port de Sète et l'axe Rhône-Saône se font donc exclusivement en navire fluvio-maritime, voire en transport ferroviaire jusqu'à un port fluvial tel Laudun puis en barge sur le Rhône.

Le canal jouant un rôle drainant et régulateur, dans un écosystème à la fois naturel et anthropisé, en particulier pour la Camargue gardoise, des simulations scientifiques des effets hydrauliques de ce scénario semblent nécessaires."

³ Le tourisme intervient bien sûr dans les trois scénarios précédents

Synthèse globale

Dans l'ensemble, la concertation a mis en exergue un intérêt partagé pour le canal de Rhône à Sète, comme un élément de patrimoine fédérant les communes et les territoires entre eux ; comme un enjeu territorial majeur pour le devenir environnemental, économique et culturel régional. Au-delà de l'enjeu majeur de la desserte du port de Sète via une voie fluviale à l'axe Rhône) le canal met en lumière des potentiels peu exploités jusqu'à présent comme sa valeur paysagère, identitaire, patrimoniale, et environnementale et touristique qui semble faire consensus au sein des participants. C'est un levier territorial important et perçu comme tel par la grande majorité des acteurs, en cela, ils s'accordent tous (ou presque) sur le fait qu'il faut le réhabiliter, l'entretenir, le maintenir en l'état de voie navigable.

Le souhait partagé d'une stratégie territoriale et d'une gouvernance dédiées au canal

Les élus, comme les acteurs concernés par le canal sont plusieurs à souhaiter une gouvernance partagée afin d'en faire « un fil de développement territorial durable ». Ainsi, ils demandent une stratégie territoriale cohérente et collective qui permettrait de réunir l'ensemble des acteurs autour de la table, de façon régulière et constructive. Les ateliers ont également révélé le souhait de se réunir en petits groupes de travail thématiques (autour du fret, autour du tourisme, autour de l'eau...).

Plusieurs participants ont souligné l'importance d'avoir un travail commun de la Région, de l'État et des collectivités qui portent la compétence tourisme (les Départements, qui ont chacun leur agence ou leur comité de tourisme ; les Intercommunalités ; les Communes) qui pourraient être mobilisées pour constituer un collectif au sein du Gard et de l'Hérault, et à l'échelle du canal.

Ainsi, les participants témoignent d'une volonté de faire cohabiter les usages : le transport, le tourisme, mais également la présence des étangs et des espaces protégés à préserver.

Maintenir le canal, c'est d'abord le réhabiliter...

Les acteurs attendent des évolutions importantes pour le canal et en premier lieu la réhabilitation des berges, avec une priorité donnée à la berge nord ; ainsi qu'à l'entretien des 35 passes hydrauliques qui sillonnent le canal.

Au-delà de la question du réemploi des sédiments, le dragage a plus que doublé entre les années 80 et aujourd'hui. Ainsi dans la future programmation du canal (qui pourrait être un contrat de canal), la question du financement des dragages devra être intégrée.

Les travaux à prévoir seront en priorité sur la berge nord à refaire, dans la partie héraultaise. Cette réflexion conditionne une reprise en main par VNF, gestionnaire de l'ouvrage, des volumes des sédiments, « qui ne peuvent augmenter indéfiniment » rappelle Monsieur le Préfet François Lalanne.

... et le mettre en valeur en terme environnemental, paysager et touristique

Outre sa fonction navigable, le canal révèle des potentiels paysagers, touristiques et environnementaux qui en font sa valeur. Il offre la possibilité de développer divers aspects touristiques : l'œnotourisme, le cyclotourisme, la découverte de ses richesses patrimoniales et paysagères... Selon les participants, cette mise en valeur pourrait passer par l'enlèvement des casiers de stockage de sédiments qui défigurent le paysage des berges, un meilleur traitement des pistes cyclables qui longent le canal et qui pourraient se prolonger sur la rive droite ; mais également par une plus grande ouverture du canal à la plaisance. À terme le chiffre d'affaire du tourisme pourrait être du même ordre que celui du fret.

Cette mise en valeur doit cependant respecter la fragilité des milieux traversés, voire contribuer à leur réhabilitation et leur maintien, dans le contexte notamment du changement climatique et de l'évolution du trait de côte dans une trentaine d'années.

La valorisation du canal passe également selon les participants par lui trouver un nom fédérateur pour les territoires qu'il traverse. Quelques noms ont été proposés, comme : « canal de Camargue » ou « canal de Camargue-Méditerranée », afin que le canal ne soit pas centré seulement sur le Gard. Il est rappelé qu'il existe deux centres de gravité, et donc deux appellations possibles : l'appellation « canaux de l'Occitanie » qui pourrait être portée par la Région Occitanie. Si cette appellation venait à prospérer, elle rejeterait l'idée d'un « canal de Camargue ».

Une volonté de maintenir et de développer le fret et le report vers le transport fluvial...

Bien que plusieurs participants plébiscitent le chargement des bateaux à 2500 T, il semble néanmoins que le chargement à 1800 T soit « l'option la plus raisonnable, responsable et efficace » selon certains. Cette option est cohérente avec le projet stratégique du Port de Sète-Frontignan et l'ambition de porter d'ici quelques années le trafic à 500 000 T par an. Elle permettrait un report du trafic routier (moins de camions), en complément du report vers le ferroviaire.

Les bateliers déclarent que 1400 T est déjà un bon chiffre, et qu'ils peuvent travailler sur de nombreuses filières avec ces gabarits, ce qui n'est actuellement pas possible.

Concernant la comparaison entre les 1400 T et 1800 T si le prix à la tonne entre le 1400 T et le 1800 T reste à peu près le même, le problème reste le chargement des bateaux, et il est rappelé que d'un côté le marché touche 90 % de la flotte, de l'autre 60 %, en restant à 9,5 m de largeur.

La rentabilité économique du canal à 1800 T est questionnée avec des automoteurs de 110 m par 11,40 m qui ne chargent qu'à 70 %. Néanmoins des automoteurs de moindre largeur (9,50 m) chargeant 1800 T existent sur le bassin Rhône Saône, et pourraient venir sur le canal du Rhône à Sète.

Pour éviter que le dragage et le passage des navires ne fragilisent les berges comme c'est le cas aujourd'hui, et pour permettre d'assurer une évolution progressive du gabarit par un dragage adapté, une fondation des berges permettant un mouillage garanti à 3 m sera nécessaire.

.... et profiter de la réhabilitation pour valoriser et innover

Le dragage nécessaire du canal et la réfection des berges est l'occasion d'innover dans le traitement des sédiments de dragages. Il ressort de la concertation le souhait de ne plus traiter ces derniers comme des déchets, mais de les considérer dans le cadre d'une filière à part entière sur l'ensemble du territoire. Les sédiments représentent des volumes considérables sur toute la France, qui pourraient permettre d'ajouter encore du trafic au canal du Rhône à Sète.

Le port de Sète-Frontignan précise qu'il a pour projet, en réponse à l'augmentation du trafic et de l'intermodalité, d'augmenter les surfaces disponibles par la création de nouveaux terre-pleins, à l'instar de ce qui a été initié derrière la digue ZIFMAR avec un 1^{er} casier. Une piste d'évacuation et de valorisation de ces sédiments de dragage et des matériaux issus des travaux pourrait donc être envisagée. Tous ces matériaux pourraient être réutilisés en remblai dans le cadre justement de ces aménagements, s'ils sont reclassés en « matériaux » et non plus en « déchets », afin de pouvoir les réemployer.

L'objectif serait de pouvoir garantir au futur terre-plein du port, qui a besoin d'environ 1 million de m³ de remblais, l'arrivée de 350 000 à 500 000 m³ des sédiments du canal.

La réhabilitation du canal pourrait être l'occasion également d'innover dans le secteur du tourisme en imaginant une diversification de l'offre touristique plus en lien avec les tendances d'écotourisme ou de tourisme fluvestre.

... En trouvant des leviers financiers incitatifs

Ainsi, si les acteurs s'entendent sur le tonnage de 1400 à 1800 T tout en ayant des bateaux adaptés au gabarit du canal (9,5 m et 3 m de mouillage garanti), il n'en reste pas moins qu'ils insistent pour que des compensations, des mesures d'accompagnement, et des leviers soient trouvés afin d'aider les transporteurs et le fret fluvial. L'idée de péages et taxes à minimiser est avancée ; et plus largement les dispositifs d'aides qui seraient orientés sur l'externalité négative d'un chargeur par l'utilisation d'un mode de transport pourraient être une piste à creuser. Une autre idée avancée est celle du recours au dédouanement. Les outils économiques pourraient amener des opérateurs à montrer plus intérêt pour le canal du Rhône à Sète. De même, favoriser le report modal par l'incitation fiscale : soit la taxation du routier, soit la gratification de la baisse des émissions de gaz à effets de serre, dans le processus industriel global du chargeur, est une piste intéressante à développer. Cela permettrait de favoriser le report modal train ou fluvial, sans distinction (comme c'est le cas de l'actuelle aide à la pince), mais en l'adaptant au vrac ou d'autres typologies de transport.

Une voie aux usages partagés mais à apaiser

Le canal est vu comme une voie navigable complémentaire au fret ferroviaire, tout comme une voie qui peut être partagée avec l'activité touristique. « Un canal qui n'est plus dédié au fret est un canal mort » exprime un participant. Ainsi, les acteurs du tourisme ont conscience que le fret garantira des berges entretenues, une profondeur d'eau, et une aisance de navigation. Néanmoins, ils révèlent une cohabitation parfois difficile entre les usagers du canal qui devra être orchestrée dans les travaux de réhabilitation pour permettre un accès diversifié.

Ainsi, le partage de la voie d'eau nécessite de concevoir des aménagements pensés pour les différents usagers. Selon les participants, il serait nécessaire de prévoir des zones d'amarrages pour les bateaux de plaisance, ainsi qu'une gestion organisée des eaux grises et noires pour que les embarcations puissent vidanger.

Des inquiétudes sur l'avenir écologique

Les acteurs ont conscience des enjeux environnementaux et climatiques, et sur le fait qu'il y aura une élévation du niveau de la mer ; une montée des températures ; un accroissement des risques naturels connus (pluies torrentielles, épisodes cévenoles, ruissellement, érosion des côtes sableuses qui seront de plus en plus conséquents, un réchauffement maritime et des problèmes de submersion). Ces enjeux climatiques créent des points de friction autour de la fonction à donner au canal dans les années à venir. Les acteurs de l'environnement sont nombreux à questionner le rôle même du canal en tant que voie navigable, voire même de la nécessité de le garder comme ouvrage public, quand sur le long terme, son ensablement est démontré. Il apparaît également, l'émergence d'une série d'inquiétudes concernant les effets du canal et des travaux d'entretien sur les espaces naturels environnants, et le maintien d'une qualité des eaux. En effet, le canal traverse une série d'espaces protégés (Natura 2000, Grand site de France, sites inscrits ou classés, etc.) qui nécessite une vigilance renforcée quant aux travaux de réhabilitation envisagés.

