

# Canal du Rhône à Sète

## Concertation des acteurs autour du devenir du canal

RAPPORT FINAL

ANNEXES

Février 2021



**PRÉFET  
DE LA RÉGION  
OCCITANIE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

## Table des matières

1. Contributions écrites .....	3
2. Présentation d'expertises des ateliers thématiques.....	78
3. Résultats des questionnaires de l'atelier « environnement et territoire ».....	115
4. Résultats des questionnaires de l'atelier « fret » .....	120
5. Résultats des questionnaires de l'atelier « tourisme ».....	126
6. Retranscription des échanges de l'atelier des élus.....	135
7. Retranscription des échanges de l'atelier territoire et environnement .....	151
8. Retranscription des échanges de l'atelier « Fret » du 10 novembre 2020.....	180
9. Retranscription des échanges de l'atelier « Tourisme » du 20 novembre 2020 .....	212

## 1. Contributions écrites

Dans le cadre de la concertation territoriale du canal du Rhône à Sète, les collectivités et acteurs locaux étaient invités à remettre une contribution écrite en novembre 2020 sur la plateforme privée [monterritoireendébat](#) et/ou par mail. Après avoir obtenu l'accord des contributeurs concernant leur publication, les 20 contributions ci-après ont été classées par date d'envoi.

<b>Nicolas Meizonnet, Député du Gard</b> , le 3/11/20 sur la plateforme.....	4
<b>Communauté de communes de Petite Camargue</b> , le 19/11/20 sur la plateforme et par mail.....	5
<b>Cellule technique de l'Etablissement public territorial de bassin (EPTB) Syndicat Mixte du Bassin de l'Or (Symbo)</b> le 24/11/20 sur la plateforme .....	6
<b>Ville de Sète</b> , le 24/11/20 sur la plateforme .....	9
<b>EPTB Lez - Note technique SAGE et Natura 2000</b> , le 24/11/20 sur la plateforme .....	10
<b>Syndicat Mixte Camargue Gardoise</b> , le 24/11/20 sur la plateforme .....	13
<b>Association Nationale des Plaisanciers en Eaux Intérieures (ANPEI)</b> , le 24/11/20 sur la plateforme et par mail...	15
<b>Fluviaconseil</b> , le 24/11/20 par mail.....	31
<b>Ville de Palavas les Flots</b> , le 25/11/20 par mail.....	32
<b>France Nature Environnement (FNE)</b> , le 25/11/20 par mail .....	33
<b>Communauté de communes Beaucaire Terre d'Argence</b> , le 25/11/20 par mail.....	38
<b>Entreprises Fluviales de France - E2F</b> , le 29/11/20 sur la plateforme et par mail.....	39
<b>Conseil départemental de l'Hérault</b> , le 30/11/20 par mail .....	43
<b>Pays de l'Or Agglomération</b> , le 30/11/20 sur la plateforme et par mail .....	47
<b>Montpellier Métropole Méditerranée</b> , le 30/11/20 par mail .....	49
<b>Ville de Villeneuve-lès-Maguelone</b> , le 30/11/20 sur la plateforme.....	52
<b>Ville de Saint-Gilles</b> , le 30/11/20 sur la plateforme .....	53
<b>Association Saône-Rhin Europe</b> , le 30/11/20 par mail .....	55
<b>Union maritime du port de Sète</b> , le 30/11/20 par mail .....	57
<b>Union des Villes Portuaires d'Occitanie</b> , le 30/11/20 par mail.....	58
<b>Conseil départemental du Gard</b> , le 01/12/20 par mail .....	60
<b>Agir pour le Fluvial</b> , le 01/12/20 par mail .....	68
<b>Agence de l'eau Rhône Méditerranée Corse</b> , le 18/01/21 par mail.....	72
<b>Groupement d'Intérêt Economique des filières d'Alimentation Animale du Grand SUD EST</b> , par un courrier .....	73
<b>Région Occitanie Pyrénées Méditerranée</b> , le 04/02/21.....	74

## Nicolas Meizonnet, Député du Gard le 3/11/20 sur la plateforme

### **Pour vous quels sont les défis à relever aujourd'hui ?**

J'ai bien pris connaissance du projet de recalibrage du canal Rhône à Sète qui s'inscrit tout à fait dans la nécessité de développement du transport fluvial afin de limiter le transport routier, favoriser le fret ferroviaire et promouvoir la navigation de plaisance. Je partage totalement cette ambition qui permettra à terme de dynamiser l'économie de notre région et favorisera le tourisme en Camargue notamment.

Cependant, un des principaux défis à relever sera celui du dragage et de l'élimination des sédiments et je serai particulièrement attentif à ce que les solutions choisies soient compatibles avec la nécessité de préserver nos paysages et l'écosystème de notre territoire. En effet actuellement il est regrettable de voir ces déchets être déposés sur les berges dans des casiers qui dénaturent l'environnement. Cette question qui me paraît essentielle est un préalable je pense à la mise en œuvre de ce projet. Par ailleurs dans la perspective d'une gouvernance partagée et le désengagement probable de VNF se pose également le problème du coût très élevé (4 millions d'euros par an) du dragage et du traitement des sédiments. Est-ce qu'il sera à la charge des collectives territoriales, communes, départements et région ? Si oui de quelle manière ? Est-ce qu'il y aura une participation de l'état.

Concernant les enjeux touristiques il a été évoqué par M. le préfet Lalanne une multiplication des points d'accueils dans les ports. Il s'agit là d'une bonne initiative et je pense là tout naturellement à Franquevaux sur ma circonscription. Situé entre Saint Gilles et Gallician le hameau n'est pas encore aménagé en port de plaisance. Pourtant, petit joyau de Camargue, il présente des atouts touristiques remarquables avec son abbaye cistercienne et son itinéraire d'interprétation, ses manades, ses chambres d'hôtes et un patrimoine œnologique reconnu. Une réflexion pourrait être conduite dans le cadre de cette concertation afin de permettre à Franquevaux de posséder les infrastructures nécessaires à l'accueil des plaisanciers et ainsi valoriser ses richesses touristiques. C'est en tous les cas mon souhait.

Enfin, je tiens ajouter que je m'associe pleinement à la démarche du Maire de Beaucaire Julien Sanchez qui réclame depuis des années la réouverture de l'écluse du port qui aujourd'hui est devenu une impasse pour les bateaux. La vocation touristique et économique du projet et le bon sens exigent que cette requête aboutisse.

### **Quelle est votre vision du canal dans 10/15 ans ?**

10/15 ans construire autour du canal le triptyque : Economie-environnement-tourisme

La modernisation du canal qui conduira à une évolution à la hausse du trafic ces prochaines années ne doit pas nuire au caractère sauvage particulier des territoires qu'il traverse. Il faudra donc trouver un juste équilibre entre l'intérêt de dynamiser l'économie et la nécessité de préserver notre environnement. Parallèlement il faudra aussi encourager toutes initiatives privées et publiques qui permettront l'essor du tourisme local.

## Communauté de communes de Petite Camargue

le 19/11/20 sur la plateforme et par mail

### Pour vous quels sont les défis à relever aujourd'hui ?

Au regard des compétences exercées par la Communauté de communes et impactées par le canal du Rhône à Sète, le canal doit pouvoir continuer de répondre aux 2 rôles majeurs qu'il joue en Petite Camargue :

- Aménagement rural - Gestion des milieux aquatiques et Prévention des inondations : Fonction d'exutoire des marais et de ressuyage des terres,
- Développement économique et touristique : Développement d'activités économiques de tourisme, de loisirs, de commerce et agricoles, sur et autour de la voie d'eau (fluvial/fluvestre).

Le canal du Rhône à Sète peut également faire partie des différents leviers mobilisables pour participer aux objectifs de diminution des gaz à effet de serre par l'évolution des modes de transports de notre Plan Climat Air Energie Territorial mais, en raison de sa viabilité et des perspectives à terme, ce rôle ne doit en aucun cas se faire au détriment des deux premiers présentés. Le premier défi est donc bien de concilier ces 3 rôles pour garantir un cadre de vie sûr et sécurisé aux habitants, la pérennité des milieux protégés traversés et de leur biodiversité, ainsi que des activités économiques qui en découlent directement (sagne, pêche, élevages extensifs du taureau de Camargue) et indirectement (tourisme, agriculture, agrotourisme). En Petite Camargue, le fret, dans son gabarit et sa fréquence actuels, impacte d'ores et déjà lourdement les milieux protégés et les activités économiques autour de la voie d'eau. Et tout cela a un coût conséquent pour nos collectivités :

- Un coût en termes d'investissement en premier lieu puisque le batillage des péniches détériore considérablement les berges et les équipements portuaires et touristiques autour de la voie d'eau. L'effondrement des berges, la casse des amarrages remettent ainsi en cause les investissements lourds réalisés par les collectivités, ainsi que les activités économiques et touristiques qui se sont développées autour de ces infrastructures. Cet enjeu d'entretien de l'infrastructure est primordial.
- Un coût en termes de développement économique ensuite car, bien que considéré comme doté d'un très bon potentiel de développement par les partenaires touristiques, la configuration actuelle du canal nécessite une cohabitation fret – tourisme pouvant être compliquée dès lors qu'il s'agit de touristes naviguant pour la première fois, avec un bateau de location sans permis. Elle représente de fait un frein au développement d'un tourisme fluve de loisirs. Or, ces activités sont autant de retombées économiques directes et indirectes freinées voire absentes des territoires traversés par le canal. Par ailleurs, notre collectivité a déjà effectué de nombreux investissements pour pérenniser l'attractivité touristique de notre territoire autour du canal.

### Quelle est votre vision du canal dans 10/15 ans ?

La restructuration du canal permettra de développer un fret raisonné, respectueux des territoires et milieux traversés et de leurs habitants. Il apportera des solutions au développement économique des territoires en permettant le développement d'activités d'agriculture, de pêche, de tourisme et de loisirs autour de la voie d'eau.

### Quel rôle aimeriez-vous jouer pour le canal ?

Aujourd'hui, économiquement, le territoire intercommunal ne bénéficie d'aucune retombée liée au transport de marchandises sur le canal mais en supporte grandement les conséquences sans potentiellement avoir les capacités financières de procéder aux investissements nécessaires. Seules les vocations de ressuyage des terres et, de développement économique et touristique de la voie d'eau présentent un intérêt pour la Communauté de communes et justifieraient son éventuelle participation à l'entretien des équipements correspondant de cette infrastructure. La Communauté de communes doit être associée aux réflexions et décisions relevant de ses domaines de compétences cités plus haut, à savoir Aménagement rural, Gestion des milieux aquatiques et Prévention des inondations et Développement économique et touristique.

## Cellule technique de l'Etablissement public territorial de bassin (EPTB) Syndicat Mixte du Bassin de l'Or (Symbo) le 24/11/20 sur la plateforme

### Pour vous quels sont les défis à relever aujourd'hui ?

Le défi majeur à relever est de concilier le développement d'activités dans le respect de l'environnement notamment sur des secteurs remarquables à enjeux aussi majeurs que les milieux lagunaires et le littoral traversés par le canal du Rhône à Sète, dans un contexte de changement climatique de plus en plus prégnant.

Dans ce sens, la cellule technique du Symbo tient à souligner en premier lieu la faible prise en compte dans le rapport du CGEDD porté à sa connaissance du volet environnemental, à peine abordé, ce qui induit une perception incomplète voire faussée des procédures réglementaires requises et des délais (estimation de 2 à 3 ans) des études préalables nécessaires. En particulier, la réfection totale des berges nord (scénarios 1 à 3) telle que décrite dans le rapport constitue une modification substantielle des aménagements prévus dans la DUP de 2010, et à ce titre, devra faire l'objet d'une procédure au titre de la LEMA, d'études d'impact, et d'évaluation des incidences approfondie au titre de Natura 2000.

Les milieux naturels traversés, en particulier les espaces lagunaires, ont une haute valeur patrimoniale pour lesquels l'Etat, la Région Occitanie et autre collectivités territoriales ont une forte responsabilité pour leur conservation, voire restauration. Masses d'eau prioritaires au titre de la **Directive européenne Cadre sur l'Eau (DCE)**, les lagunes sont également des habitats naturels d'intérêt communautaire prioritaire au titre de la **Directive européenne « Habitats, Faune, Flore » de 1992 (Natura 2000)**.

Le **Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux** actuellement en vigueur (2016-2021), déclinaison territoriale de la DCE, classe l'étang de l'Or comme une masse d'eau en mauvais état. Les paramètres déclassants sont :

- pour l'état écologique : eutrophisation, pesticides, morphologie, hydrologie, matières organiques et oxydables ;
- pour l'état chimique : Endosulfan, Hexachlorocyclohexane, Pesticides, cyclodiènes.

La plupart de ces paramètres déclassants sont susceptibles d'être aggravés par les scénarios à l'étude. En particulier, le SDAGE indique explicitement que le **déclassement morphologique** des lagunes méditerranéennes est lié aux « zones de berges et des rives fortement bétonnées ou enrochées par des aménagements ». Les scénarios étudiés par la Mission impliqueraient une aggravation de cette situation pour l'étang de l'Or alors que la DCE impose l'atteinte du Bon Etat pour l'étang de l'Or d'ici à 2027.

Les scénarios prévoyant une augmentation de l'emprise physique du canal sur ces lagunes, ainsi que le dépôt de sédiments côté étangs intitulé « zones humides tampon » ou « îlot de transition » entraînent potentiellement une destruction directe partielle de ces habitats prioritaires. A ce titre, il sera nécessaire de démontrer auprès de la Commission européenne que le projet retenu est d'intérêt public majeur et ne peut faire l'objet d'aucune alternative (article 6, paragraphe 4, de la directive 92/43/CEE). Dans l'hypothèse qu'un des scénarios entraînant une destruction directe partielle de ces milieux soit tout de même retenu, le Symbo alerte sur les difficultés voire impossibilité de définir des mesures compensatoires sur les mêmes milieux à la hauteur des impacts environnementaux.

Au-delà de la destruction directe et irréversible partielle d'habitats lagunaires déjà impactés par le passé par la construction de ce même canal, le Symbo souhaite alerter la Mission sur les impacts potentiels sur le fonctionnement de ces écosystèmes. Une étude récente menée par le Symbo en partenariat étroit avec l'unité mixte de recherche MARBEC sur le fonctionnement hydrodynamique de l'étang de l'Or a montré l'importance du canal en matière de transparence hydraulique et d'échanges avec la lagune. En effet, le canal étant situé entièrement en aval de l'étang de l'Or, les eaux doivent nécessairement le traverser avant d'atteindre le milieu marin ; actuellement, les principaux échanges qu'entretient l'étang de l'Or avec ses tributaires situés au sud se font par une passe (passe dite du « Moutas ») entre le milieu de l'étang et le canal, et non par la passe de Carnon, située au droit du grau de Carnon. Ces échanges actuels, soumis aux régimes des marées, gouvernent les flux hydrauliques, temps de résidence des eaux, capacités de vidange de l'étang. En termes de qualité de l'eau des lagunes, ces échanges entre le canal et l'étang de l'Or ont également une influence importante. Au lieu de se

rejeter directement dans le milieu marin (où les polluants s’y trouvent très dilués), l’étang de l’Or est en connexion permanente avec les eaux du canal (imports et exports permanents d’eaux et de matières). Bien que le bilan net reste en faveur des exports de matières nutritives (exutoire des eaux lagunaires), cet export demeure limité par l’apport de polluants contenus dans les eaux du canal (matières nutritives, eaux grises, pesticides etc.), provenant de bassins versants amont et de rejets directs (bateaux).

La nécessité d’une transparence du canal et de ses passes n’est par ailleurs plus à démontrer en termes de continuité écologique pour des espèces hautement patrimoniales telles que l’anguille mais également pour des espèces telles que la daurade ou la sole, pour lesquelles il a été démontré que les étangs constituaient des sites de nurserie indispensables au maintien des stocks halieutiques du Golfe du Lion.

L’incidence sur la lagune et ses milieux liée à l’augmentation du trafic fluvial (gestion des eaux de ballaste, des eaux usées des embarcations de loisirs, des haltes fluviales...) devra également être analysée pour chacun des scénarios d’aménagement du canal.

Au regard de ces éléments qui démontrent d’un impact actuel préexistant, il sera nécessaire selon le Symbo de s’assurer que les aménagements retenus améliorent, ou a minima n’aggravent pas, les impacts sur :

- L’intégrité, le fonctionnement hydrodynamique des lagunes, et leur transport sédimentaire ;
- La qualité de l’eau de ces masses d’eau DCE ;
- Le cycle biologique des espèces protégées nombreuses sur ces milieux périlagunaires, notamment certaines espèces d’oiseaux pour lesquelles une fois encore la Région Occitanie a une responsabilité très forte pour leur conservation, certaines espèces se reproduisant en France uniquement sur les lagunes méditerranéennes du Languedoc ; à ce sujet, plusieurs sites sont considérés comme des zones humides d’importance internationale au titre de la convention Ramsar ;
- Le maintien des usages, notamment en lien avec l’exploitation des lagunes (pêche aux petits métiers, conchyliculture, etc.). A ce sujet la compatibilité des usages doit également être regardée. L’aménagement de « zones humides tampon » ou « îlot de transition », indépendamment de leur impact direct sur les lagunes, peut potentiellement entraîner une augmentation localisée de la capacité d’accueil du milieu pour les oiseaux, augmentant ainsi dans les secteurs proches de l’aéroport le péril aviaire. Il conviendrait à ce titre d’associer aux réflexions l’aéroport de Montpellier ;

Il est à noter que les scénarios prévoyant une augmentation de l’emprise physique du canal sur ces lagunes, ainsi que le dépôt de sédiments côté étangs menacent potentiellement l’intégrité des terrains du Conservatoire du Littoral, des sites classés, allant à l’encontre des politiques nationales menées jusqu’alors pour protéger les paysages et le littoral, et à l’encontre des politiques publiques locales fortement engagées depuis de nombreuses années pour la préservation de ces zones naturelles remarquables.

### **Quelle est votre vision du canal dans 10/15 ans ?**

Le rapport du CGEDD souligne les conclusions de la stratégie régionale de gestion intégrée du trait de côte (SRGITC) pour le littoral Occitanie 2018-2050 prenant en compte les effets du changement climatique, considérant par conséquent que la période d’exploitation du canal sans risque majeur de pénétration marine est de l’ordre de trente ans seulement.

Le Symbo s’interroge sur l’écartement de la consultation du scénario 5, seul scénario dont les impacts semblent limités, et qui, au regard des projections relatives aux aléas liés au changement climatique pourrait apporter de la cohérence au territoire par le développement d’activités locales (tourisme vert, transport public local) respectueuses de l’environnement.

### **Quel rôle aimeriez-vous jouer pour le canal ?**

Dans le cadre de l’élaboration du rapport, le Symbo constate avec regret qu’il n’y ait eu parmi les personnes rencontrées (liste en annexe 2 du rapport), aucun représentant des EPTBs territorialement concernés, seuls la Région et trois EPCI ont été sondés. Or les EPTB constituent les entités légitimes dédiées pour la gestion des eaux à l’échelle cohérente des sous-bassins hydrographiques français. Il nous semble qu’il aurait été opportun de les

solliciter plus en amont de ce projet, afin de s'assurer d'une vision partagée sur la bonne prise en compte des enjeux environnementaux, hydrauliques et socio-économiques.

Au cours de l'atelier « Territoire et Environnement » du 6 novembre, les participants ont été invités, via des questionnaires en ligne, à se positionner sur les différents scénarios malgré l'absence d'évaluation de leurs impacts environnementaux, ce qui est délicat, d'autant qu'en fin de séance, il leur est annoncé que le scénario 1 jugé « trop ambitieux », et le scénario 5 qualifié de « solution de facilité » ne sont d'ores et déjà pas retenus par la Mission. Il est surprenant que 2 des 5 scénarios aient été écartés d'office en amont même de la concertation.

Enfin, il est à noter que la consultation publique en ligne sur la plateforme « monterritoireendebat », ne permet pas aux citoyens de se positionner sur les différents scénarios d'aménagements du canal, le questionnaire étant essentiellement orienté sur les usages actuels et futurs de l'ouvrage. Le Symbo s'interroge sur ce décalage entre les contenus de la concertation territoriale et de la consultation publique.

De ces différents points, il en ressort un ressenti à ce stade mitigé sur le processus de concertation adopté, accentué par les délais extrêmement courts pour faire remonter des avis coconstruits et partagés avec les élus du territoire

En conclusion, du fait de sa connaissance locale fine des enjeux écologiques, hydrodynamiques et socioéconomiques que réunissent la lagune de l'étang de l'Or et son littoral, et au titre de la politique de gestion globale de l'eau et des milieux aquatiques qu'il anime, le Symbo estime pouvoir apporter un éclairage pertinent et constructif sur la réflexion engagée pour le devenir du canal du Rhône à Sète qui traverse son territoire aval d'Est en Ouest.

C'est pourquoi le Symbo souhaite vivement être associé aux suites qui seront données à cette première phase de concertation et propose de contribuer à compléter les premières analyses menées afin que les différents enjeux présentés dans cette contribution y soient intégrés.

## Ville de Sète, le 24/11/20 sur la plateforme

Le regard de la ville de Sète, Thierry Laurence, Maire



### Pour vous quels sont les défis à relever aujourd'hui ?

Sète est une ville qui a été fondée autour de la création d'un port et au débouché du Canal du Midi ; logiquement, le Canal du Rhône à Sète est venu compléter le maillage des voies maritimes et fluviales. Le Canal du Rhône à Sète, outre le fait qu'il porte le nom de la Ville, fait partie intégrante des gênes de la Commune. L'avenir de la Ville passe nécessairement par le maintien mais aussi le développement des axes de circulation nautiques, qu'ils soient fluviaux ou maritimes.

Depuis plusieurs années, l'on constate un double mouvement :

- D'une part, la Région, depuis qu'elle est propriétaire du port de Sète, a impulsé une logique de développement, non seulement en volumes, mais aussi en création de nouvelles voies (nouveaux produits, nouveaux modes de fret, nouvelles lignes, etc...) ; cette logique est fondée sur un positionnement en tant que maillon d'une chaîne logistique entre l'intérieur des terres (côté massif central, côté toulousain, côté Vallée du Rhône) et la mer, entre aussi Europe du Nord et péninsule ibérique ;
- D'autre part, le réseau des voies navigables du réseau Rhône-Saône a évolué pour se conformer au standard international du fret fluvial et permettre le maillage avec le réseau nord-européen de canaux

Le canal du Rhône à Sète a commencé à se mettre en cohérence au standard international. Plus de la moitié de ce travail a déjà été réalisé. Pour la Ville de Sète, il convient donc de poursuivre l'effort déjà accompli de façon à finaliser le schéma cohérent entre le développement de l'activité portuaire de Sète et la mise au gabarit du réseau Rhône-Saône. Le port de Sète ne sera alors plus handicapé par une voie manquante, dans son rôle de place pivot dans la circulation du fret régional, national et européen

### Quelle est votre vision du canal dans 10/15 ans ?

Ainsi la Ville de Sète privilégie le scénario n°1 comme stratégie cohérente avec le développement portuaire avec une possibilité d'opter pour le scénario n°2, si le financement pose problème. Ces scénarios 1 ou 2 doivent être déployés, avec un objectif de préservation écologique soucieux :

- Du respect du milieu lagunaire fragile, qui borde le linéaire du canal
- De la résilience du canal dans un contexte de montée du niveau de la mer. La restauration du parcours du canal dans les zones humides, et notamment la restauration des passes hydrauliques, devra permettre aux zones humides de poursuivre leurs rôles d'amortisseurs de crues.
- De développement de voies de circulation douce dans le cadre de la continuité du projet d'itinéraire cyclable Via Rhône

Au plan économique, la ville est prête à s'associer à tout projet concernant le développement partagé de l'espace fluvial avec la plaisance et les objectifs touristiques (projets d'aménagements des berges, développement de la plaisance fluviale, etc...), car il y a également une continuité à penser entre le canal du Rhône à Sète et le Canal du Midi

### Quel rôle aimeriez-vous jouer pour le canal ?

La ville de Sète se dit favorable à la création d'un contrat du canal du Rhône à Sète réunissant l'ensemble des partenaires.

## EPTB Lez - Note technique SAGE et Natura 2000

le 24/11/20 sur la plateforme

### Pour vous quels sont les défis à relever aujourd'hui ?

Lors de la conférence du 15 octobre dernier, un état des lieux du Canal nous a été présenté, ainsi que les enjeux et perspectives de développement du fret à horizon 2050. Cinq scénarios d'aménagement nous ont été présentés et trois ont été retenus pour la concertation.

**L'EPTB Lez (Syble) porte l'animation du Schéma d'aménagement et de Gestion des eaux (SAGE) sur le bassin versant du Lez et des étangs palavasiens, l'animation des sites Natura 2000 des étangs palavasiens ainsi que le Programme d'action et prévention des inondations (PAPI) du bassin du Lez.** C'est d'ailleurs sur ce linéaire d'étangs, que l'état structurel du Canal du Rhône à Sète est le plus exposé et perturbé avec une dégradation significative des berges nord et des apports sédimentaires très importants

**A ce titre, il paraît important de rappeler que ces étangs littoraux cumulent de nombreux enjeux, écologiques comme socio-économiques et font l'objet d'une gestion multipartite, notamment du fait de leurs différents statuts fonciers.** Ces espaces lagunaires font également l'objet de nombreuses protections réglementaires visant à garantir leur intégrité voire à les restaurer.

L'ouvrage du Canal du Rhône à Sète a subi différentes phases de travaux, au cours du XX<sup>e</sup> siècle, qui répondaient à un besoin de modernisation et de développement de l'activité de fret en lien avec le port de Sète. Sur notre territoire, le canal joue également un rôle important pour le tourisme et les activités de loisirs (pénichettes et circulation douce sur le chemin de halage).

Lors du dernier projet de modernisation lancé en 2010, l'état de lieux de berges annonçait déjà que 2/3 du linéaire de la berge Nord entre Palavas et les Aresquiers étaient en état de dégradation très marquée. Le projet n'avait alors inscrit que la réfection des berges au droit des travaux de modernisation et principalement sur la face interne du canal. S'ajoutent désormais de façon majeure, les effets du changement climatique, de la submersion marine et des tempêtes récurrentes, qui posent la question de l'évolution du trait de côte. Ces éléments conduisent à s'interroger sur la pérennité fonctionnelle du canal, comme l'annonce le rapport du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

Aujourd'hui, la concertation proposée concerne trois scénarios qui intègrent tous une restauration lourde des berges nord du canal, qui impliquerait notamment une emprise physique sur les lagunes littorales et une modification du fonctionnement global du système lagunaire.

Lors de la conférence du 15 octobre, il nous a été indiqué que :

- les 3 solutions identifiées pour la restauration des 60 kms de berges nord sont :
  - enrochement total ou partiel (80% du linéaire)
  - palplanches non affleurantes ou lagunées (environ 50% du linéaire)
  - innovations visant à renforcer l'intégration écologique
- les principes de réfection à neuf des berges nord impliquant deux solutions :
  - soit minimiser les impacts au prix d'un coût plus élevé
  - soit accepter des impacts peut être plus sensibles et un coût plus modéré.

L'EPTB Lez a pris connaissance du rapport rédigé par le CGEDD qui nous a été présenté le 15 octobre dernier et a pu assister à trois des quatre ateliers organisés dans le cadre de la concertation (Elus, Territoire et environnement, Fret). Lors des ateliers, à différentes reprises et sous différentes formes, certains participants, dont l'EPTB Lez, ont souhaité savoir si les différents scénarios présentés avaient été confrontés au regard de leurs impacts potentiels (temporaires et permanents) sur le fonctionnement global du système lagunaire. Aucune réponse ne nous a été apportée.

Par cette contribution, nous souhaitons tout d'abord rappeler que le canal, dans son état actuel, participe à l'altération du fonctionnement hydro-sédimentaire naturel des lagunes palavasiennes. En ce sens, son rôle ne peut pas être considéré comme bénéfique aux milieux et espèces présents, comme cela était présenté lors des ateliers. Il est ainsi indispensable, quel que soit le scénario choisi, d'évaluer précisément les risques d'une aggravation de l'altération actuelle du fonctionnement naturel du milieu. En dehors du dernier scénario qui a été écarté de la concertation, chacun des scénarios proposés aura des impacts significatifs sur les lagunes littorales palavasiennes.

Par ailleurs nous souhaitons également rappeler les principaux enjeux liés aux lagunes littorales méditerranéennes qui doivent être pris en compte dans chacun des scénarios proposés à la concertation.

- Le SAGE instaure dans son premier enjeu majeur et dans le premier Objectif général la préservation et la restauration des Lagunes, de leur écosystème et de leurs zones humides associées. Leur dégradation peut affecter leur pérennité et porter préjudice à l'économie du territoire dont l'une de ses richesses est son patrimoine naturel.
- Le fonctionnement hydro-sédimentaire des lagunes littorales palavasiennes dépend d'une multitude de facteurs en lien avec leurs bassins versants, le lido, la façade maritime et l'ensemble des aménagements anthropiques existants. L'impact potentiel des scénarios d'aménagement du canal au regard de ce fonctionnement hydro-sédimentaire doit être analysé.
- Les étangs palavasiens, lagunes littorales méditerranéennes, sont des habitats naturels d'intérêt européen prioritaires, au titre de la directive Natura 2000. Pour rappel, l'article 6 de la directive du 21 mai 1992 stipule « Les États membres prennent les mesures appropriées pour éviter, dans les zones spéciales de conservation, la détérioration des habitats naturels et des habitats d'espèces ainsi que les perturbations touchant les espèces pour lesquelles les zones ont été désignées, pour autant que ces perturbations soient susceptibles d'avoir un effet significatif eu égard aux objectifs de la présente directive. » Selon les scénarios envisagés, l'analyse socio-économique devra prendre en compte l'obligation de déroger à cette directive.
- Les lagunes littorales jouent un rôle essentiel pour le maintien de nombreuses espèces aquatiques ou terrestres (dont certaines protégées à l'échelle européenne, nationale ou régionale): herbiers aquatiques, poissons migrateurs, coquillages, oiseaux hivernants ou migrateurs etc... L'aménagement du Canal aura donc un impact potentiellement significatif sur ces milieux.
- Au titre de la Directive Cadre sur l'Eau, l'état français a également une responsabilité de non-aggravation de l'état qualitatif des masses d'eau lagunaires. S'ajoutant aux impacts potentiels du projet, il faudra également considérer l'impact de l'augmentation de la circulation fluviale sur les lagunes. Notamment, la gestion des eaux de ballaste, des eaux usées des embarcations de loisirs, des haltes fluviales devra être prévu dans les scénarios d'aménagement du canal.
- Depuis 2008, les lagunes palavasiennes sont inscrites à la Convention Ramsar et ainsi reconnues d'importance internationale. Les travaux envisagés pourraient remettre en cause leur classement.

Au regard de chacun de ces enjeux, le défi consiste donc à se poser la question des impacts potentiels de chacun des scénarios par rapport à l'état actuel, ceci en phase chantier comme en phase d'exploitation. Cette analyse doit être replacée dans le contexte de changement climatique et doit analyser les impacts à court, moyen et long terme. Nous souhaitons que le scénario 5 soit également analysé au regard de ces enjeux.

A ce jour, et en l'état de connaissance des études préalables aux choix des scénarios, ce travail reste à réaliser. En dehors de la réduction des gaz à effet de serre réalisée grâce au report modal, les effets des scénarios sur les enjeux environnementaux inhérents à la présence du Canal au cœur du complexe lagunaire des étangs palavasiens n'ont pas été analysés.

**Des études environnementales préalables sont ainsi indispensables afin :**

- De préciser l'état actuel du fonctionnement des milieux (sous toutes ses dimensions), des espèces, et des activités socio-économiques intégrant la configuration actuelle du canal. Les connaissances en ce sens sont aujourd'hui insuffisantes pour établir précisément un état zéro.
- D'évaluer précisément les effets et impacts potentiels des différents scénarios sur ces fonctionnements écologiques comme socio-économiques de l'écosystème lagunaire.

### **Quelle est votre vision du canal dans 10/15 ans ?**

Le choix d'un des trois scénarios proposés dans la concertation sur le devenir du Canal à horizon 2050 impactera de façon irréversible les espaces naturels protégés qu'ils traversent.

**Il semble donc difficile de limiter la question du devenir du Canal à un horizon de 10 ou 15 ans compte tenu des enjeux actuels et futurs liés à la nécessaire adaptation au changement climatique.**

Le devenir du Canal doit être analysé en connaissance de la totalité des facteurs intervenants dans les scénarios proposés et notamment leurs impacts temporaires et permanents sur l'écosystème des lagunes littorales et les espèces animales et végétales inféodés à ces milieux. A notre connaissance, cette analyse n'a pas encore été réalisée. Elle devra également être mise en perspective de la nécessité d'adapter l'aménagement du territoire aux changements climatiques en cours et à venir.

Ainsi, un scénario alternatif à l'élargissement du canal pour un transport de fret à grands tonnages, via la voie maritime notamment, ne nous a pas été présenté. Il pourrait s'agir, du fait de la situation du port de Sète de favoriser à long terme les liaisons aux Rhône par voie maritime en lieu et place du canal, dont la pérennité n'est pas garantie au regard des risques climatiques et de la submersion marine projetés.

### **Quel rôle aimeriez-vous jouer pour le canal ?**

Au titre du SAGE, de Natura 2000 et du PAPI, nous souhaitons que les enjeux environnementaux et hydrauliques à court, moyen et long terme soient intégrés au plus tôt dans l'étude socio-économique et que les acteurs de la gestion de l'eau et des espaces naturels protégés y soient associés au plus près. Il semble important dans le contexte actuel que le choix du scénario ne soit pas seulement défini par son coût ou sur des perspectives économiques potentielles.

Nous vous proposons donc de participer à compléter l'analyse socio-économique présentée en partie lors de l'atelier fret du 10 novembre dernier, afin que l'ensemble des enjeux présentés dans cette contribution y soient intégrés.

L'EPTB Lez souhaitait également signaler, comme l'avait précisé la Présidente de la Commission Locale de l'eau (CLE) lors de l'atelier du 4 novembre dernier, que les délais impartis à cette phase de concertation sont extrêmement courts. De ce fait, toutes les études préalables ou compte rendus d'ateliers n'ont pas pu être mis à notre disposition, et une consultation des membres de la CLE du SAGE n'a pu être envisagée.

**L'EPTB Lez et la CLE demandent à être associés à la suite du travail sur le devenir du Canal du Rhône à Sète.**

## Syndicat Mixte Camargue Gardoise

le 24/11/20 sur la plateforme

### Pour vous quels sont les défis à relever aujourd'hui ?

Le Syndicat Mixte Camargue Gardoise (SMCG) s'est mobilisé pour l'avenir du Canal du Rhône à Sète (CRS). En effet, les élus et techniciens du SMCG se sont réunis pour décider d'une position commune sur le sujet. Vous trouverez, ci-dessous, la contribution du SMCG sur l'avenir du CRS.

Les enjeux du CRS sur le territoire d'intervention du Syndicat Mixte Camargue gardoise en lien avec le Canal du Rhône à Sète sont multiples :

- **Enjeux « Zone humides »** : le Canal du Rhône à Sète est en connexion, via des ouvrages hydrauliques, avec des zones humides fragiles. Ce sont des zones humides remarquables d'importance internationale. Elles rendent des services sur le territoire à plusieurs niveaux : production de biomasse, contribution à la ressource en eau (quantité et qualité), prévention des risques naturels (notamment expansion de crue), préservation de la biodiversité, valeurs sociales, culturelles et touristiques. Ce canal reçoit également les eaux venant des Costières puisqu'il est en connexion avec des cours d'eau venant de ce territoire. Il est donc le réceptacle des eaux de ruissellement des Costières.
- **Enjeux « Prévention du risque inondation »**. Le CRS joue un rôle d'atténuateur de crue. Certains ouvrages présents sur le CRS sont dédiés à l'accélération du ressuyage en cas de fortes pluies. De plus, il est demandé à VNF que l'ouverture et la fermeture des portes du Vidourle soient davantage prises en compte dans la gestion de l'aléa inondation. L'objectif est de protéger les biens et les personnes en cas de fortes pluies.
- **Enjeux « Qualité des eaux »** : le potentiel écologique du CRS est évalué à moyen. Les éléments déclassant sont : matière organique, matière en suspension, phosphore et pesticides. Il existe également une double problématique sur ce territoire. La réglementation actuelle (article L341-13-1 de la loi sur l'eau du 30 décembre 2006) impose aux bateaux construits après 2008 de s'équiper de cuves de récupération des eaux grises et noires. Or la majorité des bateaux (et plus particulièrement les bateaux amarrés à demeure sur le canal) ont été construits avant 2008, les rejets se font donc directement dans le canal et contribuent à la mauvaise qualité du canal et donc des zones humides. De plus, il y a peu d'équipement dans les ports pour la récupération de ces eaux grises et noires. Sur les 6 ports, 4 possèdent des équipements pour récupérer ces eaux. Une réflexion est donc à mener sur cette problématique.
- **Enjeux « Biodiversité »**. Le Canal du Rhône à Sète n'abrite pas lui-même une grande diversité d'espèces, poissons mis à part, mais peut-être utilisé comme lieu de transit. Ses berges sont en revanche potentiellement utilisées pour les déplacements, l'alimentation ou la reproduction de nombreuses espèces dont certaines possèdent une forte valeur patrimoniale. On peut notamment y trouver les espèces suivantes : la Loure, la Cistude d'Europe, plusieurs espèces de chauves-souris, le Guepier d'Europe et le Martin pêcheur. Le CRS représente également un enjeu important pour la circulation de l'Anguille.
- **Enjeux « Paysage » et « Tourisme »**. Parmi les 9 unités paysagères définies par l'étude de la valeur patrimoniale du GSF en 2014, le Canal du Rhône à Sète fait partie de l'unité « fluvio-lacustre » et la traverse de tout son long. Il est donc connecté aux étangs du Scamandre, Charnier, Crey, Mahistre, Marette...et permet de faire le lien directement avec le Vistre et le Vidourle ainsi qu'avec le canal jusqu'à la mer. Il joue donc un rôle structurant dans les relations transversales qui s'établissent de part et d'autre de la Camargue gardoise. Le Canal est aussi le support du tourisme « fluvestre », c'est-à-dire de toutes les activités de loisir liées à la voie fluviale : navigation (port et location de bateaux), vélo (promenade ou itinérance avec la Via Rhône), pêche, promenade à pied etc... Il est un axe majeur de développement des activités et transports doux à l'échelle du territoire. La Via Rhône, voie cyclable d'intérêt européen, constitue une colonne vertébrale qui permettra à terme de desservir de nombreux

points du territoire. L'aménagement de ces équipements ajoute aussi à la qualité du cadre de vie des habitants en leur offrant des activités de plein air, un paysage agréable et des possibilités de déplacements alternatives.

**Le défi est donc de bien prendre en compte ces enjeux pour garantir la préservation des zones humides et de leur biodiversité ainsi que des activités économiques qui en découlent : sagne, chasse, pêche, agriculture et tourisme.**

Grâce au processus de concertation, les membres du Syndicat ont pu discuter entre eux des différentes activités impactées par ce projet d'avenir du canal. Si la position première du Syndicat est de défendre l'intégrité des fonctions écologiques des espaces naturels du territoire, les membres sont bien conscients qu'un abandon du fret serait néfaste autant sur un plan économique que social.