Des études attendues pour éclairer les décisions

Les acteurs sont demandeurs d'affiner les prédictions et de plus de données scientifiques pour comprendre et aider à la décision. « Choisir nécessite d'avoir plus de données, et notamment en réalisant une étude coût-bénéfices sur tous les éléments, économiques, environnementaux mais aussi sociaux. » précise un participant. Les participants mettent en évidence le manque d'études pour révéler les potentiels, les atouts et les perspectives de développement touristique du canal de Rhône à Sète.

Cette conférence a œuvré pour mettre en exergue les différentes facettes du canal du Rhône à Sète pour évaluer les investissements nécessaires à son maintien et aller vers une organisation territoriale appropriée.

Restitution de l'atelier des élus du 4 novembre 2020

Étaient présents, en plus de l'équipe projet :

Région Occitanie	Catherine EYSSERIC	Conseillère régionale
	Marie TCHAKERIAN	Directrice de la mer
Sénateur	Vivette LOPEZ	Attaché parlementaire de Laurent BURGOA
Conseil départemental du Gard	Claude BARRAL	5ème Vice-président délégué au développement économique et au tourisme
Ville d'Aigues-Mortes	Régis VIANET	Conseiller municipal pour représenter Monsieur le Maire Robert CRAUSTE
Ville de la Grande Motte	Isabelle BERGE	1 ^{ère} adjointe
Ville de Beaucaire	Julien SANCHEZ	Monsieur le Maire
Ville de Saint-Gilles	Eddy VALADIER	Monsieur le Maire (avec une collaboratrice)
Ville de Vauvert	Jean DENAT	Monsieur le Maire
Ville de Sète	Romain FERRERA	Adjoint au maire de Sète Conseiller de Sète Agglopôle Méditerranée
	Céline CABAYE	Collaboratrice de cabinet de Monsieur le Maire de Sète, François COMMEINHES
Ville de Fourques	Gilles DUMAS	Monsieur le Maire
Communauté d'agglomération du Pays de l'Or Ville de Palavas-Les-Flots	Christian JEANJEAN	Monsieur le Maire
Syndicat mixte de la Camargue Gardoise	Leopold ROSSO	Président Conseiller Départemental du canton d'Aigues-Mortes
Syndicat mixte du Bassin du Lez	Dominique NURIT	Vice-Présidente

Animation de l'atelier : Laurent Pinon et Anne-Solange Muis, Alphaville-ASM

NB : L'atelier s'est déroulé sur une demi-journée, l'intégralité des verbatims se retrouve en annexes.

Synthèse & points saillants

- **Un territoire partagé**

La séance de concertation menée avec les élus présents a permis de mettre en exergue un **intérêt partagé** pour le canal de Rhône à Sète, en rappelant que la branche vers Beaucaire en est l'une des composantes, comme un élément de patrimoine fédérant les communes et territoire entre eux ; et comme un enjeu territorial majeur pour le devenir des espaces traversés, notamment au regard des conséquences liées au changement climatique.

Ainsi, les élus sont plusieurs à souhaiter une **gouvernance** autour du canal, une concertation plus régulière, afin d'en faire « un fil de développement territorial durable » ; rappelant que « Nous avons tous des projets isolés. Nous devons à présent créer une nouvelle gouvernance pour ce canal, et lui trouver une vraie vocation de projet régional. » Ce point partagé va dans le sens de la proposition de Contrat de Canal faite par M. Le Préfet François Lalanne, qui reçoit l'adhésion d'une grande majorité des participants et aucune opposition de principe.

- Le canal, un levier territorial de développement économique important.

Si tous ne s'entendent pas sur la fonction économique à donner au canal :

Une majorité d'élus souhaite que le canal conserve sa vocation de fret fluvial et que le tourisme fluvial et fluvestre se développe.

Certains élus souhaiteraient une ambition forte, pareille à celle envisagée dans les années 1970 sur le canal ; d'autres voudraient en faire un pôle multimodal important ; ou une voie de fret plus conséquente ; et d'autres encore aimeraient en faire un enjeu touristique fluvestre plus important. La plupart s'accorde néanmoins sur le fait que le canal possède un potentiel économique, touristique et environnemental important pour l'ensemble du territoire.

Concernant le fret fluvial plusieurs élus soulignent l'enjeu pour la transition écologique et énergétique de doter le territoire d'Occitanie et en particulier le port de Sète-Frontignan des solutions de report des marchandises de la route vers le ferroviaire et le fluvial ; pour certains élus, le maintien de l'usage du canal pour relier le port à son hinterland de la vallée du Rhône à un niveau de compétitivité suffisant est souligné comme un enjeu majeur.

Certains demandent à avoir plus de données techniques pour cerner le potentiel économique du canal et pouvoir ainsi se prononcer : quel est le réel besoin de gabarit des bateaux pour déterminer la classe du canal ? Quels sont les résultats de l'étude socio-économique engagée par VNF et le port de Sète ? Le souhait également d'avoir une étude pour déterminer l'incertitude sur l'avenir du trafic de transport de marchandises en 2050 est émis.

- **Une volonté de valoriser le canal en tant que patrimoine historique, environnemental et voie de transport.**

Les élus défendent l'idée de garder le canal comme **témoignage d'un patrimoine** historique constitutif de l'identité régionale et des grands paysages environnant. Ce patrimoine favorise l'attractivité et le rayonnement du territoire, sa fréquentation touristique et son usage. Ils sont plusieurs dans ce sens à demander la réouverture de l'écluse de Beaucaire : « Il faut retrouver le tracé historique entre le Rhône et le canal ».

- **Une prise de conscience partagée autour des enjeux environnementaux et climatiques**

Les élus s'entendent sur les effets à moyen terme que le changement du climat engendrera sur leurs territoires. Ainsi, certains reconnaissent que l'envasement du canal (déjà accru) sera plus important dans les années à venir. Dans ce sens, ils soulignent une inquiétude sur l'évolution du trait de côte ; l'importance de préserver les étangs, et notamment de les préserver de la salinisation à venir. Le rôle que joue le canal qui transporte en partie des eaux douces est souligné. La compétence GEMAPI est mise en avant pour aider à la gestion environnementale du canal.

- **Une inquiétude sur la sédimentation accrue du canal et son entretien.**

L'envasement du canal (et des étangs) est une inquiétude partagée par une majorité des élus présents. Il y a, au fil des années, de plus en plus de vase. VNF précise qu'ils draguent entre 50 et 60 000 m³ de sédiments par an.

Un tiers du volume de sédiments qui rentre dans le canal serait liée à l'effondrement des berges très érodées, du fait d'un manque d'entretien et du passage de bateaux de plus en plus lourds. Le reste serait dû aux entrées préférentielles dans le canal à travers les nouvelles brèches dans les berges.

Ces sédiments pourraient déboucher sur la création d'une nouvelle plateforme dans la zone Zifmar (zone industrielle fluvio-maritime) à côté du port ; ou bien être valorisés de différentes manières. Sur ce point, les travaux des universités de Nîmes et Montpellier sont recommandés par la Région.

La question des passes hydrauliques, de leur gestion et de leur maintien est abordée comme solution possible pour aider à la transparence hydraulique et la circulation des sédiments.

« On doit ainsi restaurer et /ou entretenir les ouvrages hydrauliques. Ces ouvrages permettent son bon fonctionnement en termes de voies navigables et en tant que cours d'eau, et permettent aussi le bon fonctionnement des milieux aquatiques qui sont autour ».

La réhabilitation des berges est également une solution abordée pour le maintien du canal ; VNF précisant que « quel que soit le scénario envisagé, le dragage et la réhabilitation des berges » seront nécessaires.

- **Des choix de scénarios qui sont partagés**

Aucun des scénarios présents dans le rapport ne fait consensus auprès des participants. Le 1 comme le 5 sont parfois évoqués, tout comme le 2, le 3 ou le 4.

Restitution de l'atelier « Environnement & territoire » du 6 novembre 2020

Étaient présents, en plus de l'équipe projet :

Région Occitanie	Pascal PINET	Directeur Général Délégué
	Marc BARRAL	Directeur adjoint en charge du plan Littoral 21
	Jérôme LOUP	Adjoint au responsable du Service Dragage, Atelier et Ponts mobiles
Conservatoire d'espaces naturels du Languedoc-Roussillon	Ludovic FOULC	Conservateur - Garde du littoral - Représentant régional des agents du littoral Occitanie
Centre d'étude pour la promotion des activités lagunaires et maritimes (CEPRALMAR)	Léa DUART	Chargé de mission
Réserve naturelle de Scamandre	Anne-Line CUILLERET	Chargée de mission SAGE
Port Sud de France	Géraldine LAMY	Responsable QSE
Montpellier Métropole Méditerranée (3M)	Juliette PICOT	Chef d'unité Littoral et milieux lagunaires
	Véronique NEGRET	Vice-présidente déléguée au littoral et aux risques
	Julien CAUCAT	Chargé de mission Stratégie de restauration des lagunes palavasiennes
Communauté d'agglomération du Pays de l'Or	Sylvain RIBEYRE	Directeur Général Adjoint, Pôle Eau et Milieux Aquatiques
Syndicat Mixte du Bassin de Thau	Camille PFLEGER	Chargée de mission biodiversité
Syndicat mixte de la Camargue Gardoise	Jean-Pierre BROCC	Directeur
Syndicat mixte du Bassin de l'Or	Eve LE POMMELET	Chargée de mission biodiversité
	Pierre THELIER	Chargé de mission Qualité de l'Eau
Syndicat mixte du Bassin du Lez	Hélène FABREGA	Animatrice SAGE
Conservatoire du littoral	Claudine LOSTE	Déléguée régionale adjointe
Experts de la table ronde		
Voies navigables de France (VNF)	Steven HALL	Directeur de l'exploitation et de la maintenance
Université de Montpellier	Hélène REY-VALETTE	Professeur des Universités
Entente Interdépartementale de Démoustication (EID) Méditerranée	Hugues HEURTEFEUX	Responsable Pôle Littoral

Animation de l'atelier : Laurent Pinon et Anne-Solange Muis, Alphaville-ASM

NB : L'atelier s'est déroulé sur une journée, l'intégralité des verbatims se retrouve en annexes.

Synthèse & points saillants

L'atelier de concertation, avec les acteurs du territoire et de l'environnement, a permis de rappeler les enjeux du réchauffement climatique : élévation du niveau de la mer ; montée des températures ; et ceux plus connus autour des risques naturels qui lui sont liés : pluies torrentielles, épisodes cévenoles, ruissellement, érosion des côtes sableuses qui seront de plus en plus conséquents, et qui accompagnent un réchauffement maritime et des problèmes de submersion envisagés sur les littoraux sédimentaires du territoire. Les effets de la météo, du cycle de l'eau et du climat sont également à l'origine d'un va-et-vient naturel, d'un transit de sédiments des étangs, vers le canal et la mer, et inversement, qui s'effectue aisément grâce aux 35 passes hydrauliques qui parcourent le canal de Rhône à Sète. En ce sens, le canal pourrait entrer dans la catégorie des ouvrages gémapiens.