Mais ce, à condition de plusieurs éléments :

- Créer un organe de concertation et de gouvernance qui réunirait toutes les parties prenantes du canal (Etat, VNF, collectivités, acteurs privés),
- Encourager le développement du fret vers des pratiques écologiquement vertueuses : aides à l'achat de bateaux moins polluants, développement des services de récupération des eaux grises et noires pour le fret et le tourisme,
- Maintenir une cohabitation apaisée entre le fret et le tourisme pour que chacun puisse se sentir en sécurité et non empêché dans sa pratique (croisement, accès aux berges, amarrage de plus ou moins longue durée). Une véritable stratégie de concertation et de pédagogie est à mettre en place et d'aides au développement des activités.
- Entretien et restaurer les berges sur la partie gardoise pour le développement du tourisme fluvestre, activité possédant un fort potentiel sur notre territoire. En effet, de nombreuses berges comme celles de la ViaRhôna sont dégradées et sont donc à restaurer.
- Agir sur la problématique des rejets d'eaux grises et d'eaux noires des bateaux dans le canal. Une sensibilisation/communication doivent être engagées auprès des usagers (plaisance et fret). Des solutions doivent être trouvées pour éviter tout rejet dans le canal et donc améliorer la qualité des eaux du canal.
- Entretien les ouvrages hydrauliques présents sur le CRS. En effet, ces ouvrages contribuent à la bonne gestion des zones humides et à l'accélération de l'évacuation des eaux vers la mer en cas d'inondation.
- Faire revivre la démarche « port en réseau » et l'élargir au linéaire du canal se situant dans le département de l'Hérault. La création d'un permis « hybride » fluvial/maritime pourrait permettre aux plaisanciers de naviguer sur l'intégralité du linéaire du canal.
- Valoriser les sédiments. C'est une piste intéressante mais le SMCG demande auprès de VNF une réelle transparence sur la qualité des sédiments en termes de concentration de polluants.
- Faire rentrer de l'eau douce dans le CRS au niveau de l'écluse de Saint Gilles afin de pousser l'eau salée vers la mer.
- Mener une étude coût-bénéfice qui permettrait d'analyser la rentabilité du projet à long terme.

**Quelle est votre vision du canal dans 10/15 ans ?**

Pour le SMCG, il paraît nécessaire de maintenir un fret « raisonné », tel qu'il est pratiqué aujourd'hui, puisqu'il contribue au développement économique du territoire et contribue à la diminution des gaz à effet de serre offrant un moyen de transport moins polluant que la route. Néanmoins, il est important que le tourisme fluvial/fluvestre cohabite avec harmonie et respect avec le fret. Le CRS doit être un axe de circulation et de navigation et un lieu de détente et de découverte du territoire. Il est important que les berges soient entretenues pour le développement du tourisme sur ce territoire.

**Quel rôle aimeriez-vous jouer pour le canal ?**

- Continuer la concertation et le dialogue avec les acteurs du territoire du SMCG en créant un organe de gouvernance, qui permettra d'échanger sur les différentes problématiques présentes sur le territoire.
- Faire partie intégrante des différents projets menés sur le territoire.

## Association Nationale des Plaisanciers en Eaux Intérieures (ANPEI)

le 24/11/20 sur la plateforme et par mail

**Canal du Rhône à Sète : côté plaisance.**

**Pour vous quels sont les défis à relever aujourd'hui ?**

Pour l'ANPEI (Association Nationale de Plaisanciers en Eaux Intérieures), **les défis à relever sont multiples mais celui de l'accueil des plaisanciers au sein des communes riveraines du canal et sur le canal en général est primordial.**

Lors des travaux d'élargissement du canal et de l'empierrement des berges, la plaisance n'a pas du tout été prise en compte. Par exemple, je pense particulièrement à Franquevaux, un amarrage dans la nature que personnellement j'appréciais beaucoup, pour sa tranquillité, sa découverte de la Camargue à cheval et sa proximité malgré tout, avec le bourg qui a un joli patrimoine. Autant l'amarrage à l'époque, se faisait sans aucun problème dans les berges en terre, autant actuellement il est impossible de s'y amarrer en sécurité. Les exemples comme celui-là son malheureusement nombreux tout au long de ce canal du Rhône à Sète. Ces amarrages « sauvages » dans des zones riches au point de vue nature avec la mise en valeur des zones naturelles remarquables, des lagunes méditerranéennes, des étangs, ... ou dans des zones touristiques, culturelles, patrimoniales sont devenus impossibles à cause des enrochements faits pour consolider les berges. Quelques exemples, au mirador d'observation (PR 5,8), à la manade et au village de Franquevaux (PR8), aux étangs de Charnier (PR 16), à La Grande Motte (PR32,8) ou à des zones d'accès aux plages (PR 37 et PR 39), les anciens garages à bateaux (PR33, 5, PR35, PR36, 2) ... tous ces endroits ne sont plus accessibles de manière sécurisée (ragage bien trop important contre les rochers lors de passage de bateau de commerce ou même d'autres bateaux de plaisance). La réalisation de quelques points d'amarrages rudimentaires dans ces endroits pour des bateaux de moins de 30 tonnes améliorerait grandement la sécurité des amarrages et augmenterait ainsi les possibilités de visite des points d'attrait locaux. Ces points d'amarrage, couplés à des voies vertes sécurisées devrait permettre un développement du slow tourisme et du tourisme vert. Attention, le but n'est pas de créer des ports payants avec plein de services tout au long du canal du Rhône à Sète pour y entasser tous les bateaux de passage, mais de permettre des amarrages dans la nature, dans des coins tranquilles pour que nous puissions retrouver une liberté d'amarrage que les plaisanciers ont perdu depuis les travaux d'élargissement, pour profiter de la Camargue. Une limitation de la durée d'amarrage (de 3 à 5 jours) doit être clairement mise en place dans le RPP.

**Un deuxième défi sera la restauration des berges** des étangs pour le maintien du canal mais aussi des étangs, de leur paysages singulier, de leur biodiversité, de leur milieu naturel, ... Restaurer la digue nord pour permettre à nouveau d'y circuler à pieds afin de découvrir ce magnifique milieu naturel.

**Un troisième défi sera de maintenir et développer l'activité économique et le trafic commercial.** Pour des raisons évidentes d'écologie, il est important de promouvoir le report modal et plus particulièrement le transport fluvial qui entraîne un certain dynamisme et une synergie dans les régions. Il ne faut pas oublier l'entretien du canal que cela induit en fonction du gabarit choisi. En tant que plaisanciers, nous sommes bien conscients de l'importance de maintenir de la navigation de commerce pour permettre le maintien d'un niveau de service pour les usagers de la voie d'eau. Nous avons largement alerté les députés et les sénateurs à ce sujet. Que ce soit pour l'Occitanie mais aussi pour le restant des voies navigables françaises. D'autant plus en connaissant les retombées économiques de la plaisance fluviale sur les territoires cf. <https://www.vnf.fr/vnf/brochure-et-lettress/portraits-de-filieres/> . Même avec le trafic commercial et les modifications que cela a induits et malgré le manque d'installations dédiées aux petits bateaux, ce canal attire toujours les plaisanciers, un grand nombre de bateaux de plaisance privé mais aussi un nombre important de bateaux de location. La Camargue est très prisée par la plaisance fluviale : météo favorable, nature accueillante, peu d'écluses dans ce secteur, multitude d'activités variées, .... Elle est également très touristique avec ses nombreux attraits : chevaux, taureaux, oiseaux, étangs, patrimoines culturels, ... C'est une destination qui fait toujours rêver.

**Un quatrième défi, qui pour nous n'est pas le moindre, est la réouverture du canal du Rhône à Sète vers le Rhône à Beaucaire** ainsi que la sécurisation et remise en état très rapide de l'écluse de Nourriguier. Pour cette partie du canal, il y a également un re-calibrage de la voie d'eau qui devrait être fait, autant pour le tirant d'air que pour l'enfoncement, pour que la navigation retrouve sa fluidité. La création d'une boucle et d'une ouverture sur le

Rhône favoriserait un trafic plus important, voir un développement économique avec la cimenterie (entretien naturel du canal avec le passage de péniches).

**Un cinquième défi est la fluidité de la navigation à Frontignan** avec quelques ouvertures de pont supplémentaire particulièrement en période estivale. Changement du pont ou modification de celui-ci pour une ouverture plus rapide de manière à gêner le moins possible la circulation routière.

**Le sixième défi est le dragage pour le maintien de l'enfoncement** et le coût qu'il engendre chaque année. Dragage qui comprend le traitement de ses boues. La solution des casiers n'étant pas esthétique ni très respectueuse de l'environnement, de plus, elle entrave régulièrement la voie cyclable. Ne pourrait-on pas imaginer de remettre ces sédiments sur la berge nord pour la conforter du côté des étangs en ayant préalablement enroché ou planté des pieux pour maintenir cette digue plus en profondeur et remplir le vide ainsi créé par les sédiments de dragage?

**Un septième défi qui est l'évacuation des poubelles.** C'est un problème récurrent, de plus en plus préoccupant pour les plaisanciers et qui est de plus en plus critique chaque année. Où doit-on évacuer nos déchets ménagers lorsque l'on ne séjourne pas dans les ports ? Il n'y a plus de poubelles aux écluses et sur les quais publics elles sont retirées. De même, pour nos huiles de vidanges et batteries, même si l'on fait l'effort d'aller jusqu'à une déchèterie, on se fait refouler parce que l'on n'a pas la carte de la ville. Il faut absolument trouver des solutions pérennes pour que les plaisanciers puissent évacuer proprement leurs déchets si l'on ne veut pas de dépôts sauvages sur les berges ou dans l'eau.

#### **Quelle est votre vision du canal dans 10/15 ans ?**

Je souhaiterais voir un canal animé et navigué où bateaux de plaisance et fret y naviguent facilement en toute harmonie tout en respectant le milieu naturel et la typicité de la Camargue. Un canal animé avec des activités connexes de découverte du milieu, sportives, culturelles, patrimoniales, de détente,. Ces activités seraient reliées entre-elles par des voies vertes ou d'évolution douce. Un canal où tout le monde y trouve sa place, que ce soit les utilisateurs, comme les ruraux ou les vacanciers tout en préservant l'environnement.

Le canal devra être un axe de circulation et de navigation (qui est son rôle premier), mais aussi un axe de développement économique qui rayonne sur les territoires qui le bordent. Il faut prendre le canal un peu comme une colonne vertébrale qui draine la région et autour de laquelle s'organisent des activités touristiques et économiques tout en trouvant un équilibre avec le milieu naturel à respecter et à valoriser.

La consultation et les différentes présentations sont orientées vers une démarche touristique et commerciale du canal. Il ne faut surtout pas oublier que le canal est avant tout un mode et un moyen de transport, moins polluant et plus économique « à la tonne transportée ». Mais cette position, qui doit être aussi une volonté politique régionale mais aussi nationale, impose un entretien et une remise au gabarit de ce canal. Basculer l'utilisation de ce canal vers le tout « touristique » me paraît bien dangereux pour la pérennité de ce canal. Il suffit de voir l'état des voies navigables françaises qui ont été abandonnées par le fret.

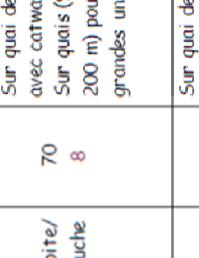
#### **Quel rôle aimeriez-vous jouer pour le canal ?**

Continuer la concertation et le dialogue entre VNF et l'ANPEI qui est en place depuis plusieurs années déjà et qui a permis, avec les moyens disponibles, de faire avancer les choses, petit à petit, dans le bon sens. Cette collaboration ne peut être que profitable pour tous les plaisanciers. Elle répond à une demande et permet de mettre en place des projets en adéquation avec les demandes des navigants.

Participer aux projets de port ou de halte des communes ou des communautés de communes pour les bâtir et faire en sorte que les aménagements apportés correspondent bien à la demande.

## Tableau des haltes et ports sur le Petit-Rhône et le canal du Rhône à Sète :

<u>Nom de la halte</u>	<u>PK/PR</u>	<u>Rive</u>	<u>Nb de places</u>	<u>Installation</u>	<u>Commune</u>	<u>Photo</u>	<u>Commentaire</u>	<u>Contact</u>
Halte de Fourques	PK 281,200	Gauche	1 1	Ponton fixe de 1,5m entre 2 pieux + 1 pieu à 2,5m	Fourques		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Amarrage submersible en cas de hautes eaux.</li> <li>- Commerces à 1,3 km</li> <li>- <b>Projet d'un pont en rive droite</b></li> </ul>	
Halte de Saint-Gilles	PK 296,800	Droite	1 1	Ponton fixe de 1,5m entre 2 pieux + 1 pieu à 2,5m	Saint-Gilles		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Amarrage submersible en cas de hautes eaux.</li> <li>- Amarrage loin de tout.</li> </ul>	
Port de Beaucaire	PK 0	Droite/ Gauche	230 10	Dans un cul de sac au bout du canal du Rhône à Sète. Sur ponton et catways, sur pieux pour les grandes unités ou à cul sur le quai.	Beaucaire	 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Accueil de bateaux jusqu'à 38 m en fonction des disponibilités.</li> <li>- <b>La seconde partie du port peut être difficile d'accès à cause d'une passerelle qui doit être levée par la capitainerie</b></li> <li>- Eau et électricité.</li> <li>- Cale de mise à l'eau.</li> <li>- Douches, toilettes, laverie.</li> <li>- carburant.</li> <li>- Capitainerie - wifi.</li> <li>- Eaux noires.</li> <li>- Commerces et restaurants à proximité.</li> <li>- <b>Accès impossible au port depuis plus d'un an et encore jusqu'en 2022</b></li> </ul>	Ponton géré par la Communauté de commune de « Beaucaire, Terre d'Argence » : 04 66 59 02 17 06 86 48 14 86
Quai de Beaucaire	PK 1,650	Gauche	1 ou 2	Quai de 35 m Chantier.	Beaucaire		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pas de service.</li> <li>- <b>Actuellement utilisé par des bateaux en attente de travaux et inutilisable par la plaisance.</b></li> </ul>	
Quai de Beaucaire	PK 1,800	Gauche	1 ou 2 2 < 10 m ou 1 < 25 m	Quai de 110 m	Beaucaire		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pas de service.</li> <li>- Quai de l'ancienne base de location Le Boat.</li> <li>- Grillagé, amarrage interdit.</li> <li>- Portillon fermé pour quitter le quai.</li> </ul>	

<u>Nom de la halte</u>	<u>PK/PR</u>	<u>Rive</u>	<u>Nb de places</u>	<u>Installation</u>	<u>Commune</u>	<u>Photo</u>	<u>Commentaire</u>	<u>Contact</u>
Quai de la cimenterie	PK 3	Droite	-	Ancien quai de commerce de 310 m désaffecté.	Beaucaire		-Ancien quai de commerce	Quai de la cimenterie
Ponton d'attente à l'amont de l'écluse de Nourriguier	PK 7,600	Droite	1	Ponton flottant de 12 m.	Beaucaire		- Ponton réservé pour l'attente de l'écluse.	Ponton VNF.
Quai de Nourriguier	PK 8,200	Droite	2 ou 3 2 ou 3	Ancien quai de 35 m.	Beaucaire		- Pas de service.	
Ponton d'attente à l'aval de l'écluse de Nourriguier	PK 8,300	Droite	1	Ponton flottant de 12 m.	Beaucaire		- Ponton réservé pour l'attente de l'écluse.	Ponton VNF.
Port de Bellegarde	PK 13,600	Droite/ Gauche	70 8	Sur quai de 210m avec catways à cul, Sur quais (90 m et 200 m) pour les grandes unités.	Bellegarde		- Accueil de bateaux jusqu'à 38 m en fonction des disponibilités. - Base de location Nicol's - Eau et électricité. - Cale de mise à l'eau. - Douches, toilettes. - Eaux noires. - Commerces et restaurants à proximité.	Ponton géré par la Communauté de commune de « Beaucaire, Terre d'Argence » : 04 66 59 02 17 06 86 48 14 86
Port de Saint-Gilles	PK 24,600	Droite	89 5 x 15 m	Sur quai de 290m à cul dont 1 partie avec corps mort. Sur quai 190 m pour les grandes unités (aval du pont).	Saint-Gilles		- Accueil de bateaux jusqu'à 38 m en fonction des disponibilités. - Base de location Le Boat - Eau et électricité (5 amp). - Eaux noires. - Cale de mise à l'eau. - Commerces et restaurants à proximité.	Ponton géré par la commune 06 71 22 88 54 Mairie : 04 66 87 78 00 Le Boat : 04 66 87 22 66
Halte de Saint-Gilles	PK 28,000	Droite	3 x 1 3 x 1	3 Pontons fixes en bois de 6m à 90 m d'intervalle	Saint-Gilles		- Pas de service. - Pontons fort agréables qui mériteraient d'être remis en état. - Loin de tout mais en pleine nature. - Amarrage sans limite de temps (il faudrait y limiter la durée d'amarrage pour favoriser la rotation des bateaux).	
Pieux d'attente à l'amont de l'écluse de Saint-Gilles	PR 0	Droite	1	3 pieux dont 2 distants de 25 m	Saint-Gilles		- Ponton réservé pour l'attente de l'écluse. - Amarrage impossible pour la plaisance pour un amarrage en sécurité.	VNF
Ducs d'albe d'attente à l'aval de l'écluse de Saint-Gilles	PR 0,800	Droite	1	7 ducs d'albe dont les plus rapprochés sont distants de 30 m	Saint-Gilles		- Ponton réservé pour l'attente de l'écluse. - Amarrage impossible pour la plaisance pour un amarrage en sécurité.	VNF

<u>Nom de la halte</u>	<u>PK/PR</u>	<u>Rive</u>	<u>Nb de places</u>	<u>Installation</u>	<u>Commune</u>	<u>Photo</u>	<u>Commentaire</u>	<u>Contact</u>
Poste d'attente de Franquevaux	PR 7,900	Droite		6 ducs d'albe dont les plus rapprochés sont distants de 20 m	Franquevaux		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réserve prioritairement aux bateaux de commerce.</li> <li>- Ecartement de 20m entre les 2 ducs d'albe amont et aval.</li> <li>- Amarrage interdit pour la plaisance</li> </ul>	VNF
Quai de Franquevaux	PR 8,400	Gauche	1 ou 2 1 ou 2	Quai en palplanches (non aménagé) ancien quai de service pour Travaux VNF.	Franquevaux		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ancien quai en palplanche.</li> <li>- Activité touristique de l'autre côté du pont à 175 m (manade et de ses promenades à cheval).</li> <li>- Amarrage en plein cœur de la Camargue.</li> <li>- Pour l'amarrage de plaisance ne pourrait-on pas poser une lisse en haut des palplanches ainsi que quelques bites d'amarrage.</li> </ul>	VNF
Port de Gallician	PR 12,500	Droite	38 10 x 15m	Cul au quai de 120 m de long entre des pieux.	Gallician		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eau et électricité.</li> <li>- Capitainerie, wc, douches, wifi.</li> <li>- Eaux noires et tri sélectif.</li> <li>- Cale de mise à l'eau.</li> <li>- Commerces et restaurants à proximité.</li> <li>- Centre de découverte des étangs du Scamandre à 4,8 km.</li> <li>- Amarrage délicat par fort vent</li> <li>- Courant traversier possible qui gêne l'amarrage.</li> </ul>	Halte géré par la Communauté de commune de Petite Camargue. 04 66 73 34 50 06 27 30 21 82
Poste d'attente des Tourradons	PR 16,000	Gauche		Quai droit de 190m et 2 cotés en biais de 14 m	Le Cailar		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réserve prioritairement aux bateaux de commerce.</li> <li>- Amarrage interdit pour la plaisance sur la longueur des 190 m de quai mais possibilité éventuelle de s'amarrer sur les 2 décrochements en biais.</li> </ul>	VNF
Poste d'attente du Mas des Tilleuls	PR 21	Gauche		3 ducs d'albe distants de 25 m	Saint-Laurent-d'Aigouze		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réserve prioritairement aux bateaux de commerce.</li> <li>- Amarrage interdit pour la plaisance</li> </ul>	VNF

<u>Nom de la halte</u>	<u>PK/PR</u>	<u>Rive</u>	<u>Nb de places</u>	<u>Installation</u>	<u>Commune</u>	<u>Photo</u>	<u>Commentaire</u>	<u>Contact</u>
Halte de la Tour Carbonnière	PR 21,700	Droite	1 ou 2 1 ou 2	Ponton fixe en bois de 12m	Saint-Laurent-d'Aigouze		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ponton fort agréable qui mériterait d'être remis en état.</li> <li>- L'amarrage n'est pas évident, le ponton est très haut et pas muni de bite d'amarrage. Il faut s'attacher aux pieux de bois.</li> <li>- Attention tirant d'eau limité à 1 m.</li> <li>- Il faut s'amarrer correctement, passage de grosses péniches et de bateaux à passagers qui induisent un déplacement d'eau important.</li> <li>- Proche de la Tour Carbonnière et d'un restaurant.</li> <li>- A 4,5 km d'Aigues Mortes</li> <li>- Amarrage sans limite de temps (il faudrait y limiter la durée d'amarrage pour favoriser la rotation des bateaux).</li> </ul>	
Haltes de la dérivation d'Aigues-Mortes	Entre le PR 22,500 et le PR 24,400	Droite	3 3	3 pontons fixes en bois de 6m bien espacés.	Saint-Laurent-d'Aigouze		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pontons fort agréables qui mériteraient d'être remis en état.</li> <li>- L'amarrage n'est pas évident, le ponton est très haut et pas muni de bite d'amarrage. Il faut s'attacher aux pieux de bois.</li> <li>- Attention tirant d'eau limité à 1 m.</li> <li>- Il faut s'amarrer correctement, passage de grosses péniches et de bateaux à passagers qui induisent un déplacement d'eau important.</li> <li>- 1 ponton a été démonté, celui le plus proche du pont de la D979 et c'est bien dommage.</li> <li>- Amarrage sans limite de temps (il faudrait y limiter la durée d'amarrage pour favoriser la rotation des bateaux).</li> </ul>	

<u>Nom de la halte</u>	<u>PK/PR</u>	<u>Rive</u>	<u>Nb de places</u>	<u>Installation</u>	<u>Commune</u>	<u>Photo</u>	<u>Commentaire</u>	<u>Contact</u>
Halte de la dérivation d'Aigues-Mortes	PR 23,000	Gauche	1 1	1 ponton fixe en bois de 6m	Aigues-Mortes		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ponton fort agréable qui mériterait d'être remis en état.</li> <li>- Attention tirant d'eau limité à 1 m.</li> <li>- Il faut s'amarrer correctement, passage de grosses péniches et de bateaux à passagers qui induisent un déplacement d'eau important.</li> <li>- Amarrage sans limite de temps (il faudrait y limiter la durée d'amarrage pour favoriser la rotation des bateaux).</li> <li>- Pas de service.</li> </ul>	
Port d'Aigues-Mortes Quai des Bateliers	PK 51,000	Droite	3 ou 4 1 ou 2 > 15 m	Quai droit de 90 m.	Aigues-Mortes		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Amarrage réservé prioritairement aux péniches-hôtels.</li> <li>- Amarrage possible ponctuellement pour les grandes plaisances en fonction de la disponibilité.</li> </ul>	
Port d'Aigues-Mortes	PK 51,300	Gauche/ Droite	128 25 < 17 m	Quelques places pour bateaux en long sur pontons fixes, 1 ponton flottant de 60 m, cul au quai 300 m entre des pieux et cul à quai 90 m avec bouée pour les places de passage.	Aigues-Mortes		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eau, électricité, douche, eaux noires, restauration.</li> <li>- Pas d'amarrage pour les grandes unités.</li> <li>- Zone technique proche.</li> <li>- Port fluvial situé au croisement du canal qui va d'Aigues-Mortes à Sète et du chenal du Grau du Roi</li> <li>- Commerces et supermarché à proximité.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Port d'Aigues-Mortes : Capitainerie : 04 66 73 91 35 06 19 96 21 23</li> </ul>
Port d'Aigues-Mortes (Constance Boat)	PK 51,400	Droite	35 2 < 15 m	cul au quai 80 m ou à plat le long du quai ou de ponton sur 110m ou 150m.	Aigues-Mortes		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eau, électricité.</li> <li>- Pas d'amarrage pour les grandes unités.</li> <li>- Zone technique, importateur Delphia.</li> <li>- Mise à l'eau.</li> <li>- Base location Nicolis</li> <li>- Port fluvial situé à l'entrée du chenal du Grau du Roi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Constance Boat : 04 66 77 30 04 06 18 01 56 00</li> </ul>

Nom de la halte	PK/PR	Rive	Nb de places	Installation	Commune	Photo	Commentaire	Contact
Port de la Marina du Roy	PK 52,100	Droite	35 0	Darse privée.	Aigues-Mortes		- Port privé avec interdiction d'y entrer si on n'a pas de place attribué.	- Capitainerie : 04 66 77 98 33
Poste réservé au service de VNF	PK 53,700	Droite		Quai en palplanche de 110 m	Aigues-Mortes		- Réserve aux bateaux de service VNF. - Quai qui a servi au dragage. - A 2,5 km du centre d'Aigues-Mortes. - Pour l'amarrage de plaisance ne pourrait-on pas poser une lisse en haut des palplanches ainsi que quelques bites d'amarrage. - Quai sans service qui servir à la plaisance avec une limitation de durée d'amarrage.	VNF
Poste d'attente du Vidourle	PR 25,500	Droite		6 ducs d'albe dont les plus rapprochés sont distants de 20 m	Aigues-Mortes		- Réserve prioritairement aux bateaux de commerce. - Ecartement de 20m entre les 2 ducs d'albe amont et aval. - Amarrage interdit pour la plaisance - Pas de service.	VNF
Halte du Vidourle	PR 26,400	Gauche	2 2 x 10 m ou 1 x 25 m	Ancien quai en pierre de 25 m à l'abandon	Aigues-Mortes		- Amarrage d'attente en cas de fermeture des portes du Vidourle. - Accostage qui mériterait d'être mieux équipé et nettoyé. Végétation et terre qui recouvre le quai et les bites d'amarrage. - Ne pourrait-on pas ajouter des bites d'amarrage pour faciliter l'amarrage de plus petits bateaux.	
Poste d'attente du Vidourle	PR 26,88	Gauche		6 ducs d'albe dont les plus rapprochés sont distants de 20 m	Aigues-Mortes		- Réserve prioritairement aux bateaux de commerce. - Ecartement de 20m entre les 2 ducs d'albe amont et aval. - Amarrage interdit pour la plaisance mais seule possibilité d'amarrage en cas de fermeture des portes du Vidourle. - Manque évident d'un point d'amarrage en sécurité pour les bateaux de plaisance.	VNF

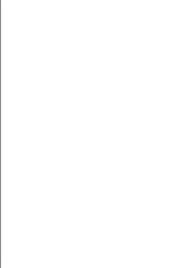
<u>Nom de la halte</u>	<u>PK/PR</u>	<u>Rive</u>	<u>Nb de places</u>	<u>Installation</u>	<u>Commune</u>	<u>Photo</u>	<u>Commentaire</u>	<u>Contact</u>
Poste réservé au service de VNF	PK 30,300	Gauche		Quai en palplanche fini avec un rebord en béton de 110 m plus biais de 15 m	Aigues-Mortes		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réserve aux bateaux de service VNF.</li> <li>- Quai qui a servi au dragage.</li> <li>- Pour l'amarrage de plaisance ne pourrait-on pas poser quelques bites d'amarrage.</li> <li>- Non loin du projet de la voie verte qui devrait relier Lunel (à 11,100 km) à la grande Motte (à 5,300 km)</li> <li>- Quai sans service qui servir à la plaisance avec une limitation de durée d'amarrage.</li> </ul>	VNF
Poste d'attente de Lunel	PR 30,400	Gauche		4 ducs d'albe dont les plus rapprochés sont distants de 30 m	Aigues-Mortes		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réserve prioritairement aux bateaux de commerce.</li> <li>- Ecartement de 20m entre les 2 ducs d'albe amont et aval.</li> <li>- Amarrage interdit pour la plaisance mais seule possibilité d'amarrage en cas de fermeture des portes du Vidourle.</li> <li>- Manque évident d'un point d'amarrage en sécurité pour les bateaux de plaisance.</li> <li>- Pas de service.</li> </ul>	VNF
Halte des cabanes du Roc	PR 32,600	Gauche	2 2 x 8 m	Petit ponton de bois réalisé pour les pêcheurs des cabanes du Roc.	La Grande-Motte		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Amarrage dans un élargissement sur de tous petits pontons et principalement réservés aux pêcheurs des Cabanes du Roc.</li> <li>- Accostage qui mériterait d'être mieux équipé pour des plus grandes unités de passage.</li> <li>- Proximité de la Grande-Motte</li> <li>- Ne pourrait-on pas ajouter un ponton pour les bateaux en escale. Une possibilité d'amarrage à cet endroit serait super surtout que l'accès à La Grande Motte (2,5 km)</li> </ul>	

<u>Nom de la halte</u>	<u>PK/PR</u>	<u>Rive</u>	<u>Nb de places</u>	<u>Installation</u>	<u>Commune</u>	<u>Photo</u>	<u>Commentaire</u>	<u>Contact</u>
Petit Travers	PR 37,100	Gauche		Pas d'installation actuelle	La Grande-Motte		- Amarrage impossible actuellement avec l'empiérement du canal mais qui était très prisé avant l'élargissement. Possibilité de passer la 4 voies en sécurité pour accéder à la mer (plage à 0,600 km) - Accostage qui mériterait d'être créé pour la plaisance.	
Poste d'attente ou de travail de Carnon?	PR 38,000	Gauche		4 ducs d'albe	Carnon		Aucune donnée sur ces ducs d'albe. VNF	
Halte de Carnon	PR 41,000	Gauche	3 3 < 10 m ou 1 < 25 m	Ponton flottant de 24 m	Carnon		- Pas de service. - Petits commerces et restaurants à 1,200m. - Plage à 0,950m. - Au mois d'octobre 2020, il était en attente d'implantation. - Eau, électricité. - WC, douches, wifi. - Eaux noires. - Amarrage en long pour les grandes unités. - Pas d'amarrage possible à couple. - Base de location des Canalous.	- Canalous : 04 67 50 81 19 06 75 60 07 01
Port de Carnon (Canalous)	PR 41,500	Gauche	30 4 < 15 m	250 m de pontons flottants sur bras.	Carnon		- Places d'amarrage pour les bateaux partis en location (pas d'escale le week-end). - Petits commerces et restaurants à 0,900m. - Accès possible vers Montpellier.	
Halte de Pérols	PR 42,100	Droite	135 3 < 8 m	- Un bassin de 75 anneaux - Le canal : 60 anneaux sur 350 m de petits amarrages sur pieux dans le bras vers les étangs.	Carnon		- Pas d'amarrage pour les bateaux de plus de 9 m - Amarrage en long dans le canal. - Pas d'amarrage possible à couple. - Bateaux entre 4m et 8m (maximum).	- Port Communal de Pérols : 04 67 50 45 36 (en semaine)
Quai de Carnon	PR 42,500	Gauche		Quai de 630 m avec des COT	Carnon		- Pas d'amarrage en escale possible. - Place privatisées.	

<u>Nom de la halte</u>	<u>PK/PR</u>	<u>Rive</u>	<u>Nb de places</u>	<u>Installation</u>	<u>Commune</u>	<u>Photo</u>	<u>Commentaire</u>	<u>Contact</u>
Port Fluvial Paul Riquet	PR 46,500 Sur le Lez aval	Gauche	35 15 < 15 m	35 pieux et petits pontons en alternance.	Palavas	 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eau et électricité.</li> <li>- Douche, wc et pompe à eaux noires.</li> <li>- Capitainerie.</li> <li>- Amarrage à 45° de la berge en appui sur un petit ponton à l'avant et un pieu à l'arrière.</li> <li>- Pas d'amarrage pour les bateaux de plus de 15m.</li> <li>- Amarrage dans le courant du Lez.</li> <li>- <b>l'eau courent lors de l'amarrage.</b></li> <li>- L'amarrage n'est pas toujours aisé mais le capitaine est là pour aider surtout si l'on prévient de notre arrivée.</li> <li>- Tous commerces et restaurants à proximité. Attraits d'une station balnéaire.</li> <li>- Halte propice à la détente entre canal et étangs.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Port Fluvial Paul Riquet : 04 67 07 73 45</li> </ul>
Bassin intérieur Paul Riquet	PR 46,500 Sur le Lez aval	Gauche	333 0	Un bassin de 333 anneaux sur 9 pontons avec catways.	Palavas		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pas d'amarrage pour les bateaux en escale.</li> <li>- Bateaux entre 4 m et 8 m (maximum).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Port Fluvial Paul Riquet : 04 67 07 73 45</li> </ul>
Ponton d'attente à l'aval de l'écluse de Lattes	PR 46,500 Sur le Lez amont à 3,9 km	Droite	1	Ponton flottant de 20 m.	Lattes		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ponton réservé pour l'attente de l'écluse.</li> </ul>	
Quai d'attente à l'amont de l'écluse de Lattes	PR 46,500 Sur le Lez amont à 4 km	Droite	1	Quai flottant de 20 m.	Lattes		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Quai réservé pour l'attente de l'écluse.</li> </ul>	

<u>Nom de la halte</u>	<u>PK/PR</u>	<u>Rive</u>	<u>Nb de places</u>	<u>Installation</u>	<u>Commune</u>	<u>Photo</u>	<u>Commentaire</u>	<u>Contact</u>
Port Ariane	PR 46,500 Sur le Lez amont à 5 km	Droite	120 10 < 20 m	4 grands pontons de 52 m avec catways dans un bassin fermé avec porte de garde.	Lattes		<ul style="list-style-type: none"> <li>- 5 km et une écluse à passer sur le Lez pour arriver à ce port.</li> <li>- Port très bien protégé des inondations.</li> <li>- <b>I au courant lors du passage des 4 Canaux.</b></li> <li>- <b>I aux épaves lors de la remontée du Lez.</b></li> <li>- Eau et électricité sur les pontons.</li> <li>- Capitainerie avec sanitaire.</li> <li>- Tous commerces et restaurants à proximité. Attraits d'une station balnéaire.</li> <li>- à 10 minutes à pied du tramway ligne 3 qui mène à Montpellier.</li> <li>- <b>Le Lez mériterait d'être débarrassé de toutes les épaves qui traînent le long des berges.</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Port Ariane : 04 67 81 86 07 06 26 98 55 82</li> </ul>
Halte de Palavas	PR 46,900	Gauche	135 3 < 8 m	Quai de 110 m avec un léger redan sous l'eau.	Palavas		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pas de service.</li> <li>- Ce quai est coupé en deux parties : une pour les bateaux à passagers qui est surtout utilisé le mardi, une seconde réservé à la plaisance de passage.</li> <li>- La partie des bateaux à passagers peut aussi être utilisée par les bateaux de plaisance lorsque ce quai est non utilisé mais devra être libéré sans condition si un bateau à passagers arrive.</li> <li>- Ce quai est limité à 48000 d'amarrage.</li> <li>- Sous l'eau, il y a un redan (banquette) d'une trentaine de cm. Il faut mettre de gros pare-battages pour prévenir les chocs éventuels de la coque contre ce redan en cas de mouvement d'eau ou de passage de grosses unités de commerce.</li> </ul>	
Quai VNF de Palavas	PR 47,000	Droite		Quai de 65 m Ponton flottant de 24 m	Palavas		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Quai réservé à VNF.</li> <li>- Amarrage interdit à la plaisance</li> </ul>	

<u>Nom de la halte</u>	<u>PK/PR</u>	<u>Rive</u>	<u>Nb de places</u>	<u>Installation</u>	<u>Commune</u>	<u>Photo</u>	<u>Commentaire</u>	<u>Contact</u>
Halte de la Villeneuve-lès-Maguelone	PR 50,000	Droite	3 < 30 m 2	3 pontons fixes en bois de 12 m avec 2 pieux à 4 m du ponton	Villeneuve-lès-Maguelone		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pas de service.</li> <li>- Variation du niveau d'eau possible.</li> <li>- <b>Attention tirant d'eau limité à 1 m surtout avec un vent de terre.</b></li> <li>- <b>Il faut s'amarrer correctement, passage possible de grosses péniches qui induisent un déplacement d'eau important.</b></li> <li>- Amarrage limité de temps à 48h00.</li> <li>- Ponton fort agréable.</li> <li>- Passerelle pour se rendre à la plage et à la cathédrale de Maguelone</li> <li>- Le premier ponton près de la passerelle peu être réservé pour un bateau à passagers.</li> </ul>	Commune de Villeneuve-lès-Maguelone
Halte de Maguelone	PR 23,000	Gauche	8 < 30 8	12 blocs de béton d'1m <sup>2</sup> coulé sur la berge en biais.	Villeneuve-lès-Maguelone		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pas de service.</li> <li>- 11 blocs de béton coulé par paire de 2 avec 7 m d'intervalle tous les 30m.</li> <li>- Variation du niveau d'eau possible.</li> <li>- <b>Il faut s'amarrer correctement, passage possible de grosses péniches qui induisent un déplacement d'eau important.</b></li> <li>- Amarrage limité de temps à 48h00.</li> <li>- Amarrage fort agréable.</li> <li>- Proche de la plage (1,5 km) et au milieu des étangs. Faune et flore à portée de regard.</li> <li>- En été navette avec un petit train pour aller à la plage.</li> </ul>	
Halte du Mas d'Angoulême	PR 556,500	Gauche		Pas d'installation actuellement	Vic-la-Gardiolle		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Amarrage en sauvage <b>actuellement avec un redan sous l'eau.</b></li> <li>- <b>Accès à la mer très proche (plage à 0,350 km)</b></li> <li>- <b>Il faut s'amarrer correctement, passage possible de grosses péniches qui induisent un déplacement d'eau important.</b></li> <li>- <b>Accostage qui mériterait d'être amélioré pour la plaisance.</b></li> </ul>	
Poste d'attente des Aresquiers	PR 57,800	Gauche		quai de 500 m dont 130 m avec des bollards.	Vic-la-Gardiolle		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Quai d'attente pour les bateaux de commerce.</li> <li>- <b>Accostage interdit pour la plaisance</b></li> </ul>	VNF

<u>Nom de la halte</u>	<u>PK/PR</u>	<u>Rive</u>	<u>Nb de places</u>	<u>Installation</u>	<u>Commune</u>	<u>Photo</u>	<u>Commentaire</u>	<u>Contact</u>
Quai de service des Aresquiers	PR 58,200	Gauche		quai de 100 m avec petits et grands bollards.	Vic-la-Gardiole		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Quai pour les bateaux de services.</li> <li>- Quai sans service.</li> <li>- Quai aménagé pour la plaisance en dehors des périodes d'exploitation par VNF</li> <li>- Amarrage en sécurité non loin de la plage (0,500m).</li> </ul>	VNF
Poste d'attente de Frontignan	PR 63,200	Droite		8 ducs d'albe dont les plus rapprochés sont distants de 16 m	Frontignan		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réserve prioritairement aux bateaux de commerce.</li> <li>- Ecartement de 16m entre les 2 ducs les plus rapprochés.</li> <li>- Amarrage interdit pour la plaisance.</li> </ul>	VNF
Quai d'attente à l'amont du pont de Frontignan	PK 90,400	Droite	7 à 10	Quai droit de 130 m	Frontignan		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Quai réservé pour l'attente de l'ouverture du pont, 1 à 3 ouvertures par jour en fonction de la saison.</li> <li>- Priorité aux bateaux de commerce.</li> <li>- Pas de service.</li> <li>- Arrêt possible en fin de journée pour passer la nuit.</li> </ul>	
Halte Fluviale de Frontignan (amont)	PK 90,400	Gauche	9 9 x 20 m	Quai droit de 110 m	Frontignan		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eau et électricité via CB (borne de paiement 1, quai Caramus).</li> <li>- Pompe à eaux noires</li> <li>- <b>Il au courant lors de l'amarrage.</b></li> <li>- Tous commerces et restaurants à proximité.</li> <li>- Office de tourisme près du pont.</li> <li>- Halte située au cœur même du centre historique.</li> <li>- Escalé limitée à 72H00.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Office de tourisme 04 67 18 31 60</li> <li>- Agent portuaire (mai-octobre) 06 79 73 23 05</li> </ul>
Quai d'attente à l'aval du pont de Frontignan	PK 90,500	Gauche	8 à 12	Quai droit de 135 m	Frontignan		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Quai réservé pour l'attente de l'ouverture du pont, 1 à 3 ouvertures par jour en fonction de la saison.</li> <li>- Priorité aux bateaux de commerce.</li> <li>- Pas de service.</li> <li>- Arrêt possible en fin de journée pour passer la nuit.</li> </ul>	

<u>Nom de la halte</u>	<u>PK/PR</u>	<u>Rive</u>	<u>Nb de places</u>	<u>Installation</u>	<u>Commune</u>	<u>Photo</u>	<u>Commentaire</u>	<u>Contact</u>
Halte Fluviale de Frontignan (aval)	PK 90,600	Droite	15 15 < 20 m	Quai droit de 175 m	Frontignan		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eau et électricité via CB (bonne de pxiement 1, quai Caramus).</li> <li>- Pompe à eaux noires</li> <li>- <b>I au courant lors de l'amarrage.</b></li> <li>- Tous commerces et restaurants à proximité.</li> <li>- Office de tourisme près du pont.</li> <li>- Halte située au cœur même du centre historique.</li> <li>- Escale limitée à 72t00.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Office de tourisme 04 67 18 31 60</li> <li>- Agent portuaire (mai-octobre) 06 79 73 23 05</li> </ul>
Quai d'attente à l'aval du pont de Frontignan	PK 95,200	Droite	4 à 8	2 pontons flottants de 15 m perpendiculaire à la berge	Frontignan		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Quai réservé pour l'attente de la traversée de l'Etang de Thou.</li> <li>- Pas de service.</li> <li>- Arrêt possible en fin de journée pour passer la nuit.</li> <li>- Amarrage limité à 48t00.</li> </ul>	
Sète - Pointe Courte	PK 99,000	Gauche		Quai droit de 185 m mais avec seulement 3 ou 4 grosse bites d'amarrage			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pas de service.</li> <li>- Quai pour attendre l'ouverture du pont.</li> <li>- Pas d'amarrage de longue durée.</li> <li>- <b>Quai très inconfortable en cas de vent fort.</b></li> <li>- Attention à l'amarrage, il peut y avoir du courant fort.</li> <li>- Variation de niveau d'eau possible.</li> <li>- <b>Il faudrait mettre des points d'amarrages supplémentaires bites, taquets ou anneaux.</b></li> </ul>	

<u>Nom de la halte</u>	<u>PK/PR</u>	<u>Rive</u>	<u>Nb de places</u>	<u>Installation</u>	<u>Commune</u>	<u>Photo</u>	<u>Commentaire</u>	<u>Contact</u>
Port fluvial de Sète	PK 99,800	Droite	48 4 < 13 m	5 pontons flottants avec catways	Sète		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eau et électricité.</li> <li>- Douches, WC.</li> <li>- Demande d'ouverture des ponts pour arriver à la halte. 2 ouvertures par jour 10h00 et 19h00 avec demande préalable au 04 67 46 34 36.</li> <li>- Escalier difficile à cause du courant lors de l'amarrage.</li> <li>- Fermeture électronique des pontons. Il faut arriver pendant les heures d'ouverture de la capitainerie.</li> <li>- Tous commerces et restaurants à proximité.</li> <li>- Halte située au cœur même du centre historique.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Capitainerie fluviale</li> <li>04 67 74 98 97</li> <li>04 67 18 37 59</li> </ul>



**M. François LALANNE – préfet**

Préfet chargé d'une mission de service public  
relevant du gouvernement  
Préfecture du Gard

Castelnau, le 24 novembre 2020

Monsieur le préfet,

Je vous prie de trouver ci-joint l'arrêté préfectoral évoqué en fin de journée de l'atelier tourisme le vendredi 20 novembre à propos du canal du Rhône à Sète.

Ainsi que je l'ai mentionné, l'arrêté du préfet maritime en date du 15 mai 2009, accessible sur le site de VNF, oblige dans son article 2.3 les bateaux de commerce transportant des passagers à les débarquer, avant de s'engager dans la traversée de l'étang de Thau. Cette décision appelle plusieurs commentaires.

D'une part, est-ce qu'un préfet maritime a compétence à réglementer la navigation des bâtiments fluviaux dans une zone de navigation qui est mixte, à la fois fluviale et maritime ? Le décret n° 59-951 du 31 juillet 1959 "*portant fixation des limites de l'inscription maritime dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux fréquentés par les bâtiments de mer*", toujours en vigueur, est parfaitement clair sur ce point. Les canaux du Midi et du Rhône à Sète sont des voies fluviales reliées l'une à l'autre par l'étang de Thau sur lequel est tracé et balisé un chenal à l'usage des bateaux. Le statut maritime ou fluvial de l'étang de Thau, probablement mixte, importe peu dans la mesure où le décret ci-dessus mentionne explicitement que les bâtiments identifiés (inscrits) pour la navigation maritime peuvent l'emprunter pour remonter le canal du Midi jusqu'à l'écluse de Bagnas à Agde. Dès lors, il me semble que seul le préfet de l'Hérault était habilité à prendre la prescription signalée.

D'autre part, la décision du préfet a des conséquences économiques désastreuses, à la fois, indirectement pour l'économie locale qui se voit privée de la manne des escales que pourraient faire les transporteurs sur cette traversée. Et, plus directement, pour les transporteurs fluviaux obligés de solliciter les services d'un transporteur routier pour déplacer ses passagers d'une extrémité à l'autre de l'étang. Sans compter ce qu'il advient de ces mêmes passagers, le temps nécessaire que le bateau traverse l'étang, temps qui sera supérieur à celui qu'aura utilisé le transporteur routier.

J'ajoute, enfin, que pour répondre à la préoccupation sécuritaire de l'arrêté préfectoral motivé, notamment par des "*conditions météorologiques (qui) peuvent y être particulièrement difficiles,*" que l'étang de Thau est, par défaut, situé dans le classement qui va de 1 à 4 des voies d'eau européennes, en zone 4 qui correspond à des eaux protégées. C'est, d'ailleurs, aussi le cas de la Garonne sur tout son parcours jusqu'à Castets-en-Dorthe (33). N'y aurait-t'il pas une incohérence dans l'ordonnancement réglementaire ? Certes, il est possible que ce plan d'eau n'ait pas été pris en compte lors de l'étude du classement des voies d'eau françaises dans l'échelle de difficultés des voies européennes. Mais, il est toujours temps de rectifier un oubli et de trouver la juste mesure sans interdire automatiquement. En ces temps économiquement tendus, il est impératif de faire au mieux.

Voilà, donc, brièvement exposé ma question sachant que Thau est une zone particulièrement délicate à traiter, notamment, aussi en raison de la conchyliculture qui s'y pratique. Pour cette raison, je me tiens à votre disposition pour résoudre la quadrature du cercle qui permettrait à la région Occitanie – Pyrénées – Méditerranée de développer une navigation intérieure comme maritime pour le plus grand bénéfice de ses habitants, des navigateurs professionnels et des économies locales, régionale et nationale sans bouleverser les équilibres en place.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le préfet, mes respectueuses salutations.



Vincent MELGOSO

**Vincent MELGOSO**

☒ 1426, route de Fronton - 31620 CASTELNAU D'ESTRETEFONDS – ✉ [Naviguerivers@fluviaconseil.fr](mailto:Naviguerivers@fluviaconseil.fr)

## Ville de Palavas les Flots

le 25/11/20 par mail

### **Contribution de Mr Christian Jeanjean Maire de Palavas les Flots**

Le canal du Rhône à Sète est un marqueur fort du paysage des étangs palavasiens mais son activité économique actuelle n'a que peu d'impact sur l'économie locale. Certes la commune est le siège de l'une des bases VNF d'exploitation et d'entretien, et elle entend bien entendu conserver cette activité, mais elle ne dispose pas de foncier susceptible de valoriser les trafics de marchandises qui constituent à ce jour l'essentiel de l'activité économique du canal et qui étaient l'unique justificatif des travaux de modernisation engagés depuis des années.

La commune dispose d'infrastructures portuaires sur le Lez et donc en liaison directe avec le canal, pour des activités de tourisme fluvial. A ce titre, elle est par contre fortement intéressée par un développement de la vocation touristique du canal permettant l'accroissement du trafic des houses-boat et la création d'une base de permanente de location. Pour que la navigation des navires puisse se faire dans de bonnes conditions, il est ainsi indispensable qu'un travail de consolidation de la berge nord soit engagé entre la commune et le lido des Aresquiers et que les opérations de dragage soient pérennisées sur tout le linéaire du canal.

France Nature Environnement (FNE), le 25/11/20 par mail



## RÉPONSE À LA CONSULTATION « QUELLE AMBITION POUR LE CANAL DU RHÔNE À SÈTE ? »

à M. le préfet de Région, Etienne Guyot

[etienne.guyot@occitanie.gouv.fr](mailto:etienne.guyot@occitanie.gouv.fr)

copie à :

[marie.deketelaere-hanna@developpement-durable.fr](mailto:marie.deketelaere-hanna@developpement-durable.fr)

[marc.sandrin@developpement-durable.fr](mailto:marc.sandrin@developpement-durable.fr)

[francois.lalanne@gard.gouv.fr](mailto:francois.lalanne@gard.gouv.fr)

[sarah.netter@occitanie.gouv.fr](mailto:sarah.netter@occitanie.gouv.fr)

Monsieur le préfet de Région,

Vous avez lancé une consultation « Quelle ambition pour le canal du Rhône à Sète ? » sur le portail <https://monterritoireendebat.fr/consultation/le-canal-du-rhone-a-sete-et-son-devenir/>

Il est remarquable que notre fédération régionale agréée pour la protection de l'environnement n'ait pas été consultée directement dans le cadre de cette concertation territoriale. C'est pourquoi nous vous adressons spontanément notre contribution écrite.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le préfet, mes salutations respectueuses.

le 25/11/2020 à Montpellier

Simon Popy, président

## 1) QUI SOMMES-NOUS ?

FNE LANGUEDOC-ROUSSILLON est la fédération régionale d'associations des associations de protection de la nature et de l'environnement couvrant les départements de l'Hérault, du Gard, de l'Aude, des Pyrénées-Orientales et de la Lozère. Elle est agréée pour la protection de l'environnement au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement à l'échelle régionale.

Elle a pour objet la protection de la nature, de l'environnement, du cadre de vie, la lutte contre le dérèglement climatique et les catastrophes naturelles, le respect de la santé publique. Elle agit dans la perspective humaniste d'une société supportable et désirable. Elle vise entre autres à conserver et restaurer les espaces, ressources, milieux et habitats naturels, les espèces animales et végétales, la biodiversité et les équilibres fondamentaux de la biosphère, l'eau, l'air, le sol, les sites et paysages, les services et fonctions écologiques et les valeurs d'usage qu'ils fournissent, la protection du patrimoine bâti au plan architectural, culturel ou historique, la sauvegarde du domaine public naturel, des chemins ruraux et des itinéraires de randonnée, la lutte contre les pollutions, nuisances et déchets, la réalisation d'un aménagement soutenable du territoire et d'un urbanisme économes, harmonieux et équilibrés, la limitation des déplacements inutiles, la diffusion et le développement d'une information environnementale et sanitaire, vraie et loyale, ainsi que l'application des engagements environnementaux des entités publiques ou privées pris au titre de leur responsabilité sociétale, la lutte contre les pratiques de verdissement d'image, le développement d'une conscience écologique, populaire et citoyenne, la transparence et la diffusion de l'information, par la participation et la représentation de la société civile, l'intégration des préoccupations environnementales à l'occasion de l'adoption de décisions financières et de contrats administratifs et de la gestion des propriétés des personnes publiques, la lutte contre les règlements, décisions et contrats financiers portant atteinte aux intérêts environnementaux susmentionnés.

D'une manière générale, son objet est également d'agir pour la sauvegarde de ses intérêts dans le domaine de l'environnement, ainsi que pour la défense en justice de l'ensemble de ses membres, y compris la défense de tous leurs intérêts notamment ceux résultant de l'objet de chaque association fédérée ou définis par l'agrément délivré au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement et des droits et obligations relatifs à l'agrément d'association agréée de protection de l'environnement au titre des articles L. 141-1 et L. 141-3 du code de l'environnement.

Elle représente actuellement 53 associations, représentant environ 4500 personnes affiliées. Elle porte leur voix dans le dialogue environnemental, et lorsque c'est nécessaire, saisit les tribunaux pour garantir le respect des lois environnementales.

## 2) QUALITÉ DE LA CONCERTATION TERRITORIALE

La pédagogie développée pour présenter le projet, avec notamment le résumé vidéo, a été appréciée.

La prolongation de la consultation était également bienvenue et nécessaire car nous n'avons pas été informés directement du démarrage de la consultation.

En revanche, la forme imposée des contributions sous forme de réponses à un questionnaire individuel n'est pas adaptée pour une structure tête de réseau comme France Nature Environnement Languedoc-Roussillon.

Nous avons demandé via le formulaire de contact comment contribuer, sans jamais recevoir de réponse.

Nous avons donc adressé cette contribution à M. le préfet de Région.

**FNE Languedoc-Roussillon** Fédération régionale des associations de protection de la nature et de l'environnement  
39 rue Jean Giroux 34080 MONTPELLIER [contact@fne-languedoc-roussillon.fr](mailto:contact@fne-languedoc-roussillon.fr)  
[www.fne-languedoc-roussillon.fr](http://www.fne-languedoc-roussillon.fr)

2/5

Il est fort regrettable qu'aucune alternative au questionnaire n'ait été prévue sur le portail [monterritoireendebat](http://monterritoireendebat.fr), et que la fédération régionale des associations de protection de la nature et de l'environnement, directement concernée par le projet, et agréée pour la protection de l'environnement, n'ait pas été directement consultée.

### 3) NOS OBSERVATIONS

#### A. LE DÉVELOPPEMENT DU FRET PAR PÉNICHE SUR CE CANAL N'EST PAS UNE JUSTIFICATION SUFFISANTE POUR DES TRAVAUX IMPORTANTS

Les fonctionnalités historiques et logistiques qui ont conduit à la réalisation du Canal du Rhône à Sète et à son raccordement au canal du Midi (Sète – Toulouse) et au Canal latéral à la Garonne (Toulouse -Bordeaux), étaient de permettre une mise en relation des façades méditerranéenne et atlantique. Elles sont maintenant obsolètes.

En effet les échanges commerciaux et le fret maritime des ports de la Méditerranée sont maintenant majoritairement intra-méditerranéens et le contournement de la péninsule ibérique via le détroit de Gibraltar ne pose plus de difficultés aux bateaux modernes (porte-conteneurs et vraquiers).

En outre les infrastructures autoroutières et ferroviaires se sont très largement développées retirant beaucoup de l'intérêt de ce canal pour le transport des marchandises par péniche. France Nature Environnement Languedoc-Roussillon milite par ailleurs pour que le doublet de ligne ferroviaire reliant la vallée du Rhône à l'Espagne (Contournement Nîmes-Montpellier et Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan) soit adapté au FRET de bout en bout et pour que soit abandonné le tracé F actuellement envisagé pour le FRET, empruntant la ligne des étangs dans l'Aude, très vulnérable à la hausse du niveau marin.

FNE LR pense qu'entreprendre des travaux lourds et coûteux, très impactant dans des milieux fragiles, pour hypothétiquement relancer le trafic de FRET par péniches, de façon nécessairement temporaire compte tenu de la hausse du niveau de la mer, serait très peu pertinent.

**FNE LR reste favorable au FRET fluvial, mais dans ce contexte précis, le bilan coûts/avantages du projet nous amène à conclure que l'objectif FRET du canal doit être abandonné.**

#### B. DE FORTS IMPACTS POTENTIELS

L'élévation/stabilisation des berges du canal par enrochement ou par des palplanches associées au curage de l'actuel canal pour en accroître le tirant d'eau sera probablement source de remises en circulation de dépôts polluants. Ceux-ci ne peuvent que contribuer à aggraver encore la perturbation du fonctionnement des écosystèmes traversés.

A cela s'ajoute le devenir des sédiments après dragage, qui pose aussi des questions écologiques (clapage en mer?).

Les écosystèmes du littoral languedocien sont remarquables et patrimoniaux à l'échelle internationale, mais ils souffrent en grande partie de leur trop important confinement. La création de canal a été un élément central de la perturbation de leur fonctionnement hydro-sédimentaire. Une partie de ce fonctionnement a été retrouvé du fait de la dégradation du canal. Le retour en arrière, sur le plan écologique, occasionné par des travaux de réparation des digues du canal, doit être sérieusement évalué.

**Compte-tenu des enjeux naturels présents, les travaux qui vont être entrepris doivent être minimalistes.**

**FNE Languedoc-Roussillon** Fédération régionale des associations de protection de la nature et de l'environnement  
39 rue Jean Giroux 34080 MONTPELLIER [contact@fne-languedoc-roussillon.fr](mailto:contact@fne-languedoc-roussillon.fr)  
[www.fne-languedoc-roussillon.fr](http://www.fne-languedoc-roussillon.fr)

3/5

### C. UNE PROLONGATION TEMPORAIRE DE LA FONCTION TOURISTIQUE SEMBLE POSSIBLE

Nous reconnaissons que cette infrastructure, qui a perdu ses fonctionnalités originelles, peut être une porte d'entrée intéressante pour découvrir au fil de l'eau des milieux naturels d'une très grande richesse.

Le développement temporaire (à l'échelle de quelques décennies) des activités de loisirs sur l'eau (nautisme) et à terre (parcours pédestres et voies cyclables) peut être une stratégie pour réaliser à moindre coût une préservation de ce canal hérité d'une longue histoire, en lien avec des actions de sensibilisation et d'éducation à la biodiversité hébergée par ces habitats.

L'écotourisme via la location de bateaux à propulsion électrique, la promotion et la valorisation des productions lagunaires à proximité immédiate ou sur le canal seraient de nature à diversifier l'offre touristique à l'échelle régionale. Néanmoins, il importe d'exercer un contrôle quantitatif et qualitatif sur le développement de ces activités. De fortes améliorations sont attendues en ce qui concerne la gestion des eaux noires et grises des bateaux qui transitent sur le canal.

En outre, les infrastructures nouvelles (hébergement, mouillage) nécessaires à l'accueil seront nécessairement très contraintes par les réglementations environnementales en vigueur, du fait des enjeux présents, et de l'objectif d'aller vers zéro artificialisation nette. Si de nouveaux aménagements sont envisagés, ils devront rester minimalistes, réversibles, et adaptées à cet environnement bien particulier.

**Pour FNELR une prolongation de la fonction touristique est possible à condition qu'elle soit peu impactante.**

### D. LA NÉCESSITÉ DE DÉARTIFICIALISER LE LITTORAL ET DE RESTAURER LE FONCTIONNEMENT NATUREL DES ÉCOSYSTÈMES LITTORAUX ET HUMIDES

Notre littoral va considérablement évoluer d'ici la fin du siècle, du fait du changement climatique et de la hausse du niveau marin. Face à ces changements inéluctables, le canal du Rhône à Sète constitue un obstacle à la résilience des écosystèmes littoraux.

Pour faciliter leur adaptation, les incidences hydro-sédimentaires fortes du canal sur l'ensemble des zones humides du littoral doivent être estompées progressivement au fil du temps en anticipant un retour de ces milieux à leur dynamique naturelle.

Dans le contexte des changements climatiques globaux, il est souhaitable que ces espaces lagunaires constituent des zones tampons qui, d'un point de vue écologique, retrouveront par l'ouverture naturelle des lidos - en lien avec l'augmentation des niveaux marins et les processus érosifs de recul du trait de côte - progressivement toutes leurs fonctions d'interface mouvante entre la mer et la terre. En particulier, les communautés de poissons, dont le cycle biologique est caractérisé par des migrations (gamique i.e. liée à la reproduction, ontogénique i.e. liée au déplacement des individus au cours de leur développement, et trophique i.e. liée au comportement alimentaire) entre les domaines maritime et lagunaire (daurade, sole, loup, anguille, sole, muge ...), seront directement bénéficiaires de ce contexte d'une plus grande connectivité mer/lagune et cela tout en accroissant le potentiel halieutique des zones littorales et intra-lagunaires.

**Les travaux envisagés doivent se projeter dans ce contexte nouveau et plutôt que figer ou aggraver une situation inadaptée, ils doivent anticiper ces changements dans une logique de recomposition spatiale. A long terme, les obstacles aux dynamiques naturelles tels que ce canal devront être démantelés. Si des travaux**

**FNE Languedoc-Roussillon** Fédération régionale des associations de protection de la nature et de l'environnement  
39 rue Jean Giroux 34080 MONTPELLIER [contact@fne-languedoc-roussillon.fr](mailto:contact@fne-languedoc-roussillon.fr)  
[www.fne-languedoc-roussillon.fr](http://www.fne-languedoc-roussillon.fr)

4/5

modestes peuvent permettre une prolongation de l'utilisation du canal dans un but touristique, rien ne saurait justifier aujourd'hui, économiquement ou écologiquement, l'entreprise de gros travaux de modernisation.

## **4) CONCLUSION**

La position de notre fédération régionale est que les travaux à réaliser sur le canal doivent rester minimalistes. Notre fédération s'opposera à des travaux de grande ampleur mettant en péril l'état des milieux très patrimoniaux qui sont traversés.

Le scénario 5 est donc privilégié par FNE Languedoc-Roussillon.



**CONCERTATION CANAL DU RHÔNE À SÈTE  
CONTRIBUTION DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES  
BEUCAIRE TERRE D'ARGENCE**

En ce qui concerne la CCBTA le Canal du Rhône (écluse de Beaucaire) à Sète est un élément structurant pour l'activité touristique.

Au vu des scénarii présentés, de l'évolution préalable du trait de côte en lien avec la montée des eaux liée au réchauffement climatique, de l'évolution du trafic en fret fluvial, le scénarii numéro 3 visant à maintenir les bateaux actuels chargés à 1 000 Tonnes semble le plus réaliste.

Le canal conservera une partie fret, en lien avec le port de Sète, bien que d'autres modalités puissent être envisagées avec des bateaux fluviomaritimes depuis Sète vers Laudun (ou autre) ou du fret ferroviaire comme indiqué dans le scénarii numéro 4.

Il pourra aussi conserver et surtout développer l'activité touristique qui nécessite la réouverture de l'écluse de Beaucaire afin de créer un débouché sur le Rhône et création d'une écluse gabarit Frevcinet sur le Rhône à l'aval immédiat de l'écluse actuelle.

Ainsi le canal sera navigable sur l'intégralité de son tracé avec accès vers le Rhône.

Il sera nécessaire que le chemin de halage du Canal depuis Beaucaire jusqu'à Sète (hormis le secteur des étangs) soit aménagé en pistes cyclable Via Rhona. A noter que la CCBTA va réaliser le tronçon port de Beaucaire au port de Bellegarde soit environ 13 kms de Via Rhona, avec une livraison prévue avant fin 2022.

Le long de cette voie de navigation, il sera nécessaire de proposer des prestations nouvelles pour attirer et fidéliser une clientèle cyclotouriste, ou cyclo découverte, telles que restauration, buvettes, réparation des cycles, mais aussi liaison cyclable depuis le canal vers des partenaires touristiques situés à proximité (5 à 10 kms) afin d'irriguer le territoire. Les locations de bateaux pourront se développer de même que certaines formes d'habitat flottant, ou de chambres d'hôtes sur péniches.

Le choix du scénarii numéro 3 permet de maintenir un canal fonctionnel, respectueux de l'évolution environnementale, pérennisant une activité fret et développant une forme de tourisme nature.

Cet aménagement et cet usage bénéficiera aux populations locales qui pourront se réapproprier l'ouvrage pour des activités ludiques.

La mobilisation des partenaires basée sur un échéancier court avec des moyens financiers que l'on peut qualifier de réalistes (70 M€ plus la réouverture de l'accès au Rhône à Beaucaire, soit un total d'environ 100 M€) et une coordination pour l'aspect mise en marché touristique seront les deux bases nécessaires à la pérennisation du canal à long terme et au développement durable de son usage par les divers acteurs.



27 novembre 2020

### CONTRIBUTION D'ENTREPRISES FLUVIALES DE FRANCE DANS LE CADRE DE LA CONCERTATION SUR LE CANAL DU RHÔNE A SÈTE

Suite aux deux ateliers fret et tourisme auxquels Entreprises fluviales de France (E2F) a participé, vous trouverez ci-dessous la position de la fédération concernant l'avenir du canal du Rhône à Sète.

#### E2F partage le constat sur le déclin du trafic fluvial sur le CRS

Comme le montre le rapport du CGEDD le trafic sur le canal est passé de 171 000 tonnes en 2000 à un maximum de 440 000 tonnes en 2005 puis est redescendu à 244 000 tonnes en 2018. Les objectifs de trafic, 1 000 000 tonnes envisagés dans le programme de modernisation du canal de 2010 n'ont clairement pas été atteints.

Les causes que l'on peut avancer sont les suivantes :

- Les travaux réalisés ont permis de passer de bateaux d'un emport de 1 000 à 1 400 tonnes, contre 2 500 tonnes visés à l'origine ;
- Les trafics sur le CRS ne sont pas équilibrés, d'où les retours à vide ;
- Plus récemment les conditions de navigation sur le CRS (mouillage réduit, allongement des temps de parcours) ont dégradé la compétitivité du mode fluvial.

L'ensemble de ces éléments ont conduit les chargeurs, faute de visibilité sur l'avenir du canal, à arbitrer en faveur d'un autre mode.

#### L'intérêt de maintenir une fonction « fret » au CRS n'en demeure pas moins pertinente

Le canal est un maillon du réseau fluvial du bassin Rhône Saône, il participe à la constitution d'une offre fluviale globale sur le bassin, sa suppression serait un très mauvais signal vis-à-vis des utilisateurs actuels ou potentiels de la voie d'eau.

Le canal est un outil multimodal du port de Sète, complémentaire du ferroviaire, générateur de trafics maritimes et d'activités économiques, contribuant à l'attractivité du port.

Au final, les clients actuels du port et ceux qui ont des projets à l'étude, les acteurs portuaires du réseau Rhône Saône, les transporteurs fluviaux seraient pénalisés. Avec des répercussions sur l'organisation des chaînes logistiques et une augmentation des prix de transport.

 8 rue Saint-Florentin 75001 Paris

 01.42.60.36.18

 [contact@entreprises-fluviales.fr](mailto:contact@entreprises-fluviales.fr)

Au moment où la question de la transition écologique devient un enjeu essentiel, les atouts écologiques du transport fluvial sont plus que jamais pertinents pour verdir les chaînes logistiques.

### Les conditions pour développer le fret fluvial sur le CRS

Les premiers résultats présentés de l'étude socio-économique montrent :

- Qu'un scénario à 1 400 t induirait en hypothèse haute un trafic de 400 kt à l'horizon 10 ans et 600 kt au-delà ;
- Qu'un scénario à 1 800 t induirait en hypothèse haute un trafic de 550 kt à l'horizon 10 ans et 1 100 kt au-delà ;
- Qu'un scénario à 2 500 t induirait en hypothèse haute un trafic de 1 300 kt au-delà de 10 ans.

Nous avons bien noté :

- Que l'étude socio-économique est incomplète à ce stade : il manque la valorisation des externalités, le bilan par type d'acteurs, les VAN des différents scénarii, les TRI ;
- Que les enjeux environnementaux, protection du milieu naturel, réutilisation et valorisation des boues de dragages, impact du réchauffement climatique sur la viabilité à terme de l'infrastructure devaient nécessairement être pris en compte.

S'agissant du tourisme fluvial :

- Hormis la question des paquebots croisières (110 m x 11,40 m x (2,00 m) mais avec un tirant d'air à 6 m, le gabarit envisageable pour les bateaux de fret sera compatible pour tous les bateaux à passagers ;
- L'arrêt total du fret fluvial sur le canal risquerait de conduire à terme à une fermeture du canal à la navigation touristique faute d'investissement et d'entretien de l'infrastructure ;
- L'ouverture aux bateaux de croisières nécessiterait le relèvement de plusieurs ponts ;
- La cohabitation harmonieuse et en toute sécurité de la navigation de commerce et la plaisance s'organise (formation, informations de localisation avec le SIF, zones de croisement, etc).

### Les conditions de validation du scénario 1 800 tonnes

Pour E2F c'est le scénario 1 800 t (bateau 110 m x 11,4 m x 2,50 m) qu'il faut privilégier :

- La cale actuelle disponible pour ce gabarit permet d'assurer une rentabilité minimale aux transporteurs et donc de rendre le fluvial compétitif sur le CRS ;
- 90 % de la flotte du bassin pourra naviguer sur le canal ;
- Ce scénario n'obère pas, en cas de succès et dans une deuxième phase, la réalisation de l'option 2 500 t.

Plusieurs conditions sont néanmoins requises selon E2F pour la réussite de ce scénario :

- Engagement des chargeurs sur les trafics à mettre sur la voie d'eau ;

- Mise à niveau des infrastructures sur le port de Sète (outillage de manutention, bornes électriques) ;
- Incitations au report modal (aides à la rupture de charge, obligation des amodiataires du port, politique de maintien des fonctions logistiques du foncier en bord à voie d'eau).

A ce titre les mesures suivantes pourraient spécifiquement être mises en œuvre permettant au transport fluvial de gagner en compétitivité :

- Aide à la pince pour le chargement des vrac solides et liquides ;
- Exonération de TICPE pour les kilomètres parcourus par les poids lourds réalisant les pré et post acheminement dans le cadre d'une chaîne de transport multimodale ;
- Exonération du péage perçu par VNF pour les transporteurs, comme en Wallonie où les droits de navigation ont été supprimés en 2006 pour accompagner le développement du transport fluvial ;
- Aide à la décarbonation des transports en proposant des avantages fiscaux aux entreprises utilisant le fluvial, calculés sur la base de l'évaluation des gains de coûts externes générés par le report modal (estimés au moyen de l'écocalcateur EVE de Voies navigables de France) ;
- Création d'un label « transporté par voie fluviale » pour mettre en valeur les chargeurs qui font l'effort de contribuer au report modal.

*Entreprises fluviales de France (E2F) est une organisation professionnelle représentative au niveau national, reconnue par le Ministère des transports, fédérant les transporteurs fluviaux français. La Fédération réunit toutes les familles professionnelles du transport fluvial : artisans bateliers, armateurs, opérateurs en compte propre, transporteurs de passagers, croisiéristes, péniche hôtels.*

#### Le transport fluvial : de nombreux atouts économiques

- **Capacité** : les volumes et charges transportés par voie d'eau sont très supérieurs à ceux qui peuvent l'être par les autres modes de transport de fret.
- **Fiabilité** : grâce à son réseau et à son maillage, le réseau offre une disponibilité maximale sans embouteillage. Les livraisons par voie fluviale respectent les délais, même au cœur des agglomérations.
- **Simplicité d'utilisation** : l'utilisation de la voie d'eau évite les pertes de temps en formalités administratives pour du transport exceptionnel ou la préparation d'itinéraires. Le transport fluvial permet également de stocker en même temps de grandes quantités de marchandises. C'est sa fonction de stock flottant.
- **Sécurité** : les accidents sont particulièrement rares sur la voie d'eau. Le vol ou la dégradation des marchandises sont réduits au minimum.
- **Coût** : pour de nombreux types de marchandises et du fait de la massification des chargements le transport fluvial est une solution compétitive.

**Le transport fluvial : un mode alternatif et écologique qui génère de faibles externalités environnementales sur les territoires**

- **Faibles émissions de CO2** : le transport fluvial émet jusqu'à quatre fois moins de CO2 que le transport routier pour 1 tonne transportée ;
- **Faibles nuisances sonores** : le transport fluvial est le mode de transport le plus silencieux.
- **Économie d'énergie** : pour la même quantité de marchandise transportée, un bateau fluvial consomme trois à quatre fois moins d'énergie qu'un camion.
- **Diminution du trafic routier** : Un automoteur de 1500 t remplace 75 camions de 20 tonnes sur la route.

## CANAL DU RHÔNE A SETE

### Contributions des services du Conseil départemental de l'Hérault

#### ○ Le volet qualité de l'eau / navigation fluviale de plaisance

Le canal du Rhône à Sète traverse des milieux sensibles et possède de nombreuses connexions avec les étangs qu'il traverse. Les échanges sont donc nombreux aggravés par l'érosion des berges qui s'accroît depuis plusieurs années. L'impact sur la qualité de l'eau des étangs et les activités qui en dépendent (pêche et conchyliculture notamment) est à surveiller particulièrement au débouché sur l'étang de Thau.

Les rejets de la plaisance fluviale (eaux grises et noires) sont ainsi une source de pollution des eaux du canal et le Département de l'Hérault a initié en 2014 en collaboration avec celui du Gard la rédaction d'un schéma directeur pour l'équipement des ports et haltes fluviales en pompes de récupération des eaux usées des navires naviguant sur le canal. Cependant le dispositif n'est pas encore totalement opérationnel car il se heurte au manque de volonté des loueurs de pénichettes pour équiper leur flotte en cuves de récupération. L'implication de VNF est indispensable en tant que gestionnaire du canal lors de la signature des COT avec les sociétés de location.

#### ○ La gestion des dragages

La question du dragage du canal et du devenir des matériaux curés (y compris en mer) est très importante. Elle se posera quel que soit le scénario retenu pour le devenir du Canal et se pose déjà actuellement.

Nous exprimons une forme de scepticisme concernant les perspectives de recyclage des matériaux de curage du canal. Il nous semble que le Canal dispose d'une dérogation au titre du code de l'environnement (similaire à celle du Canal du Midi) évitant à VNF de réaliser des études comparables à celles qui sont obligatoires pour le curage et le recyclage des ports (par exemple), c'est à vérifier. Les hypothèses de recyclage présentées dans l'atelier « Territoire et Environnement » semblent très optimistes sur le recyclage de ces matériaux en principe très largement pollués et physiquement difficiles à valoriser. Les choses se sont compliquées pour VNF lorsque ces matériaux ont été récemment classés en "déchet". Les opérations réussies de valorisation présentées dans les documents de VNF sont devenues maintenant beaucoup plus complexes.

Le dragage du canal est en croissance (du fait notamment du manque d'entretien des berges) mais nous souhaitons souligner que cela ne contribue pas à lutter contre l'envasement des étangs. "*L'envasement des étangs*" est naturel et il est lié au fonctionnement général du système complexe "Milieu marin - lagunes - bassin versant". Cet envasement s'est largement anthropisé du fait des aménagements dont le creusement du Canal au milieu des lagunes. Les volumes de vase qui évoluent dans les lagunes sont totalement indépendants des actions de curage du Canal

Il est important que les Commissions locales de l'Eau soient associées et sollicitées à la fois dans le cadre de cette consultation (c'est peut-être le cas) et en "routine" pour les questions d'imports/exports de ces matériaux.

Ce point pourrait trouver une solution dans le cadre d'une "instance" qui y serait dédiée et dans laquelle les filières susceptibles de recycler ces matériaux de dragage seraient associées (routiers, aménageurs, acteurs du littoral...). Les autres producteurs de produits de dragage y participeraient également comme la Région pour le port de Sète, le Département, les EPCI, certaines communes etc...

L'exploitation du canal nécessite donc des travaux importants de dragage avec des volumes conséquents de sédiments à extraire (90 000m<sup>3</sup>/an), à traiter et évacuer, qui peuvent poser des problèmes d'exploitation et d'entretien de la route lors des phases d'évacuation des boues de dragage notamment au niveau du pont Chapottin sur la RD 114.

Le Département est lui-même concerné par les problèmes de dragage dans les ports départementaux et travaille actuellement sur la valorisation des sédiments afin de tester leur utilisation en techniques routières (création de merlons paysagers, utilisation en couche de forme de voirie, création de pistes cyclables, etc.). Nous pourrions sur ce sujet proposer des échanges d'expérience.

#### ➤ Le volet cyclable et le potentiel touristique

Il n'est actuellement pas possible d'utiliser les berges du canal pour y circuler en vélo alors que la pratique cyclable est très courante. En effet, la réglementation actuelle interdit aux cyclistes de circuler sur les chemins de halage des cours d'eau domaniaux appartenant à l'Etat, sauf si :

- le chemin de halage a fait l'objet d'une convention de superposition d'affectation ou de gestion signée entre VNF et une collectivité locale
- Les cyclistes sont porteurs d'une autorisation individuelle et temporaire officielle.

Les grands itinéraires Euro vélo 8 et Via Rhôna empruntent donc parallèlement des itinéraires périphériques entre La Grande Motte et Frontignan souvent le long des routes, ce qui en limite la fréquentation, de même que l'insuffisance ou la qualité perfectible des services sur les parcours. Pourtant l'offre culturelle et patrimoniale autour du canal est de grande qualité et renforce l'offre de destination qui pourrait être proposée. L'objectif pourrait être de faire du canal une colonne vertébrale du slow tourisme en associant acteurs du tourisme et d'activités de pleine nature, sachant que la croissance touristique est beaucoup moins impactante que le développement du frêt.

Pour l'instant, le Département a pu négocier ponctuellement avec VNF des conventions de superpositions pour créer des pistes cyclables :

- Voie verte entre Frontignan et Sète
- Voie verte entre le nouveau pont de la RD61 et l'échangeur de la Grande Motte sur la RD62.

Le canal du Rhône à Sète présente un potentiel important en matière de liaisons cyclables, à la fois pour les déplacements quotidiens (notamment trajets domicile-travail sur les tronçons situés à proximité des villes et villages), mais aussi sur le plan touristique :

- Itinéraires continus et sécurisés pour les eurovéloroutes « V60 ViaRhôna » et « EV8 La Méditerranée à vélo »
- Opportunités de maillage pour des boucles cyclables locales dans des logiques d'offres touristiques à la journée

En cohérence avec la demande des intercommunalités dont le territoire est traversé par le canal, il semblerait donc intéressant de conclure une convention de superposition de gestion globale pour cet usage cyclable. Mais cela ne pourra s'envisager sans la résolution du problème du dragage et de l'utilisation des casiers qui limitent ce potentiel.

Une expérimentation est actuellement en cours entre le Département et VNF afin de faire circuler les cycles sur le chemin de halage au droit de l'échangeur de la Grande – Motte en vue de pouvoir offrir une continuité cyclable sécurisée entre le projet de voie verte le long de la RD61 depuis Lunel et l'entrée de ville de La Grande – Motte au niveau de ledit échangeur avec la RD62. Le Département a également encouragé l'Agglomération du Pays de l'Or à poursuivre la réflexion jusqu'à Carnon afin d'offrir une véritable boucle cyclable au sud de l'étang de l'Or.

Sur le volet oenotouristique : la destination Vidourle Camargue traversée par le canal a obtenu le label Vignobles & Découvertes. Parmi les actions de promotion d'Hérault Tourisme, la réalisation d'une carte « 1 jour, 1 terroir, nos routes des vins » permettra d'inviter les touristes à s'éloigner un peu des haltes et ports fluviaux pour découvrir le patrimoine et les produits du terroir en particulier le vin.

Dans le cadre du Spøtt Camargue, une réflexion est menée afin de faire des haltes et ports fluviaux du territoire des portes d'entrée touristiques. Une carte touristique a été élaborée et un roadbook va sortir. Ce sont des outils qui permettront de commencer à combler le déficit de notoriété du canal.

### ○ Le volet routier

Le Département a la compétence d'aménagement, d'entretien et d'exploitation de plusieurs ouvrages routiers qui traversent le canal du Rhône à Sète au niveau des communes de Sète, de Frontignan, de Palavas-les Flots, de Carnon et de la Grande Motte. Il est donc directement concerné par les projets d'aménagement sur la voie d'eau, notamment par la rehausse des ouvrages d'art (de l'ordre de 90cm à 1,00m). Dans ce cadre, les études et travaux sont menés par VNF en étroite collaboration avec les services routiers du Département. Le prochain ouvrage concerné est celui situé sur le territoire des communes de Pérols et Carnon (RD62E3).

Au-delà des opérations de relèvement des ponts qui font l'objet de conventions spécifiques clarifiant le financement et l'exercice de la maîtrise d'ouvrage (RD61 La Grande Motte réalisée/ RD62e2 Carnon à l'étude), il convient de préciser que le réseau routier départemental intercepte le canal du Rhône à Sète avec 11 ouvrages d'art dont les modalités de gestion et d'entretien ne sont pas toujours clairement établies. Il convient de noter que pour l'OA de Pérols, celui-ci appartient à la fois au Département et à la Métropole suite au transfert des voies départementales au 01 janvier 2017 sur le territoire Métropolitain.