- **Des points de friction autour de la fonction à donner au canal dans les années à venir**

Cet atelier a mis en exergue un certain nombre de points de désaccords entre les participants autour notamment du devenir du canal où plusieurs d'entre eux ont questionné le rôle même du canal en tant que voie navigable, voire même de la nécessité de le garder comme ouvrage public quand sur le long terme, son ensablement est démontré ainsi que sa vulnérabilité aux conséquences de l'érosion du trait de côte

Il ressort, en général de la séance, la présence de points de friction, dans : le rapport coût/investissement/rentabilité ; le fait que le canal est sources de pollution, selon les participants, pour les milieux naturels alentours ; qu'il engendre des externalités négatives sur le foncier du Conservatoire du Littoral ; qu'il engendre des coûts de gestion des sédiments de dragage qui posent problème ; et que la valorisation économique, sociale, patrimoniale et touristique qui pourrait être faite sur l'infrastructure ne semble pas être pour compenser les investissements réalisés.

Il apparaît également, l'émergence d'une série d'inquiétudes concernant l'avenir global du territoire face aux effets attendus du changement climatique, ce qui entraîne une forme de désengagement de la part des acteurs qui ne sont pas, pour la plupart, force de propositions dans le devenir du canal, de sa gestion ou de son entretien.

À la question d'ouverture : est-ce que le canal joue un rôle environnemental et pourrait être un ouvrage gémapien ? La réponse donnée est celle qu'il a pour première mission d'être « un axe de transport primordial. C'est sa première raison d'exister. » ; en cela il ne serait pas à rapprocher de la compétence GEMAPI. Or, dans la suite de l'atelier, peu d'acteurs prônent la réhabilitation du canal en voie navigable, et le seul point d'accord consensuel est celui de l'entretien des passes pour la transparence hydraulique.

- **Un consensus autour de la sauvegarde des passes hydrauliques**

Une fonction du canal sur laquelle les participants s'entendent, est que « les connexions hydrauliques ont été mises en œuvre pour favoriser les échanges entre les lagunes, très fortement morcelées par ce canal. »

Une continuité hydraulique existe via les passes, qui répondent aux enjeux actuels, mais apportent également une réponse aux contraintes qu'impose le canal lui-même sur les étangs. Lors de la création du canal, les passes hydrauliques ont permis de maintenir les connexions hydrauliques entre les milieux naturels. Ces passes ont aujourd'hui une fonction écologique pour les larves des poissons pondues en mer qui remontent dans les lagunes, lieux de nurseries ; mais également une fonction socio-économique, car elles sont empruntées pour des usages de pêche professionnelle ou de tourisme.

La transparence des passes et leur nécessaire gestion (et entretien) est un point partagé par l'ensemble des participants, et ce, quel que soit le scénario retenu. « C'est un impondérable » disent certains. « Quant à leur entretien, je vois cela comme une mesure d'accompagnement, une mesure compensatoire sur notre secteur. Il faudra collectivement discuter de l'entretien et de la gestion, une fois le scénario établi. » précise une intervenante.

Sur les scénarii des passes : avant toutes modifications, une étude sur la conception de futures passes pour optimiser leurs fonctions et envisager une approche différenciée est demandée.

La gestion de ces passes et leur entretien nécessitent de bien délimiter leurs limites foncières et leurs propriétaires gestionnaires afin de répartir les rôles et fonctions de chacun, par exemple celui du Conservatoire du Littoral et de VNF.

- **Une préoccupation partagée : la gestion des sédiments de dragage.**

C'est une préoccupation majeure pour la plupart des participants. Les matériaux issus des dragages posent questions : sont-ils d'une qualité exploitable pour le BTP ? Quels sont leurs effets sur l'environnement et les milieux naturels environnant ? Comment les valoriser tout en respectant la réglementation environnementale ?

Plusieurs propositions sont avancées par les acteurs. Les matériaux, sous couvert d'un assouplissement de la réglementation, pourraient servir au remblaiement d'une plateforme de la ZIFMAR ou des digues du canal. Cette idée reçoit l'aval de la Région, mais nécessite néanmoins de connaître précisément les volumes déjà stockés et ceux à venir ; la composition précise des sédiments et leur qualité ; leur transport du point de prélèvement au point de remblaiement ; ainsi que toute la chaîne du réemploi.

Pour certains, l'épandage des boues pose un problème environnemental. Le Conservatoire du Littoral souligne que la gestion des casiers empiète sur ses espaces fonciers et ont un impact environnement « non négligeable ». De même, il craint que le foncier lui appartenant soit impacté par les activités du canal, du fret à la gestion et son entretien.

Concernant la réutilisation potentielle des sédiments de dragage, l'Établissement public territorial de bassin, l'EPTB Lez, précise qu'ils accompagnent souvent VNF, notamment sur un projet expérimental de restauration des berges par des techniques de géotubes et de géogrilles sur la commune de Palavas, avec un linéaire de plus de 100 m sur la berge nord, qui réutilise une partie des sédiments présents sur place dans des casiers de dépôts. Deux projets sont avancés : Un projet de mutualisation des dragages des différents ports du golfe d'Aigues-Mortes, sur lequel vont être expérimentés des géotubes, et séchées des vases pour ensuite les réutiliser malgré leur teneur en sel ; un autre projet encadré par l'École des Mines, plusieurs entreprises du BTP et l'Université Montpellier 2 pour arriver à créer des bétons, pour le milieu maritime et terrestre, en utilisant différents types de sédiments, tenant compte des problématiques de sel et de pollution. Le retour d'expérience sur ces deux projets permettra d'avancer sur l'économie circulaire des sédiments de dragage pour leur utilisation sur le long terme.

Par ailleurs, les experts soulignent que les zones tampons sont une solution qui semble intelligente : épandre à proximité tout en renforçant les berges. Elles présentent bien des avantages, économiques, techniques... Mais néanmoins des questions demeurent, notamment sur les effets de perturbation écologique que cela entraînerait dans les milieux naturels environnants.

Par ailleurs, la question de la réhabilitation, de l'enrochement des digues interroge certains : quels seront les impacts sur les milieux lagunaires autour du canal ?

- **Des craintes sur la préservation de la biodiversité**

Le canal traverse une série d'espaces protégés (Natura 2000, Grand site de France, sites inscrits ou classés, etc.) qui nécessite une vigilance renforcée quant aux travaux de réhabilitation envisagés qui inquiètent les participants. « Il faut appliquer le droit de l'environnement et réfléchir aux impacts sur l'environnement que ces travaux peuvent amener ». « Les lagunes sont des milieux naturels très importants qu'il faut préserver ». Une crainte que les outils réglementaires ne soient pas respectés est exprimée parmi certains participants auxquels l'Etat a répondu qu'il s'agit d'appliquer strictement la réglementation.

Une participante rappelle l'importance des écosystèmes naturels sur la partie héraultaise et gardoise qui sont à préserver, comme la loutre, par exemple ; mais également les grands paysages camarguais présents autour du canal. À cela s'ajoute la qualité de l'eau qui est aussi une question environnementale, à bien prendre en compte, car le canal est connecté à plusieurs zones humides. Une crainte apparaît également sur les conséquences des travaux entraîneront sur la qualité des eaux. « Énormément de facteurs interviennent dans l'état chimique et écologique des masses d'eau. » témoigne une participante.

Le canal n'est pas perçu de la même façon sur le rôle écologique qu'il joue dans le milieu. Certains témoignent que, grâce aux passes, il aide à maintenir les étangs, d'autres à l'inverse, estiment que « ce canal charge beaucoup de matières organiques, d'azote et de phosphore » et qu'il entraîne des nuisances sur les milieux naturels environnant. VNF rappelle néanmoins le fait que les charges de nitrates proviennent des exploitations agricoles du bassin versant, et non du canal en lui-même. « La qualité de l'eau du canal est un vrai sujet de territoire, de gouvernance à l'échelle des bassins : Comment l'améliorer et en faire bénéficier les milieux traversés ? » interroge la Région.

- Autre point d'inquiétude : Comment intégrer les contraintes à venir du changement climatique ?

Les acteurs présents ont conscience que les conséquences du changement climatique pourraient être graves pour les littoraux, même si on ignore quand elles seront effectives et le degré de dégâts précis qu'elles pourront causer. « Le changement climatique va engendrer d'autres réflexions : quelles forces érosives vont être amenées sur ces aménagements de génie écologique, aménagements peut-être plus sensibles que des enrochements ? »

Les acteurs sont demandeurs d'affiner les prédictions et de plus de données scientifiques pour comprendre et aider à la décision. « Le canal existe. La question est d'envisager son devenir au sein de ces prédictions. Mais à l'horizon 2050 le canal continuera d'exister et pourra avoir un rôle dans le dispositif. Il serait intéressant d'affiner cette date. » précise un participant. D'autres demandent que soient précisés, avec des données quantitatives, les impacts comparés du fret routier et du fret fluvial et le gain environnemental réellement produit.

- Quel scénario pour le canal ?

Si le scénario 4 ou 5 semble être privilégié par une majeure partie des acteurs présents, aucun néanmoins n'est écarté en dehors du n°1 et du n°2 qui semblent contrarier plusieurs des participants (*voir résultats de l'enquête en fin des échanges de la matinée*). Ce qui est remis en question semble être le manque de dessein clair autour de chacun des scénarios et des conséquences engendrées pour le milieu naturel. Néanmoins, si des précisions à apporter demeurent, les participants retiennent de l'atelier que ce dernier a permis d'aborder les sujets, d'apporter des compléments d'informations et d'être entendus sur leurs inquiétudes autour du thème de l'environnement et du territoire.

Résultats au Questionnaire de la matinée : Quel scénario pour le canal ?

Au total 15 personnes ont répondu au questionnaire sur 19 acteurs présents lors de la matinée. Il ressort une préférence notable pour le scénario 4 et 5 ; et un consensus qui désapprouve le scénario 1. Le détail des réponses est présenté en annexes.

Résultats au questionnaire de la journée

Le dernier questionnaire a mobilisé 11 réponses au total. L'objectif de ce dernier étant de percevoir si l'atelier a pu apporter certaines réponses souhaitées, modifier des perceptions, résoudre des points de blocages, et de récolter les dernières préconisations qui n'auraient pas été abordées durant la séance. Le détail des réponses est présenté en annexes.

Retours sur la séance

La séance de l'après-midi a permis à certains de s'orienter davantage vers le scénario 2, 3 ou 4. Pour la plupart, elle a permis des échanges et des mises en lumière de certains enjeux minimisés ou oubliés, jusque-là et notamment sur la gestion et la valorisation des sédiments de dragages ; la qualité des eaux et les enjeux écologiques au sens large.