### ○ Le volet environnemental :

Dans sa partie héraultaise, le canal traverse de nombreux étangs (de l'Or ou de Mauguio, de Méjean, de l'Arnel, de Vic, d'Ingril...). Le canal croise également dans cette même partie deux fleuves côtiers : le Lez et le Vidourle, dont les crues sont rapides et importantes, et auxquelles il peut servir d'exutoire. Enfin, il est en liaison directe avec la mer en plusieurs points (Grau du Roi, de Carnon, débouché de Frontignan...).

Des passes et des chenaux rythment son tracé, permettant les échanges de masses d'eau avec les étangs et la mer. Tout en limitant le confinement, l'envasement des lagunes, facilitant l'évacuation des sédiments, grâce aux circulations d'eau favorisées par l'ouvrage et ses annexes, ces échanges peuvent venir modifier les milieux, la salinité, les équilibres physico chimique et la vie aquatique.

D'un point de vue écologique, le canal du Rhône à Sète traverse plusieurs sites Natura 2000 et zones d'intérêt écologique.

Du fait de son contact avec la mer et les masses d'eau alentour, le canal fait partie intégrante du réseau hydraulique lagunaire qu'il traverse et par là-même de l'écosystème très important et très fragile qui s'y rattache. Il est intégré au SRCE Languedoc Roussillon approuvé en 2015 en tant que corridor écologique de la trame bleue.

A travers les 4 scénarios étudiés, s'exprime toute la difficulté de maintenir un équilibre s'établissant au cours du temps entre les milieux naturels et l'activité humaine. Le canal, dans sa configuration, sa fonction et gabarit actuel, a pu trouver un certain équilibre écologique avec les zones qu'il traverse. Toute modification majeure de cet ouvrage ne sera donc pas sans conséquence sur cet équilibre complexe déjà très fragile et pourrait fortement bouleverser les écosystèmes.

### ➤ Le volet paysager et cadre de vie :

Le canal du Rhône à Sète a façonné le paysage héraultais des lagunes et des étangs en offrant un point de vue unique sur ces milieux humides exceptionnels. Par contraste avec le canal du Midi, le canal du Rhône à Sète renvoie à un paysage horizontal, sans arbres, sans obstacle au regard.

A ce titre, il est un des meilleurs moyens de partir en totale immersion à la découverte des paysages lagunaires et littoraux.

L'artificialisation du paysage va être plus ou moins marquée selon le choix du scénario. Le scénario 1 étant probablement celui qui aura le plus d'impact visuel tant sur les berges que par le nombre de bateaux qui va venir rythmer le paysage.

A contrario, le scénario 5, dédié au tourisme, aux loisirs et à la découverte des paysages littoraux et lagunaires, fait du canal du Rhône à Sète une composante majeure du cadre de vie mais qui sera vouée à disparaître à long terme. Le changement climatique va en effet avoir un impact sur le trait de côte et les milieux littoraux abrités par le lido voué à de grandes modifications.

La perspective d'un canal voué à la pêche, aux loisirs locaux et aux promenades conduirait à une perte de l'essence même de ce canal, initialement dédié à la navigation marchande. De plus, sa disparition à horizon 2050, annoncée en l'absence de mesures visant à le conforter, équivaldrait à perdre la colonne vertébrale et la typicité des paysages des étangs littoraux.

Le recul stratégique du trait de côte, qui implique de repenser les usages du littoral, amène à relocaliser les stationnements de bord de mer. Cela peut à terme poser des difficultés pour les personnes qui souhaitent profiter des plaisirs de la plage et de la baignade. Le canal du Rhône à Sète pourrait offrir une alternative en proposant des navettes qui desserviraient les plages partir de Sète et Frontignan-ville. Une réflexion sur l'usage des berges pour les activités de pleine nature et la découverte des paysages pourrait être menée avec la création de haltes fluviales en des points stratégiques permettant une visite des lieux emblématiques.

A titre d'exemple, cela paraît notamment pertinent pour rejoindre la future Maison du Littoral, projet départemental en cours de réalisation sur la commune de Vic la Gardiole, au cœur du site emblématique des Aresquiers.

Ce projet consiste en la création d'un lieu d'accueil tous publics, intégrant un centre d'interprétation sur les différentes thématiques du littoral, ainsi qu'une vocation de tourisme social avec accueil de groupes, notamment de jeunes. Le centre d'interprétation invitera à découvrir le littoral, et plus particulièrement ce secteur fragile autrement, en favorisant fortement toutes les modes de déplacement doux, dans le souci du respect de l'environnement et des paysages, et en renforçant le caractère «de bout du monde » du site.

L'objectif est de restaurer et mettre en valeur l'esprit du lieu en renforçant son caractère pittoresque et le lien intime qu'il entretient avec son environnement direct, dont le canal fait partie. Ainsi, en lien avec ce projet, le Canal du Rhône à Sète, outre sa dimension paysagère et son rôle de trait d'union entre les lagunes et la mer, pourrait devenir une véritable trame de loisir en intégrant à ce secteur une halte de navigation, grâce à des navettes.

Par ailleurs, favoriser la circulation piétonne et cycliste sur les berges du Canal confèrerait un attrait supplémentaire et permettrait de canaliser une partie de la fréquentation, tout en proposant des offres d'activités autour de la nature et du patrimoine. Il est à souligner que les itinéraires cyclistes tels que la Via Rhôna ou l'eurovélo 8 empruntent ce secteur, et que la maison du Littoral pourrait devenir une étape sur ces itinéraires très fréquentés.

D'un point de vue strictement environnemental et paysager, la restauration des berges nord de l'ouvrage, parfois fortement dégradées, semble le scénario le plus adapté et le moins impactant pour les milieux lagunaires. Il permettrait de concilier maintien du fret et ouverture du canal à d'autres usages, tout en conservant ses traits de caractère qui façonnent, structurent les paysages et font l'attractivité touristique de l'ouvrage. Dans tous les cas, quel que soit le scénario qui sera retenu, il est indispensable d'intégrer le risque que constitue à terme la submersion marine, notamment sur le secteur fragile des Aresquiers.

En conclusion, pour le Département, sur les 3 scénarios les plus probables, le 4 présente l'avantage de privilégier clairement le potentiel touristique des territoires en matière fluviale et cyclable. Le développement du tourisme durable est un objectif de la stratégie Hérault Littoral, des schémas de développement du tourisme et des loisirs et de développement des ports et des filières maritimes. Le potentiel cyclable du canal est actuellement freiné, il nous semble indispensable de privilégier l'hypothèse prévoyant la réfection de la berge nord du canal sur la traversée des étangs. Le Département souhaite une gouvernance claire pour le suivi de ce projet de territoire et s'associer aux réflexions sur le devenir selon les thématiques précédemment présentées.

## Pays de l'Or Agglomération

le 30/11/20 sur la plateforme et par mail

### Pour vous quels sont les défis à relever aujourd'hui ?

Avant d'exposer sa vision des défis à relever, la communauté d'agglomération du Pays de l'Or en retient les considérants suivants.

Le canal du Rhône à Sète est une infrastructure qui ne répond plus aussi bien à son usage premier de transport fluvial, tel qu'il a été conçu au XVIII<sup>ème</sup> siècle.

Le fret de marchandises n'a pas retrouvé un niveau suffisant pour assurer la rentabilité du canal, malgré les travaux réalisés par l'Etat au cours de la dernière décennie. L'augmentation des coûts de dragage, tout autant liée à l'approfondissement du canal qu'à l'érosion d'une partie des berges initialement créées dans les traversées d'étangs, participe également à reconsidérer son devenir.

D'une manière générale, l'absence de cloisonnement des étangs littoraux est essentielle aux équilibres écologiques et au fonctionnement hydraulique de ces milieux. L'effacement du canal au droit des étangs, tel qu'il peut résulter de l'érosion actuelle de ses berges et à terme des effets du changement climatique est une évolution plutôt favorable sur le plan écologique. Cette évolution est pressentie à un horizon 30 ans, sans un confortement et un durcissement supplémentaire des berges.

Pour autant, cette infrastructure fluviale qui traverse de part en part le Pays de l'Or, longe des cités balnéaires, des espaces côtiers dunaires, des étangs et de grandes infrastructures urbaines rétro-littorales, notamment sur la Métropole voisine. Elle constitue ainsi un axe privilégié pour le développement d'un tourisme fluvial et de voies vertes structurantes à l'échelle régionale, voire nationale (eurovélo 8) à l'instar du canal du Midi. Le maintien de la continuité de l'infrastructure conserve ainsi tout son sens pour mettre en relation une succession de territoires, pour les migrations pendulaires quotidiennes liées au travail, pour le loisir et pour le rayonnement touristique de la côte languedocienne.

Le fret relève d'un enjeu national, avec un transport de marchandises depuis Sète et remontant le Rhône, et peu de haltes intermédiaires. S'il n'affiche pas sa rentabilité à court terme, il pourrait la retrouver sous une forme équivalente ou différente dans les décennies à venir. Le maintien de cette infrastructure, patrimoine de la Nation, du moins sur ses maillons essentiels, paraît dès lors justifié.

Les scénarios exposés par le CGEDD permettent un partage des connaissances et ouvrent des pistes de réflexion intéressantes. Ils mettent largement en avant l'enjeu du transport fluvial, sur le plan économique et son intérêt environnemental face au transport routier. Par contre, ils considèrent avec moins de prégnance l'enjeu écologique et l'impact de tout renforcement de cette infrastructure sur les espaces naturels remarquables qu'il traverse.

Les défis seront donc, à notre sens :

- de favoriser le développement des activités touristiques fluviales et fluvestres qui généreront, bien au-delà d'une retombée locale, un intérêt plus fort de l'ensemble des citoyens au maintien de cette infrastructure patrimoniale, y compris pour le fret
- de permettre, autant que faire se peut, le développement de voies vertes le long de ses berges, qui serviront d'axe régional de circulation, sécurisé par nature grâce à l'espacement assuré avec les voies automobiles. Des antennes de desserte locale pourraient dès lors s'y raccorder.
- de bien intégrer les conséquences environnementales dans les scénarios envisagés : les milieux traversés sont fragiles, d'une grande richesse écologique, et avec des échanges réellement complexes, via les passes (migration de poissons, flux de pollution, évacuation des crues...). Les projets d'éventuels renforcements de l'infrastructure pour assurer une pérennité du fret risquent de générer des boues de dragage supplémentaires pour lesquelles les pistes envisagées à ce stade pour leur évacuation ne sont pas sans conséquence environnementale.

L'approche de ces sujets méritera dès lors d'associer les structures porteuses de ces thématiques, notamment les établissements publics territoriaux de bassin.

### **Quelle est votre vision du canal dans 10/15 ans ?**

Le maintien du canal, avec l'entretien et les réparations de berges que cela suppose, constitue le socle de base de la vision à 10/15 ans. Cette vision serait d'autant plus confortée par un développement des usages cités dans le chapitre précédent, et qui participeraient, au-delà de l'intérêt local, à des modes de déplacement plus vertueux et à un atout touristique supplémentaire pour la côte languedocienne.

Le renforcement de la capacité de transport pour le fret est une alternative qui se conçoit d'autant plus que le transport fluvial présente un impact environnemental plus faible que le fret routier. Il suppose par contre que l'équilibre avec l'ensemble des enjeux environnementaux soit démontré.

### **Quel rôle aimeriez-vous jouer pour le canal ?**

La communauté d'agglomération du Pays de l'Or porte, comme beaucoup de structures intercommunales à fiscalité propre, des compétences d'aménagement du territoire, de développement économique, de gestion des milieux aquatiques et de prévention des inondations. A ces divers titres, elle est favorable à participer à une instance de concertation qui aurait pour mission de préciser le devenir du canal au travers de ses diverses problématiques.



## Contribution technique de Montpellier Méditerranée Métropole

### Concertation du Canal du Rhône à Sète

#### Contexte :

Le canal du Rhône à Sète, voie d'eau propriété de Voies navigables de France (VNF), est un territoire d'histoire, de transport, de tourisme durable qui traverse des zones naturelles remarquables dont les sites Natura 2000 des lagunes palavasiennes et de l'étang de l'Or, sur le territoire métropolitain.

Il fait l'objet depuis 2010 d'un programme de modernisation financé dans le cadre du Contrat de plan Interrégional Plan Rhône (CPIER). **Pour permettre d'établir le futur CPIER 2021-2027 et compte tenu des problématiques d'altération des berges et de la gestion des sédiments de dragage liées à cette voie d'eau**, l'Etat a chargé le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) de proposer **un projet global pour le canal du Rhône à Sète, intégrant les dimensions économique et environnementale**. Cinq scénarios ont été proposés selon le type de navigation fluviale.

L'organisation d'une concertation territoriale a été confiée au Préfet du Gard, Monsieur LALANNE, réunissant l'ensemble des acteurs du territoire, les invitant à examiner les orientations possibles de cette voie d'eau navigable. Cette concertation est organisée entre le 15 octobre et le 4 décembre 2020 et **4 ateliers ont été mis en place** :

- **Atelier « élus »** le 4 novembre dernier, en présence de Me Véronique NEGRET, Vice-Présidente déléguée au littoral et à la GEMAPI
- **Atelier « Territoire et environnement »** en présence de Juliette PICOT, chef d'unité Littoral et milieux lagunaires et Mme NEGRET, VP déléguée au Littoral et à la GEMAPI
- **Atelier « Fret »**, avec la présentation du schéma de logistique urbaine et de transport de marchandises par Chloé PERREAU
- **Atelier tourisme**, en présence de Catherine RESPAUT, chargée de mission tourisme

Ci-dessous la contribution technique sur les 3 questions évoquées :

1. *Pour vous quels sont les défis à relever aujourd'hui ?*
  2. *Quelle est votre vision du canal dans 10/15 ans ?*
  3. *Quel rôle aimeriez-vous jouer pour le canal ?*
1. **Pour vous quels sont les défis à relever aujourd'hui ?**

Le défi majeur à relever est de concilier l'hypothèse de confortement de la voie d'eau dans le respect de l'environnement notamment sur des secteurs remarquables à enjeux aussi majeurs que les milieux lagunaires et le littoral traversés par le canal du Rhône à Sète, dans un contexte de changement climatique de plus en plus prégnant.

Le scénario choisi devra prendre en compte les enjeux suivants :

- **En termes de risques**, la vulnérabilité du canal liée à l'évolution de la dynamique côtière du lido entre Palavas et Frontignan et à la montée du niveau marin lié au changement climatique, est forte et son exploitation évaluée à une trentaine d'année seulement. Le choix du scénario devra tenir compte de cette évolution. Montpellier Méditerranée Métropole - au titre de la GEMAPI- conformément à la stratégie régionale de gestion intégrée du trait de côte pour le littoral Occitanie, sera à même d'accompagner les réflexions amont sur le devenir de cette infrastructure à long terme.
- **En termes de préservation du patrimoine naturel et paysager**, les lagunes littorales traversées par cette voie d'eau, sont des habitats naturels d'intérêt communautaire (Natura 2000), reconnus internationalement au titre de la convention de Ramsar, essentiels pour le maintien de nombreuses espèces aquatiques ; la Métropole intervient au titre de la GEMAPI sur le domaine du Conservatoire du Littoral, limitrophes du canal (étangs de Vic et de pierre blanche). Le maintien des ouvrages de transparence hydraulique existants depuis la construction du canal et leur entretien sont indispensables et de la responsabilité de l'exploitant des dits ouvrages, le canal ayant une vocation de transport fluvial.
- **Le choix du scénario devra respecter les orientations du SCoT révisé (approuvé le 18/11/2019) relatives à la déclinaison des dispositions de la loi littorale** qui identifie la majorité de ces milieux comme des « espaces remarquables caractéristiques du littoral » et réservoirs de la trame verte et bleue. Tout aménagement y est donc très limité et devra être compatible avec les objectifs fixés de préservation des milieux, y compris les modalités pour favoriser la restauration des berges (solutions de génie écologique innovantes).
- **En termes de qualité de l'air**. Le plan Bleu de l'ONU, plan d'action pour la méditerranée de 2020, recommande de mettre en place au plus vite une zone d'émission contrôlée en Méditerranée afin de répondre aux urgences qui se posent en matière d'environnement et de santé publique : en mars 2019, la pollution de l'air était responsable d'environ 790 000 morts prématurées par an en Europe. Pour la Montpellier Méditerranée Métropole, cela représente un enjeu fort de santé publique, **entre 2000 et 5000 personnes sont en effet concernées par des dépassements du seuil réglementaire pour le NO<sub>2</sub>**. Le transport par voie d'eau doit contribuer à améliorer la qualité de l'air.
- **En termes de fret durable**. La Métropole souhaite le développement de filières vertueuses de transport de marchandises que sont le ferroviaire et le fluvial, dans une logique de résilience du territoire en matière d'approvisionnement. Ainsi, il s'agit de préserver les possibilités de fret fluvial dans l'hypothèse d'un développement, lorsque les filières et modèles économiques seront stabilisés notamment. Le scénario fret choisi devra participer à la préservation de l'environnement et des milieux aquatiques. D'un point de vue de l'amélioration de la qualité de l'air, conformément au Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) établi par l'Etat et la mise en œuvre d'une Feuille de route par la Métropole, l'optimisation du transport de marchandises et le report modal figurent au rang des actions de ces documents de programmation. Si le transport fluvial consomme 5 fois moins de carburant que le transport routier en moyenne et émet 2,5 fois moins de CO<sub>2</sub> à la tonne transportée, la transition écologique et énergétique n'en demeure pas moins nécessaire pour répondre aux enjeux en termes de qualité de l'air (NOx et particules...) : amélioration des motorisations thermiques des bateaux, motorisation électrique et hydrogène, etc.

Dans ce contexte, il serait nécessaire de :

- Mieux connaître l'impact des différents scénarios sur la biodiversité et les milieux écologiques traversés. En lien avec ce diagnostic, **le canal pourrait être un territoire test pour des péniches plus respectueuses de l'environnement** : limitation de l'effet de batillage, énergie propre en lien avec les projets hydrogènes conduits actuellement par la Métropole et la Région Occitanie, limitation des nuisances atmosphériques du transport, etc.
- Réaliser une **étude prospective de trafic sur la filière logistique** urbaine en intégrant les nouvelles ambitions du territoire en termes de développement des circuits courts, d'économie circulaire et de réemploi et d'identifier le rôle que pourrait avoir le Canal dans ce système.

**Au-delà de l'investissement dans l'infrastructure, et dans un contexte local de constante baisse de la part modale du fret fluvial**, l'Etat peut aider à pérenniser le fonctionnement du fluvial en apportant des garanties sur les modèles économiques, notamment en améliorant la compétitivité du fluvial par rapport à la route par des mécanismes financiers : incitations fiscales auprès des chargeurs, aide à la manutention fluviale par exemple, etc.

Le territoire de Montpellier est en effet directement concerné par les mesures fiscales nationales et européennes favorables au transport routier (15 000 poids lourds utilisent les axes autoroutiers de la Métropole). Le territoire de Montpellier n'est pas un bassin industriel, mais un bassin de consommation avec d'importants volumes de marchandises conteneurisées ou palettisées qui proviennent dans le meilleur des cas du Port de Marseille, mais également des ports du nord de l'Europe. Dans ce contexte, l'implication des chargeurs (grande distribution, enseignes spécialisées) est également indispensable. Il est à souligner, qu'il n'existe pas d'associations de chargeurs sur le territoire, ce qui ne facilite pas la sensibilisation des potentiels commanditaires au transport fluvial. **Pour enclencher une politique de report modal ambitieuse, il y aurait un important travail de pédagogie et de formation à mener sur le territoire, au travers notamment des clusters existants. Le projet de ligne à grande vitesse à destination de l'Espagne devant également concourir à cette stratégie.**

## **2. Quelle est votre vision du canal dans 10/15 ans ?**

En termes de valorisation économique, sociale, environnementale, cette voie d'eau présente toutes les conditions requises pour travailler sur un projet construit dans une perspective de transition écologique, en lien avec les territoires qu'il traverse (Métropole, Pays de l'Or et la petite Camargue gardoise), centré sur des usages tels que le fret fluvial durable, la plaisance fluviale, la randonnée à vélo, la pêche professionnelle aux petits métiers, invitant à la découverte du patrimoine naturel et historique (site de la cathédrale de Maguelone et le canal datant du XIIIe siècle), ainsi que des paysages littoraux, où la biodiversité méditerranéenne s'y exprime pleinement.

## **3. Quel rôle aimeriez-vous jouer pour le canal ?**

**En termes de gouvernance**, la Métropole est favorable à la mise en place d'une instance associant les autorités publiques, les autorités portuaires, les gestionnaires d'infrastructure, les entreprises (transporteurs et chargeurs), les citoyens assistés de personnes qualifiées pour travailler à l'avenir du canal dans une perspective d'un développement économique, écologique et solidaire.

## Ville de Villeneuve-lès-Maguelone

le 30/11/20 sur la plateforme

### Contribution de Véronique Négret, Maire de Villeneuve-lès-Maguelone

#### Pour vous quels sont les défis à relever aujourd'hui ?

- Orienter le devenir du canal de façon à respecter l'environnement en particulier les milieux lagunaires : système hydraulique des étangs, circulation des sédiments, biodiversité.
- Tenir compte du changement climatique, de l'accélération du phénomène de submersion marine et de l'incertitude qui pèse dès aujourd'hui sur la pérennité du canal. Envisager les travaux de restauration dans la perspective de la submersion du canal c'est à dire en les considérant comme non pérennes eux aussi.

#### Quelle est votre vision du canal dans 10/15 ans ?

Site dévolu au tourisme et au loisir :

- Tourisme fluvial,
- Promenade et sport sur les berges : vélo, marche à pied, course à pied.
- Visite du patrimoine historique et environnemental
- Pêche

Site associé aux métiers de la pêche artisanale.

#### Quel rôle aimeriez-vous jouer pour le canal ?

Rôle de notre municipalité :

- Promotion du patrimoine historique (cathédrale, centre historique du village)
- Promotion du patrimoine environnemental (étangs, littoral)
- Promotion du tourisme fluvial
- Promotion des métiers de la pêche artisanale.

**Travailler en concertation avec tous les acteurs concernés.**

## Ville de Saint-Gilles

### le 30/11/20 sur la plateforme

#### CONTRIBUTION DE M. Eddy VALADIER Maire de la Ville de SAINTGILLES (Gard)

##### Pour vous quels sont les défis à relever aujourd'hui ?

Grâce au processus de concertation initié par Monsieur le Préfet LALANNE, la Ville de Saint-Gilles a pu appréhender des problématiques communes ou spécifiques rencontrées par d'autres collectivités. Cette participation a démontré qu'acteurs publics comme privés nous sommes tous animés par la volonté de faire émerger d'un véritable projet de territoire autour du canal du Rhône à Sète.

Éloignée des enjeux du trafic commercial, la Ville de Saint-Gilles est néanmoins consciente qu'un abandon du fret irait à l'encontre des orientations de développement initiées pour partie par la Région Occitanie ainsi que les efforts, notamment financiers, réalisés ces dix dernières années. Enfin, avec un arrêt total du fret, les impacts économique et social notamment pour la ville de Sète seraient dramatiques. Aussi, un des enjeux à relever est donc de promouvoir un gabarit de canal qui assure à la fois le maintien de la navigation commerciale fret viable et celle des bateaux de plaisance.

Plus techniquement, le dragage et, dans une moindre mesure en fonction du scénario qui sera retenu, l'enlèvement des sédiments constituent un défi à relever puisqu'ils déterminent le type d'activités développées sur le canal mais également impactent l'environnement de ce dernier et les paysages qu'il traverse. De plus, le stockage des sédiments s'effectue aujourd'hui en grande partie au détriment des berges et de leur éventuelle valorisation comme support de mobilités douces.

Ainsi pour la ville de Saint-Gilles, le défi majeur est de faire du canal, dans sa totalité, une grande destination d'éco-tourisme et d'itinérance sous diverses formes (fluvial, vélos, pédestre, etc.). Comme d'autres voies navigables françaises ont pu le faire, le canal du Rhône à Sète peut lui aussi être valorisé autour des déplacements et du développement d'une offre de services dédiés. Pour ce faire, il faut donc amorcer un réel changement de philosophie du développement économique offert par le Canal du Rhône à Sète et faire de la Camargue une destination à part entière. Par conséquent, le prochain CPER doit initier cette démarche et orienter pour les cinq prochaines années vers une politique de valorisation touristique de nos territoires avec la voie d'eau comme élément fédérateur.

##### Quelle est votre vision du canal dans 10/15 ans ?

Comme beaucoup d'autres communes sur le tracé du canal, Saint-Gilles est fortement liée à la voie d'eau.

Ancienne cité portuaire, Saint-Gilles dispose depuis les années 80 d'un port de plaisance en lien direct avec son centre bourg, son patrimoine naturel et une écluse qui voit passer près de 1300 bateaux par an. Depuis 2018, la ville mène une réflexion sur la requalification du port actuel, son développement voire son extension. En effet, je suis convaincu que nous pouvons renforcer encore notre attractivité en développement des activités économiques liées à l'eau mais pas seulement et des aménagements novateurs en matière de mixité urbaine, portuaire et de loisirs. A l'issue d'une étude d'opportunité économique et d'aménagement de son port, la municipalité est convaincue des potentialités économiques et touristiques offertes par le canal et étudie pour ce faire le réaménagement du port actuel. En parallèle, la ville projette la création d'un nouveau quartier tourné vers la voie d'eau via la création d'une marina.

Il est donc impératif d'amorcer une transition pour l'avenir du Canal du Rhône à Sète afin de créer un espace fluvial partagé fret, plaisance, tourisme qui rayonne sur nos territoires

Pour ce faire, plusieurs actions doivent être menées de concert à savoir :

**L'offre sur l'eau et la qualité des services** : la voie d'eau fait partie intégrante du patrimoine des territoires qu'elle traverse. Le canal qui permet l'accueil des plaisanciers doit être sauvegardé, entretenu, valorisé et modernisé. Le

canal peut devenir le support et le générateur d'une économie fluviale nouvelle ou complémentaire (formation, implantation d'opérateurs privés, etc.),

**Connexion entre l'eau et les villes et villages** : la mobilité des usagers doit être facilitée pour inciter à la découverte et la visite. **Nos paysages et notre patrimoine** : la préservation de notre environnement est garante de la qualité paysagère et touristique de ce canal. De même, les 20 communes possèdent toutes une dimension historique, patrimoniale, architecturale. L'activité autour du canal doit permettre d'en faire la promotion.

**Le fluvestre** : la réussite du tourisme fluvial ne dépend pas que des activités économiques développées sur l'eau mais aussi de la proposition touristique que peuvent offrir les territoires traversés. Ce tourisme fluvestre inclut donc par exemple la randonnée cycliste, favorisée par la Via Rhôna et l'Eurovélo8 « la Méditerranéen en vélo ». L'itinérance à vélo est une activité touristique majeure de notre époque. Il en est de même pour nos itinéraires de randonnées pédestres. Dans une perspective de renforcement du tourisme fluvestre, il s'agit de développer de manière complémentaire les activités touristiques sur les berges et en lien avec les cœurs de villes et villages, les sites touristiques majeurs des territoires traversés.

Le canal peut devenir le support et générateur d'une **économie de tourisme et de loisirs** (restauration, hôtellerie, activités nautiques, découverte du patrimoine, etc.). **Multiplier les activités, les évènements culturels et sportifs permettent d'augmenter la fréquentation et associer les habitants de ce territoire en donnant une valeur récréative au canal.**

Pour conclure, un des points essentiels, pour faire que ce projet devienne réalité, reste la promotion de la destination touristique du canal du Rhône à Sète dans sa globalité. Il s'agit d'organiser toute une communication efficace à l'échelle de notre région qui affirme que le Canal du Rhône à Sète est le support de destination d'itinérance, de culture, de loisirs et de rencontres.

Pour cela, une identité commune doit être recherchée à travers nos terroirs, nos paysages, etc. Nous avons tous nos singularités, mais les touristes se projettent souvent avec un parcours global, une destination alliant canal et territoire.

#### **Quel rôle aimeriez-vous jouer pour le canal ?**

Une gouvernance pour le suivi du projet de territoire doit être clairement établie. La poursuite de la concertation, avec l'ensemble des acteurs publics et privés concerné par le Canal et son devenir, est nécessaire pour favoriser l'émergence d'un projet commun et ambitieux.

## Association Saône-Rhin Europe

le 30/11/20 par mail

Informée de l'organisation d'une concertation sur le devenir du canal du Rhône à Sète, l'association Saône-Rhin Europe s'est rapprochée de différentes sources d'information et a procédé à un examen approfondi des documents afférents, notamment le rapport du CGEDD de février 2020 (« Canal du Rhône à Sète : Quel devenir ? »).

L'Association a pris note de nombreuses informations et en tire plusieurs enseignements.

S'appuyant sur ses connaissances en transports, inter-modalité, navigation et infrastructures maritimes et fluviales, aménagements, environnement, plaisance et tourisme, elle transmet ci-dessous ses observations et analyses dans le cadre de cette concertation.

Au final, elle se positionne sur les différents scénarios suggérés et émet des propositions.

### *Situation et état des lieux*

Les constats sur l'état actuel du canal du Rhône à Sète sont particulièrement révélateurs de l'absence en France d'une véritable politique de la voie d'eau et du manque de volontarisme des pouvoirs publics pour le report modal route-fleuve et le développement du transport fluvial.

Conséquence directe, l'insuffisance chronique de moyens financiers pour entretenir, régénérer et moderniser le réseau des voies navigables, provoque depuis des décennies envasements, dégradations de berges ou d'ouvrages, contraintes et restrictions de navigation.

Par ailleurs, de 1990 à 2015, seulement **1,1%** des investissements en infrastructures de transport a été consacré à la voie d'eau.

- Ce canal n'échappe à ces réalités : pour preuves, le recul et la déstabilisation des berges, l'accumulation des sédiments, le grand retard des travaux du plan de modernisation de 2010 (qui exclut la réfection de berges) et la remise en question du gabarit prévu à l'origine (2500t)
- L'évolution du trait de côte entre Palavas et Frontignan, la formation de brèches dans le lido, l'élévation du niveau de la mer (estimé à +0,30m) constituent de sérieuses menaces pour le canal à partir de 2050 et surtout à l'horizon 2150
- Les trafics fluviaux, déséquilibrés et totalement liés à l'activité maritime du Port de Sète, perturbés par les conditions de navigation, sont fluctuants (2000 :171kt /2005 :440kt/2018 : 244kt)
- Malgré un fort potentiel (paysages, patrimoine), l'activité plaisance/tourisme fluvial, limitée à certains types de bateaux et géographiquement inégale, est assez réduite
- Le canal traverse de nombreux milieux naturels classés, avec enjeux environnementaux forts

### *Scénario préconisé par l'Association*

L'Association porte son choix sur le **scénario n°1 (gabarit 2500 t)** pour les motifs suivants :

- Performances des expéditions et report modal route-fleuve : gabarit moderne et très massifié, le plus compétitif, cohérent avec celui de Rhône-Saône. Le scénario2 (1800t) diminuerait de **700 t** la capacité de chargement (**-28%**), augmentant le coût d'acheminement et réduisant le report modal
- Rend possible le croisement des bateaux
- Trafics prévisionnels au-delà de 10 ans élevés (cf. étude socio-économique) :

- Gabarit 1400t : 600 kt
- Gabarit 1800t : 1100 kt
- Gabarit 2500t : **1300 kt**

- Solution qui en optimisant la compétitivité du transport fluvial facilite au mieux le report modal et amplifie ses avantages : desserte massifiée du port maritime de Sète, impact environnemental réduit (gaz à effet de serre, pollution atmosphérique, bruit), sécurité des transports, diminution des accidents de circulation par réduction du trafic routier et desserte en cœur de ville sans nuisances - Environnement : émissions les plus réduites de gaz à effet de serre et polluants par t/km transportée (**4 fois moins** qu'un poids lourd = optimisation environnementale du transport fluvial) - Option permettant de développer le tourisme fluvial (accessibilité du canal aux paquebots fluviaux) et compatible avec toutes les autres activités fluviales ou fluvestres : plaisance, sports (création possible d'un chemin à vélo en haut de la zone humide tampon des étangs) et loisirs
- Ecart acceptable des coûts de mise à gabarit 1800t / 2500t (115M€) au regard de la durée de vie d'un canal (un siècle au minimum)

Le scénario n°2 manque d'ambition pour le fret fluvial et le devenir du canal du Rhône à Sète, tandis que les 3, 4 et 5 correspondent à une régression et obèrent même l'avenir du Canal.

#### *Propositions de l'Association*

- Entretenir des relations suivies avec les responsables du Port de Sète et les acteurs économiques - Rechercher de nouveaux chargements fluviaux : filières déchets, gravats, matériaux construction...
- Etudier l'opportunité de l'implantation d'une zone multimodale (Sète?)
- Concernant les dragages - pour lesquels des enjeux environnementaux ont été mis en évidence (étangs) - des financements hors VNF devraient en toute logique être recherchés et validés
- De même, les problématiques évolution du trait de côte et élévation du niveau de la mer vont bien au-delà de la seule question du maintien du Canal. Des études approfondies pourraient être menées afin de rechercher des réponses techniques (boudins protecteurs par ex.) avec financements nationaux et européens, les échéances long/très long terme permettant un étalement - A long terme : porter le tirant d'air des ponts à 7m pour permettre le chargement des conteneurs fluviaux sur 3 couches et asseoir totalement la compétitivité des porte-conteneurs; pour un bateau de 110X11,40X3m, la capacité d'emport passerait ainsi de 104 à 156 EVP (augmentation de 50%) - Suivre les recommandations du CGEDD en matière de gouvernance du Canal et d'aménagement durable des territoires : «Conférence du Canal » et mise en place d'un syndicat mixte
- Mener à bien rapidement les travaux (3 ans), le réchauffement climatique exigeant de prendre des mesures urgentes en réponse, telles que le développement du fret fluvial

#### *Conclusion*

Le dossier du devenir du Canal du Rhône à Sète et son aménagement met en relief les difficultés rencontrées par des collectivités territoriales - même très impliquées comme le Conseil Régional d'Occitanie - pour financer et mener à bien dans les délais les travaux d'un pareil projet fluvial.

Pour VNF, Il soulève aussi le manque chronique de financements subi depuis des décennies par l'établissement pour assurer l'entretien régulier des infrastructures fluviales ; situation conduisant à leur inexorable dégradation et à la nécessité de reconstructions forcément coûteuses.

L'ajout du volet fluvial du plan de relance (176M€) au budget 2020 d'investissement de VNF (214M€) correspond au montant indispensable à l'entretien et à la régénération du réseau fluvial. Son maintien dans les années à venir permettrait de **rattraper les retards accumulés** et de participer au financement de projets de remise à niveau et de modernisation des voies navigables tels que le canal du Rhône à Sète, avec une option d'aménagement nécessairement ambitieuse.

*Association Saône-Rhin Europe - 29/11/2020*

Union maritime du port de Sète  
le 30/11/20 par mail



## UNION MARITIME DU PORT DE SETE



**Jetée 4/5 – Quai du Maroc - 34200 SETE**

[contact@umsete-port.com](mailto:contact@umsete-port.com)

[www.umsete-port.com](http://www.umsete-port.com)

Sète, le 30 Octobre 2020

Monsieur François LALANNE  
PREFET en Mission de Service Public  
10, avenue Feuchères  
30049 NIMES Cedex 09

**Objet : Mise au gabarit du Canal du Rhône à Sète.**

Monsieur Le Préfet,

Nous nous autorisons des entretiens que vous avez bien voulu accorder le 19 courant à la Société AGORA- CFT (Murielle ROC )et la Société SEA-Invest ( Loic Texier), adhérents de notre Association et opérateurs majeurs du port de Sète en terme de trafic fluvial.

Le transport fluvial, s'inscrit dans le cadre du transport multimodal .C'est un atout non négligeable pour notre port de commerce de SETE.

Surtout, il favorise le report du transport routier sur un mode de transport à faible émission de CO2 et de ce fait, a un impact environnemental considérable.

Les professionnels et industriels, conscients de cet enjeu clé, ont d'ores et déjà organisé leur logistique en ce sens, que ce soit dans le domaine agro-alimentaire (50.000 MT par an) , dans le domaine métallurgique ( 80.000 MT par an) , le secteur des engrais en vrac ( 15.000 MT par an) , les agrégats pour Lafarge (10.000 MT par an) mais aussi des lots de colis lourds destinés à l'industrie Régional en particulier les transformateurs.

De nouveaux marchés sont à l'étude avec de réelles possibilités de développer ce mode transport pauvre en émissions de CO2, par lot supérieurs à 1500 MT

Dans un souci de compétitivité, les trafics existants précités sont également très fortement demandeurs de capacités d'emport supérieures.

En effet, les moyens qui sont mis en œuvre par barges de 900 Tonnes à 1500 Tonnes, sont contraints par la capacité actuelle du canal ne permettant pas le passage de barge de capacités supérieures malgré la forte demande exprimée.

Association enregistrée sous le n° W343605394  
Siret: 499 991 172 00038



UNION DES VILLES  
**PORTUAIRES  
D'OCCITANIE**

www.ports-occitanie.com

Narbonne, le lundi 30 novembre 2020

Monsieur LALANNE

Préfet

En Charge de de la mission de  
concertation sur l'avenir du Canal du  
Rhône à Sète

**Objet : Contribution à la concertation sur le Canal du Rhône à Sète**

Dossier suivi par : Anne-Sophie CASSAN

Tél. : 06.95.63.46.50

Nos réf. : SP/ASC

N° chrono : 2020-11

Monsieur Le Préfet,

Plusieurs membres de l'Union des Villes Portuaires d'Occitanie (UVPO) ont participé aux travaux que vous dirigez dans le cadre de la concertation sur le devenir du Canal du Rhône à Sète.

La vice-présidente de l'UVPO, Muriel Milhau, en charge du « Fluvial » pour notre réseau, a participé à l'atelier Tourisme organisé le 20 novembre dernier.

Nous avons bien saisi les enjeux de ce projet global pour le Canal du Rhône à Sète qui doit intégrer les dimensions économiques et écologiques.

Nous avons compris que les attentes étaient fortes pour maintenir l'activité de fret tout en assurant un développement du tourisme.

Ce double challenge n'est pas simple, certains professionnels du tourisme (péniche-hôtels ou gestionnaires de port) ont pointé la problématique de la coexistence du fret et du tourisme :

- l'important batillage occasionné par une vitesse excessive lié au tonnage des bateaux de fret,
- la dangerosité de certaines activités touristiques sur ce canal (bateaux de location à la journée) et amarrages pour les bateaux habitables.

**Union des Villes Portuaires d'Occitanie**

INESS Le Grand Narbonne – 30 avenue Pompidor – 11 100 NARBONNE - Siret : 519 806 111 00018

Tél : 09.86.22.35.90 – mail : [uvpo.contact@gmail.com](mailto:uvpo.contact@gmail.com)

Siège social : UVPO – Chez Capitainerie de Saint Cyprien – Quai Arthur Rimbaud – 66 750 SAINT CYPRIEN



UNION DES VILLES  
**PORTUAIRES  
D'OCCITANIE**

[www.ports-occitanie.com](http://www.ports-occitanie.com)

Notre réseau comprend 46 ports de plaisance maritime et fluviaux, dont plusieurs sont situés sur l'axe du Canal du Rhône du Sète.

L'une de nos missions principales est d'accompagner « la mise en tourisme » des ports et haltes fluviales. Nous avons d'ailleurs signé une convention de partenariat avec la Préfecture d'Occitanie en octobre 2019 sur cet axe de travail, identifié alors par le Préfet Guyot.

Avec le label Qualité Plaisance, nous proposons un référentiel et un audit permettant aux gestionnaires de ports d'évaluer la qualité d'accueil et de services de leurs infrastructures. C'est le label de référence pour notre filière, initié par la Fédération Française des Ports de Plaisance, le label Odyssea évoqué dans le rapport n'étant plus d'actualité.

En complément de l'accompagnement au label Qualité Plaisance, nous proposons des ateliers thématiques, en présentiel ou en visio-conférence, permettant au personnel portuaire de progresser sur les problématiques de communication, marketing, création de nouveaux services et d'expériences pour les clients...

Le potentiel touristique du Canal du Rhône à Sète nous semble important : même s'il manque aujourd'hui de notoriété en comparaison du Canal du Midi, il dispose d'atouts essentiels pour la plaisance fluviale.

L'UVPO, avec d'autres partenaires de la filière Tourisme, pourrait accompagner ce développement touristique et continuer de fédérer un réseau de ports le long du canal du Rhône à Sète. Tout en faisant le lien avec la dynamique du canal du Midi pour faire monter en puissance la notoriété des « Canaux d'Occitanie ».

Je vous prie d'agréer, Monsieur Le Préfet, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le Président de l'Union des Villes Portuaires d'Occitanie

Serge PALLARES

**Union des Villes Portuaires d'Occitanie**

IN'ESS Le Grand Narbonne – 30 avenue Pompidor – 11 100 NARBONNE - Siret : 519 806 111 00018  
Tél : 09.86.22.35.90 – mail : [uvpo.contact@gmail.com](mailto:uvpo.contact@gmail.com)

Siège social : UVPO – Chez Capitainerie de Saint Cyprien – Quai Arthur Rimbaud – 66 750 SAINT CYPRIEN



Nîmes, le 30 novembre 2020

**Direction Générale  
Adjointe Développement  
et Cadre de Vie**

Direction de l'Attractivité  
du Territoire et  
de l'Habitat

Affaire suivie par Cécile MUNDLER  
[Cecile.mundler@gard.fr](mailto:Cecile.mundler@gard.fr)  
06.77.43.50.54

Références  
2711201/FM/CM/MV

**Objet : Avis du Département du Gard dans le cadre de la conférence  
sur le devenir du Canal du Rhône à Sète**

**PJ :**

- Schéma Départemental du Tourisme des Loisirs et de l'Attractivité 2018-2021 : orientation 4 enjeu 16.6 « poursuivre le développement du tourisme fluvial et des activités nautiques
- Schéma départemental d'aménagement cyclable – état d'avancement
- Photos d'érosions de berges sur la ViaRhôna à Aigues Mortes et Gallician

Monsieur le Préfet,

A l'occasion de la concertation sur le devenir du canal du Rhône à Sète et notamment de l'atelier tourisme du 20 novembre, vous avez sollicité l'avis des participants sur les différentes hypothèses d'aménagement du canal en préalable au choix d'un scénario pour l'établissement du prochain CPIER.

Aussi, je souhaite vous rappeler l'important investissement du Département du Gard pour valoriser ce canal dans sa dimension touristique et de développement local.

*Conférence sur le devenir du Canal du Rhône à Sète  
Avis du Département du Gard*

Sans remettre en cause l'intérêt de la fonction fret, ce canal constitue à l'évidence une colonne vertébrale paysagère, culturelle et historique dans la construction de ce territoire. Sous réserve d'une gestion équilibrée et partagée avec les populations locales, ce canal peut devenir un vecteur de développement touristique durable.

Ainsi, après avoir animé l'initiative « ports exemplaires en réseau » visant à inciter les collectivités gestionnaires à moderniser leurs équipements notamment en matière d'assainissement et à développer un projet commun de mise en valeur des ports, le Département a inscrit ses objectifs de valorisation touristique dans les orientations de son schéma du tourisme, des loisirs et de l'attractivité dont la mise en œuvre est notamment portée par l'agence départementale Gard Tourisme en partenariat avec les Offices de tourisme à travers le SPOTT Camargue.

Parallèlement le Département soutien au titre de la solidarité territoriale et des contrats territoriaux, les aménagements et équipements portuaires mis en œuvre par les EPCI gestionnaires des ports.

Dans le cadre de son schéma d'aménagement cyclable, le Département à travers une convention de superposition avec VNF a mis en œuvre 15km de voies vertes sur l'itinéraire ViaRhôna entre Gallican et Aigues Mortes puis 5km entre Aigues Mortes et le Grau du Roi. Bien que cette dernière portion du canal ne supporte pas de fret, il me paraît néanmoins primordial de considérer le fonctionnement des branches Est et Ouest d'Aigues Mortes et du chenal maritime jusqu'au Grau du Roi dans la réflexion globale sur le devenir du canal en termes de développement touristique et de mobilité (train, vélo, navettes fluviales) sur un secteur où les infrastructures routières sont saturées.

Ces équipements assurent déjà un transit important de déplacements en mode doux (100.000 passages par an entre Gallican et Aigues Mortes, 200.000 entre Aigues Mortes et Grau du Roi) qui pourrait augmenter lorsque l'itinéraire sera finalisé et mis en tourisme.

Dans la continuité, de nouveaux tronçons de voies vertes devraient être engagés dans les années à venir entre Beaucaire et Bellegarde sous maîtrise d'ouvrage déléguée à la Communauté Commune Beaucaire Terre d'Argence co-financée par le Département ainsi qu'entre Gallican et Saint Gilles puis Saint Gilles et Bellegarde sous maîtrise d'ouvrage départementale.

La poursuite des équipements programmés sur la ViaRhôna qui représente un investissement de près de 5M€ est conditionnée bien sûr aux autorisations administratives et disponibilités budgétaires mais aussi à la pérennité des ouvrages, sachant que certaines parties de l'itinéraire réalisé sont mises en danger par des points d'érosion de berges (photo ci-joint dans le secteur d'Aigues Mortes et Gallician).

A ce jour, VNF considère que la gestion de l'érosion des berges ne lui incombe pas tant que cela ne compromet pas la navigation et les demandes d'intervention du Département n'ont pas eu de suite.

Or, comme cela est montré dans le rapport du CGEDD, ces phénomènes d'érosion sont très directement liés à la navigation et notamment aux caractéristiques des bateaux qui empruntent le canal. En conséquence, le choix du scénario de fret aura également une incidence sur la capacité à maintenir et à poursuivre les équipements cyclables attendus sur la berge nord du canal de Beaucaire à Aigues Mortes.

Il serait donc souhaitable de clarifier les responsabilités des intervenants sur cette question, le Département ne pouvant supporter financièrement les conséquences des érosions liées au trafic fluvial et aux dragages.

Plus globalement, si le développement touristique fait partie des objectifs retenus comme je l'espère, le scénario correspondant devra prendre en compte dans ses coûts la problématique d'érosion non pas seulement sur la partie héraultaise des étangs, certes plus critique, mais également dans la partie gardoise dès lors qu'un équipement cyclable y est attendu et ce y compris dans le cadre du scénario 4 qui serait à priori le plus orienté tourisme.

Toutefois, concernant le choix du scénario, le Département n'a pas capacité avec les éléments communiqués à évaluer le niveau de rentabilité du trafic fluvial fret, ni même touristique et donc d'évaluer l'équilibre budgétaire entre coût d'investissement et d'entretien, à minima pour maintenir un niveau de navigabilité suffisant pour le tourisme fluvial, et revenus d'exploitation.

Aussi le Département du Gard soutiendra un scénario équilibré entre une activité de fret respectant l'environnement et la qualité paysagère de ce territoire classé Grand Site de France et un développement touristique fluvestres s'appuyant sur des circulations douces sur et autour de cet axe, en mutualisant dans les ports et haltes nautiques les services d'accueil et d'information du tourisme fluvial et cyclable et en développant des boucles et circuits pour irriguer en profondeur des territoires ruraux éloignés des flux touristiques mais dont une part raisonnable pourrait faire vivre une économie de qualité au bénéfice des populations locales.

Pour y parvenir, je sollicite en priorité l'inscription au CPIER Plan Rhône de travaux conservatoires sur les points d'érosion mettant en cause la continuité d'itinéraire de la ViaRhôna ainsi que la réalisation des tronçons à venir de Beaucaire à Gallician, mais aussi la réouverture de l'écluse du Nourriguier qui isole aujourd'hui totalement la portion nord de la branche de Beaucaire et l'aménagement de pôles de service et d'échange multimodaux (train/TC/vélo/bateau) mettant en lien le chenal maritime et le canal du Rhône à Sète avec les patrimoines et points d'intérêt touristiques plus éloignés ; de Beaucaire au Pont du Gard, de Bellegarde et Saint Gilles vers Nîmes, Fourques et Arles, d' Aimargues et du Cailar vers saint Laurent d'Aigouze, Aigues Mortes et le Grau du Roi, de Gallician et Aigues Mortes vers Sylvéréal et les Saintes Maries de la mer...

Enfin, je suis très favorable à la proposition de création d'une conférence permanente du canal qui permette aux acteurs locaux et collectivités de partager entre eux et avec le gestionnaire du Canal ces objectifs communs et de suivre leur mise en œuvre.

Souhaitant que ces propositions puissent s'inscrire dans les orientations futures d'aménagement et de gestion du Canal du Rhône à Sète et trouver un financement dans le prochain CPIER, je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, à l'expression de mes salutations les meilleures.

Madame Françoise LAURENT-PERRIGOT



Présidente du Conseil départemental du Gard

Monsieur François LALANNE  
Préfet en charge de la conférence sur  
le devenir du canal du Rhône à Sète



## **16-6 Poursuivre le développement du tourisme fluvial et des activités nautiques**

### **Description / Contenu :**

Avec plus de 160 kms de voies navigables, 5 haltes fluviales sur le Rhône (St Etienne des Sorts, Roque-maure, Villeneuve lez Avignon, Aramon, Vallabrègues), 6 ports sur le Canal du Rhône à Sète et chenal maritime (Beaucaire, Bellegarde, Saint Gilles, Vauvert-Gallician, Aigues Mortes, Le Grau du Roi) et le port de plaisance maritime le plus important d'Europe et 2ème au monde (Port Camargue), le Gard est une des lères destinations pour le tourisme de plaisance fluvial et nautique, surtout pour les marchés étrangers, notamment d'Europe du Nord et de Suisse.

Depuis 2010, le département du Gard est engagé aux côtés des ports de plaisance dans une démarche de promotion de leur activité et de mise en réseau sur le canal du Rhône à Sète et à Port-Camargue, avec la volonté de l'étendre à l'ensemble des ports gardois.

Afin de poursuivre le développement du tourisme fluvial sur le Rhône et le canal du Rhône à Sète et valoriser l'offre nautique, le département souhaite :

- Accompagner l'investissement des porteurs de projets publics visant à augmenter la qualité et la capacité d'accueil des équipements portuaires (équipements d'accueil, valorisation et requalification portuaire, création d'un port de 320 anneaux à Fourques)
- Soutenir le développement d'un écotourisme fluvial et nautique en adéquation avec les aspirations des visiteurs (édition d'un livret et support numérique «Croisières vertes sur le canal du Rhône à Sète» en partenariat avec le Département de l'Hérault et la Région dans le cadre de l'appel à projet du Parlement de la Mer, valorisation des labels de qualité et écogestes)
- Inciter les ports à optimiser leurs services et équipements en pariant sur un tourisme «fluvestre» qui associe la plaisance fluviale-nautique et les loisirs terrestres (étude de mise en tourisme «fluvestre» autour de la Via Rhôna et dans le cadre du projet «SPôTT Camargue»)
- Soutenir les manifestations valorisant l'histoire, le patrimoine et les traditions liées au canal et à la mer (fête de la Saint Pierre, joutes, reconstitution historique, artisanat et savoirs faire locaux...)
- Développer une offre packagée de séjours et circuits combinant plusieurs activités, favorisant la montée en gamme et valorisant les croisières vertes (péniche hôtel, vélo, visites personnalisées des grands sites, gastronomie, oenotourisme...)
- Favoriser la commercialisation de séjours « les canaux d'Occitanie » (Canal du Rhône à Sète et Canal du Midi) via des prescripteurs spécialisés

### **Evaluation :**

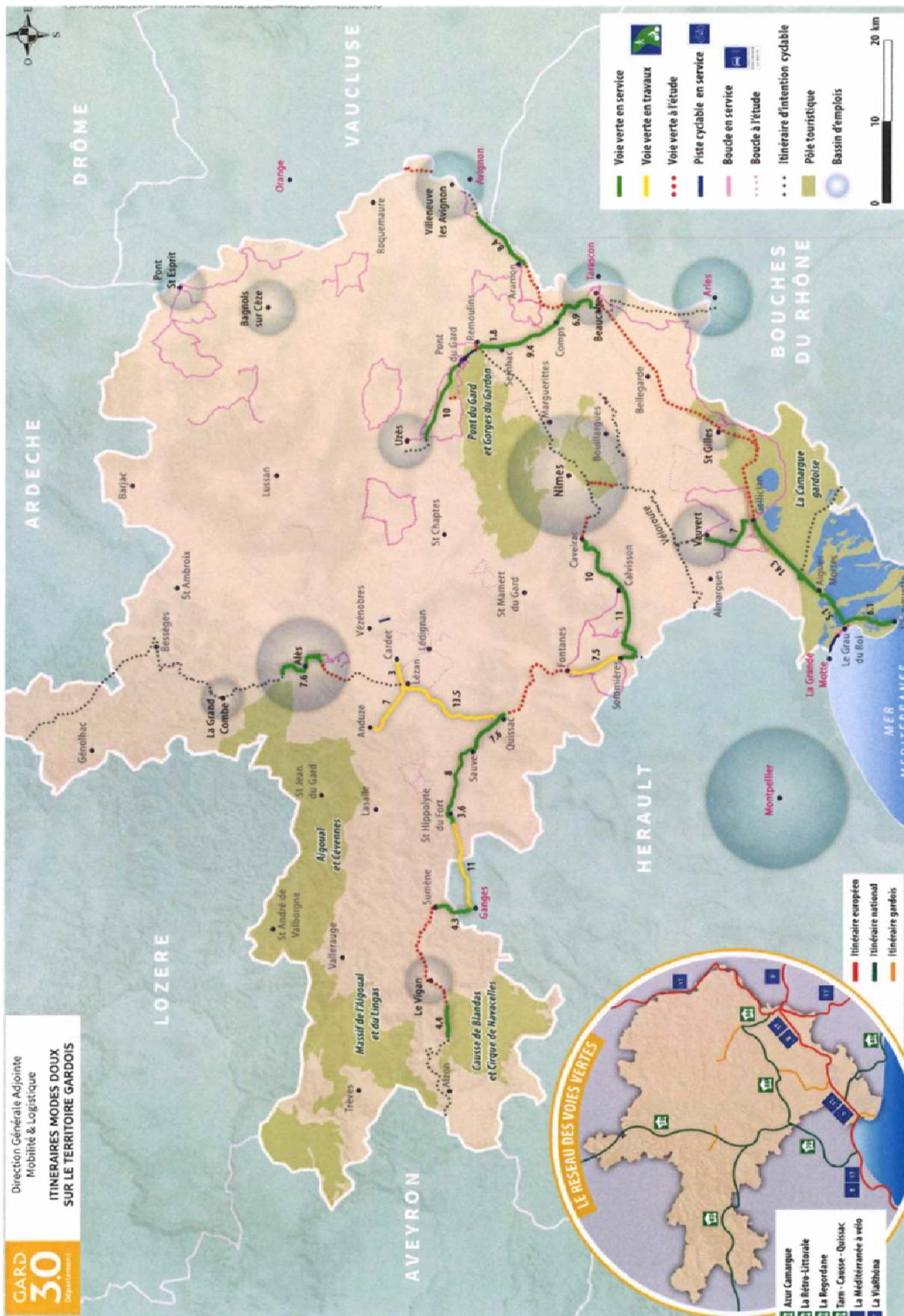
#### **Indicateurs de réalisation :**

- Partenariats établis
- Études, livrets et outils numériques de promotion réalisés

#### **Indicateurs de résultats :**

- Évolution du nombre d'anneaux
- Progression du nombre de clients des prestataires d'activités nautiques et fluviales











## CONCERTATION SUR LE DEVENIR DU CANAL DU RHÔNE à SETE

### Contribution de la Fédération Agir Pour Le Fluvial

Créée en 2017, la Fédération Agir pour le fluvial rassemble les acteurs qui ont la volonté d'œuvrer au développement du transport par voie d'eau et du tourisme fluvial, au bénéfice de la population et de l'économie des territoires. Elle regroupe des représentants des différentes filières économiques de la voie d'eau mais aussi des associations de plaisanciers, des collectivités et des structures associatives.

Elle a participé à la Conférence du 15 octobre 2020 et a pris connaissance des documents diffusés dans ce cadre.

S'appuyant sur les compétences de ses membres, et notamment de l'association Saône Rhin Europe elle a analysé ces documents et en a tiré les conclusions suivantes :

Si la puissance publique veut réellement mettre en œuvre une politique visant à faire baisser drastiquement les émissions de gaz à effet de serre du secteur du transport, **le scénario n°1 est le seul qui ait véritablement un sens**. Le mode fluvial est de loin le mode qui offre la meilleure efficacité énergétique (voir annexe). Et plus les bateaux sont chargés, meilleure est cette performance.

Ce scénario, en autorisant la navigation de bateaux de 2500 T, permettra de maximiser le report modal, et cela avec un investissement de 225 M€, ce qui reste modéré. A titre de comparaison, les investissements à court et moyen terme réalisés ou prévus, pour améliorer la liaison routière d'une trentaine de kilomètres entre le port de Fos et le réseau autoroutier, représentent 280 M€ (référence Rapport parlementaire Lambert-Lamure).

A quoi bon maintenir la navigation de fret sur le canal pour ne pas se donner les moyens de lui permettre de contribuer le plus possible à la lutte contre le dérèglement climatique ? APLF estime que l'écart de 115 M€ entre le scénario 1 et le scénario 2 n'est pas suffisamment significatif à l'échelle des dépenses nationales en matière d'infrastructures, et ne justifie pas l'adoption d'un scénario mitigé tel que le scénario n°2, qui n'offrira pas la meilleure efficacité face aux enjeux.

En outre, dans le scénario n°1, les caractéristiques du canal permettront la navigation des paquebots fluviaux, filière du tourisme fluvial qui apporte d'importantes retombées économiques aux territoires traversés.

Au-delà du choix du scénario, voici ci-après, de manière plus détaillée, notre analyse et nos propositions.

#### Situation et état des lieux

Les constats sur l'état actuel du canal du Rhône à Sète sont particulièrement révélateurs de l'absence en France d'une véritable politique de la voie d'eau et du manque de volontarisme des pouvoirs publics pour le report modal route-flleuve et le développement du transport fluvial.

Conséquence directe, l'insuffisance chronique de moyens financiers pour entretenir, régénérer et moderniser le réseau des voies navigables, provoque depuis des décennies envasements, dégradations de berges ou d'ouvrages, contraintes et restrictions de navigation.

Par ailleurs, de 1990 à 2015, seulement **1,1%** des investissements en infrastructures de transport a été consacré à la voie d'eau.

- ✓ Ce canal n'échappe à ces réalités : pour preuves, le recul et la déstabilisation des berges, l'accumulation des sédiments, le grand retard pris par les travaux du plan de modernisation de 2010 (qui ne prévoyait pas la réfection de berges) et la remise en question du gabarit prévu à l'origine (2500t)
- ✓ L'évolution du trait de côte entre Palavas et Frontignan, la formation de brèches dans le lido, l'élévation du niveau de la mer (estimé à +0,30m) constituent de sérieuses menaces pour le canal à partir de 2050 et surtout à l'horizon 2150
- ✓ Les trafics fluviaux, déséquilibrés et totalement liés à l'activité maritime du Port de Sète, perturbés par les conditions de navigation, sont fluctuants (en 2000 : 171kt, en 2005 : 440kt, en 2018 : 244kt)
- ✓ Malgré un fort potentiel (paysages, patrimoine), l'activité plaisance/tourisme fluvial, limitée à certains types de bateaux et géographiquement inégale, est assez réduite
- ✓ Le canal traverse de nombreux milieux naturels classés, avec des enjeux environnementaux forts

#### Scénario préconisé par Agir Pour Le Fluvial

La Fédération porte son choix sur le **scénario n°1 (gabarit 2500t)** pour les motifs suivants :

- Performances des expéditions et report modal route-flleuve : gabarit moderne et très massifié, le plus compétitif, cohérent avec celui de Rhône-Saône. Le scénario n°2 (1800t) diminuerait de **700t** la capacité de chargement (-28%), augmentant le coût d'acheminement et réduisant le report modal
- scénario qui rend possible le croisement des bateaux
- Trafics prévisionnels au-delà de 10 ans élevés (cf. étude socio-économique) :
  - Gabarit 1400t : 600 kt
  - Gabarit 1800t : 1100 kt
  - Gabarit 2500t : **1300 kt**
- Solution qui en optimisant la compétitivité du transport fluvial facilite au mieux le report modal et amplifie ses avantages : desserte massifiée du port maritime de Sète, impact environnemental réduit (gaz à effet de serre, pollution atmosphérique, bruit), sécurité des transports, diminution des accidents de circulation par réduction du trafic routier et desserte en cœur de ville sans nuisances
- Environnement : scénario qui permet les plus importantes réductions de gaz à effet de serre et polluants par t/km transportée (4 fois moins qu'un poids lourd)
- Option permettant de développer le tourisme fluvial (accessibilité du canal aux paquebots fluviaux) et compatible avec toutes les autres activités fluviales ou fluvestres : plaisance, sports (création possible d'un chemin à vélo en haut de la zone humide tampon des étangs) et loisirs
- Ecart acceptable des coûts de mise à gabarit entre 1800t et 2500t (115M€), au regard de la durée de vie d'un canal (un siècle au minimum), même si l'on prévoit que son utilisation ne sera plus optimale à partir de 2050.

Le scénario n°2 manque d'ambition pour le fret fluvial et le devenir du canal du Rhône à Sète, tandis que les 3, 4 et 5 correspondent à une régression et obèrent même l'avenir du Canal.

### Propositions d'Agir Pour Le Fluvial

- Instaurer des relations suivies entre les pouvoirs publics, les responsables du Port de Sète et les acteurs économiques
  - Rechercher de nouveaux chargements fluviaux : filières déchets, gravats, matériaux construction...
  - Etudier l'opportunité de l'implantation d'une zone multimodale (Sète?)
  - Mettre en œuvre les propositions formulées par le CGEDD concernant les sédiments de dragage (simplification des procédures, élargir le champ des valorisations etc...)
- 
- Concernant les dragages - pour lesquels des enjeux environnementaux ont été mis en évidence (étangs) - des financements hors VNF devraient en toute logique être recherchés et validés
  - De même, les problématiques évolution du trait de côte et élévation du niveau de la mer vont bien au-delà de la seule question du maintien du Canal. Des études approfondies pourraient être menées afin de rechercher des réponses techniques (boudins protecteurs par ex.) avec financements nationaux et européens, les échéances long/très long terme permettant un étalement
  - A long terme : porter le tirant d'air des ponts à 7 m pour permettre le chargement des conteneurs fluviaux sur 3 couches et asseoir totalement la compétitivité des porte-conteneurs; pour un bateau de 110X11,40X3m, la capacité d'emport passerait ainsi de 104 à 156 EVP (augmentation de 50%)
  - Suivre les recommandations du CGEDD en matière de gouvernance du Canal et d'aménagement durable des territoires : «Conférence du Canal » et mise en place d'un syndicat mixte
  - Mener à bien rapidement les travaux (3 ans), le réchauffement climatique exigeant de prendre des mesures urgentes en réponse, telles que le développement du fret fluvial

### Conclusion

Le dossier du devenir du Canal du Rhône à Sète et de son aménagement soulève une fois de plus le manque chronique de financements subi depuis des décennies par VNF pour assurer l'entretien régulier des infrastructures fluviales. Cette situation conduit à leur inexorable dégradation et à la nécessité de reconstructions forcément coûteuses.

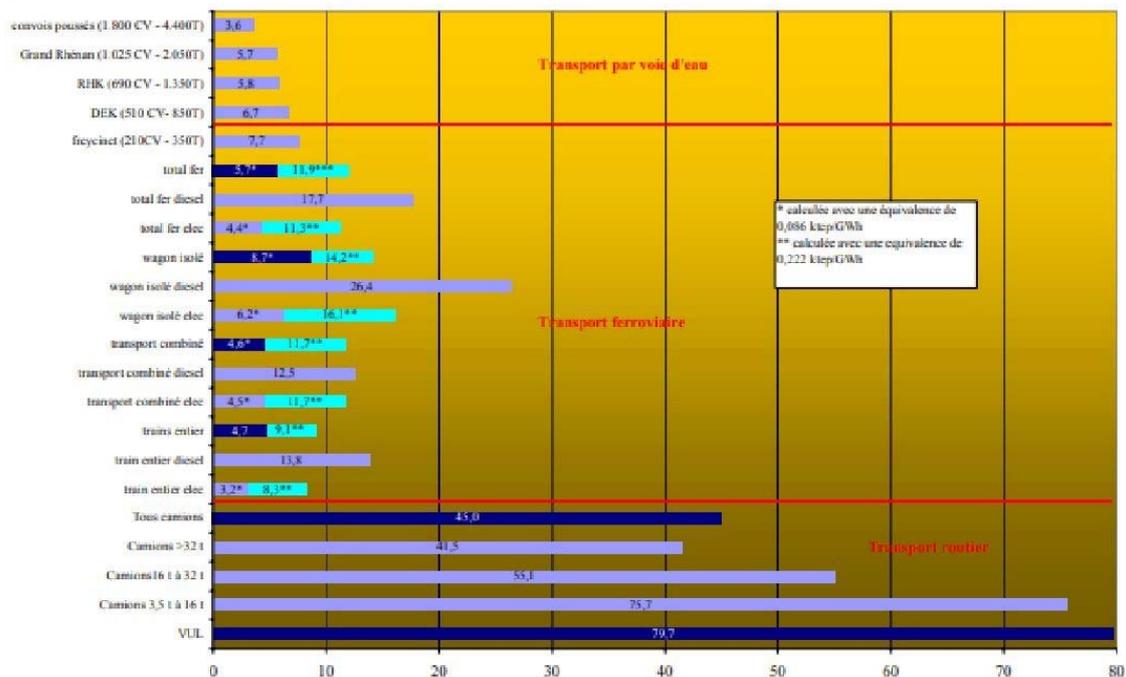
Il est temps de stopper cette fuite en avant et de se donner les moyens de réaliser les objectifs européens en matière de report modal.

Seul le scénario n°1 est cohérent avec cette ambition.

L'ajout du volet fluvial du plan de relance (176M€) au budget 2020 d'investissement de VNF (214M€) permet d'atteindre le montant budgétaire annuel indispensable à l'entretien et à la régénération du réseau fluvial tel qu'il avait été évalué par le Conseil d'Orientation des Infrastructures.

**Le maintien d'un tel budget annuel dans les années à venir est indispensable pour rattraper les retards accumulés et permettre le financement de projets de remise à niveau et de modernisation des voies navigables telles que le canal du Rhône à Sète, avec une option d'aménagement ambitieuse.**

Figure 11 Efficacité énergétique du transport de marchandises



## Agence de l'eau Rhône Méditerranée Corse

le 18/01/21 par mail

Il paraît important de rappeler :

- La richesse patrimoniale et la fragilité des milieux lagunaires traversés,
- Les enjeux environnementaux de ces milieux et les efforts importants engagés depuis une vingtaine d'années pour améliorer leur état et la dynamique des acteurs locaux pour aller vers le bon état des masses d'eau,
- L'objectif de Bon état pour toutes les masses d'eau, demandé par la Directive Cadre sur l'Eau,
- La structuration, et l'engagement des acteurs locaux pour travailler à la reconquête des masses d'eau avec le soutien technique et financier de l'agence de l'eau,
- L'impact qualitatif du canal sur les eaux lagunaires,
- L'impact du changement climatique sur l'évolution du trait de côte, son potentiel recul et les conséquences sur le devenir du canal

Au vu de ces éléments, l'agence de l'eau sera attentive aux travaux retenus et à la non dégradation des milieux lagunaires. Les zones humides périphériques aux étangs sont des milieux naturels à préserver (quid de la compatibilité de dépôt de sédiments). Elles jouent un rôle important vis-à-vis des lagunes, zones tampons vis-à-vis des pollutions, mais aussi rôle de stockage d'eau protégeant les zones urbanisées pour des événements météo, etc ... Sur ces territoires, des SAGE sont approuvés, ils ont tous définis des orientations de préservation de ces milieux, dans une déclinaison du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin Rhône Méditerranée, plan de gestion de la DCE.

La présence du canal impacte fortement le fonctionnement hydro-sédimentaire des lagunes traversées, malgré la présence de passes : limite les flux hydrauliques et sédimentaires dans les échanges avec la mer, et augmente ainsi le temps de résidence des eaux dans les étangs. Ces facteurs contribuent au stockage de nutriments et à l'eutrophisation de ces milieux. L'ensemble des lagunes sont en état mauvais, les paramètres déclassant sont l'eutrophisation, la morphologie, l'hydrologie, les pesticides. Ces paramètres sont aggravés par la faiblesse des échanges avec la mer, par des berges anthropisées, et des zones humides périphériques qui sont de plus en plus réduites.

La remise en état du canal, son adaptation, la gestion des sédiments et des ouvrages nous semblent relever de la compétence du gestionnaire et les impacts sur les milieux doivent être gérés dans le cadre de la démarche ERC. Les zones tampons à proximité du canal sur lesquelles seront étendues les sédiments sont potentiellement des zones humides périphériques aux étangs, et ces dépôts pourraient être considérés comme le comblement de zone humide avec un impact qualitatif sur la qualité des eaux de l'étang à proximité.

Le financement par l'agence d'une étude sur la gestion des ouvrages latéraux afin de limiter l'envasement du canal pour éviter des coûts d'entretien par dragage élevés devra démontrer qu'une meilleure gestion améliorerait le transit sédimentaire, et les flux hydrauliques... Le point de vigilance portera sur les plus-values environnementales du projet.

Le 11ème programme comme l'accord cadre Agence-VNF permet d'intervenir sur le volet biodiversité, quantité et qualité des eaux du canal. Ainsi, les problèmes des péniches à quai sur des quais non équipés de récupérateurs d'eaux grises/ d'eaux noires pourraient être traités, comme la suppression des autres rejets directs dans le canal ou encore l'impact des eaux pluviales. Ces travaux en améliorant la qualité des eaux du canal, contribue aussi à la réduction des apports de nutriments et de substances aux lagunes.

## Groupement d'Intérêt Economique des filières d'Alimentation Animale du Grand SUD EST, par un courrier

Présentation du GIE

En 1988, les filières d'Alimentation Animale du Grand SUD EST, mettent en place un Groupement d'Intérêt Economique ayant pour but d'importer régulièrement le port de Sète en tourteaux de SOJA STANDARD. Afin que ces régions restent compétitives économiquement par rapport au reste de la France

Depuis, 2 nouvelles matières premières sont importées le SOJA TRACE (non OGM inf. 0,9 %), et le Tournesol HIPRO.

Le volume des 3 matières importées depuis les 3 dernières années représentant environ 300 000 TM par an.

Aujourd'hui, le GIE regroupe l'ensemble des fabricants, de cinq grandes régions : BOURGOGNE / FRANCHE-COMTE, NOUVELLE ACQUITAINE, OCCITANIE, PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR, AUVERGNE / RHÔNE ALPES.

Le groupement est aujourd'hui constitué de 26 adhérents et 30 membres associés.

Un partenariat a été mis en place et se compose de :

- Un pool d'importateurs : BUNGE FRANCE, LOUIS DREYFUS COMPANY, et SOLTEAM - Deux manutentionnaires stockeurs :

-SEA INVEST notre opérateur portuaire stockeur à Sète

-APROPORT notre opérateur stockeur à Chalon sur Saône

Le port de Chalon sur Saône :

La chambre de commerce et d'industrie de Saône et Loire a investi 2 millions d'euros en 2005 pour la création d'un quai de déchargement et d'un silo de stockage pour la filière des tourteaux d'importation en provenance de Sète.

C'est aujourd'hui entre 30 000 et 50 000 TM par an qui sont transportées exclusivement par la voie d'eau depuis Sète à destination de Chalon sur Saône.

Prospective

Le potentiel pour la région Bourgogne Franche Comté de nos trois tourteaux se situe à plus de 100 000 tonnes en concurrence avec les ports du Rhin, ou l'approvisionnement directement des ports Belge. En 2020, le tonnage délivré au port de Chalon représente environ 30 000 tonnes, contre 50 000 tonnes il y a deux ans stimulés par les basses eaux du Rhin sur la période estivale.

Si nous voulons maintenir, voir développer les trafics sur le nord de la zone de chalandise du GIE, il est important que le nombre de barges ou d'automoteurs soient supérieurs à ce qu'il est aujourd'hui, d'où la nécessité impérieuse du passage en gabarit à 1 800 TM minimum.

L'équilibre économique se situera autour de 25 000 tonnes en deçà nous ne pourrions maintenir ce trafic de manière pérenne.

L'engagement peut être vu sur le long terme, en effet la dynamique des régions Auvergne-Rhône-Alpes et Bourgogne Franche Comté et la population croissante de ces zones peut laisser présager un élevage dynamique qui aura besoin d'aliments. Nous avons besoin d'importer de la protéine pour être performant économiquement, en effet la production de protéine local est réalisable mais pour un marché marginal à plus forte valeur ajoutée.

Le port de Chalon sur Saône se verrait lui amputé d'un de ses clients importants, sans oublier la perte d'activité pour les navigants.

le 04/02/21

R E P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E



Carole DELGA  
Ancienne ministre  
Présidente

Montpellier, le 01/02/2021

**MONSIEUR ETIENNE GUYOT  
PREFET  
PREFECTURE DE LA REGION  
OCCITANIE  
1 PLACE SAINT ETIENNE  
31038 TOULOUSE CEDEX 9**

**NOS RÉF. : PP-LM/D21-00500**  
**AFFAIRE SUIVIE PAR :** Pascal PINET  
**CONTACT :** [pascal.pinet@laregion.fr](mailto:pascal.pinet@laregion.fr)  
**Tél. :** +33 (0)4 67 22 80 30

**OBJET : Contribution de la Région sur l'avenir du Canal du Rhône à Sète**

Monsieur le Préfet,

Vous avez lancé à l'automne une concertation autour de l'avenir du Canal du Rhône à Sète, et malgré le contexte sanitaire difficile, vous avez réussi à mener des ateliers très constructifs sur ce sujet important pour l'avenir de notre territoire.

Vous publierez prochainement les conclusions de cette concertation, dont je prendrai bien volontiers connaissance, et je vous prie d'y annexer la contribution de la Région, ci-jointe, conforme à nos échanges du 4 décembre dernier et qui est aussi le fruit des nombreux échanges qui ont eu lieu entre vos services et la Région.

Afin d'entrer dans une phase plus opérationnelle qui permettrait de définir et de financer, sur la période 2021-2027, une tranche fonctionnelle de travaux pour assurer la pérennité de l'ouvrage et le confortement ou le développement de ses fonctions dans les domaines de l'environnement, de l'eau, du tourisme et du fret notamment, je vous propose qu'un travail technique et financier soit maintenant conduit par le SGAR et associe les services de la Région, ceux de l'Etat et de VNF.

Ce travail pourrait ensuite être élargi aux autres partenaires pour nourrir un futur contrat de Canal, qui s'inscrira dans le Plan de Relance et les divers contrats Etat/Région.

L'enjeu est ainsi de construire ensemble un nouveau volet de la politique régionale des voies d'eau et canaux.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, à l'expression de mes salutations distinguées.

Carole DELGA



HÔTEL DE RÉGION

Toulouse  
22, bd du Maréchal Juin - 31406 Toulouse cedex 9 France  
Tél. : 3010 (service et appel gratuits)

Montpellier  
201, av. de la Pompièriane - 34064 Montpellier cedex 2 France  
Tél. : 3010 (service et appel gratuits)



laregion.fr

## Contribution commune / Communication

### de la préfecture de la région et du conseil régional d'Occitanie

#### à l'attention du préfet de la région Auvergne- Rhône-Alpes en charge du Plan Rhône 2021/2027

Cette contribution commune s'inscrit dans la suite des débats organisés par l'Etat autour d'une conférence de canal, concertation territoriale à l'automne 2020 réunissant les collectivités, les acteurs économiques, environnementaux, avec Voies Navigables de France et les services de l'Etat sous l'égide du préfet Lalanne missionné par le préfet de région Occitanie sur le sujet.

La Région Occitanie est très fortement intéressée et partie prenante du canal du Rhône à Sète (CRS) à plusieurs titres :

- autorité portuaire du port de Sète-Frontignan, elle a investi 240 M€ depuis 12 ans avec son exploitant l'Etablissement Public Régional « Port de Sète Sud de France » pour le développement de l'activité économique et des emplois générés par le port, en lien avec l'ensemble du bassin Rhône Saône ;
- impliquée fortement dans le développement touristique et économique de ses territoires, à l'instar de l'ambition qu'elle porte pour le Canal du Midi et plus largement l'ensemble des canaux d'Occitanie, elle entend agir pour l'attractivité du canal du Rhône à Sète et en faire un laboratoire d'innovations autour des nouvelles mobilités et du développement touristique ;
- fortement engagée dans la lutte contre le changement climatique et la transition énergétique notamment dans le cadre du Plan Littoral 21, elle favorise les modes des transports de marchandises dont l'impact carbone est le plus bas comme le fret ferroviaire et fluvial (et donc moins de camions sur les routes) et incite à un développement touristique et fluvestre durable utilisant des mobilités douces.

La conférence de Canal a pour objectif de définir les grandes lignes directrices d'un projet pour le Canal du Rhône à Sète, à l'issue du rapport du CGEDD remis à la Ministre des Transports début 2020 et préalablement à l'élaboration du futur CPIER de l'axe Rhône-Saône.

La crise économique de 2020, par l'accent qu'elle a mis sur les enjeux du changement climatique et sur la nécessaire transformation de notre modèle économique, a donné une dimension supplémentaire à ce projet de canal retenu comme un projet territorial majeur du Green New Deal adopté par l'assemblée plénière du Conseil Régional du 19 novembre 2020 et qui s'inscrit dans le Plan de relance national qui identifie 175 M € pour la rénovation des canaux et des voies navigables sur 2 ans.

Le projet que l'État en région et la Région Occitanie souhaitent porter pour le Canal du Rhône à Sète auprès du préfet de région en charge du plan Rhône, pourrait se structurer autour de 4 axes stratégiques :

- 1. conforter l'intermodalité Mer/Fer/Canal du port de Sète-Frontignan en contribuant aux investissements nécessaires au maintien des caractéristiques minimales pour que le canal assure durablement l'attractivité du port pour les trafics maritimes expédiés par voie fluviale.**

L'État et la Région partagent le constat que la mise à grand gabarit préconisée au moment de la commission Grégoire en 1982 pour l'ensemble du réseau fluvial français, puis reprise à l'issue des Grenelle 1 et 2 en 2020, s'est heurtée dans le cas d'espèce de ce canal à des problèmes de génie civil tels que décrits dans le rapport du CGEDD. Suite à ces désordres systémiques de génie civil, les ateliers ont démontré que sur les 5 hypothèses définies dans le rapport du CGEDD, un scénario 3 bis pourrait être accepté et partagé pour des péniches de gabarit de 9,5 m de large maxi, capables de charger de 1 000 à 1 500 tonnes, et dans certaines conditions de navigation jusqu'à 1600 t, voire 1800 t. Un objectif d'enfoncement de 2,7 m à 2,8 m par le maintien d'un mouillage garanti sur l'itinéraire de 3 m, sera recherché dans le cadre d'un groupe de travail technique dédié (GT), pour en définir les procédés de mise en œuvre et de partage des coûts associés au réemploi des sédiments pour préciser la maquette financière du CPIER.

De la sorte, il sera possible de mieux garantir un taux de chargement optimum de remplissage des navires naviguant (proche des 100%), et de maintenir la navigabilité des 100-110 m jusqu'à 1600/1800 t en fonction des PEHN et des caractéristiques des navires (péniches, automoteurs).