Restitution de l'atelier « Fret » du 10 novembre 2020

Étaient présents, en plus de l'équipe projet :

Région Occitanie	Denis MASSOL	Directeur-Adjoint Direction de la Mer
Port de Sète	Jean-Claude GAYSSOT	Président Port Sud de France
	Denis IGERT	DGA Port Sud de France
	Olivier CARMES	DG Port Sud de France
Syndicat Mixte du Bassin de Thau	David COTTALORDA	Chargé de mission SCOT
Syndicat Mixte du Bassin du Lez	Hélène FABREGA	Animatrice SAGE
Association Française des Ports Intérieurs	Benoît PONCHON	Représentant
AFFLU	Bernard THEURET	Directeur
Agora transport fluvial	Stéphane PLUNET	Directeur Général
	Muriel ROC	Responsable d'exploitation
Entreprises fluviales de France	Julien LEGRAIN	Délégué régional collège artisan Rhône Saône Bourgogne
	Vanessa GIRARDEAU	Responsable communication
	François BOURIOT	Adjoint du Président délégué général
	Pascal ROTTIERS	Vice-président
Qualimat SE (chargeur)	François Christian CHOLAT	Président
	Jean Jacques POLO	Vice-Président
	Vincent BERGERET	Secrétaire
CEM'IN'EU (chargeur)	Franck DUPONT	Co-fondateur
SEAINVEST (manutentionnaire maritime)	Loïc TEXIER	Directeur

Experts de la table ronde :

See'Up	Valère ESCUDIE	
DsG Consultants	Sophie ROBERT	
Voies navigables de France (VNF)	Benjamin FAUVEAU	Chargé de mission transport Paca/Occitanie
Montpellier Métropole Méditerranée (3M)	Chloé PERREAU	Directrice de missions innovation et partenariats – Environnement & Transports

Animation de l'atelier : Laurent Pinon et Anne-Solange Muis, Alphaville

NB : L'atelier s'est déroulé sur une journée, l'intégralité des verbatims se retrouve en annexes.

Synthèse & points saillants

L'atelier fret a réuni un grand nombre d'acteurs, près de 40 personnes ont assisté à la séance de la matinée et aux présentations des experts, notamment à l'étude socio-économique de la société See'Up et DsG Consultants qui était attendue par un grand nombre d'entre eux. La qualité de la restitution de cette étude a été saluée : elle permet d'objectiver l'intérêt économique du fret sur le canal du Rhône à Sète (voir présentation en annexe).

Il est rappelé en introduction que le canal du Rhône à Sète n'est pas un canal comme les autres, qu'il est traversé de 35 passes hydrauliques et a été conçu initialement pour des Freycinet. Compte-tenu de ce handicap, le premier scénario, pour des bateaux de 2500 tonnes (conteneurs par exemple), ne semble pas approprié au canal.

L'objectif de l'atelier est donc d'étudier les rapports coût-avantages des scénarios 2 (entre 1800 et 1500 tonnes), 3 (entre 1500 et 1000 tonnes) et 4 (entre 1000 et 650 tonnes).

Durant l'atelier plusieurs réactions sont émises notamment des manifestations d'intérêts pour un canal destiné à un fret compétitif, multimodal, permettant au marché et à la filière de se développer. La prise de conscience que le canal doit être entretenu, remis en état, afin de lui assurer une pérennité est partagée par tous. Le canal est vu comme une voie navigable complémentaire au fret ferroviaire, tout comme une voie qui peut être partagée avec l'activité touristique. Par ailleurs il est signalé que de trafics peuvent être plus rentables économiquement sur du fluvial que du train.

Dans l'ensemble les participants ont été coopératifs, constructifs et mobilisés dans la recherche de solutions et de leviers économiques.

- **La voie navigable une alternative écologique au fret routier ?**

Un des participants rappelle la nécessité de porter une vision de long terme, tant sur le plan économique et social, qu'écologique et énergétique. Dans ce cadre-là, le report modal de la route sur le fleuve, et sur le rail est une solution avancée qui est partagée par plusieurs participants estimant que plus le trafic fluvial sera important, plus le gain de gaz à effet de serre sera efficient.

Pour aller vers une optimisation écologique des bateaux, un des acteurs partage le projet « HyBarge », un projet de bateaux à hydrogène qui pourrait être couplé avec de nouvelles motorisations zéro carbone, avec de la logistique urbaine fluviale et du trafic sur l'axe Rhône Saône, entre Occitanie, Lyon et même Strasbourg (qui est aussi un lieu d'innovation fluviale).

L'engagement de l'État dans une politique nationale pour soutenir la voie d'eau, et le report modal est attendue, car « sans réelle volonté politique du gouvernement de développer le fluvial, ce moyen de transport aura du mal à évoluer », exprime un intervenant.

L'étude See'Up et DsG Consultants dresse dans ses conclusions des perspectives encourageantes pour le trafic fluvial sur le canal du Rhône à Sète.

- **Et au fret ferroviaire ?**

Le fluvial semblerait bénéficier de plus de souplesse que le ferroviaire. Ce dernier est parfois difficile à mobiliser, avec des prévisions, des planifications de sillons qui n'existent pas sur le fluvial. Ainsi, même si le fret ferroviaire a triplé entre 2017 et 2019 sur le port de Sète, il est rappelé que ce report modal ne convient pas à tous les trafics, comme celui de la ferraille : nettoyer un wagon de ferraille reste beaucoup cher et compliqué. Par ailleurs beaucoup de trafics sont bien plus rentables économiquement sur du fluvial que du train. Le clinker, dont le développement dans les années à venir va être très important, convient lui pour le train, tout comme pour le fluvial.

Ainsi, il faut envisager une complémentarité entre le fret ferroviaire et fluvial. Le mode à limiter le plus possible étant le fret routier.

- Valoriser la filière des déchets
 - Un débouché pour les déchets du BTP ?

Dans un des tableaux de l'étude de See'UP, une série de produits est listée en termes de filières transportées sur le canal : engrais, graines, bauxite, tourteaux... Mais peu de déchets sont représentés, seulement les ferrailles et les pneus broyés. L'absence de propositions pour la filière BTP (ou UNICEM) et les déchets est pointée du doigt, car ce sont des pondéreux et du vrac à faible valeur ajoutée qui pourraient être une perspective de marché pour le fret fluvial. « S'il y a bien des embarcations qu'on peut facilement charger à rythme lent quel que soit les volumes, 1800, 1400 ou 1000 tonnes, ce sont pourtant bien celles transportant les pondéreux du BTP » exprime un participant.

« Il existe sur toute l'Occitanie, en particulier occidentale et centrale, un réel potentiel de production de ferrailles à exporter par le port de Sète ».

- Un débouché pour le traitement des sédiments de dragages

Concernant le traitement des sédiments de dragages, il conviendrait de ne plus les traiter comme des déchets, mais de les considérer dans le cadre d'une filière à part entière sur l'ensemble du territoire. Les sédiments représentent des volumes considérables sur toute la France, qui pourraient permettre d'ajouter encore du trafic au canal du Rhône à Sète.

Le port de Sète précise qu'il a pour projet d'augmenter les surfaces disponibles par la création de nouveaux terre-pleins, à l'instar de ce qui a été fait derrière la digue ZIFMAR. Une piste d'évacuation et de valorisation de ces sédiments de dragage et des matériaux issus des travaux pourrait donc être envisagée. Tous ces matériaux pourraient être réutilisés en remblai dans le cadre justement de ces aménagements, ce qui nécessiterait de les reclasser en « matériaux » et non plus en « déchets », afin de pouvoir les réemployer. Néanmoins, les sédiments de dragage devront être mixés avec des matériaux dont la composante est plus meuble, afin d'avoir une résistance plus forte au stockage. L'objectif serait de pouvoir garantir au futur terre-plein du port de Sète, qui a besoin d'environ 1 millions de m³ de remblais, l'arrivée de 350 000 à 500 000 m³ des sédiments du canal. Ces sédiments proviendraient des casiers actuels et de la contre-valeur de deux campagnes de dragage.

- Intégrer l'entretien des berges dans la nouvelle programmation

Au-delà de la question du réemploi des sédiments, le dragage a plus que doublé entre 2000 et 2020. Ainsi dans la future programmation du canal (qui pourrait être un contrat de canal), la question du financement des dragages devra être intégrée. Les travaux à prévoir seront en priorité sur la berge nord à refaire, dans la partie héraultaise. Cette réfection conditionne une reprise en main par VNF, gestionnaire de l'ouvrage, des volumes des sédiments, « qui ne peuvent augmenter indéfiniment » rappelle Monsieur le Préfet François Lalanne.

Par ailleurs, le coût des dépenses liées aux travaux sur les berges est difficile à évaluer, car il dépend de nombreux facteurs. C'est pourquoi, il est souhaité qu'un petit groupe de travail flash, piloté par VNF, soit constitué afin d'objectiver cette question.

Le Préfet Lalanne précise que « La survie du canal ne sera possible qu'à condition de budgéter la récréation des berges nord, mais aussi, budgéter, là où c'est nécessaire, la récréation de passes hydrauliques. Ces passes sont multifonctionnelles. S'y intéresser constituerait un tournant historique. Ce ne sont pas juste des ouvrages qu'on empreinte pour aller et venir, pour la navigation professionnelle ou de plaisance. Ce sont aussi des ouvrages qui ont des fonctions géomorphologiques. »

- Quel scénario pour le fret sur le canal ?
 - Une option pour le chargement à 1800 T ou 1400 T ?

Bien que plusieurs participants plébiscitent le chargement à 2500 T, il semble néanmoins que le chargement à 1800 T soit « l'option la plus raisonnable, responsable et efficace » selon certains.

En outre, le Préfet rappelle : « Il n'y a pas de honte à évoquer la troisième classe, de 1000 à 1500 T. Ou la classe en dessous, de 1000 à 650 tonnes. J'ai découvert qu'il existe en Belgique et en Allemagne des péniches et des canaux à gabarit intermédiaire qui vivent et qui survivent. Le salut ne vient pas forcément de vouloir faire passer à tout prix des 2500 tonnes, mais de multiplier les embarcations de tailles intermédiaires ou plus modestes. Cette idée peut permettre d'aider à envisager la survie du canal du Rhône à Sète. »

Les bateliers déclarent que 1400 T est déjà un bon chiffre, s'il est assuré, et qu'ils peuvent travailler sur de nombreuses filières avec ces gabarits. Concernant la comparaison entre les 1400 T et 1800 T si le prix à la tonne entre le 1400 et le 1800 reste à peu près le même, le problème reste le chargement des bateaux, et il est rappelé que d'un côté le marché touche 90 % de la flotte, de l'autre 60 %, en restant à 9,5 m de largeur.

Un participant témoigne : « Le trafic Freycinet se perd petit à petit. Réactualiser ce trafic sur le canal de Rhône à Sète et le port de Sète est envisageable. Sur le bassin il ne reste presque plus de 1200 T, 1000 T, 900 T..., et ils ont peu de trafic. Il n'existe plus de 600 T. Car au fil des années, les ports et les clients favorisent les gros tonnages. Mais par rapport à ce gros tonnage, le canal du Rhône à Sète fait 1400 T, 1500 T grand maximum. Le port de Sète doit donc continuer, avec des aménagements. Il n'est pas nécessaire d'aller jusqu'à 110 m par 11,40 m. Si déjà des bateaux à 9,50 m pouvaient y aller, à 2,80 – 2,90 m, cela constituerait déjà un exploit. »

La rentabilité économique du canal à 1800 T est questionnée avec des automoteurs de 110 m par 11,40 m qui ne chargent qu'à 70 %. Néanmoins des automoteurs de 1800 T existent sur le bassin Rhône Saône, et pourraient venir sur le canal du Rhône à Sète.