Cette variante est en outre préférée pour contenir les emprises des travaux sur berges au sein des emprises actuelles du canal.

Enfin, le réhaussement de deux ponts est considéré comme utile au gabarit intermédiaire désormais retenu pour la prochaine période contractuelle : pont de Carnon et Pont des Tourradons.

**2. Contribuer aux solutions de baisse des coûts du dragage du canal par l'investissement possible dans un « casier » dans le port de Sète-Frontignan et rénover la ZIFMAR qui assure la continuité du canal avec le port.**

Le coût du dragage du canal est devenu très élevé du fait de la dégradation de la berge nord qui accentue les arrivées de sédiments au canal et en raison de l'absence de débouchés de valorisation des sédiments. En effet la présence de chlorure de sodium (sel) dans les sédiments contraint sa valorisation dans les seuls espaces littoraux.

L'expérience du port de Sète-Frontignan qui a pu valoriser 800 000 m<sup>3</sup> de sable issu du dragage du poste pétrolier de BP dans un casier de 18 ha avec l'accord de la DREAL pourrait être dupliquée pour valoriser les sédiments du canal. Compte tenu des caractéristiques des sédiments de la voie d'eau, leur mise en remblai nécessitera une police administrative adaptée supervisée par les services régionaux de l'État, en lien avec les services départementaux (Gard et Hérault). Les caractéristiques géotechniques du futur casier portuaire seront adaptées dans le temps et dans l'espace au réemploi des sédiments du canal.

Un casier complémentaire de 29 ha pourrait ainsi être réalisé pour offrir à VNF une solution de stockage des sédiments pour environ 500 000 m<sup>3</sup>. Cette disposition devrait limiter l'immersion des matériaux du canal en mer, réduirait sensiblement le coût final pour VNF et permettrait la création d'espaces de terre-plein supplémentaires pour le développement du port (domaine public artificiel)

L'organisation du transport des sédiments par la voie d'eau sera le plus possible recherchée.

**3. Le canal porte et est soumis à de forts enjeux environnementaux : impact du changement climatique, préservation des passes, apport d'eau douce, régulation des inondations qu'il faut prendre en compte et préserver.**

Le canal traverse les zones humides lagunaires caractéristiques de l'Occitanie de la Camargue gardoise jusqu'à son débouché dans l'étang de Thau. Il joue ainsi le rôle de colonne vertébrale véhiculant les eaux du Rhône, mais aussi l'eau de nombreux bassins versants, dit côtiers Méditerranéens (Vistre, Vidourle, Lez, Mosson...). A ce titre, il participe à la régulation des inondations sur le territoire de la Camargue gardoise.

Le canal est traversé par au moins 22 passes hydrauliques lagunaires conçues historiquement depuis le 17<sup>ème</sup> siècle (« canal des étangs »).

La remise en état des berges du canal est nécessaire dans tout scénario envisagé et le maintien d'une transparence hydraulique du canal, via les passes entre canal et étangs est primordiale à la survie des étangs et aux activités de pêche professionnelle.

Concernant le changement climatique sur le littoral d'Occitanie, les simulations réalisées par l'EID sur l'évolution du trait de côte et l'impact de ce dernier sur le canal, peuvent conduire à un projet dont l'intérêt serait démontré pour les 50 ans à venir tout en veillant à une adaptation progressive au cours de cette période.

Les zones les plus vulnérables du trait de côte pouvant avoir un impact sur le canal devront faire l'objet d'une attention particulière dans le cadre des travaux de réduction de la vulnérabilité et de la construction des stratégies locales de gestion intégrée du trait de côte. Les solutions fondées sur la nature seront recherchées de préférence.

La mise en œuvre d'un conseil scientifique copiloté par l'Etat et la Région sera préconisé pour mener à bien le projet dans une approche exemplaire de la séquence « Eviter, Réduire et Compenser ».

#### 4. Rôle et enjeu du canal vis-à-vis des territoires traversés, enjeu de développement touristique, usage du fluvial pour les dessertes locales, espaces de loisirs pour les habitants, etc.

L'État et la Région proposent aux différents partenaires, Départements, EPCI et Communes riveraines d'engager collectivement une dynamique de développement et de valorisation des arguments touristiques, culturels, patrimoniaux et de report modal de la desserte, du canal et de ses territoires.

Cette dynamique collective pourrait se traduire par un programme pluriannuel de :

- montée en gamme de l'offre de services sur le linéaire de la Vélo Route ainsi que dans les ports et haltes nautiques du canal. La réfection durable des berges nord serait en effet une condition permettant la continuité cyclable littorale (Euro vélo-route numéro 8), la berge sud ayant une fonction d'exploitation notamment pour le dragage qui n'est pas toujours compatible avec les fonctions mode doux,
- prise en charge d'une meilleure gestion des eaux grises et noires des péniches et étudier toutes solutions utiles fondées sur la nature pour le respect des milieux aquatiques et lagunaires limitrophes, avec l'appui de l'agence de l'eau RMC,
- valorisation du patrimoine et des sites emblématiques situés dans l'écrin territorial du canal,
- signalétique homogène sur le linéaire doublé par une stratégie digitale de médiation culturelle, patrimoniale et touristique en direction des différents publics avec une attention pour les clientèles internationales « à venir »,
- définition d'une stratégie partagée de promotion et de valorisation du canal et de ses territoires en direction des clientèles touristiques, des usagers,
- L'aménagement de plateformes (notamment au droit de la métropole de Montpellier), pourrait également être étudié afin de permettre d'une part d'augmenter l'usage du canal pour des trafics liés à la logistique urbaine (augmentation des recettes d'usage à affecter à l'entretien) et d'autre part s'inscrire dans une logique de développement durable du territoire.

Par ailleurs, il est proposé d'explorer la faisabilité de la définition à moyen terme d'une Charte architecturale, urbaine et paysagère co-construite avec l'ensemble des collectivités et des acteurs socio-économiques concernés.

L'État et la Région agiront également pour l'attractivité et la vitalité des « territoires du canal » en lien avec les différents partenaires concernés dans le cadre de leur politique territoriale contractuelle de droit commun.

§§§

En conclusion, le préfet de la région Occitanie et la présidente du conseil régional proposent de façon convergente au préfet de région Auvergne-Rhône-Alpes, préfet de bassin RMC, en charge du plan Rhône-Saône, un projet renouvelé d'investissement, d'entretien et de gouvernance commune et adaptée au canal. Il pourrait prendre la forme d'un contrat de canal avec une conférence annuelle associant 20 communes, 8 intercommunalités, 2 départements et les syndicats ad hoc (EPTB) et les services déconcentrés de l'État. L'État et la Région vont rapidement définir les coûts et le calendrier des investissements, de façon à préciser les travaux urgents qui pourraient être rattachés au plan de relance, et, à l'issue de la conférence, ceux qui pourraient relever du futur CPIER 21/27.

L'État et la Région envisageraient par ailleurs à l'issue du cycle de la conférence du canal du Rhône à Sète de porter ensemble ce projet global auprès des services du Premier ministre afin de proposer avec le préfet de bassin coordonnateur du plan Rhône- Saône que le préfet de la région Occitanie soit désigné préfet coordonnateur du canal (Gard et Hérault réunis) pour coordonner les missions des services de l'État sur le linéaire (opérateurs nationaux et services déconcentrés), et aller vers un projet de territoire.

Enfin, l'État et la Région pourraient envisager de porter ensemble ce projet global à Bruxelles pour mobiliser ensemble (Etat membre et autorités de gestion) des financements européens.

## 2. Présentation d'expertises des ateliers thématiques

## "Une histoire du canal", intervention de Monsieur Robert Mas, retraité, ancien adjoint au chef de la subdivision de Frontignan chez VNF, extrait du verbatim de l'atelier des élus, 4 novembre 2020

"Le but de mon intervention est de rappeler l'historique du canal. Bien avant le canal, la circulation se faisait à l'abri d'un lido, dans les étangs, entre Aigues-Mortes et même jusqu'à Agde, l'évêché d'Agde.

Mais les atterrissements existaient déjà, et la profondeur d'eau des étangs diminuait : il a fallu construire un canal. Ce canal fut créé juste après le prestigieux canal du Midi, terminé en 1681, et la construction du port de Sète en 1666, qui lui était associé. Riquet avait déjà l'idée de relier Sète au Rhône par une navigation à travers les étangs et des canaux construits.

En 1701, un canal est commencé côté Frontignan. Sa construction va durer près d'un siècle. On l'appelle le canal des Étangs. Le principe : dès qu'un bateau touche, on construit deux digues de part et d'autre d'un étang. Puis on creuse au milieu. On remplit les berges avec ces produits. Et on fait circuler les bateaux dedans. Quand l'étang suivant est assez profond, les digues s'arrêtent, et la péniche continue son trajet jusqu'au prochain étang.

Le canal des Étangs n'a été canalisé dans sa totalité que dans les années 1820. Le souci était toujours le même : le maintien des fonds, car les atterrissements dans les étangs se faisaient sans cesse.

Puis, pour relier le canal au Rhône, on a construit le canal de Beaucaire, qui relie Aigues-Mortes à Beaucaire. On a ensuite joint le canal des Étangs et celui de Beaucaire en utilisant une robine, une fosse, la fosse royale, qu'on appelait le canal de Lardèle (?).

Le canal du Rhône à Sète représente ainsi la jonction de ces 3 canaux. Cette appellation est devenue officielle dans les années 1800.

En 1700, le gabarit du canal était d'environ 1,80 m de tirant d'eau et 10 m de plafond (le plafond se trouve en bas, pas en haut !). En 1879, la voie d'eau est relancée grâce au plan Freycinet, qui définit une barque type (38,50 m par 5,05 m) et ainsi détermine le gabarit de la voie d'eau. Le canal du Rhône à Sète a dû s'adapter à cette nouvelle exigence. Il y a eu des plans de modernisation en 1903 je crois et 1922. Le canal a toujours été un peu amélioré. Mais on sentait que ce type de navigation était devenu désuet, notamment avec l'apparition du trafic ferroviaire au début du XX<sup>e</sup> siècle.

Les voies navigables ne sont relancées en France qu'en 1982, avec la commission Grégoire, qui réalise un schéma national de ces voies. Le canal connaît alors un regain d'espoir. Des travaux de grandes envergures sont engagés. On ne vise pas seulement la classe 4 comme le prévoyait la planification de 2010, mais la classe 6. On a mis au gabarit, classe 6, la déviation de Frontignan faite dans les années 1984-1989 ; la déviation d'Aigues-Mortes datant d'un peu plus tard ; les portes du Vidourle qui ont été revues ; plusieurs secteurs point noir comme la traversée du Lez à Montpellier (ou il y avait un point noir qui était un passage de 10 m). Ensuite, le reste devait suivre.

Les dragages étaient faits en régie par VNF jusqu'en 2006. C'était le Service maritime et de navigation du Languedoc-Roussillon (SMNLR) qui était alors chargé de ce canal. En 2006, VNF prends quasiment la toute propriété.

Des plans de modernisation ont suivi, des programmes ont été lancés en 2007 et 2010. Mais tous ces plans ne devaient pas toucher aux berges.

**L'aspect environnemental** : En 1976 la loi Bouchardeau, loi relative à la protection de la nature, est instaurée. On interdit alors au canal de déverser les produits de dragage derrière les berges comme cela se faisait à l'époque, avec une drague à godet, via une goulotte.

Les canaux du sud de la France ont alors été touchés. La liaison entre le Rhin et le Rhône a été stoppée. On comptait là-dessus pour relier le sud avec le réseau fluvial du nord de la France, du Rhin, de l'Allemagne, des Pays-Bas...

Il a fallu s'adapter. En 1986 on a mis au point les fameux casiers de dragage, casiers de ressuyage.

L'évacuation de ces matériaux ne posait alors pas trop de problème. Mais on a commencé à réhabiliter toutes les décharges de la région (celle de Montpellier, qui était énorme, celle de Frontignan...). On n'arrivait plus alors à trouver des zones de dépôts pour ces matériaux, des zones de réutilisation, après ou sans valorisation. En prenant en compte qu'on avait fait de ces matériaux des déchets plus ou moins dangereux.

Questions

**Monsieur le Préfet, François Lalanne :** Avant les orientations de la commission Grégoire de 1982, le canal du Rhône à Sète était réputé être un canal de classe 2 ou de classe 3 ? pour accueillir les 400 à 650 tonnes, ou les 650 à 1000 tonnes ?

**Monsieur Robert Mas :** le canal était je pense en classe 2. Il était petit. Seul les Freycinet passaient. Et pas des très gros bateaux.

**Monsieur le Préfet, François Lalanne :** Après la commission Grégoire, l'ambition a donc été, non pas de passer de classe 2 en 3, pas même en classe 4, de 1000 à 1500 tonnes, mais tout de suite en classe 5, de 1500 à 3200 tonnes ?

**Monsieur Robert Mas :** Oui, même tout de suite en classe 6. La déviation de Frontignan (des points noirs empêchaient la traversée de Frontignan, mais le canal ne pouvait être élargi à cause des maisons) a été faite avec des caractéristiques dimensionnelles de classe 6. Le miroir devant la subdivision de Frontignan est un miroir de classe 6. Bien sûr le plafond n'est pas de classe 6. Il n'est actuellement que de 20 m. Mais il a été calculé pour devenir un rectangle de navigation de classe 6 (34 m par 3 ou 3,50, je ne sais plus), avec des surlargeurs en adéquation. Les ponts aussi ont été mis à hauteur de classe 6, soit à + 6,80, c'est-à-dire 6 m de tirant d'eau et 0,80 pour les hautes eaux navigables.

**Monsieur le Préfet, François Lalanne :** On peut donc conclure qu'en 1982, la commission Grégoire oriente les pouvoirs publics pour passer directement de la classe 2 à la classe 6. C'est un point important pour la suite de nos discussions. D'autres part, nous constatons qu'il est facile d'imaginer comment faire passer les superstructures de la classe 2 à 6. Il n'est pas très compliqué de changer un miroir de navigation, de surélever un pont. Mais pouvez-vous vous souvenir si les ingénieurs de l'époque, qui ont travaillé avec cette commission, se sont intéressés au fond du canal, à ses berges, à son tirant d'eau, à l'histoire technique de l'ouvrage en profondeur ?

**Monsieur Robert Mas :** Pour ces derniers, à l'époque, il n'y avait pas vraiment de difficultés. Le premier avant-projet sommaire a été fait dans les années 1973. On doit en avoir des traces dans les anciens plans d'occupation des sols de chaque commune traversée. Ces communes avaient en effet réservé l'emplacement, qui était alors je crois de 100 m. On traçait ainsi de Sète jusqu'à l'écluse de Saint-Gilles deux gros traits de 100 m de large, et on fonçait ! On ne se posait pas la question des conservations des berges. S'il fallait déplacer la berge de 50 m, on le faisait. Cers mesures ont ensuite été revues à la baisse, avec la montée des préoccupations écologiques.

**Monsieur le Préfet, François Lalanne :** On peut donc deviner implicitement que, dans l'esprit des membres de cette commission, élargir une berge, la déplacer, la refaire en totalité... n'étaient pas du tout un souci. Les ambitions étaient alors très ambitieuses et la profondeur réelle du canal n'était pas en soi une difficulté, car s'il fallait déplacer les berges et les reculer, il suffisait de le faire.

**Monsieur Robert Mas :** Tout à fait, dans les années 1975, pour passer en classe 6, il fallait une certaine largeur d'emprise, de 100 m, facile à réaliser sur le papier. Les berges du canal étaient déplacées au fur et à mesure. C'est ce qui a été fait à Aigues-Mortes, à Frontignan. Sauf bien sûr au niveau des ouvrages d'art comme les portes du Vidourle, où même en classe 6 des gabarits étaient à respecter, même sous les ponts, avec des berges verticales. Cela rétrécissait, mais la classe 6 était toujours privilégiée.

La circulaire de 1976 donnait toutes les caractéristiques des voies navigables, avec toutes les dimensions à respecter pour être dans telle ou telle classe, dimensions pour les rayons de courbure, les surlargeurs, les tirants d'air, les tirants d'eau, la dimension du bateau qui passait... On se fiait à cette circulaire et travaillait avec elle pour déterminer la classe 6."

Synthèse des travaux de l'étude sur « le port de commerce de Sète et le Canal du Rhône à Sète : enjeux, freins et perspectives de développement du transport fluvial », See'Up et DSG Consultants, atelier fret, 10 novembre 2020



Perspectives fluviales sur CRS novembre 2020

1



## Objectif de cette réunion



- Présenter la synthèse des travaux de l'étude sur « le port de commerce de Sète et le Canal du Rhône à Sète : enjeux, freins et perspectives de développement du transport fluvial »
- En se focalisant sur la partie évolution du fret marchandises

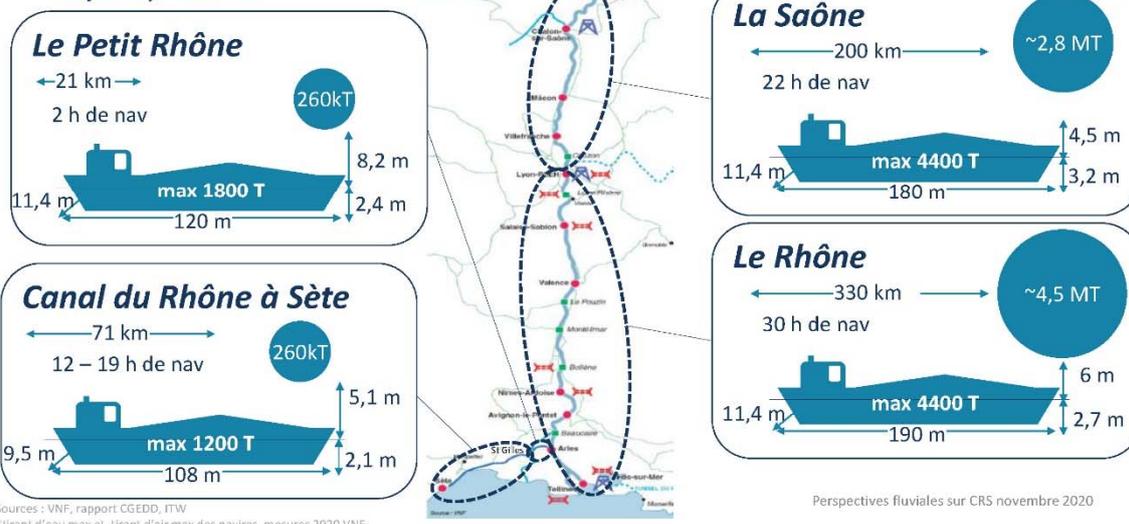
Perspectives fluviales sur CRS novembre 2020

2

# Rappel : Le CRS, un maillon fluvial du Bassin Rhône Saône



Carte schématique du BRS, gabarits max réels\* 2020 et trafics moyen 2015 - 19



3

# Synthèse du diagnostic et des enjeux



Synthèse AFOM du diagnostic et des enjeux

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Outil multimodal du port de Sète</b>, complémentaire du ferroviaire, générateur de trafics maritimes et d'activités économiques, contribuant à l'attractivité du port</li> <li>▪ Permet une <b>alternative fluviale à FOS</b> garantissant la compétitivité du fluvial sur le BRS</li> <li>▪ <b>Régulateur dans l'écosystème</b> environnemental de la zone des étangs, patrimoine écologique</li> <li>▪ Participe à la <b>réduction des trafics PL</b> sur le territoire</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Trafics en baisse</b> sur les 10 dernières années</li> <li>▪ <b>Capacité d'emport limitée</b> par rapport au BRS et contraintes nautiques</li> <li>▪ <b>Offre de cale réduite</b> naviguant sur le CRS</li> <li>▪ Des <b>coûts d'exploitation élevés</b> avec la dégradation des berges et l'environnement hydrographique complexe, le classement des sédiments en déchets</li> </ul>
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Perspectives de trafics</b> et de <b>nouvelles activités</b> pour le territoire si évolution du gabarit du Canal et conditions économiques favorables au fluvial</li> <li>▪ Un <b>outil d'avenir et d'aménagement</b> durable du territoire au service de la décarbonation des transports</li> <li>▪ Solutions pour <b>optimiser les coûts d'exploitation</b> et débouchés vertueux des sédiments (économie circulaire)</li> <li>▪ Un <b>contexte national de verdissement des transports</b>, qui se traduit sur le port de Sète par un objectif de 20% de part modal d'ici 2025</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Baisse d'attractivité du CRS</b> dans les conditions actuelles et perte des trafics maritimes associés + report modal vers la route</li> <li>▪ <b>Hausse des coûts de dragage</b> et d'évacuation des sédiments</li> <li>▪ Conditions climatiques : montée des eaux, fréquence des crues</li> </ul>

4

# Une analyse sur plusieurs dimensions



- ▣ Opérationnelle : accessibilité du canal et attractivité
- ▣ Socio économique
  - Perspectives de trafics fluvial, maritime, routier, ferroviaire associées au CRS et conditions de réalisation (adaptation de la flotte, soutien économique du fluvial, ...)
  - Impacts directs et indirects : Chiffre d'affaires et emplois générés
  - Coûts d'exploitation du canal (dragage)
- ▣ Environnement :
  - Nb de poids lourds évités
  - Bilan carbone et monétarisation des externalités

### Focus sur les perspectives de trafics :

- ▣ Perspective par scénario ; avant / après 10 ans
- ▣ hypothèse d'évolution du contexte politique et économique favorable au verdissement des transports
- ▣ Une approche par filière :
  - Engrais
  - Ferrailles
  - Graines
  - Diester
  - Céréales
  - Pneus broyés
  - Bauxite
  - Sel
  - Pierre Ponce
  - Biomasse bois
  - Tourteaux
  - Minéraux bruts
  - Houille
  - Conteneur (Fos-Sète)
  - Colis lourds
  - Clinker (en ctnr)

Perspectives fluviales sur CRS novembre 2020

5

# 4 scénarios ont été analysés



2020

Gabarit actuel :



▣ 47 M€ investis à date

2030 et au delà



\* Dans la DUP en vigueur, 60 m€ d'investissement sont prévus au CPIER 2015 - 2020

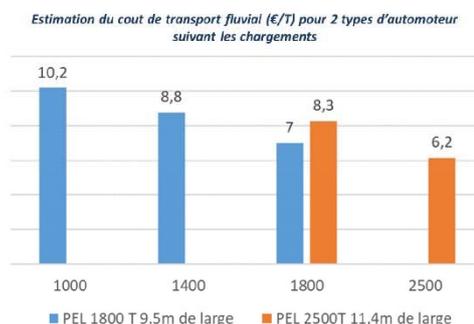
Perspectives fluviales sur CRS novembre 2020

6

## Rapide analyse de la flotte



- ▀ 30 automoteurs grand gabarit naviguent actuellement sur le Bassin Rhône Saône (BRS) - hors citernes -
- ▀ En 2020, seuls 5 automoteurs sont en capacité de naviguer sur le Canal du Rhône à Sète (CRS)... voire 3 d'ici la fin d'année
- ▀ Avec 11,4m de large (Scenario 1800T et Scenario 2500T), le CRS est techniquement accessible à 90% de flotte du BRS
  - Cependant, charger 1800 tonnes n'est pas assez attractif pour les plus gros automoteurs du BRS, car leur taux de remplissage est trop faible.
  - En effet, l'économie recherchée avec la massification pour ces gros automoteurs n'est pas effective pour 1800 T de chargement



Source : VNF, See'Up, ITW

Perspectives fluviales sur CRS novembre 2020

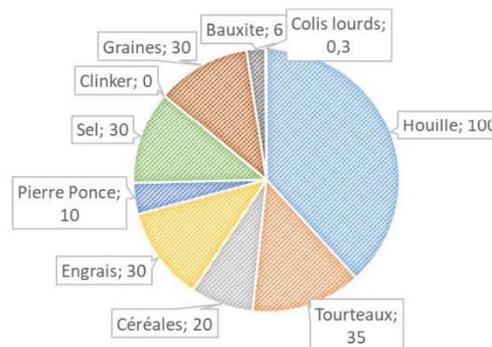
7

## Trafic du CRS : rappel de la situation de départ



- ▀ 260 kT en moyenne sur les 5 dernières années
- ▀ 90% des tonnes fluviales sont liées à du trafic maritime sur Sète
- ▀ Trafic principalement en montée → déséquilibre
- ▀ 3 automoteurs naviguent régulièrement sur le CRS en 2020
- ▀ Compétitivité du fluvial limitée par les ruptures de charges et les pre/post acheminements, et le manque de soutien

Trafics fluviaux sur le CRS (k tonnes, moyenne 2015 – 2019 Total 260kT)

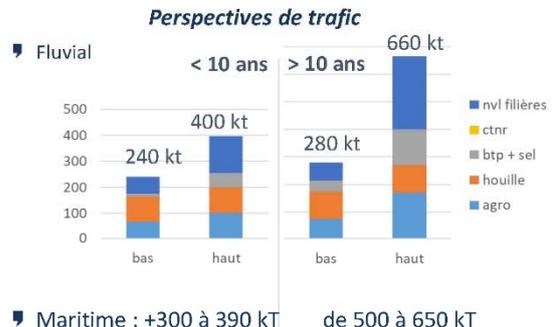


Perspectives fluviales sur CRS novembre 2020

8

# Scénario 1400 T : un fort potentiel fluvial

- Une continuité améliorée :**
  - Un canal accessible à 60% de la flotte du BRS (unité < 9,5m de large)
  - Navigabilité améliorée avec un tirant d'eau garanti à 2,5m
  - Certaines unités peuvent charger jusqu'à 1600T
- Hypothèses principales**
  - L'offre suit la croissance de la demande, et la filière bénéficie de nouveaux flux à la descente
  - Les filières existantes qui se maintiennent sans perspectives de dév : houille, tourteaux, engrais, bauxite, pierre ponce
  - Des filières (re)démarrent, mais avec des volumes moindres que les autres scénarios (sensibles à la massification) : sel, clinker
  - Des filières qui ne peuvent pas se développer à cause des capacités d'emport limitées : conteneur, céréales (quelque soit l'horizon de temps)
  - Des filières nouvelles au potentiel identique pour 1400 ou 1800 T: ferraille, biomasse, pneus broyés



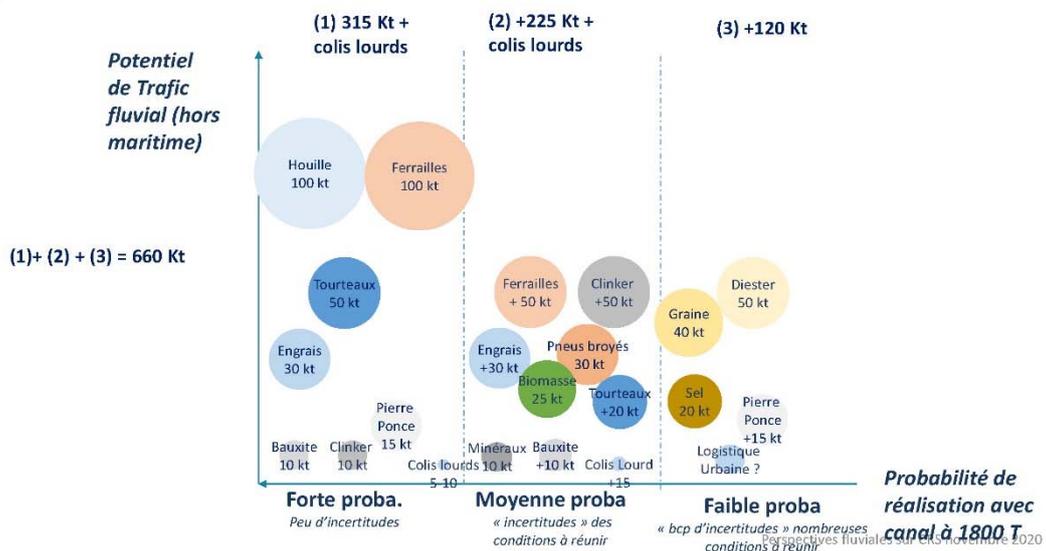
Maritime : +300 à 390 kt de 500 à 650 kt

- Ferroviaire**
  - Cemineu (**clinker**) utilise le fer comme mode de transport principal (jusqu'à 130 kt > 10 ans pour ses 2 usines dans la vallée du Rhône)
  - Ferraille : usage du ferroviaire en complément du fluvial (25 – 50 kt)

Perspectives fluviales sur CRS novembre 2020

9

# Probabilité de réalisation des trafics (CRS à 1400T)



Perspectives fluviales sur CRS novembre 2020

10

## Scénario 1800 T < 10 ans : jusqu'à 550 kt sur le fluvial

### L'effet « 1800T » :

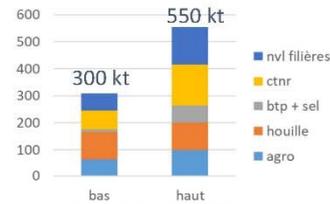
- Un canal accessible à 90% des unités du BRS → plus de cales
- Une réduction du temps de transit
- Généralisation du transbordement fluvial / maritime

### Hypothèses principales

- L'usine de **clinker** de Valence (Cemineu) monte en puissance et 10% des flux passent par le fluvial
- Le flux de **bauxite** entre Sète et l'usine LafargeHolcim du Teil reprend
- Des flux descendants de **biomasse bois** se développent
- Un terminal d'export de **ferrailles** moderne voit le jour à Sète
- Navette conteneur Fos – Sète avec 2 rotations par semaine
- Poursuite des autres trafics existants

### Perspectives de trafic

#### Fluvial



#### Maritime : de 300 à 400 kT

#### Ferroviaire

- Cemineu (**clinker**) utilise le fer comme mode de transport principal pour son usine de Valence
- Ferraille : usage du ferroviaire en complément du fluvial (25 kT)

Perspectives fluviales sur CRS novembre 2020

11

## Scénario 1800 T > 10 ans : jusqu'à 1100 kT de fluvial

### Saipol trouve un partenaire et développe le diester avec de la graine en partie française

### Cemineu ouvre sa station de broyage de clinker à Chalon sur Saône (la 2eme sur le BRS)

### Ferropem a renforcé son activité houille (charbon vert)

### Les basses eaux du Rhin sont de plus en plus fréquentes et favorisent le développement du trafic de tourteaux de Sète à Chalon

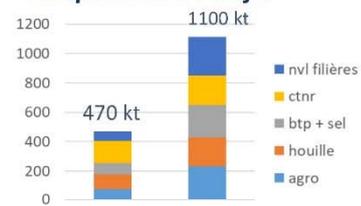
### Les trafics issus du recyclage, implantés récemment, se développent fortement, en utilisant le CRS

### Navette conteneur avec 3 rotations par semaine

### L'offre quadrimodale du port de Sète attire de nouveaux trafics (diester...)

### Perspectives de trafic

#### Fluvial



#### Maritime : +500 à 800 kT

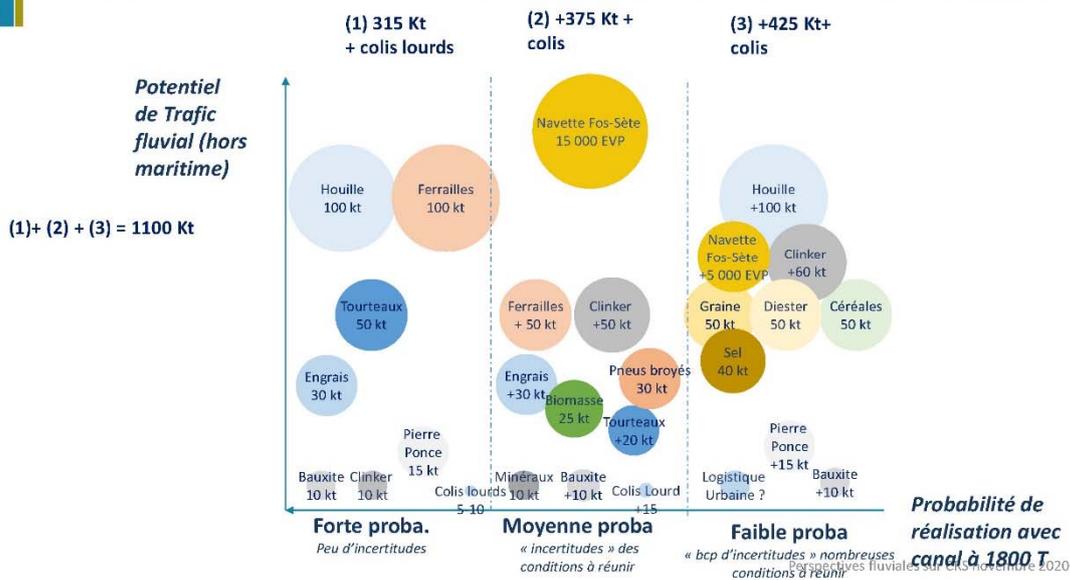
#### Ferroviaire

- Cemineu (**clinker**) alimente 2 usines sur la vallée du Rhône (besoin total de 400 kT dont 340 – 280 kT en fer)
- Ferropem a rapatrié son trafic de houille, de PLN vers Sète et 100kT passent par le fer
- Ferraille : usage du ferroviaire en complément du fluvial (50 kT)

Perspectives fluviales sur CRS novembre 2020

12

# Probabilité de réalisation des trafics (CRS à 1800T)



13

## Conteneur : une navette fluviale Fos – Sète à potentiel



### 2 positionnements envisageables :

➤ Trafic conteneur maritime de niche sur Sète (complémentaire à FOS) + **liaison fluviale avec l'hinterland BRS**

- Un entrepôt frigo pour des trafics à forte VA
- Lancement en cours d'une liaison hebdo : Alger Sète Valencia
- Efficacité du mode ferroviaire sur Sète (vs fluvial)
- Nvx transitaires sur Sète

➤ Sète comme « quai avancé » de FOS : navette fluviale FOS – Sète

- Un marché conteneur ~50 000 EVP l'hinterland sétois, équilibré (import et export), alimenté principalement par FOS en PL,
- Quelques grands faiseurs de flux
- Un port équipé : portiques, entrepôt frigo, ferroviaire, C15, PIF/PEC
- Un axe routier Marseille – Montpellier Saturé
- Des frais stockage élevés à FOS
- franchise de stockage attractive sur Sète

- Nécessite la présence d'acteurs industriels générateurs de flux « mono destination » → peu probable
- Feeding probable depuis Hub méditerranée → surcout
- Concurrence inévitable avec FOS
- Massification insuffisante pour concurrencer fluvial depuis FOS

- Cout élevé du fluvial avec faible massification (2 couches, 3 larg.)
- Faible distance entre Fos et Sète

Sources : ITW, See'Up

Perspectives fluviales sur CRS novembre 2020

14

## Focus navette fluviale : un soutien a priori nécessaire pour la compétitive de la solution



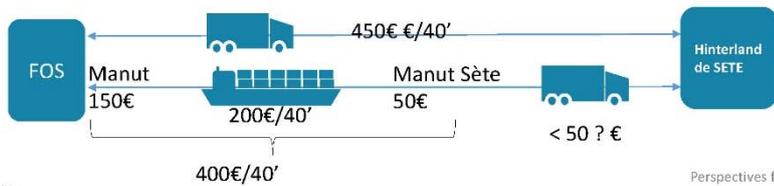
### Hypothèses :

- Automoteur 110m \* 11,4m \* 2,5 m
- 54 EVP / couche → emport de 108 EVP
- 2 rotation / sem.
- 70% de remplissage
- ~15 000 EVP / an



### Coûts : ~100 €/EVP (hors manut)

### Comparaison pour un 40' import dans les conditions actuelles



Des initiatives multimodales soutenues par les Autorités portuaires existent : OFP atlantique, Rotterdam

Sources : ITW, See'Up

Perspectives fluviales sur CRS novembre 2020

15

## Conteneur : un potentiel de 10 à 20 000 EVP



	S 0 T / S 1400 T	S 1800 / 2500 < 10 ans	S 1800 / 2500 > 10 ans
<b>Traffic</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Trafic actuel maintenu sur la route : 10 à 13 000 PL entre FOS et hinterland de Sète</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 2 rotation Fos – Sète /sem.</li> <li>▪ 50% de remplissage : 10 000 EVP</li> <li>▪ 70 % : 15 000 EVP</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 3 rotations Fos – Sète /sem.</li> <li>▪ 15 à 20 000 EVP</li> </ul>
<b>Conditions spécifiques</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 2 couches de conteneur</li> <li>▪ En partenariat avec les armateurs principaux sur Fos</li> <li>▪ Adaptation des coûts manut sur FOS (Mutualisation de THC)</li> <li>▪ Soutien institutionnel au service</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Augmentation vitesse de navigation et productivité des manutentions</li> </ul>

Sources : ITW, See'Up

Perspectives fluviales sur CRS novembre 2020

16

# Scénario 2500 T > 10 ans :



- ▮ L'effet « 2500 T » : 90% des automoteurs naviguent sur le canal. Les bateliers peuvent travailler efficacement des « 2 côtés »
- ▮ La massification permise bénéficie aux tourteaux, céréales, engrais, sel, clinker
- ▮ L'offre quadrimodale du port de Sète attire de nouveaux trafics
- ▮ Le terminal céréalier de Sète redémarre, étant redevenu compétitif
- ▮ Cemineu utilise jusqu'à 40% de fluvial pour alimenter ses 2 usines de la vallée du Rhône

## Perspectives de trafic

- ▮ Fluviale
  - 1400
  - 1200
  - 1000
  - 800
  - 600
  - 400
  - 200
  - 0
- ▮ Maritime : de 580 à 950 kT
- ▮ Ferroviaire
  - Cemineu (**clinker**) alimente 2 usines : besoin total de 400 kT dont 250 – 340 kT en fer
  - Ferraille : usage du ferroviaire en complément du fluvial (50 kT)

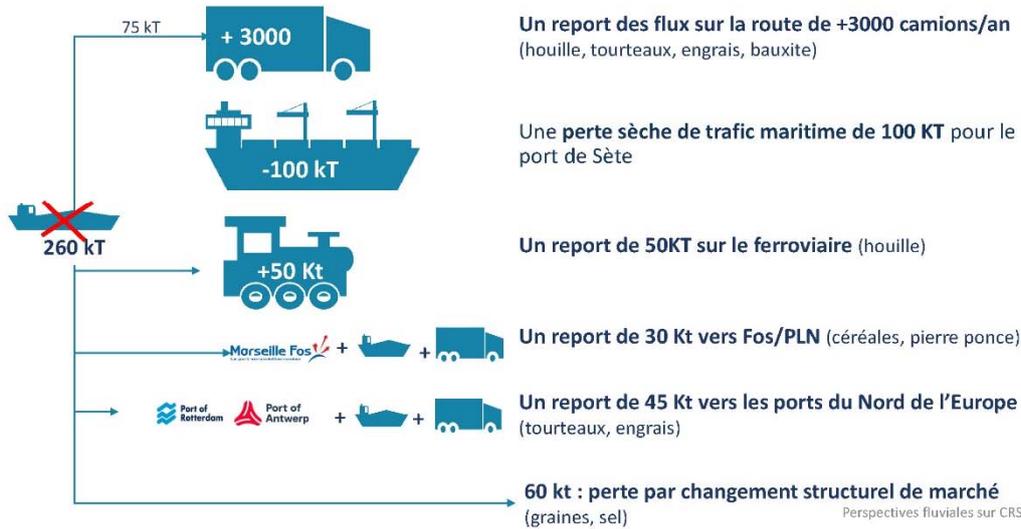
Perspectives fluviales sur CRS novembre 2020

17

# Et la fin du fret sur le canal ? (1/2)



## Impacts immédiats



Perspectives fluviales sur CRS novembre 2020

18

## Et la fin du fret sur le canal ? (2/2)

### Impacts au delà de 10 ans



Houille, engrais



▀ Houille, engrais, bauxite, tourteaux se maintiennent sur Sète en s'appuyant sur la route ou le ferroviaire



Graine, diester



Graine

▀ Les flux à potentiel sont captés par Marseille : nouveaux trafics de houille (+100 kT), pierre ponce (30 kT), ou par les ports du NE (50 kT de tourteaux)



clinker



conteneurs

▀ L'éventuel repreneur de Saipol redéveloppe la trituration avec de la graine française en s'appuyant sur le fer et la route → Diester + graines

▀ Le clinker poursuit son développement en s'appuyant exclusivement sur le ferroviaire pour les sites de la vallée du Rhône



ferraille



ferraille

▀ Les conteneurs n'ont pas la possibilité de prendre le fluvial depuis FOS

▀ Les filières potentielles ne se développent pas : biomasse, minéraux, sel

▀ De nouvelles filières se développent sur Sète avec fer + route : ferraille

Détail fer

Perspectives fluviales sur CRS novembre 2020



19

## Synthèse des perspectives de trafics (1/2) le potentiel de trafic croit avec le gabarit du CRS

	Situation 2015 - 2019	S 1400 T		S 1800 T		S 2500 T
		< 10 ans	> 10 ans	< 10 ans	> 10 ans	> 10 ans
<b>Trafic fluvial</b>	260 Kt	 240 400	 280 650	 300 550 Dont 7 - 15 k EVP	 470 1100 dont 15 - 20 kEVP	 550 1300 dont 15 à 20 kEVP
<b>Maritime*</b>	M : 225 kT	M : 295-385 kT	M : 500-645 kT	M : 295-395 kT	M : 500-815 kT	M : 575-945 kT
<b>Route*</b>	R : 150 kT	R : 175-150 kT	R : 250-200 kT	R : 105-0 kT	R : 100-0 kT	R : 100-0 kT
<b>ferroviaire*</b>		Fe : 35-0 kT	Fe : 180-90 kT	Fe : 35-0 kT	Fe : 140-30 kT	Fe : 140-0 kT

\* Trafics liés au trafic fluvial du CRS

Perspectives fluviales sur CRS novembre 2020

20

## Synthèse des perspectives de trafics (2/2)

### La présence de certaines filières dépend du canal



Synthèse des perspectives filière, par catégorie de filière

	filière	S0	S 1400T	S 1800 T	S 2500 T
<b>Des filières présentes sur Sète quelque soit le scénario, mais au potentiel distinct</b>	Engrais	+ (Route, fer)	↔↔	↔↔	+++
	Graines	+ (Route, fer)	+	++	+++
	Bauxite	+ (Route)	++	+++	++++
	Tourteaux	+ (Route)	++	++	+++
	Houille	+ (Fer et route)	+	++	++
	Colis lourds	+ (route)	++	++	++
	Clinker (en ctr)	+ (fer)	+	++	+++
	Ferrailles	+ (fer)	+	+	+
<b>Des filières qui dépendent de la présence du canal</b>	Diester	+ (fer)	+	+	+
	Pneus broyés		+	+	++
	Pierre Ponce		+	+	+
	Sel		+	++	+++
	Biomasse bois		+	+	++
	Minéraux bruts		+	+	++
<b>Des filières qui ne se développent sur le fluvial qu'avec &gt; 1800 T</b>	Céréales			+	++
	Conteneur (Fos-Sète)			+	+

Perspectives fluviales sur CRS novembre 2020

21

## Evaluation de l'impact socioéconomique actuel

### 17 m€ de CA et 113 ETP



Impact socio économique annuel du trafic fluvial sur le CRS  
moyenne période 2015 – 2019 = 260 000 T, dont 225 000 Tonnes liées au maritime

		Place portuaire Sète	Transport fluvial	Port intérieur	Transport route
Activités directes	CA	▪ 12 M€	▪ 2,8M€	▪ 1M€	▪ 1,3 M€
	ETP	▪ 47 ETP	▪ 16 ETP	▪ 6 ETP	▪ 8 ETP
Activités indirectes	ETP	▪ 29 ETP	▪ 6 ETP		

CA =  
17 M€

113 ETP  
71 directs +  
32 indirects

Perspectives fluviales sur CRS novembre 2020

22

## Synthèse comparative des scénarios

	Invest 20-30	Opex dragage	< 10 ans				> 10ans			
			Trafics Sète		CA	ETP	Trafic Sète		CA	ETP
			Fluvial (kt)	Autres			Fluvial (kt)	Autres		
<b>2015 - 2019</b>		1,5 M€	<b>260</b>	M: 220 kt R : 150 kT	21 M€	139				
<b>S 0T</b>	17-50 M€	3 M€	<b>0</b>	M : 120 kT R : 226 kT Fe : 50 kT	15 M€	101	<b>0</b>	M : 430-450 kT R : 371-386 kT Fe : 305-360 kT	39-48 M€	193 - 259
<b>S 1400T</b>	91 M€	3 M€	<b>240 - 395</b>	M : 295-385 kT R : 175-150 kT Fe : 35-0 kT	25 - 32 M€	170 - 216	<b>280 - 665</b>	M : 500-645 kT R : 250-200 kT Fe : 180-90 kT	41 - 53 M€	272 - 361
<b>S 1800T</b>	140 M€	3 M€	<b>310 - 555</b>	M : 295-395 kT R : 105-0 kT Fe : 35-0 kT	28 - 39 M€	190 - 262	<b>470 - 1100</b>	M : 500-815 kT R : 100-0 kT Fe : 140-30 kT	48 - 75 M€	316 - 505
<b>S 2500T</b>	222 M€	3 M€					<b>545 - 1300</b>	M : 575-945 kT R : 100-0 kT Fe : 140-0 kT	52 - 85 M€	353 - 573

Perspectives fluviales sur CRS novembre 2020

23

## Merci pour votre attention

Perspectives fluviales sur CRS novembre 2020

24



## Le canal du Rhône à Sète : un démonstrateur du tourisme de demain ?



Source : SIEL



## La vocation touristique du Canal du Rhône à Sète

### Etat des lieux



# La vocation touristique du Canal du Rhône à Sète

## Etat des lieux



### Voies navigables de France

1 Etablissement public administratif

2 Réseaux : fret + tourisme

3 Missions :

- promouvoir la logistique fluviale (fret)
- **concourir à l'aménagement du territoire**
- assurer la gestion globale de l'eau

**4 000** agents publics (89 %) et salariés privés (11%)  **1** siège à Béthune | **7** Directions territoriales  
**500** Implantations sur le territoire national

# Sommaire

---

**I- Contexte général du CRS**

**II- Le tourisme fluvial national en chiffres**

**III- Le tourisme fluvial sur le CRS**

**IV- Les offres touristiques locales qui contribuent à l'attractivité du CRS**

**V- Analyse AFOM**



## I- CONTEXTE GENERAL DU CRS

## Situation géographique et caractéristiques du Canal du Rhône à Sète



- **107 km** de voies d'eau situées en région Occitanie, traversant les Départements du Gard et de l'Hérault
  - Gérées par les Subdivisions de Grand Delta (portion gardoise) et de Frontignan (portion héraultaise), prochainement réunies au sein d'une unité territoriale d'itinéraire.
- Il est composé :
  - d'une **branche principale** communément appelé « canal magistral » entre Saint Gilles et le port de Sète de 65 km
  - de **quatre branches secondaires** (Beaucaire-Saint Gilles, Branche Est et Ouest à Aigues Mortes, Frontignan-Sète)
- De nombreuses liaisons avec la Mer Méditerranée, les étangs et marais, les fleuves (Vistre, Vidourle, Lez).

## Situation géographique et caractéristiques du Canal du Rhône à Sète

### Une navigation touristique facilitée par le peu d'ouvrages présents sur le linéaire

- Deux écluses à Saint Gilles et Nourguier (Gard)
- Un pont levant à Frontignan
- Une passerelle mobile à Villeneuve-les-Maguelone
- Un ouvrage spécifique « Les portes du Vidourle » à Aigues-Mortes.

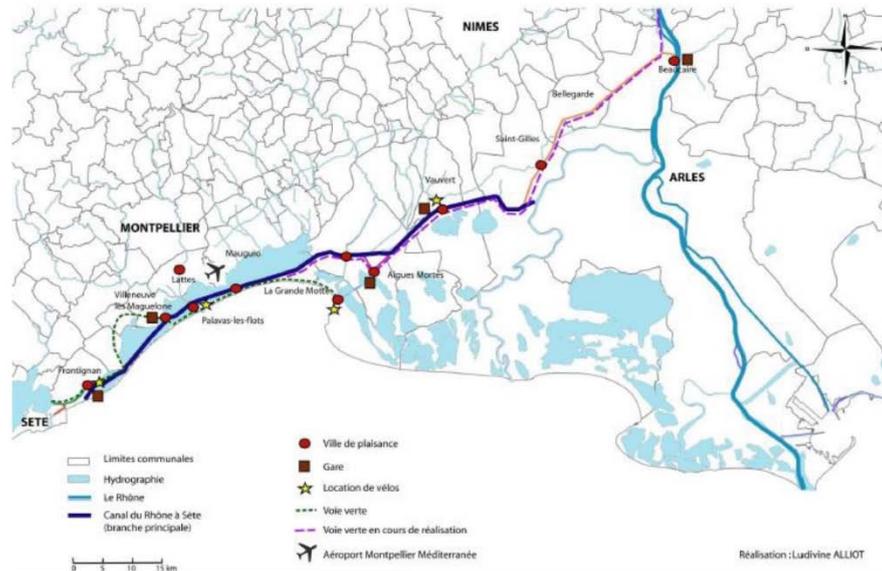
Mais qui peut être rendue moins confortable lors du croisement avec un bateau de fret sur les portions de faible largeur non modernisées (aujourd'hui, croisements peu fréquents au regard du trafic fret). Des solutions existent : **éducation et formation des plaisanciers peu expérimentés.**

Des opérations de dragage uniques en France liées l'accumulation de sédiments dans les zones proches des étangs, qui freinent le développement des véloroutes sur certains secteurs héraultais (utilisation du chemin de halage pendant plusieurs semaines à proximité des casiers de stockage des sédiments).





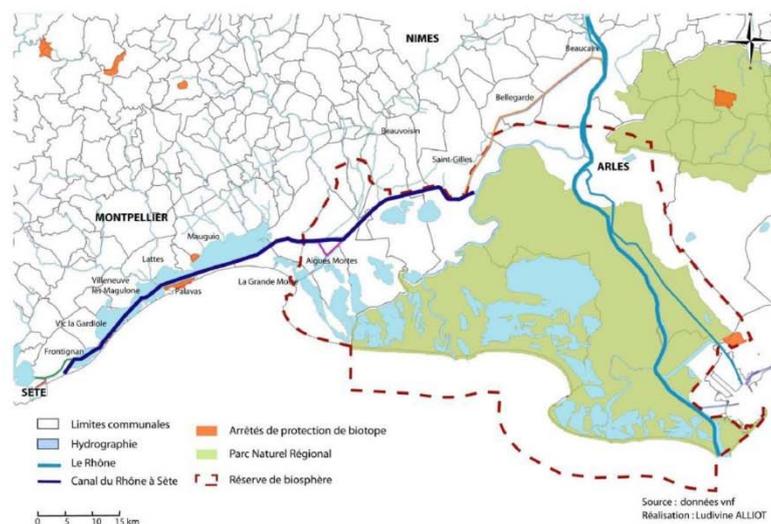
## Accessibilité des villes traversées par le canal



- **Un positionnement géographique du CRS qui est stratégique**, avec la proximité de :
  - L'aéroport de Montpellier Méditerranée (moins de 10 min de Carnon en voiture) et celui de Nîmes
  - Gares TGV : Sète, Montpellier, Nîmes, Avignon
  - Gares TER : Frontignan, Villeneuve-lès-Maguelone, Aigues-Mortes, Vauvert, Beaucaire



## Un contexte environnemental sensible



- Un environnement très sensible classé **NATURA 2000**, **ZNIEFF 1 et 2** et soumis à des arrêtés de protection de biotope
- Des espaces de protection faunistique et floristique : Parc Naturel Régional de Camargue et Réserve de biosphère de Camargue.



Une **valorisation touristique du CRS** qui doit s'inscrire dans le **respect de l'équilibre activités humaines et environnementales** et qui est soumise à **de fortes contraintes réglementaires**.



## II- LE TOURSIME FLUVIAL NATIONAL EN CHIFFRES



### Le tourisme fluvial au niveau national (chiffres 2018)

  
**11,3 M** DE PASSAGERS  
SUR LE RÉSEAU FRANÇAIS EN 2018,  
TOUTES FILIÈRES CONFONDUES

  
**57 %**  
DE CLIENTS ÉTRANGERS,  
TOUTES FILIÈRES CONFONDUES

  
**7,5 M** DE PASSAGERS  
TRANSPORTÉS PAR LES BATEAUX  
PROMENADE EN ÎLE-DE-FRANCE,  
SOIT UNE HAUSSE D'ACTIVITÉ DE  
**+2,7 %** PAR RAPPORT À 2017

  
**2,4 M** DE NUITÉES VENDUES,  
TOUTES FILIÈRES CONFONDUES

  
**1,8 %** DE CONTRATS VENDUS  
POUR LA FILIÈRE DE LA LOCATION  
DE BATEAUX HABITABLES

**ZOOM** SUR...  
... LE TOURISME FLUVESTRE 

**91 %**  
DU RÉSEAU VNF  
SITUÉ À MOINS  
DE 5 KM D'UNE  
VÉLOROUTE  
INSCRITE  
AU SCHEMA  
NATIONAL VÉLO



## Le tourisme fluvial au niveau national (chiffres 2018)

### LES PASSAGES AUX ÉCLUSES TOUTES FILIÈRES CONFONDUES

En 2018, 161 820 passages sont enregistrés aux 103 points de comptage répartis sur l'ensemble du réseau VNF. Au plan incliné de Saint-Louis-Arzviller, la fréquentation ne cesse d'augmenter pour atteindre 8 400 passages en 2018 (+6,9%).

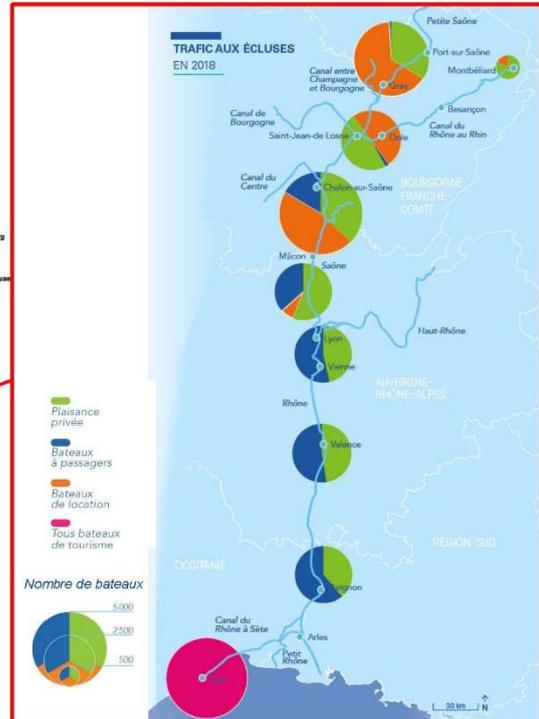
#### LE SAVIEZ-VOUS ?

Une écluse de comptage est un ouvrage où sont comptabilisés les passages de bateaux selon leur catégorie.

Nombre de passages aux écluses de comptage :



\* 7 sites, hors Île-de-France, comptabilisent plus de 5 000 passages : les écluses d'Argens, de Fonserannes, d'Agde et de Trèbes, sur le canal du Midi, ainsi que les écluses de Saveme, de la Petite-France à Strasbourg et le plan incliné de Saint-Louis-Arzviller.



## Le tourisme fluvial au niveau national (chiffres 2018)



### Retombées économiques

#### Au niveau national

- Un poids économique d'1,3 milliards d'€
- 723 M€ de chiffre d'affaire global
- 6 100 emplois directs
- 15,6 millions de journées-passagers



Le tourisme fluvial représente une manne économique pour les territoires « étape ».

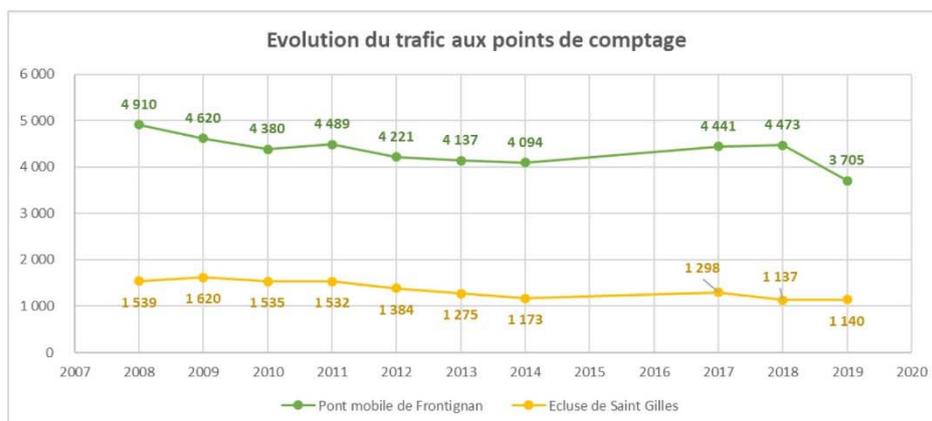


### III- LE TOURISME FLUVIAL SUR LE CANAL DU RHONE A SETE



#### Un canal du Rhône à Sète qui dispose déjà d'un socle de fréquentation touristique

Les données de trafic du CRS démontrent une présence de la navigation touristique sur l'ensemble du linéaire, avec une forte activité sur le secteur de Frontignan (proximité du bassin de Thau – liaison vers le Canal du Midi).



- Une fréquentation assez constante du CRS
- Une baisse à noter en 2019 à Frontignan liée à des raisons conjoncturelles et techniques
- Une baisse de 20% à prévoir sur la saison d'été 2020 en raison du COVID19

— A noter, un trafic intra-canal et vers la mer (via Aigues-Mortes, Grau du Roi, Carnon et Palavas les Flots) non comptabilisé faute d'ouvrage, mais intense.

## Une offre de tourisme fluvial diversifiée sur le canal du Rhône Sète



### 4 filières identifiées



- Bateaux de location sans permis



- Bateaux promenades



- Croisières péniches hôtels



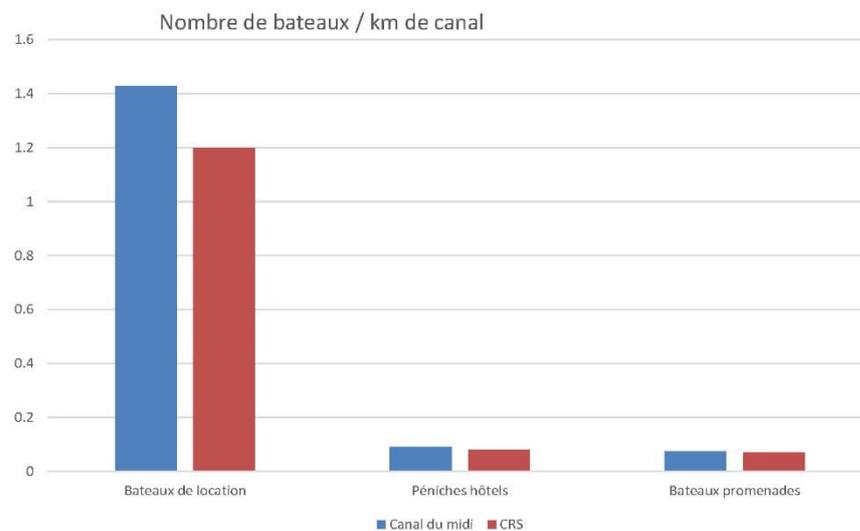
- Plaisance privée

+ bateaux stationnaires : péniches restaurant, chambres d'hôte

## Une offre de tourisme fluvial diversifiée sur le canal du Rhône Sète...



### Comparaison canal du Midi



## ...dont l'activité a des retombées économiques significatives pour les territoires traversés...

Sur le Canal du Rhône à Sète (données 2017 et 2019)

17 M€

100  
emplois  
directs

Tourisme fluvial en région Occitanie (données 2019)

- Un poids économique de 174 M€
- 1 050 emplois directs

## ...avec un potentiel de développement encore inexploité

### IMPACT ÉCONOMIQUE DIRECT D'UN BATEAU POUR CHAQUE FILIÈRE

Ressources financières nouvelles générées sur le territoire directement attribuable à l'installation d'un nouveau bateau ou d'une nouvelle activité.

UN PAQUEBOT FLUVIAL

2 072 300 € HT

UN BATEAU PROMENADE PARIS

1 420 900 € HT

UN BATEAU PROMENADE PROVINCE

800 400 € HT

UNE PÉNICHE HÔTEL

232 300 € HT

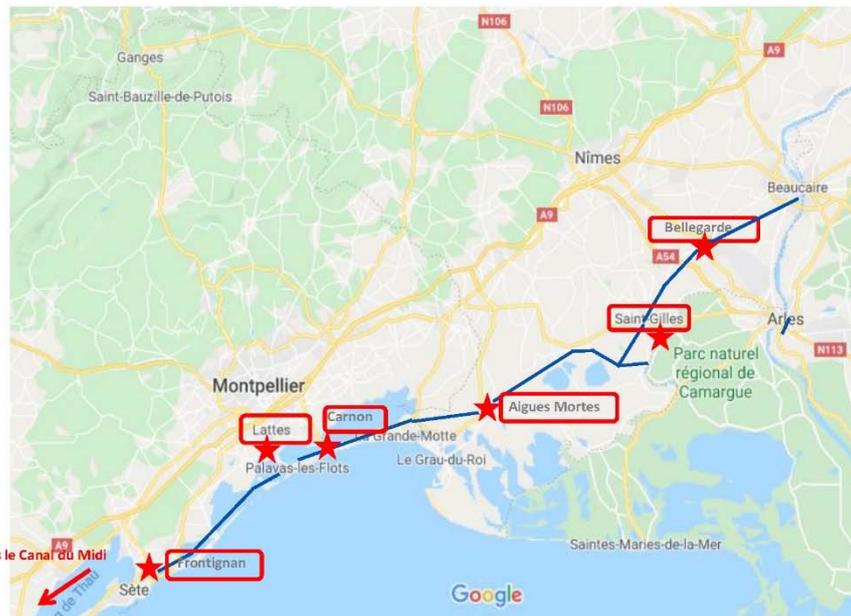
UN BATEAU DE LOCATION HABITABLE SANS PERMIS

32 900 € HT

UN BATEAU DE PLAISANCE PRIVÉE

3 000 € HT

## L'activité bateaux de location habitable sans permis sur le CRS



- **6** bases de location de bateaux (Arolles Marines, Le Boat, Constance Location, Les Canalous, Locaboat, Péniches de Thau)
- En formule aller-retour pour découvrir le patrimoine environnemental, architectural et culinaire (Camargue gardoise et maritime héraultais/étang de Thau) ou en aller simple jusqu'au Canal du Midi.

## L'activité bateaux de location habitable sans permis sur le CRS

LES BASES DE LOCATION ET LEUR CAPACITÉ EN 2018



Nombre de bateaux habitables par base de location :

- Plus de 33 bateaux
- De 19 à 33 bateaux
- De 9 à 18 bateaux
- Moins de 8 bateaux

**Une activité bien représentée sur le CRS par rapport au niveau national avec plus de 120 bateaux de location soit près de 10% de la flotte nationale**

## L'activité bateaux de location habitable sans permis sur le CRS



=> Particularités de l'activité des bateaux de location sur le CRS : véritable **tourisme d'aventure**, à la conquête des richesses patrimoniales et environnementales des territoires à **proximité immédiate du canal** (- 5km).

## L'activité bateaux promenades sur le CRS



Source : Gard Tourisme

- **7** bateaux promenades en activité dont **6** basés dans le secteur d'Aigues-Mortes (Gard) pour des croisières découvertes de la Camargue pour une ou plusieurs heures, pour un repas à bord, avec escale dans les manades

## Les croisières en péniche-hôtel sur le CRS



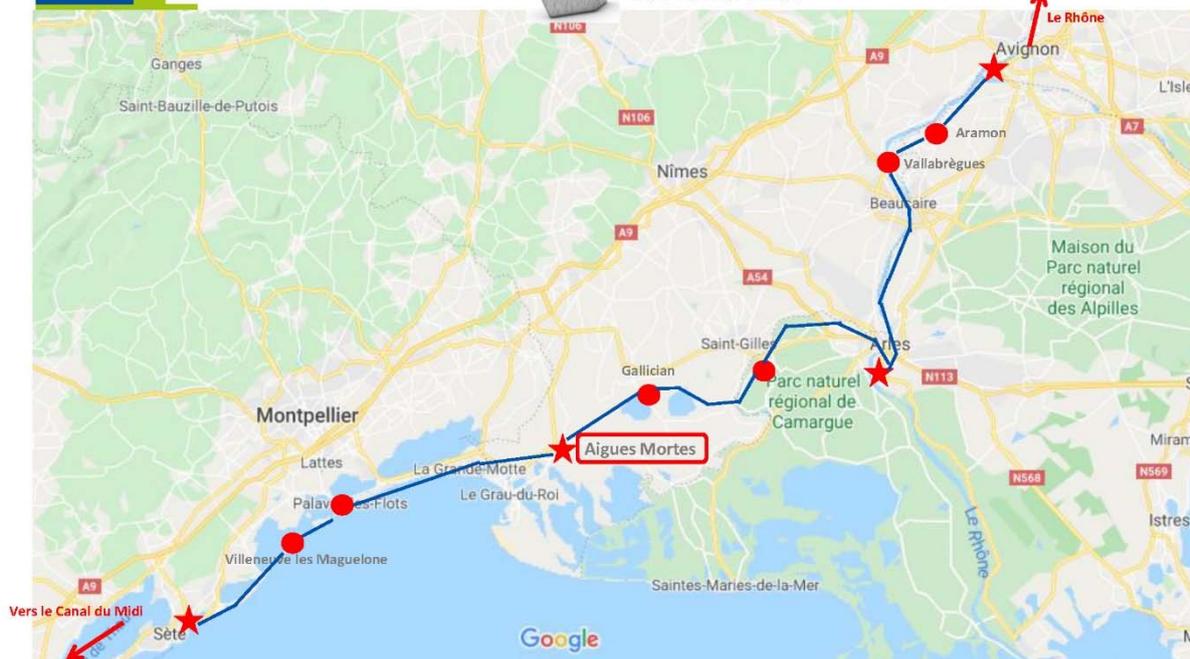
### 8 péniches hôtels identifiées comme opérateurs touristiques navigant sur le Canal du Rhône à Sète Croisières haut de gamme, clientèle étrangère

- 5 bateaux navigant régulièrement sur le Canal du Rhône à Sète (en provenance du Rhône – Avignon ou Arles)
  - 3 bateaux proposant une offre occasionnelle « Provence/ Camargue »
- + 6 bateaux de type chambres d'hôtes statiques (à Aigues Mortes, Villeneuve les Maguelone, Frontignan, Bellegarde, Beaucaire)

## Les croisières en péniche-hôtel sur le CRS



### Les itinéraires



★ Lieux de départ/arrivée

● Lieux d'escales intermédiaires

▭ Ports d'attache

## Les croisières en péniche-hôtel sur le CRS



### Les itinéraires

Les sites d'escale empruntés par les péniches-hôtels sont les suivants :

- **Sur le Rhône** : Avignon (lieu de départ), Aramon, Vallabrègues, Arles (lieu de départ)
- **Sur le Canal du Rhône à Sète** : Gallician, Aigues-Mortes (destination finale pour L'Estello, le Caprice et le Phénicien), Palavas les Flots et Sète

Particularités de l'activité péniches hôtels en provenance du Rhône (Arles et Avignon principalement) qui parcourent le CRS : à la découverte de la Camargue et du Languedoc.

NB : la fermeture de l'écluse de Nourriguier pour travaux en 2020 et 2021 a engendré une modification de l'itinéraire du Mam Goz qui proposait une offre au départ de Beaucaire

## Les croisières en péniche-hôtel sur le CRS



=> Dépenses profitant à des territoires plus vastes puisque les clients ont la possibilité de se déplacer sur les sites majeurs de l'Hérault et du Gard, voire des Bouches-du-Rhône et du Vaucluse via des mini-bus ou des taxis mis à disposition.

## L'activité plaisance privée sur le CRS



**8** ports fluviaux de + 30 anneaux (non gérés directement par VNF)

**1000** anneaux de plaisance directement gérés par VNF (Frontignan, Sète, Aigues-Mortes, Carnon, Palavas)

★ Port de plaisance en concession ou halte sous COT (domaine VNF)      ● Ports de plaisance (hors domaine VNF)

## Le tourisme fluvial, en développement sur les berges du CRS



### Le tourisme fluvial complété par 1 véloroute/voie verte

Cyclotourisme en bord de canal = le **tourisme fluvial** à la découverte des territoires

- Deux grands itinéraires déjà présents en bord de canal sur certaines portions **ViaRhôna** et **EV8 la Méditerranée à vélo**
- Des projets en site propre qui se multiplient sur les **chemins de halage du CRS**
  - En lien avec le CD30 et la CCBTA : 2 sections existantes ViaRhôna de Gallician à Aigues-Mortes, 1 nouvelle section à l'horizon fin 2021 de Beaucaire à Bellegarde, d'autres sections à l'étude
  - En projet avec le CD34 : section Pont de Lunel -> Cabanes du Roc (Hérault) permettant de relier Lunel à La Grande Motte.

## Le tourisme fluvial, en développement sur le CRS



ViaRhôna, EV8 : fréquentation actuelle très modeste entre Beaucaire et Sète (peu de sites propres et services à développer)  
**-> un potentiel économique de premier plan**  
 pour les territoires à proximité immédiate du canal

un impact économique très important, de l'emploi local, une très forte croissance, un tourisme durable, une activité d'avenir



Source: Vélo et Territoires

### Priorités pour développer la fréquentation, en particulier itinérante :

La continuité du réseau (sites propres)  
 Les services

### Mais aussi...

Un bénéfice économique majeur en terme de santé publique



## IV- LES OFFRES TOURISTIQUES LOCALES QUI CONTRIBUENT A L'ATTRACTIVITE DU CRS

## Les offres touristiques locales à différentes échelles, une vitrine pour le CRS

- La **richesse de l'offre culturelle et patrimoniale** = facteur d'attractivité touristique pour les territoires.
- L'**offre culturelle** est très souvent **déterminante dans le choix final du consommateur** en termes de **destination**.
- Le **secteur est dynamique** et sait renouveler son offre.



Un **contexte socio-économique local** qui s'insère parfaitement dans une volonté de développement touristique du Canal du Rhône à Sète.

## Les offres touristiques locales à différentes échelles, une vitrine pour le CRS



### Région Occitanie

- 4<sup>ème</sup> région touristique de France
- 1<sup>ère</sup> destination thermale
- 1<sup>ère</sup> destination en Hôtellerie Plein Air
- 10% du PIB régional
- 2<sup>ème</sup> secteur économique en région
- 110.000 emplois

### • Des **Grands Sites majeurs** favorisant l'**attractivité du territoire régional** :

- Sites UNESCO – Pont du Gard, Canal du Midi, Cité de Carcassonne, Causses et Cévennes paysages culturels de l'agro-pastoralisme méditerranéen, Cité Episcopale d'Albi.
  - *Candidature en cours* : Ville de Nîmes pour ses vestiges antiques.
- Grands sites : Cirque de Navacelles, Saint Guilhem le Désert, Albi, Pic du Midi, Collection Ariège, Toulouse....

### • Les **atouts** du territoire :

- Plages du littoral et les grandes stations balnéaires
- Arrière-pays avec le fort développement des offres en lien avec l'oenotourisme
- Le tourisme urbain (Montpellier)
- Nombreux sentiers pédestres

Une volonté marquée **d'améliorer la qualité des infrastructures touristiques** et de **renforcer l'attractivité de la destination « Occitanie »** pour apparaître dans le **TOP 10 des destinations européennes à l'horizon 2021**.





## Les offres touristiques locales à différentes échelles, une vitrine pour le CRS



Une des 1ères destinations pour le tourisme de plaisance fluvial et nautique pour les marchés étrangers (Europe du Nord, Suisse)

- 4,3 Millions de visiteurs dans le Gard
- 1er port de plaisance maritime d'Europe (Port Camargue -> 5 000 anneaux)
- 160 km de voies navigables
- 100 km de voies vertes



- 3 territoires « Vignobles et découvertes »
- 10 produits de terroir AOC-AOP & 6 IGP (dont le taureau de Camargue)
- 3 sites inscrits au patrimoine mondial de l'humanité dont l'Abbaye de Saint Gilles

**Schéma Départemental du Tourisme des Loisirs et de l'Attractivité 2018-2021** qui met à l'honneur la voie d'eau

=> Axe 16-6 poursuivre le **développement du tourisme fluvial** et des activités nautiques

=> axe 16-5 développer le cyclotourisme d'itinérance et de loisir



## Les offres touristiques locales à différentes échelles, une vitrine pour le CRS



- Près de 40 millions de nuitées en 2017 soit +4,5 % par rapport à 2016
- 43 000 emplois liés au tourisme
- 80% de la fréquentation touristique est concentrée sur la bande littorale
- 100 km de plages de sable, dont les deux tiers sont vierges
- Des sites **particulièrement attractifs** : La Grande Motte, Montpellier, Cathédrale de Maguelone, Etang de Thau, Sète, Canal du Midi



« L'Hérault c'est la vigne et son vin ! Omniprésente dans la culture, les activités, le nautisme, les événements... la vigne dessine nos paysages ».

**Schéma Départemental du Tourisme des Loisirs et de l'Attractivité 2018-2021**

=> Parmi les priorités affichées :

- Conforter, structurer et valoriser le tourisme fluvial en lien avec la politique régionale sur les canaux (canal du Midi et canal du Rhône à Sète) et Voies Navigables de France,
- Favoriser les liens entre nautisme fluvial et vélo.

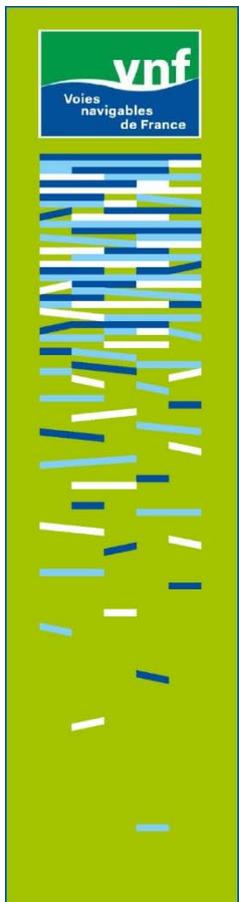


## Les offres touristiques locales à différentes échelles, une vitrine du CRS

Situé entre Camargue et Méditerranée, le CRS possède des atouts touristiques indéniables :

- **Parc naturel de Camargue** avec sa faune et sa flore caractéristiques et ses villages Camarguais authentiques
  - **Stations balnéaires très fréquentées** dans sa partie Héraultaise (La Grande Motte – labellisée patrimoine du XXème siècle, Carnon, Palavas, Frontignan)
  - **Joyaux patrimoniaux** (Aigues-Mortes, Villeneuve lès Maguelone), de paysages exceptionnels
  - **Particularités gastronomiques** (Muscat de Frontignan, Gardianne de Taureau, Riz de Camargue)
  - **Rayonnement culturel de certaines destinations incontournables** (Sète et dans une moindre mesure Montpellier).
- **3 Grands sites Occitanie Sud de France** labellisés par la Région le long du linéaire du CRS : Sète, La Grande Motte, Aigues-Mortes (Carmargue Gardoise)

=> La navigation sur le Canal du Rhône à Sète permet de vivre des « **aventures inattendues** » entre **Camargue et Méditerranée** et de visiter des **sites d'exception** dans une région bercée par la douceur de vivre.



## V- ANALYSE AFOM

**Des pistes de réflexion pour pérenniser et développer la vocation touristique du CRS, au profit des territoires et dans le respect de son environnement**

## Synthèse de l'état des lieux – Analyse AFOM



### Les forces



## Synthèse de l'état des lieux – Analyse AFOM



### Les faiblesses



## Synthèse de l'état des lieux – Analyse AFOM



### Les opportunités



## Analyse AFOM



### Les menaces



## Les enjeux



Faire du Canal du Rhône à Sète un **produit touristique attractif** qui se démarque de la concurrence

En conciliant cette activité avec les dragages et le fret fluvio-maritime

En assurant la préservation de la richesse environnementale

En s'appuyant sur les atouts culturels et les traditions ancestrales locales

-axe culture maritime (joutes sétoises, ostréiculture / conchyliculture, pêche, gastronomie tielles sétoises, muscat de Frontignan)  
-axe culture camarguaise (manades, salins, gastronomie gardianne de taureau)

En s'appuyant sur un écosystème économique et politique propice au développement touristique et à l'innovation

En développant des partenariats institutionnels au service du développement touristique

En choisissant minutieusement les activités économiques sous COT permettant d'assurer une valorisation active du DPF



Objectif : devenir une véritable « **Destination** » commercialisable en France et à l'étranger permettant de vivre des « **expériences inédites** ».

## 5 scénarios proposés par le CGEDD pour le canal...

...parlons-en !



Source : Gard Tourisme



### 3. Résultats des questionnaires de l'atelier « environnement & territoire »

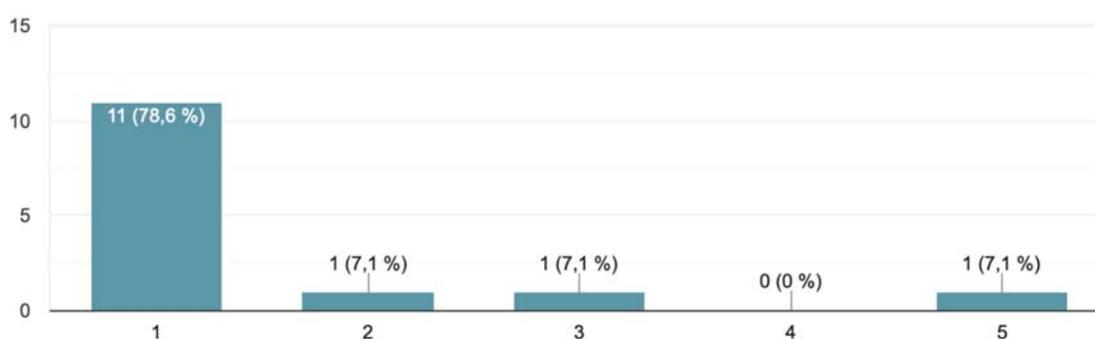
#### Résultats au Questionnaire de la matinée : Quel scénario pour le canal ?

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 scénario 1

Notez sur une échelle de 1 à 5 le scénario 1, selon votre opinion

14 réponses



Les **faiblesses** identifiées pour ce scénario par les participants sont qu'il présente des coûts d'investissement et de fonctionnement trop importants pour une rentabilité qui est questionnée et une pérennité interrogée au regard des conséquences à venir du changement climatique ; qu'un élargissement du canal et une amplification des dragages porteront atteinte à l'environnement autour ; et qu'il est peu adapté au contexte environnemental actuel et futur.

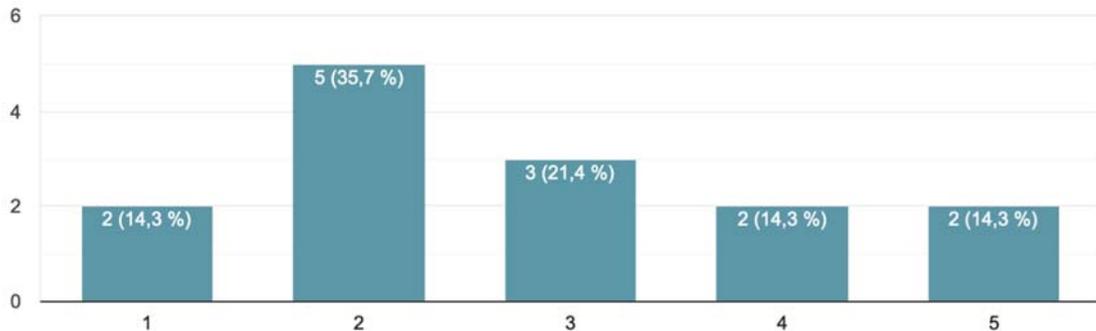
Les **atouts** perçus portent sur le potentiel économique que cela représenterait pour les activités portuaires de Sète et le transport en général ; ainsi que l'avantage par rapport à la réduction des poids lourds dans la Vallée du Rhône.