« Nous sommes actuellement sur des gabarits encore limités. Il serait bien que nous puissions monter à 1800 T, voire plus. Actuellement nous utilisons les automoteurs 110 m par 9,50 m. On les charge à 1500 T. Gagner ces 300 T nous permettrait de gagner en compétitivité et maintenir notre flux de Sète. » expriment un participant. Avant qu'un autre ne poursuive : « Pour nous, le 1800 tonnes est essentiel pour l'avenir du port, même si les coûts ne sont pas négligeables, notamment pour le dragage. Sans ce gabarit, et avec des automoteurs chargés à 100 %, le fret fluvial à Sète va mourir. Cela entraînera de graves conséquences sur la partie maritime. »

- Adapter les bateaux ou le canal ?

Aujourd'hui, avec un bateau de 1800 T, les automoteurs de 110 m par 11,40 m ne peuvent pas charger à 100 %, mais à 70 %. Ce qui ne semble pas attractif pour les professionnels.

Un courtier et transporteur témoigne qu'il serait plus simple d'adapter les bateaux au canal que le canal aux bateaux : « J'ai un bateau (même deux) de 110 m par 11,40 m. Sait-on ce que coûte un tel bateau - en considérant de plus les nouvelles normes, le verdissement de la flotte, l'adaptation des bateaux à l'écologie ? Un bateau comme le mien, avec le verdissement, coûte plus de 4,5 millions d'euros, sans exagérer sur les équipements. Il n'est pas rentable aujourd'hui d'avoir un 110 m par 11,40 m dans le canal : en effet, je ne peux y transporter que 1800 T, contre 2500 T dans le Rhône. Cela fait 700 T de pertes. Et les taux de fret sont bas. Vouloir agrandir le canal pour faire du 110 m par 11,40 m, c'est obsolète. Je ne vois pas d'avenir dans ce tonnage-là. Par contre, je suis d'accord pour des bateaux de 110 m par 9,50 m, chargé à 2,5 m – 3 m. Mais ces bateaux sont chers aussi, dans les 4 millions d'euros pour un bateau neuf. Mon bateau à 4,5 millions n'a pas d'avenir sur le canal. J'y perds 30 % de rentabilité. Et on est loin d'avoir 30 % de fret en plus. Ce n'est acceptable que si on nous subventionne les 30 % de perte. Mais de trop grands bateaux dans un canal pas adapté, on va droit à la catastrophe, que cela soit pour les chargeurs, les marins, VNF... »

Un autre participant complète : « J'exploite dans le Nord des bateaux de 110m par 9,80 m ou par 10 m. Tout en gardant le tonnage de 1800 T, peut-être que le modèle de bateau adapté pour le canal serait à faire maigrir ! »

Ce qui pose la question de la profondeur dans le canal : 2,1 m ? 2,5 m ? 2,7m ?... à laquelle les participants n'apportent pas de réponse.

- **Il faut néanmoins trouver des compensations et des leviers incitatifs**

Ainsi, si les acteurs s'entendent sur le tonnage de 1800 T ou 1400 T tout en ayant des bateaux adaptés au gabarit du canal, il n'en reste pas moins qu'ils insistent pour que des compensations, des mesures d'accompagnement, et des leviers soient trouvés afin d'aider les transporteurs et le fret fluvial.

Il existe actuellement une redevance dans le fluvial, mais elle représente entre 3 et 7 % du chiffre d'affaires des bateliers (en fonction des bassins et des matières transportées, et du type gabarit). Auparavant, il y avait des aides aux embranchements ferroviaires et des aides à l'accompagnement sur des embranchements fluviaux. L'ADEME gérait ces aides, qui permettaient au chargeur de s'engager sur ces modes alternatifs.

« Il serait utile d'avoir la même logique que celle utilisée dans le plan de relance SNCF Réseau pour favoriser le mode fluvial : dans cette période compliquée, il faudrait inciter les chargeurs et faciliter le transport en accordant des exonérations de redevances, ou des dispositifs qui permettent de réutiliser et remobiliser ces modes de transports » exprime un participant.

L'idée de péages et taxes à minimiser est avancée ; et plus largement les dispositifs d'aides qui seraient orientés sur l'externalité négative d'un chargeur par l'utilisation d'un mode de transport pourraient être une piste à creuser. « Dans le cadre d'une politique publique de report modal visant à réduire les gaz à effet de serre, la récompense de l'externalité négative diminuée devrait être un axe politique important » rappelle une intervenante.

Une autre idée avancée est celle du recours au dédouanement. « J'ai souvenir sur le bassin parisien, pour la filière conteneur, de la possibilité de dédouanement sur barge, après 36 heures de navigation entre le Havre et Paris » témoigne un participant. « Cela permettait le démarrage de la filière conteneur, car cela offrait 3 jours de trésorerie pour les acteurs de la grande distribution ».

Ces outils économiques pourraient amener des opérateurs à montrer plus intérêt pour le canal du Rhône à Sète, car un opérateur aujourd'hui, qu'il soit chargeur, transporteur ou commanditaire, n'est pas « récompensé » de son intérêt à vérifier l'empreinte carbone du mode de transport utilisé. Favoriser le report modal par l'incitation fiscale : soit la taxation du routier, soit la gratification de la baisse des émissions de gaz à effets de serre, dans le processus industriel global du chargeur, est une piste intéressante à développer. Cela permettrait de favoriser le report modal train ou fluvial, sans distinction (comme c'est le cas de l'actuelle aide à la pince), mais en l'adaptant au vrac ou d'autres typologies de transport.

C'est pourquoi, il faudrait essayer d'envisager un régime fiscal privilégiant le canal du Rhône à Sète au motif que c'est un canal contraint par des passes hydrauliques et qu'il connaît une mise à gabarit très coûteuse.

Concernant les aides publiques, le PAMI pour aider les bateliers est évoqué, ainsi que le PARM, un plan d'aides au report modal, qui permet de :

- **Subventionner des études logistiques fluviales**
- **Subventionner des tests grandeur nature**
- **Financer des infrastructures et des outillages.**

C'est un levier pour des nouveaux trafics, lié à un investissement, et à une pérennité et à une visibilité sur des marchés à long terme.

L'autre dispositif mis en place est le programme EVE, avec les certificats d'économies d'énergie. C'est un accompagnement auprès des entreprises sur les véhicules et le report modal. Dans le cadre du PPA, le plan de protection de l'atmosphère, la Métropole s'est engagée à inciter les transporteurs et les chargeurs à adhérer à ce dispositif. Mais il s'agit d'un dispositif d'accompagnement volontaire et non incitatif.

A cela pourrait s'ajouter un travail commun entre des chargeurs, des opérateurs fluviaux, des acteurs du bassin, au sein de l'association Medlink Ports qui pourrait être adapté afin d'organiser les réflexions à l'échelle du bassin.

Résultats au Questionnaire de la matinée : Quel scénario pour le canal ?

Au total 14 personnes ont répondu au questionnaire sur 40 acteurs présents lors de la matinée. Il ressort une préférence notable pour le scénario 2 et la quasi-totalité désapprouve le scénario 5. Le détail des réponses est présenté en annexes.

Résultats au questionnaire de la journée

L'enquête distribuée en fin de séance ne comptabilise que 6 réponses. Il convient de garder une vigilance quant à l'interprétation des résultats. Le détail des réponses est présenté en annexes.

Restitution de l'atelier « Tourisme » du 20 novembre 2020

Étaient présents, en plus de l'équipe projet :

Région Occitanie	Marie TCHAKERIAN	Directrice de la mer
	Marc BARRAL	Directeur Adjoint
CD du Gard	Cécile MUNDLER	Directrice adjointe
Montpellier Métropole Méditerranée	Catherine RESPAUT	Chargée de mission tourisme
Commune de Saint Gilles	Eddy Valadier	Maire de St Gilles
Syndicat mixte de la Camargue Gardoise	Delphine MANZI	Chargée de mission Grand Site Occitanie
	Chloé TOYE	Cheffe du service Paysage, patrimoine et écotourisme
EPTB Syndicat Mixte du Bassin de l'Or (Symbo) EPTB Vidourle	Claude BARRAL	Président
Office de Tourisme Sète	Tiphaine COLLET	Directrice
Office de Tourisme Beaucaire Terre d'Argence	Valérie PARAYRE-PURSEIGLE	Directrice
Locaboat (Lattes)	Marjan PETIT	Chef de base
Nicols	Corinne DUFAUD	Responsable centrale de réservation
Union des Entreprises Fluviales Françaises (UEFF)	Vincent MELGOSO	Président
Entreprises fluviales de France (E2F)	François BOURIOT	Adjoint du Président délégué général
Association nationale des plaisanciers en eaux intérieures (ANPEI)	Anne ACKERMANS	Présidente
	Jean Marie PERIO	Délégué régional
Union des pratiquants du vent d'Ouest	Muriel MILHAU	Référente Fluviale
DIRRECTE	Franck BARREDA	Chargé de mission tourisme
Isles de Stel (Aigues Mortes)	Noémie CLAUDEL	Directrice
Rhône Croisière (Phénicien) (Aigues Mortes)	Bertrand JOLY	Propriétaire
Private Luxury Cruises (l'Espérance) (Aigues-Mortes)	Mathias GILLES	Directeur
Palavas Kayak de Mer	Arnaud PITMAN	Directeur

Experts de la table ronde

Voies navigables de France (VNF)	Guillaume CHAUVEL	Chef de la subdivision Grand Delta, Préfigurateur UTI Rhône à Sète
Comité Régional du Tourisme et des Loisirs Occitanie	Sophie MERCIER	Directrice Pôle Ingénierie de l'Offre
Comité départemental du Tourisme du Gard	Régis LAVINA	Directeur général
Communauté de Communes de Petite Camargue	Carole COLENSON	Chef de projet en développement territorial
Préfecture de région Occitanie	Laurent CYROT	Directeur de projet "Canal du Midi"

Animation de l'atelier : Laurent Pinon et Anne-Solange Muis, Alphaville-ASM

NB : L'atelier s'est déroulé sur une journée, l'intégralité des verbatims se retrouve en annexes.

Synthèse & points saillants

L'atelier autour de la thématique du tourisme a réuni 40 acteurs du secteur public comme privé qui ont rappelé que le tourisme était un secteur économique important pour la région Occitanie. En effet, le chiffre d'affaires du tourisme serait comparable à celui du fret : entre 15 et 20 millions d'euros pour le fret ; un chiffre plus difficile à reconstituer pour le tourisme, mais d'un ordre de grandeur pas très éloigné.

Bien qu'un peu oublié dans son rôle majeur pour le canal, l'atelier de concertation a permis de montrer le souhait partagé des acteurs de réorienter une partie des équipements pour donner une place plus importante au tourisme fluvial, de laisser un espace pour le stationnement sécurisé des embarcations de navigation de plaisance ; de mettre en valeur les potentiels du canal afin de le rendre attractif tout en préservant la qualité de ses paysages et de son environnement.

- **Valoriser le canal**

Il existe aussi un tourisme fluvial de Beaucaire à Saint-Gilles, et de Saint-Gilles à Sète, qui a été jusqu'à présent trop oublié et qui pourrait davantage être valorisé, notamment à travers les synergies territoriales communes.

- **En groupant les synergies**

Plusieurs participants ont souligné l'importance d'avoir un travail commun de la Région, de l'État et des collectivités qui portent la compétence tourisme (les Départements, qui ont chacun leur agence ou leur comité de tourisme ; les intercommunalités ; les Communes) qui pourraient être mobilisées pour constituer un collectif au sein du Gard et de l'Hérault, et à l'échelle du canal. « On pourrait essayer de mettre en place des synergies entre l'établissement public, les collectivités territoriales et les professionnels, pour mettre davantage en valeur ce canal. » exprime une participante ; ce qui est complété par un autre qui précise « Il faudrait valoriser ce canal du Rhône à Sète, notamment en s'associant avec les acteurs du tourisme riverain du canal : par exemple les activités de pleine nature ; ou les agences pour voyages à vélo, comme Cyrpeo, installé à Lunel et à Mauguio... Le développement économique du canal pourrait ainsi se diffuser au-delà du canal lui-même. Un travail partenarial est donc à mettre en œuvre. »

Ainsi, il pourrait être intéressant que le Comité Régional du Tourisme constitue un groupe de travail avec deux agences de tourisme, Gard tourisme et Hérault tourisme, concernant la démarche ports en réseau. Cela pourrait engendrer une stratégie commune attendue par les acteurs.

- **En s'appuyant sur le canal du Midi, et son exemple**

Par ailleurs, le retour d'expérience du Canal du Midi et son interconnexion avec le canal du Rhône à Sète pourrait être une complémentarité et un appui prometteur pour l'activité touristique du canal. En effet, il existe une complémentarité qui pourrait faire percevoir les deux canaux, à moyen ou long terme, comme les canaux touristiques de l'Occitanie au sens large. « Ce canal est le prolongement du canal du Midi (qui est la colonne vertébrale de l'Occitanie). » témoigne un participant.

Par ailleurs, la préservation du paysage du Canal du Midi est mise en avant comme un exemple à suivre.

- **En prenant connaissance des potentiels touristiques du canal**

Les participants mettent en évidence le manque d'études pour révéler les potentiels, les atouts et les perspectives de développement touristique du canal de Rhône à Sète.

L'un des acteurs rappelle qu'aujourd'hui il y a 100 000 passages par an pour la section entre Aigues-Mortes et Gallician, et près de 200 000 passages pour la section entre Aigues-Mortes et le Grau-du-Roi. Ainsi des études apportant des données chiffrées concernant la fréquentation touristique pourraient permettre à la réflexion d'avancer, et notamment en ce qui concerne le chiffrage de la circulation des bateaux de plaisance, des bateaux de location..., du canal du Midi au canal du Rhône à Sète, et vice versa, ainsi que sur le Petit-Rhône, de Saint-Gilles à Arles, et réciproquement.

De même, des portions du canal mériteraient d'être davantage mise en valeur et connu des visiteurs. « Excepté avec le vélo, on oublie toute la richesse du canal qui existe entre Beaucaire et Saint-Gilles. Cette partie du canal est pourtant merveilleuse du point de vue du paysage tout autant que du patrimoine. On peut y découvrir des sites essentiels pour le tourisme. » explique un participant. Un autre complète « notre territoire offre de nombreuses possibilités que nous voudrions développer : l'œnotourisme, le cyclotourisme, la découverte de ses richesses patrimoniales et paysagères... Aussi des projets de haltes fluviales »

Cette mise en valeur pourrait passer par un meilleur traitement des pistes cyclables qui longent le canal et qui pourraient se prolonger sur la rive droite ; mais également par une plus grande ouverture du canal à la plaisance. Pour aller dans ce sens, par exemple, la communauté de communes Beaucaire Terre d'Argence supporte le projet d'aménagement de la ViaRhôna, qui va commencer en 2021, entre Beaucaire et Bellegarde, sur la berge nord du canal. La branche « secondaire » entre Saint-Gilles et Beaucaire semble avoir un fort potentiel, avec des paysages uniques, le château de Beaucaire, la culture camarguaise...

La question autour de la valorisation de l'écluse de Beaucaire est questionnée. Celle-ci a été remblayée il y a 2 ou 3 ans, puis complétée par un batardeau résistant à une crue exceptionnelle du Rhône. Ce chantier était rendu obligatoire par la réglementation et les risques auxquels étaient exposées les populations. Néanmoins, il a été prévu que ces travaux puissent être réversibles rendant possible la reconstruction d'une écluse le moment venu.

Par ailleurs, il est rappelé qu'il faut également prendre en compte la partie chenal maritime, avec ces deux branches est et ouest, vers Aigues-Mortes et le Grau-du-Roi. Le développement touristique est en effet très en lien avec le Grau-du-Roi et l'activité balnéaire.

○ En trouvant un nom au canal qui soit fédérateur

La valorisation du canal passe également selon les participants par trouver un nom commun au canal qui soit cohérent et fédérateur pour les territoires qu'il traverse. Quelques noms sont proposés pour rebaptiser le canal, comme : « canal de Camargue » qui pourrait avoir du sens peut-être en analysant la fréquentation et la chalandise touristique par la voie quasi fluviale du Petit-Rhône, qui va de Saint-Gilles à Arles ; mais qui pour certains, semble oublier la partie héraultaise. Une autre proposition est celle de « canal de Camargue-Méditerranée », afin que le canal ne soit pas centré seulement sur le Gard. Il est rappelé qu'il existe deux centres de gravité, et donc deux appellations possibles : l'appellation « canaux de l'Occitanie » qui pourrait être portée par le conseil régional de l'Occitanie. Si cette appellation venait à prospérer, elle rejeterait l'idée d'un « canal de Camargue ».

○ En développant une offre de services touristiques innovante

Les acteurs sont plusieurs à proposer le développement de nouveaux produits touristiques, adaptés à l'émergence d'une nouvelle clientèle et du « slow tourisme ».

Un des participants propose ainsi l'idée des écolodges ; un autre à des bateaux électriques mis en location louer à la demi-journée ou la journée pour des petits groupes, des familles, des amis... Une offre de loisir qui permettrait par exemple d'observer la faune des berges.

Par ailleurs, il serait important que l'offre de service fasse le lien entre le fluvial et le terrestre, et notamment le cyclotourisme. Le conseil départemental rappelle le cadre du plan vélo 2019-2024, dont l'objectif est de développer un tourisme d'itinérance douce ; la ViaRhôna ou l'EuroVélo 8 étant de vraies colonnes vertébrales du territoire pour le déplacement à vélo, des vrais supports pour le tourisme mais qui pourraient également devenir, à terme des supports pour les déplacements du quotidien, dans le cadre d'une amélioration du cadre de vie, avec l'objectif d'une mobilité douce.

De même, le développement des bateaux à cabines ou des péniches hôtels, est mentionné par les professionnels qui font observer que la distance entre les deux écluses de Bagnas, du côté du Canal du Midi, et de Saint-Gilles est de quasiment 70 km ; ce qui représente un trajet un peu long, à raison de 8 km par heure en moyenne, qui pourrait être entrecoupé d'étapes.

L'idée de bateau croisière est néanmoins écartée rapidement.

- **Faire du canal et du tourisme des activités alliées**

Le fret et le tourisme sont des activités perçues comme étant complémentaires par les participants et non opposables. « Un canal qui n'est plus dédié au fret est un canal mort » exprime un participant.

- **Un entretien du canal permis grâce au fret**

« Que restera-t-il si les berges ne sont pas entretenues et si le canal n'est pas dragué ? » demande un participant. Le fret est essentiel car il permet de maintenir le dragage du canal et ainsi son usage pour la plaisance. « Le fret garantira d'avoir des berges correctement entretenues, une profondeur d'eau dans un état correct, et aucune difficulté de navigation. » témoigne un autre participant. Les acteurs présents font ressortir le problème de l'érosion des berges qui d'une part empêche la sécurisation de la navigation, et d'autre part mettent en fragilité l'équipement cyclable réalisé. « Le problème existe déjà, avec des anses d'érosion du côté de Gallician et du côté d'Aigues-Mortes. Ces anses sont affleurantes de l'équipement cyclable qui a été réalisé. Cela pourrait compromettre la continuité de cet itinéraire, à terme le bon développement des travaux. » témoigne une participante.

Les travaux de confortement de berges dans les secteurs les plus sensibles sont demandés et attendus.

De même, des demandes de sécurisation des berges pour les plaisanciers, notamment lors du croisement des gros bateaux, ainsi que l'entretien et la propreté du canal sont relayées par les participants. « On a alerté incessamment au sujet de la portion entre Saint-Gilles et Beaucaire : les arbres qui bouchent la moitié du canal, les voitures au fond du canal, le port de Beaucaire qui est dans un triste état, sale, avec plein de bateaux à l'abandon, des chantiers pas entretenus... Il faudrait tout nettoyer pour que cela redevienne attractif, pour qu'on ait envie d'y amener nos clients, souvent étrangers. De gros efforts sont à faire sur cette portion ».

- **Mais avec une cohabitation apaisée entre le fret et la plaisance.**

La coexistence d'un fret aux volumes moins ambitieux avec des péniches d'un gabarit de 9,50 m de large maximum, et des règles d'usages qui permettent au tourisme de prendre son essor sont demandées par les participants.

« Certains gros bateaux ne respectent pas les limitations de vitesse quand ils sont déchargés. Ils sont beaucoup plus légers, et deviennent alors des fusées sur le canal. Cela fait peur à tous les bateaux, détruits les berges. Ce n'est pas un comportement envisageable. » exprime un participant.

« Je suis moi aussi d'accord pour un partage du canal entre fret et tourisme. Mais il doit exister un respect réciproque, une cohabitation intelligente. Bien souvent, le fret ne respecte pas le tourisme, qu'il perçoit comme un hobby » témoigne un autre.

Le partage de la voie d'eau avec le fret doit pouvoir se faire, mais nécessite de concevoir des aménagements pensés pour les différents usagers, afin de ne pas engendrer de problème de cohabitation. Il serait nécessaire notamment de prévoir des zones d'amarrages pour les bateaux de plaisance qui aujourd'hui s'amarrent un peu n'importe où. Or, disposer des anneaux au milieu de nulle part peut occasionner un certain nombre de problématiques environnementales qu'il faudra étudier au préalable. Ainsi, il est recommandé de se rapprocher des collectivités territoriales gestionnaires de ports, afin de déterminer dans quelle mesure les ports peuvent accroître leur capacité en nombre d'anneaux. Par ailleurs, la gestion des eaux grises et noires doit être développée, et il faut que les embarcations puissent vidanger leurs eaux grises et leurs eaux noires. Il sera nécessaire de veiller à la présence d'un équipement dans chaque port de plaisance.

Ainsi, l'atelier de concertation autour du tourisme révèle le potentiel du canal comme vecteur d'attractivité touristique, et de développement économique régional au même titre que le fret. Il soulève néanmoins, la nécessité de mettre en place une stratégie partagée, afin que l'usage du canal soit rendu possible et accessible à tous. Les questions environnementales, peu abordées, restent, en outre, un point de vigilance à garder à l'esprit, et souligné par certains.

Résultats au Questionnaire de la matinée : Quel scénario pour le canal ?

Au total 11 personnes ont répondu au questionnaire sur 40 acteurs présents lors de la matinée. Il ressort une préférence notable pour le scénario 4 et en deuxième choix, le scénario 3. Le détail des réponses est présenté en annexes.

Résultats au questionnaire de la journée

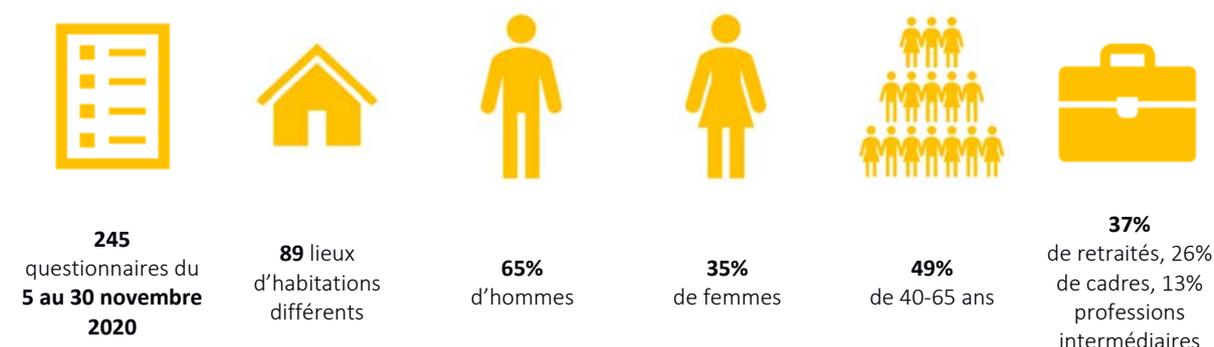
Le dernier questionnaire a mobilisé 4 réponses au total. L'objectif de ce dernier étant de percevoir si l'atelier a pu apporter certaines réponses souhaitées, modifier des perceptions, résoudre des points de blocages, et de récolter les dernières préconisations qui n'auraient pas été abordées durant la séance.

Quatre réponses est un nombre très faible au regard du nombre de participants présents. La restitution de celles-ci est donc plus à prendre comme un apport de verbatim complémentaire que d'une tendance qui refléterait la perception du groupe dans sa globalité. Le détail des réponses est présenté en annexes.

Partie 2. Concertation Grand Public

En parallèle de la concertation territoriale, les **citoyens** ont été invités à contribuer à cette **réflexion du 5 au 30 novembre 2020 par un questionnaire**. Il avait pour but de connaître la fréquentation, les pratiques et la satisfaction du canal du Rhône à Sète, ainsi que de permettre l'expression des attentes, des avis et des propositions en matière de services et d'usages à développer. 245 répondants y ont ainsi participé.

Profil des 245 répondants



Les répondants sont **majoritairement des hommes** : ils représentent 65% des répondants (N=159). 86 femmes ont répondu au questionnaire (35% des répondants). **Toutes les tranches d'âge sont représentées** par les répondants, bien que les jeunes de moins de 30 ans soient significativement sous-représentés. Les répondants **habitent dans des zones diversifiées du territoire** : 89 lieux différents ont été recensés. Les villes qui réunissent le plus de répondants sont Montpellier (N=40 ; 16%), Frontignan (N=28 ; 11%) ; Palavas-les-Flots (N=20 ; 8%) ; Beaucaire (N=12 ; 5%) ; Sète (N=10 ; 4%) ; Villeneuve-lès-Maguelone (N=10 ; 4%).

Les **personnes retraitées** ainsi que les **personnes appartenant aux catégories socioprofessionnelles les plus favorisées** sont **surreprésentées** parmi les répondants.

Les connaissances des répondants relatives au canal du Rhône à Sète

Les répondants sont **dans leur grande majorité des connaisseurs du canal du Rhône à Sète**. Plus d'un répondant sur deux indique par ailleurs connaître « parfaitement » l'itinéraire et, l'autre moitié des répondants indique le connaître « à peu près ». Seuls 8 répondants (3% des répondants) indiquent peu ou pas connaître le tracé du canal.

Une majorité des répondants indiquent avoir découvert les activités ou services sur le canal via des canaux d'information informels (bouche-à-oreille, promenades, navigation *etc.*) ou par la proximité immédiate de leur lieu d'habitation et de travail du canal. Tandis qu'une minorité les ont découvert par des canaux de communication davantage formalisés (site internet, media, offices de tourisme locaux, *etc.*).

Les principales fonctions du canal identifiées par les répondants sont le transport de marchandise (fret fluvial) et de personnes (plaisance). Une minorité des répondants identifient des usages plus spécifiques comme l'irrigation de terres agricoles (20% des répondants) ou la gestion des risques d'inondation (13% des répondants). La majorité des réponses ont indiquées plusieurs fonctions.

Interrogés sur les **3 sites les plus « emblématiques »** traversés par le canal, les répondants ont identifié les sites suivants :

- **La zone des étangs** (*Thau, Ingril, Vic, Moures, Pierre Blanche, l'Arnel, Méjean, Pérols, Grec, l'Or*) pour 73% des répondants
- **La cité d'Aigues-Mortes** pour 61% des répondants
- **Villeneuve-lès-Maguelone** (*la cathédrale et les Salines*) pour 45% des répondants

Les principaux risques identifiés par les répondants pour le canal sont liés à l'accumulation des sédiments (risque identifié par 74% des répondants), **la dégradation des berges** (risque identifié par 70% des répondants) et les **risques environnementaux** (risque identifié par 56% des répondants).

En comparaison aux autres canaux qu'ils connaissent, les répondants identifient différents atouts au canal du Rhône à Sète. Les principaux atouts cités sont liés : aux **zones naturelles du canal** (pour 74% des répondants), à **son potentiel touristique** (pour 65% des répondants) et à **sa situation géographique stratégique** (pour 45% des répondants).

Preuve de leur attachement au canal, près de 90% des répondants indiquent qu'ils conseilleraient à leurs proches de se rendre sur le canal du Rhône à Sète, en leur recommandant le vélo ou seulement les parties qui ont « encore du caractère ». Seuls 9% indiquent qu'ils ne le conseilleraient pas. Deux raisons ont été avancées par 2 répondants : son manque de praticabilité (écluse de Nourriguier ou des berges) ou sa fréquentation de transport de fret. Certains précisent qu'ils aimeraient le faire après l'aménagement des berges, la réalisation de pistes cyclables, l'autorisation de navigation des kayaks.

Les répondants identifient également des faiblesses au canal du Rhône à Sète. Les principaux points faibles recensés sont liés à la faiblesse des aménagements pour le vélo ou les promenades (pour 50% des répondants), à sa notoriété (pour 42% des répondants) ou encore à la variété de ses services (pour 40% des répondants) ou son activité économique (pour 40% des répondants).

S'agissant de la notoriété du canal, les répondants considèrent en majorité qu'il est suffisamment connu des habitants (pour 55% des répondants) mais qu'il n'est en revanche **pas suffisamment connu par les touristes** (pour 72% des répondants).

Les usages du canal du Rhône à Sète

97% des répondants indiquent s'être déjà rendu sur le canal. Parmi eux, ceux qui s'y rendent quotidiennement ou régulièrement sont majoritaires (50% en cumulé).

Les habitants indiquent se rendre sur le canal quelle que soit la saison – bien que moins souvent en hiver – et quelle que soit la période de la semaine – bien que moins souvent en soirée ou la nuit.

Interrogés sur les motifs justifiant leur venue au canal, les répondants indiquent **majoritairement des motifs liés à des loisirs (promenades, visites, etc.) ou à une pratique sportive sur les berges ou aquatiques.**

Les **activités** les plus fréquemment citées par les répondants sont la **marche à pied** (pour 68% des répondants), les **balades à vélo** (pour 50% des répondants) ou **en bateau** (pour 20% des répondants).

Les **services** les plus fréquemment visités ou utilisés par les répondants sont les **sites patrimoniaux du canal, l'offre de restauration et les spécialités locales ainsi que les événements culturels organisés** sur le site.

- **Les avis des répondants sur les aménagements du canal**

Une majorité des participants considèrent que l'état général du canal est peu ou pas satisfaisant (respectivement 58% et 15% des répondants).

Les principales problématiques identifiées sont l'effondrement des berges à certains endroits (pour 81% des répondants), **les bateaux abandonnés ou en mauvais état** (pour 57% des répondants), **les stationnements « sauvages » au bord du canal** (pour 37% des répondants).

Les répondants estiment néanmoins que **l'état des ports de plaisance** (42%), **les ponts et passerelles** (39%) et les **pistes cyclables** (38%) **soient satisfaisant**. L'entretien des berges (pour la randonnée notamment), les espaces verts ou de loisirs, ainsi que les arbres ont été également cités par une minorité de répondants. Un autre apprécie l'état du ponton de Villeneuve Lès Maguelone. A la marge, certains expriment néanmoins leur méconnaissance de l'ensemble du canal et leur insatisfaction sur les aménagements (abandon à Frontignan, pas d'aménagement entre Palavas et La Grande Motte, manque de pistes cyclables...) ainsi que les investissements faits.

La **qualité des équipements** est estimée comme **satisfaisante pour les escales (44%), les aménagements pour les vélos** (31%) et pour 27% les **équipements de stationnements de courte-durée**. Certains soulignent néanmoins l'insuffisance d'équipements pour la plaisance (pontons et eau potable) ainsi que des problématiques de stationnement à la halte de Frontignan.

Une majorité des répondants considère également que **la signalisation autour du canal (panneaux d'informations et signalétique)** est **insuffisante**.

A titre d'exemple, les **zones naturelles du canal** sont considérées **comme insuffisamment mises en valeur par une majorité des répondants** (pour 88% des répondants).

Les pistes prospectives des répondants

Le canal pourrait davantage contribuer à **l'attractivité du territoire** si **la richesse environnementale du site était davantage mise en avant** (pour 76% des répondants), **si la qualité de l'infrastructure touristique était améliorée** (pour 56% des répondants), **si l'offre culturelle et patrimoniale était renforcée** (pour 50% des répondants), **si le trafic fluvial et le transport de marchandises étaient développés** (pour 40% des répondants), **si davantage d'activités de loisirs étaient proposées** (pour 35% des répondants).

Différents sites pourraient être davantage valorisés. 60% d'entre eux considère notamment que la **zone des étangs** pourrait-être davantage mise en valeur ainsi que pour 35% d'entre **Villeneuve-lès-Maguelone**, 31% **le Port de Sète** et 29% les **Aresquiers**.

Plusieurs types d'activités peuvent être développées et cohabiter sur le canal. Le **tourisme fluvial vert et culturel** et le **développement d'activités économiques** ont été plébiscités ainsi que les **activités sportives sur l'eau ou sur les berges**. Des **activités de loisirs, de spectacles et de festivals** ont été également proposées. De manière générale, la **préservation de la nature et des activités respectueuses de l'environnement** (avec un **minimum d'aménagement**) sont souhaitées par les répondants.

D'autres répondants, plus minoritaires, estiment qu'il n'est **pas nécessaire de créer de nouvelles activités** mais plutôt de **conserver, de valoriser, de subventionner et d'améliorer les activités existantes et de développer la qualité des aménagements** (état des chemins, propreté, haltes de repos ombragées...).

Une majorité des répondants ont proposé la création de **nouveaux services de déplacements sur les berges et dans le canal**. Ils souhaitent des **aménagements du canal** pour **améliorer et développer la promenade sur les berges** et la **navigation fluviale**. Beaucoup ont également exprimé le besoin de développer de **nouveaux services liés au tourisme, au sport** ou encore à la **découverte et la préservation de l'environnement**.

Bilan de la démarche de concertation et perspectives

Par François Lalanne, préfet chargé de mission Canal du Rhône à Sète

A l'issue du cycle de la conférence sur le devenir du canal du Rhône à Sète, du 15 octobre au 30 novembre 2020, le consensus est de maintenir la navigabilité du canal sur un horizon à minima de 30 ans. Au-delà, soit après 2050, l'horizon devient incertain en raison de l'impact du changement climatique sur le territoire. L'étude socio-économique sur « le port de commerce de Sète et le Canal du Rhône à Sète : enjeux, freins et perspectives de développement du transport fluvial » réalisée en 2020 par See'Up et DSG Consultants pour le Port de Sète Sud de France et Voies navigables de France a révélé un vrai besoin économique justifié et partagé par tous (à horizon de 10 ans minimum) pour garantir une capacité de fret comprise entre 200 000 et 500 000 t/an. Il est proposé de renoncer au précédent objectif de 1 000 000 t/an et d'envisager désormais de façon plus réaliste 500 000 t/an sur le prochain Contrat de Plan Interrégional Etat-Régions (CPIER) 2021/2027.

Le choix entre les 5 gabarits (classe 5 à 1) évoqué dans le rapport CGEDD a fait l'objet d'un début de convergence par le renoncement au haut de la classe 5 (1 800 à 3 000 T) et le choix d'une largeur maximale de 9,5 m.

Dès lors, le choix principalement en discussion sur le fret, à iso-largeur de 9,5 m se situe entre le haut de la classe 4 (1 000 à 1 500 t), et le bas de la classe 5 (1 500 t à 1 800 t).

Dans l'immédiat, concernant les investissements 2021/2027, quatre opérations pourraient faire consensus entre Voies Navigables de France et la Région Occitanie :

1. Surélever le pont de Carnon à la demande pressante des mariniers.
2. Faire une 1ère tranche de travaux urgents sur la berge Nord.
3. Co-financer la prochaine plateforme portuaire de Sète (1,4 M m3) qui accueillerait contractuellement les sédiments du canal du Rhône à Sète (0,5 M m3) sur 21/27
4. Equiper le canal en équipements d'amarrage et d'appontement indispensables au standard d'un tourisme fluvestre de qualité (péniches de location).

Le consensus s'est porté sur les points suivants

- Développer **le volet tourisme** et proposer à ce titre que le prochain Contrat de Plan Interrégional Etat-Régions (CPIER) 2021/2027 intègre le canal sur toutes ses composantes, d'un point de vue fret fluvial comme fluvestre, en conciliant les deux usages commerce/tourisme. Dans un premier temps, les travaux nécessaires pour améliorer les conditions d'accueil touristique pourraient être définies et une stratégie marketing sur le tourisme fluvestre pourrait émerger.
- **Construire une gouvernance** dédiée à la gestion partagée du canal sur le long terme, à travers **un contrat de canal** associant toutes les parties prenantes (bien au-delà de VNF et du port de Sète), tant en investissement qu'en fonctionnement (enjeux du fret et du tourisme réunis). Un tel contrat nécessite aussi une véritable organisation collégiale et une implication des élus locaux en interdépartemental qui reste à bâtir.
- Développer le fret et la navigation pour le report modal depuis la route avec une ambition désormais plus modérée à 500 000 T par an. Concernant le fret et la navigation., les échanges s'accordent sur un navire projet de largeur inférieure à 9,5 m et pouvant aller au maximum jusqu'à 1800 tonnes de chargement, avec une

largeur de 9,5 (maintenu) et un mouillage à 3 m (à garantir), avec une gestion adaptée des sédiments de dragage pour permettre le maintien d'un fret modéré. Ceci nécessite également une gestion adaptée des sédiments de dragage, dont une partie pourrait être stockée dans un nouveau casier du Port de Sète-Frontignan.

- Définir et chiffrer rapidement :
 - d'une part les travaux urgents de maintien et l'amélioration à inscrire au plan de relance,
 - d'autre part les autres travaux, actions et études prioritaires à inscrire à la prochaine période contractuelle État-Région 2021-2027 ;
 - les travaux à abandonner ;
 - enfin les travaux qui peuvent être reportés après 2027.

1. Un canal séculaire malmené par les enjeux situés aux deux extrémités de l'ouvrage lors des cinquante dernières années

Cette voie d'eau historique a été bouleversée par deux fois dans ses usages par les initiatives systémiques de l'État prises aux deux extrémités (Barrage hydroélectrique Compagnie Nationale du Rhône (CNR) de Vallabrègue en amont de Beaucaire à partir de 1972 et mise à grand gabarit à la demande du port de Sète à partir de 1990, le port étant devenu ultérieurement port régional en 2007).

En 1972

Lors de l'implantation des centrales électriques le long des digues du Rhône, l'Etat a mis fin, sans véritable préavis ou concertation préalable, à l'exploitation du tronçon du canal de Beaucaire à St Gilles à partir de 1972. Le barrage hydroélectrique de Vallabrègue aurait eu pour effet de modifier sensiblement les usages en aval au profit de la rive gauche du Rhône (département des Bouches du Rhône) et aux dépens de la rive droite (département du Gard). Les modifications entraînées par le seuil du barrage ont eu pour conséquence de neutraliser l'écluse de Beaucaire et par voie de conséquence 30% du linéaire du canal n'ayant plus d'accès direct au Rhône. Désormais réduite au rang d'une voie navigable fluvestre, praticable sous la forme d'une voie d'eau en forme d'impasse, cette portion manquante de 30 km ne permet plus d'appeler géographiquement la voie d'eau canal du Rhône à Sète. Le canal a en effet cessé d'avoir son origine physique et administrative à Beaucaire à la côte 3,46 m pour rejoindre Sète, extrémité physique et administrative à la côte 0. L'ouverture de l'écluse de Saint Gilles en 1975 aurait en partie compensé « l'erreur involontaire d'ingénierie publique » du seuil du barrage de Vallabrègue et rétabli la continuité du canal par le Petit Rhône, lui-même contraint par un mouillage à 2,5 m.

En 1990-1995

La commission Grégoire a préconisé la mise à grand gabarit du canal du Rhône à Sète dans le cadre du 9eme plan dans l'intention louable de développer le port de Sète. Il n'existe pas de raisons officielles expliquant comment cette commission avertie et les services de l'Etat par la suite (ancien Service Maritime et de la Navigation du Languedoc-Roussillon (SMNLR) puis Voies navigables de France (VNF)) ont pu envisager durablement de surcreuser le canal (à moins 3 mètres) pour sa mise à grand gabarit, sans modifier ou renforcer au préalable les berges. La commission Grégoire semble avoir ignoré en son temps que le canal du Rhône à Sète est aussi un canal au milieu des étangs, c'est à dire parallèle à la Méditerranée, et dont la berge sud est la frontière naturelle du rétro-littoral languedocien dans l'Hérault. A la décharge de la commission, en 1990, le changement climatique n'était pas encore d'actualité. Cependant, les sédiments qui traversent le canal de part en part (en particulier à l'occasion des épisodes cévenols) étaient déjà bien connus des services techniques de l'Etat. Enfin, les ambitions de la commission Grégoire sur le devenir du port de Sète dans sa vocation intermodale mer/fer ont bien été atteintes. Le devenir du port de Sète et sa force sont les aménagements bord à bord et quai à quai entre bateaux et sillon ferroviaire. Le trafic ferroviaire intermodal du port de Sète a contribué de façon significative au verdissement du transport logistique du sud de la France entre 2000 et 2020 mais sans que le canal du Rhône à Sète ait pu apporter sa contribution à cette croissance, en particulier à cause d'un génie civil d'origine peu propice au changement de gabarit à un coût raisonnable.

La combinaison de ces deux bouleversements venus des deux extrémités du canal, à Beaucaire et à Sète, explique en partie les raisons pour lesquelles le canal du Rhône à Sète est le seul canal historique en France conçu avant la période moderne, pour lequel les acteurs publics portent aujourd'hui une double ambition difficilement conciliable, c'est-à-dire de devenir tout à la fois, alors même qu'il est seul canal de France à être contraint et traversé par 35 passes hydrauliques dès ses origines (« canal des étangs ») :

- un canal à grand gabarit en passant directement de la classe 1 type Freycinet (péniches de 250 à 400 t.) à la classe 5 (péniches de plus de 1 500 t.), voire 6 comme affichée dans la Déclaration d'utilité publique de 2010, sans passer par les classes 4 ou 3 intermédiaires (péniches de 1 000 à 1 500 t.),
- et...un canal fluvestre et touristique, multi-usages.

2. La navigabilité du canal du Rhône à Sète est tout simplement menacée de disparition à horizon 2024 sans réaction rapide et concertée des pouvoirs publics dans les prochains mois

Désormais, la destruction par érosion d'une grande partie de la berge Nord du canal du Rhône à Sète dans l'Hérault et le difficile maintien de la berge Sud (berge d'exploitation de Voies navigables de France (VNF) démontrent que le canal s'est dégradé sous l'effet conjugué de trois causes principales :

- la circulation croissante de masses d'eau chargées en sédiments dans 35 passes de flux hydrauliques exogènes (sédiments venus des étangs vers la mer ou de la mer vers les étangs) en particulier à chaque épisode climatique méditerranéen (la fréquence et l'intensité des épisodes étant en augmentation) ;
- la navigation entre 2000 à 2020 par des péniches à des gabarits plus de trois fois supérieurs au gabarit (initial) Freycinet ;
- une profondeur du canal plus importante que celle des étangs qui joue un rôle majeur dans l'envasement.

Il est impossible à ce stade d'indiquer précisément la part de chacune de ces deux causes principales. Les besoins en dragage annuel ont doublé en volume depuis 10 ans, soit 100 000 m³. Ces volumes relèvent à priori majoritairement des écoulements des sédiments par les passes hydrauliques en relation avec les aléas naturels, et pour une part moindre à l'usure accélérée de la berge Nord sous l'effet conjugué de péniches de fret plus larges.