L'**acceptabilité** d'un tel projet ne pourrait se faire que si à l'inverse les compensations environnementales sont fortes et des retombées économiques élevées ; même si plusieurs participants répondent « ce n'est pas un scénario acceptable ».

## Le scénario 2

Notez sur une échelle de 1 à 5 le scénario 2, selon votre opinion

14 réponses



Les **faiblesses** identifiées pour ce scénario par les participants sont que les coûts d'exploitation resteront élevés pour une rentabilité à nouveau questionnée au regard de l'avenir qui se dessine ; que le devenir des boues de dragage reste préoccupant et leur teneur en sel limite leur usage ; qu'il reste impactant pour l'environnement et les étangs alentours ; qu'il porte atteinte au foncier protégé par le Conservatoire du littoral.

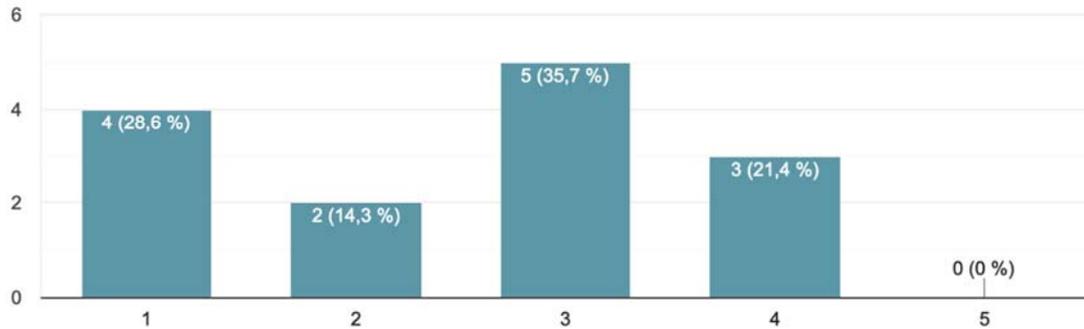
Les **atouts** perçus sont ceux du développement du transport multimodal qui permettrait de délester le fret routier ; de l'entretien des passes et des berges ; du potentiel économique que cela apporterait aux activités portuaires de Sète ; ainsi qu'aux filières existantes qui pourraient se maintenir ou se réorienter vers une économie circulaire (ferraille/biomasse/pneus...).

L'**acceptabilité** du scénario pourrait se faire si la compensation environnementale est forte, si les travaux n'impactent pas les milieux naturels ; si l'entretien des passes permet de connecter le canal aux étangs via un travail concerté pour une réduction des sources de pollution impactant la qualité des eaux et des étangs.

### Le scénario 3

Notez sur une échelle de 1 à 5 le scénario 3, selon votre opinion

14 réponses



Les **faiblesses** identifiées pour ce scénario sont qu'il semble rester sur l'existant, ce qui n'est pas satisfaisant pour les participants à l'enquête ; tout en étant néanmoins impactant pour l'environnement et les étangs. Par ailleurs ce scénario condamne le fret fluvial et intermodal et donc, une alternative possible au fret routier qui pourrait diminuer la pollution de l'air, et donc améliorer l'environnement.

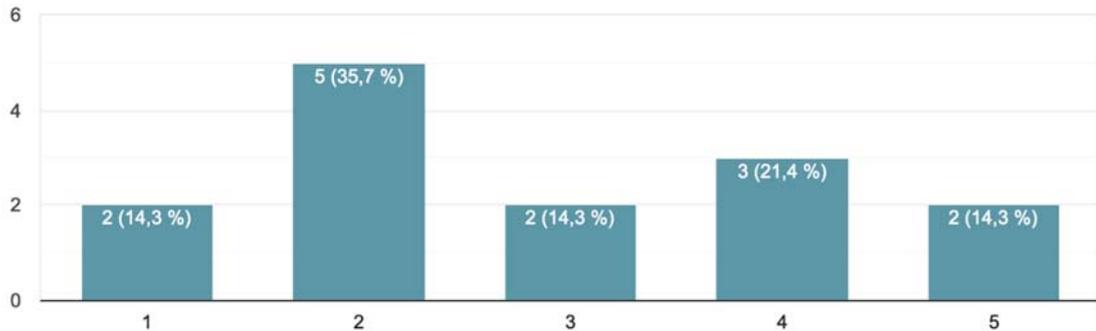
Les **atouts** perçus sont que si le fret se maintient, que se développe un tourisme fluvestre et des vélos-routes le long du canal, cela pourrait donner un sens à l'investissement. Par ailleurs, il nécessite qu'une intervention légère et donc un impact modéré sur les paysages. Pour certains, dont l'avis est plus contrasté, ce scénario n'apporte rien, et correspond à l'avenir d'un trafic qu'ils perçoivent comme en perte de vitesse.

L'**acceptabilité** du scénario pourrait se faire, comme pour les autres, s'il intègre le changement climatique à long terme et s'il considère les passes comme des mesures compensatoires indispensables à la préservation des milieux naturels ; si les travaux n'impactent pas les milieux naturels ; si la plaisance est gérée de façon à ne pas impacter la qualité de l'eau ; si les travaux sont concertés avec les acteurs.

## Le scénario 4

Notez sur une échelle de 1 à 5 le scénario 4, selon votre opinion

14 réponses



Les **faiblesses** identifiées pour ce scénario sont qu'il n'a plus d'intérêt pour le fret et manque d'ambition pour le développement du transport fluvial et condamne peut-être la réversibilité des usages du canal dans l'avenir ; il nécessiterait un lourd travail de concertation pour faire changer d'avis une partie des acteurs ; qu'il n'est peut-être pas viable économiquement sur du long terme ; que le problème du dragage et des boues restera le même ; qu'il reporterait le fret sur un autre usage qui pourrait être plus polluant.

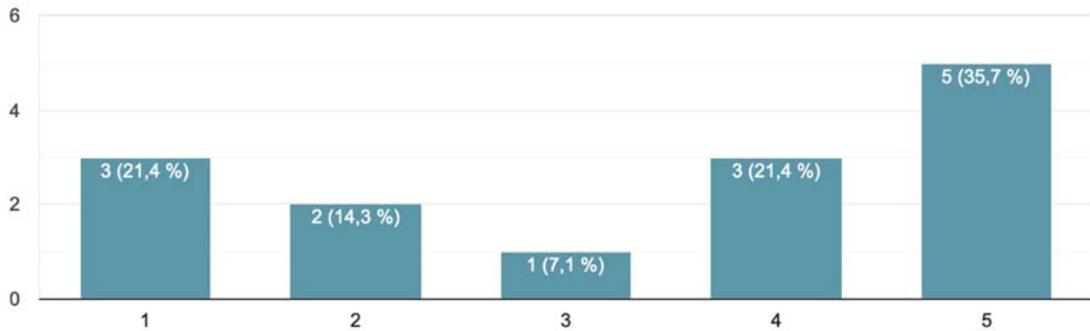
Les **atouts** perçus sont que c'est un scénario à moindre coûts qui permet une renaturation progressive de l'ouvrage qui devient multifonctionnel ; qu'il a peu d'impacts environnementaux et peut permettre le développement d'un éco-tourisme correspondant à un contexte environnemental actuel et futur, avec des coûts d'exploitation et de dragage qui seront moindres.

L'**acceptabilité** du scénario reprend les points déjà abordés précédemment : garder les passes hydrauliques fonctionnelles ; clarifier la stratégie d'enrochement et de réhabilitation des berges, ainsi que les effets des activités touristiques sur l'état écologique du canal et des étangs. A cela, s'ajoute la volonté de développer un transport faible en émission de GES pour remplacer le fret.

## Le scénario 5

### Notez sur une échelle de 1 à 5 le scénario 5, selon votre opinion

14 réponses



Les **faiblesses** identifiées pour ce scénario sont, qu'au-delà du caractère patrimonial, l'infrastructure est abandonnée alors que le fret fluvial a un potentiel et des raisons d'exister ; que le canal finisse par totalement disparaître ; qu'il n'y ait plus d'attrait touristique et paysager.

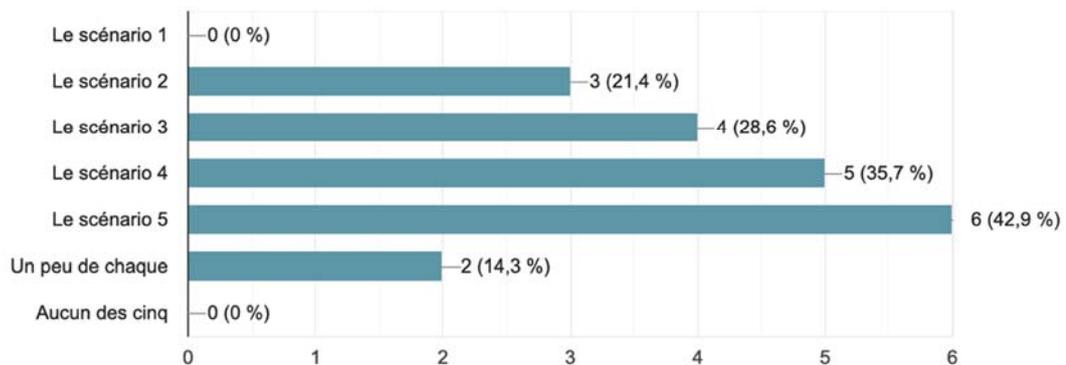
Les **atouts** perçus sont qu'il permet de redonner au milieu son équilibre naturel et d'anticiper l'évolution liée au changement climatique ; qu'il nécessite peu ou pas de coûts ; permet de montrer un engagement fort pour la biodiversité.

L'**acceptabilité** du scénario se ferait à long terme et à condition qu'il y ait une renaturation des lagunes ; un contrat de canal impliquant l'ensemble des acteurs ; un plan pluriannuel de maintenance des infra existantes et une alternative fret maritime trouvée.

Pour l'ensemble des scénarios, le choix majoritaire des participants porte sur le 5, et à très peu de différence sur le 4. Néanmoins, on perçoit à la lecture des réponses que le 2, 3 et 4 divisent les acteurs entre eux. D'un côté il semble y avoir les partisans d'un canal fonctionnel pour le fret, de l'autre, une partie semble vouloir le voir disparaître afin que la nature et la biodiversité prennent le relai sur la voie navigable historique.

### Parmi les cinq proposés, lequel choisiriez-vous ?

14 réponses



## 4. Résultats des questionnaires de l'atelier « fret »

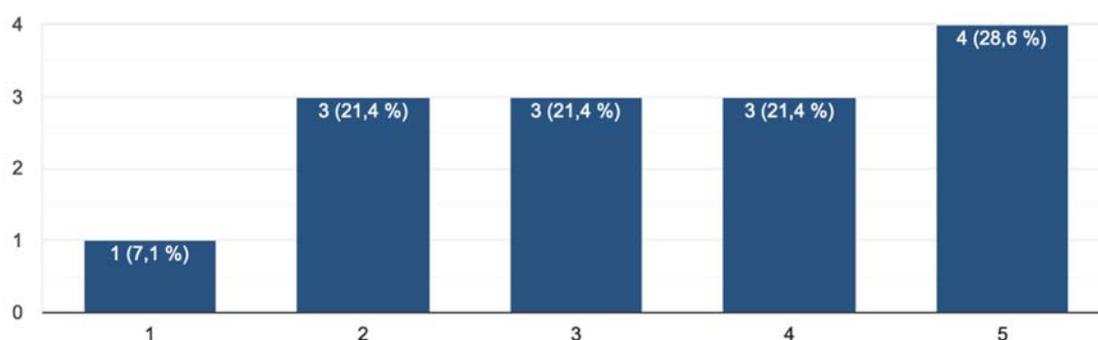
### Résultats au Questionnaire de la matinée : Quel scénario pour le canal ?

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 scénario 1

##### Notez sur une échelle de 1 à 5 le scénario 1, selon votre opinion

14 réponses



Les **faiblesses** identifiées dans ce scénario sont peu nombreuses. Les participants regrettent qu'il n'y ait pas de vision prospective au-delà de 20 ans ; que le coût d'investissement soit trop important ; que ce scénario pourrait engendrer des conséquences écologiques au regard notamment des travaux qu'il nécessite.

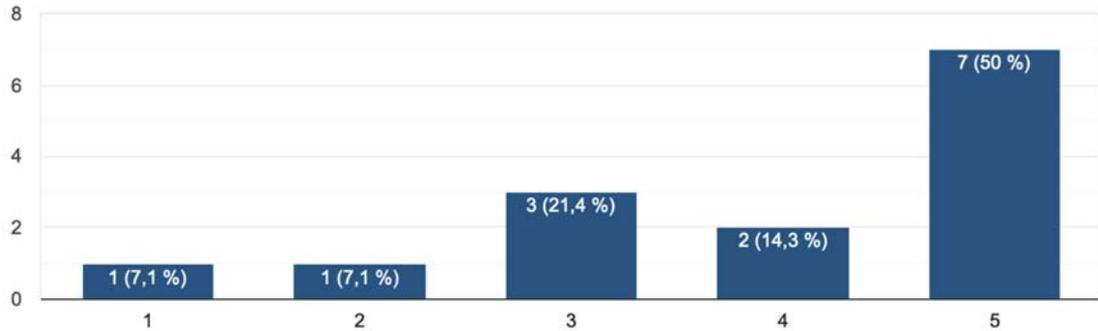
Les **atouts** sont pour les participants la capacité de transport fret qu'il met en avant ; qu'il permet au port de Sète de se développer ; qu'il permettra d'augmenter le nombre de cales disponibles sur le BRS ; qu'il attirera le transporteur et le client en mettant à niveau le GPMM et le port de Sète développant ainsi des marchés économiques.

L'**acceptabilité** d'un tel scénario devrait passer à un renoncement des demi-mesures à 1400 ou 1800 T. ; à une étude des impacts écologiques globaux ; à un engagement financier fort de la part du port de Sète et de ses partenaires ; que les investissements publics soient dimensionnés aux attentes du marché ; de pouvoir charger à pleine capacité comme sur le Rhône ; que l'État investisse fortement dans le financement.

## Le scénario 2

Notez sur une échelle de 1 à 5 le scénario 2, selon votre opinion

14 réponses



Les **faiblesses** identifiées dans ce scénario sont la rentabilité et le manque à gagner qui sont questionnés ; l'impact écologique qui est à affiner ; le coût qui reste élevé car il faut rescinder et aussi conforter fortement les berges, face à des bateaux de 1800 T et 11,40 m de large ; la moindre capacité de chargement.

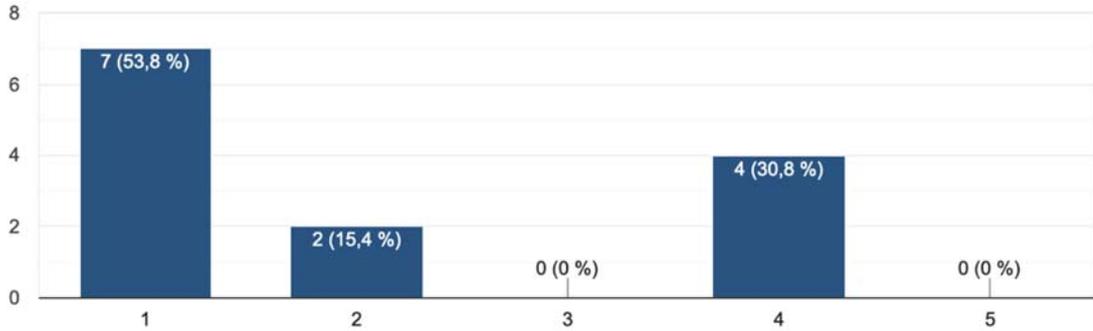
Les **atouts** relevés sont la mise en œuvre à moyen terme du scénario ; le renforcement qu'il permet dans la défense des zones urbaines ; possibilité de charger des conteneurs de façon adaptée, une fois le coût de maintenance des conteneurs à FOS traité ; un budget relativement supportable eu égard à la conjoncture à condition que les sédiments ne soient plus traités comme des déchets ; polyvalence de la flotte et massification des lots ; pleine capacité pour les gabarits inférieurs à 11,40 m.

L'**acceptabilité** d'un tel scénario devrait passer si le budget et un accord financier est trouvé entre les acteurs concernés ; que la politique publique soit réellement orientée vers une responsabilité environnementale des chargeurs pour favoriser la compétitivité du fluvial ; qu'un enfoncement un peu plus élevé soit pris en compte dans ce scénario ; que le Petit Rhône soit également adapté ; que les coûts d'exploitation soient réduits pour compenser les coûts d'investissements, nécessaires co-financement du programme de modernisation avec d'autres partenaires locaux (collectivités traversées par le canal) ; et que la politique nationale aille en faveur des modes de transport massifiés.

### Le scénario 3

Notez sur une échelle de 1 à 5 le scénario 3, selon votre opinion

13 réponses



Les **faiblesses** identifiées dans ce scénario sont qu'il semble ne pas y avoir de perspective de développement et une attractivité pour le fret limitée, entraînant une perte du marché, ce qui favorisera les ports de Fos et de Marseille.

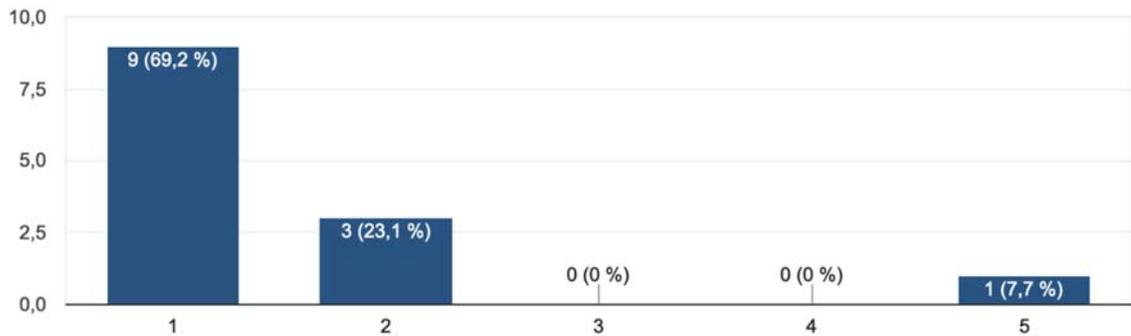
Les **atouts** relevés sont peu nombreux, ils portent sur le maintien de l'existant et l'avantage probablement d'une réduction des coûts et travaux d'amélioration.

L'**acceptabilité** d'un tel scénario serait d'avoir dans ce cas un gabarit des péniches économiquement compétitif permettant le conteneur ; d'augmenter le nombre de cales et de soutenir le mode fluvial (aides au démarrage de service, fiscalité ...) ; d'intégrer l'environnement en limitant les impacts sur le milieu.

## Le scénario 4

Notez sur une échelle de 1 à 5 le scénario 4, selon votre opinion

13 réponses



Les **faiblesses** identifiées dans ce scénario sont de transformer le canal de Sète en canal du midi et se priver de facto d'une infrastructure multimodale structurante pour le port de Sète et ses acteurs ; la disparition totale ou presque du fret ; l'impact sur l'activité portuaire de Sète.

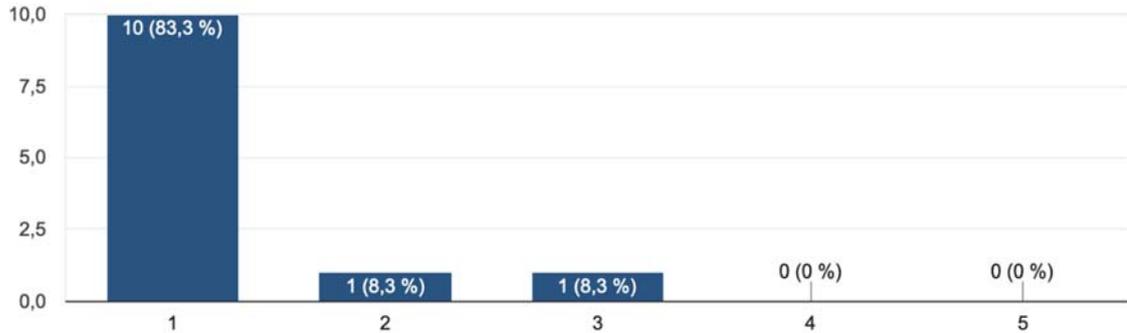
Les **atouts** identifiés sont les limites sur les investissements et la meilleure intégration environnementale ; le profit pour le tourisme.

L'**acceptabilité** d'un tel scénario serait d'investir dans le fer pour la résilience des territoires et garantir un report de marché vers le fret ferroviaire ; en développant le cabotage maritime entre FOS et Sète et le fluvio maritime entre le BRS et Sète ; d'investir dans le tourisme fluvial et fluvestre ; mais peu de participants le considèrent acceptables.

## Le scénario 5

Notez sur une échelle de 1 à 5 le scénario 5, selon votre opinion

12 réponses



Les **faiblesses** identifiées dans ce scénario sont d'arrêter totalement le fret ; de condamner le port de Sète par la même occasion à devoir perdre son activité.

Les **atouts** identifiés sont que le canal pourra être utilisé pour de nouvelles activités et notamment le tourisme vert ; un atout pour l'environnement ; un retour à la nature qui ne demande pas d'investissements.

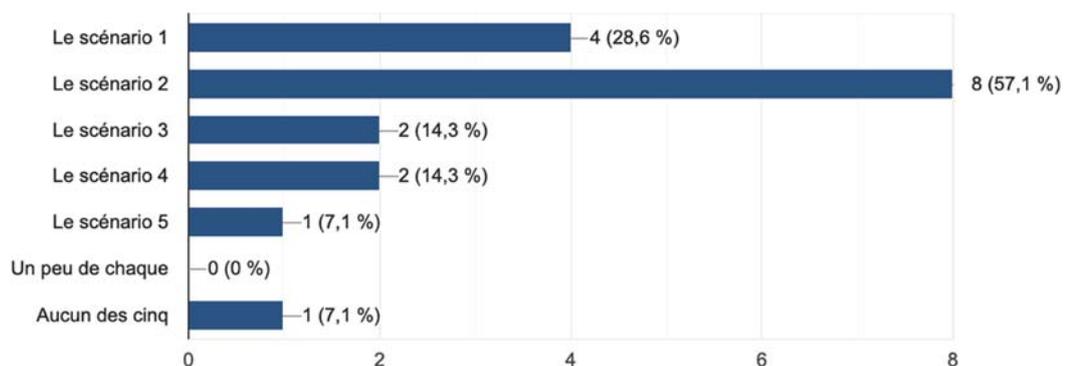
L'**acceptabilité** d'un tel scénario ne pourrait se faire qu'à la condition de trouver une alternative au fret ; mais près de 100% des participants considèrent ce scénario comme inacceptable.

- Quel scénario choisir ?

A la question : quel scénario choisir, les participants sont majoritaires à demander le 2.

Parmi les cinq proposés, lequel choisiriez-vous ?

14 réponses



## Résultats du questionnaire de conclusion 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.

A la question : Quelles sont les actions prioritaires qu'il vous semble nécessaires de mener sur le canal ? (à court terme)

Les **réponses** données sont : le maintien du dragage et l'entretien du canal ; du canal en voie navigable avec la réfection des berges ; Développement du fret par la communication, la promotion et l'incitation fiscale ; travailler sur deux scénarios : un canal pour bateaux de 110 par 9,40 et un enfoncement de 2,80 (activable si besoin, minimum 2,50) avec une option à valider avec E2F portant sur un canal limité à des bateaux de 80 par 8,20 enfoncement 2,50 ; et travailler sur le scénario intégrant un canal pour Freyssinet en lançant pour chacun des 2 scénarios, une concertation sur le profil des berges nord entre les acteurs de l'environnement y c hydraulique et biodiversité, VNF et acteurs fluviaux, pour valider une faisabilité administrative et un budget ; Réaliser l'étude socio éco sur chacun des 2 scénarios ; Le dragage à 2,5m à minima.

A la question : Quelles sont les actions qu'il vous semble nécessaires de mener sur le canal à moyen terme ?

Les **réponses** données : le maintien des berges ; l'amélioration de la navigation avec des travaux essentiels et priorités en fonction du scénario retenu (exemple : réhaussement du pont de Carnon), tout en tenant compte des enjeux environnementaux ; étudier une nouvelle gouvernance du CANAL DU RHÔNE À SÈTE incluant le port de Sète, les EPTB concernés, la région, 3M, SNCF réseau , et VNF et voir comment rendre plus acteurs la place portuaire, voire quelques grands chargeurs ; apporter un enfoncement suffisant pour des bateaux de 110 \* 9.50 au mois à 2,70. tout en assurant la continuité avec le petit Rhône ; le cadre est clair pour étudier le bon type de barge à retenir : par ex 110 x 9.50 x 2.80 /2.90 m ou une autre proposition que doivent faire les mariners ; L'élargissement pour faire passer des barges de 1800 tonnes.

A la question : Quelles sont les actions qu'il vous semble nécessaires de mener sur le canal à long terme ?

Les **réponses** données : dragage plus profond pour optimiser les cales ; la poursuite du programme de modernisation ; arrêter le choix, mettre en place le financement partagés entre tous les acteurs de la nouvelle gouvernance (sauf SNCF réseau) ; Le maintien en l'état pour dans un second temps penser à l'élargissement du canal (si les prévisions de trafics en 9.5 s'avèrent prometteuses) ; l'élargissement et le dragage pour passer à 1800 tonnes.

Les remarques complémentaires données portent sur l'adaptation de la cale à donner au gabarit et non pas l'inverse. Dans ce cas de figure particuliers, il y a un souci, car l'apport de cale ainsi que la construction neuve, malgré les subventions reste très onéreuse, eu égard aux engagements des chargeurs actuellement. Renouvellement de cale oui, mais dans des conditions de navigations et d'exploitation convenable. A cela s'ajoute, la remarque suivante : Sans le gabarit 1800 T, le fluvial va mourir et on condamne Sète. Notre port sera alors qu'un port régional sans débouchés industriels (tissue absent de notre territoire) alors que nous pouvons porter nos couleurs jusqu'à Chalon-sur-Saône et servir de nombreux industriels qui nous font confiance depuis de nombreuses années.

La séance de l'après-midi a permis à 2 participants d'opter plutôt pour le scénario 2.

## 5. Résultats des questionnaires de l'atelier « tourisme »

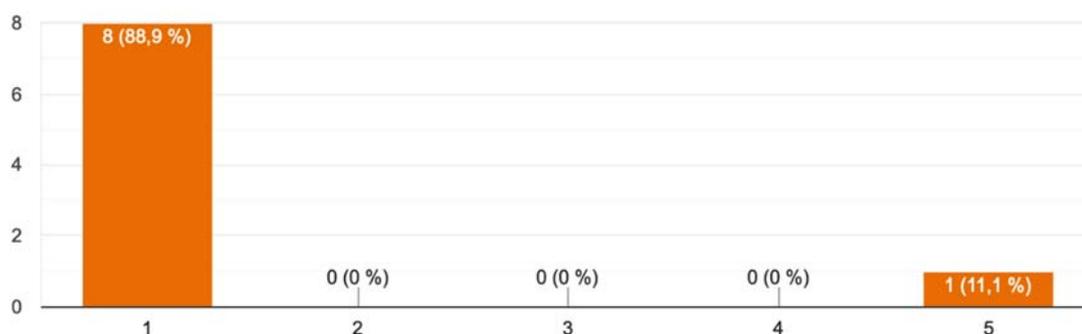
### Résultats au Questionnaire de la matinée : Quel scénario pour le canal ?

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 scénario 1

Notez sur une échelle de 1 à 5 le scénario 1, selon votre opinion

9 réponses



Les **faiblesses** identifiées dans ce scénario sont que ce scénario risque d'avoir un fort impact environnemental ; un coût travaux-bénéfices difficile à calculer dans le temps en raison des différentes contraintes environnementales ; une possible difficile cohabitation entre plaisance fluviale et fret ; et donc un faible développement de l'activité touristique.

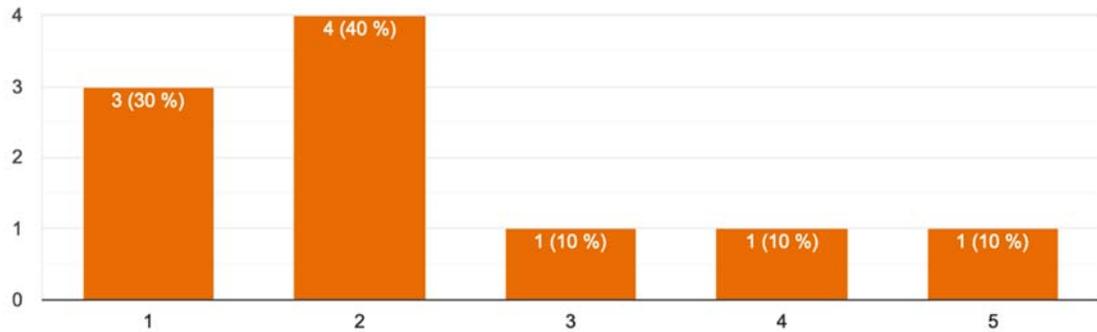
Les **atouts** sont pour les participants la liaison à grand gabarit de Sète jusqu'à Pagny ; le nombre de passage qui permet de mieux entretenir le canal ; et peut-être un gain de GES pour la Vallée du Rhône.

L'**acceptabilité** d'un tel scénario devrait passer par une bonne cohabitation entre les différents usagers, une signalisation adéquate, des adaptations d'ouvrages, et des créations d'escales, mais beaucoup de participants notent que le scénario n'est pas acceptable.

## Le scénario 2

Notez sur une échelle de 1 à 5 le scénario 2, selon votre opinion

10 réponses



Les **faiblesses** identifiées portent sur les investissements toujours trop lourds à porter, des effets notables sur l' et des réponses qui sont celles déjà évoquées dans le scénario 1 : Risque de non viabilité du fret dans le temps compte tenu de la montée des eaux de la mer ; gros investissements pour peut-être seulement 30 ans d'exploitation de fret ; limitation du développement de la filière touristique compte tenu des conflits d'usage à craindre entre des petits bateaux de plaisance et des bateaux de fret (plus ou moins gros selon le scénario).

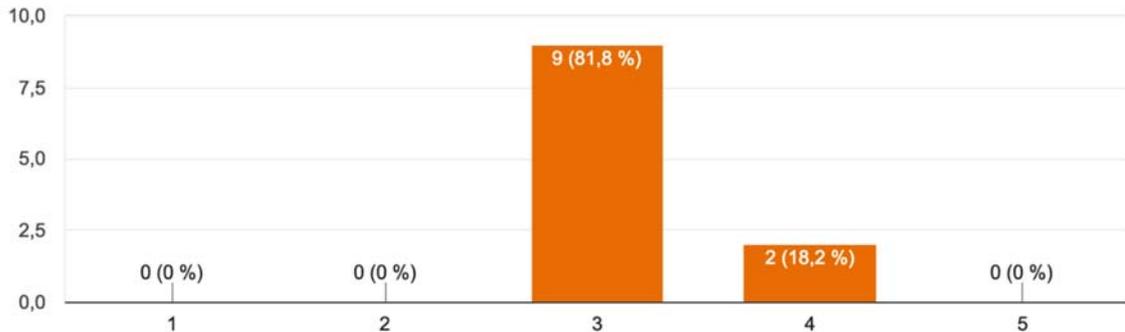
Les **atouts** sont pour les participants que cela génère deux modèles économiques qui cohabitent et enrichissent les régions traversées ; un maintien garanti de l'offre de service par VNF ; une cohabitation que l'on retrouve déjà sur la Saône. Cela permettrait également l'accès de petit paquebots fluviaux qui sont des acteurs économiques importants pour les régions ; et un gain de GES par rapport au fret routier.

**L'acceptabilité** d'un tel scénario par des aménagements pour la plaisance avec des amarrages en sécurité et une localisation précise sur une application des unités de commerces avec leur taille, leur vitesse et leur direction.

### Le scénario 3

Notez sur une échelle de 1 à 5 le scénario 3, selon votre opinion

11 réponses



Les **faiblesses** identifiées portent sur le fait que le gabarit est un peu trop juste pour les bateaux de commerces par rapport à leur rentabilité ; une cohabitation entre le fret et la plaisance qui pourrait être difficile à trouver ; le risque de limiter l'essor du développement du tourisme fluvial/fluvestre ; le coût à la tonne transportée ; la nécessité d'assurer la pérennité de l'ouvrage ; les freins au développement de nouvelles activités touristiques et de loisirs sur la voie d'eau.

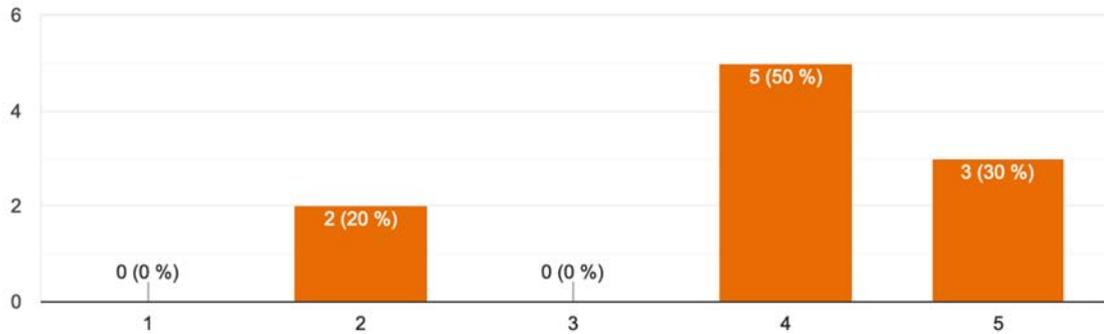
Les **atouts** sont pour les participants la place un peu plus importante pour la plaisance ; une cohabitation sûrement possible entre fret et plaisance un potentiel laissé au développement touristique qui a des retombées plus diffuses sur l'ensemble du canal et qui est liée à la richesse patrimoniale et paysagère du territoire, qui capitalise dessus ; permet de maintenir une activité fret ; une voie d'eau utilisée à l'année, justifiant les investissements d'entretien, un apport de co-financement pour la gestion des ouvrages.

L'**acceptabilité** d'un tel scénario serait d'avoir une certitude du maintien du trafic commercial qui induit un entretien des voies d'eau ; d'une forte concertation entre les différents acteurs (protection environnementale, secteur fret, secteur tourisme) pour équilibrer l'usage entre fret et plaisance ; de règles de cohabitation bien définies ; de réaliser de travaux complets de réfection et de sécurisation des berges, d'avoir une dynamique collective de développement avec actions communes et accompagnement technique et financier par et pour les territoires ; d'agir en faveur d'une amélioration de la qualité des eaux du canal, et de veiller à ne pas dégrader les paysages ; et pourquoi pas développer du transport de colis/marchandise coupler à un service de livraison vélo entre les communes longées par le canal (ex: Strasbourg).

## Le scénario 4

Notez sur une échelle de 1 à 5 le scénario 4, selon votre opinion

10 réponses



Les **faiblesses** identifiées dans ce scénario portent sur le fait qu'il conduira VNF à abandonner l'entretien du canal ; que le tourisme pourrait se développer sans ligne directrice et qu'on perde les atouts du canal.

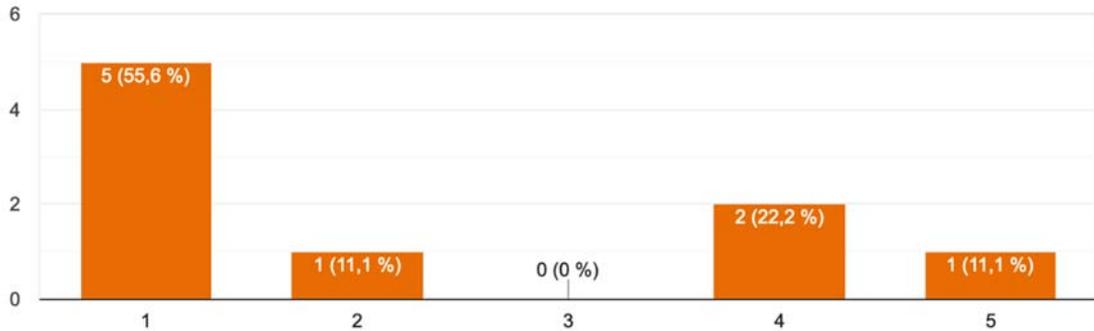
Les **atouts** sont pour les participants : une limitation des gabarits de bateaux rencontrés ; un fort développement pour le tourisme ; fort potentiel de développement du linéaire du canal comme axe de développement d'une meilleure qualité de vie pour les habitants (loisirs, accès nature, déplacements alternatifs) ; la protection de l'environnement, la découverte des espaces naturels ; un investissement moindre.

L'**acceptabilité** d'un tel scénario serait d'être certain de préserver les conditions de navigation ; d'une forte concertation entre les différents acteurs pour équilibrer l'usage entre fret et plaisance ; une bonne organisation entre les divers acteurs touristiques ; veiller à la qualité de l'eau et de l'environnement ; une remise en état des berges.

## Le scénario 5

Notez sur une échelle de 1 à 5 le scénario 5, selon votre opinion

9 réponses



Les **faiblesses** identifiées dans ce scénario portent sur le fait qu'il conduira VNF à abandonner l'entretien du canal ; le délaissement d'un ouvrage historique ; la disparition du canal.

Les **atouts** seraient d'avoir un axe structurant du territoire qui peut être utilisé pour les déplacements alternatifs ; la protection de l'environnement ; la nature qui reprend ses droits ; développer le tourisme et l'appropriation du canal par ses habitants.

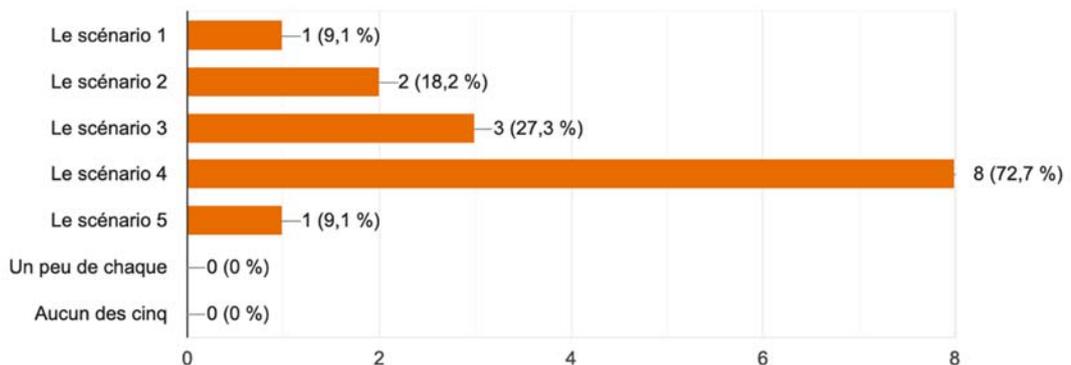
L'**acceptabilité** d'un tel scénario serait d'être certain de préserver les conditions de navigation ; le maintien de la navigation et de l'enfoncement ; veiller à la qualité de l'eau et de l'environnement ; une remise en état des berges.

- Quel scénario choisir ?

A la question : quel scénario choisir, les participants sont majoritaires à demander le 4.

Parmi les cinq proposés, lequel choisiriez-vous ?

11 réponses



## 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 reflèterait la perception du groupe dans sa globalité.

À la question : Quelles sont les actions prioritaires qu'il vous semble nécessaires de mener sur le canal ? (à court terme)

Les réponses données sont les suivantes :

- Restaurer les berges
- Débloquer des fonds pour une favoriser le développement de nouvelles activités et équipements
- Mettre en place une stratégie de développement fluvial avec organe de gouvernance à l'échelle de l'itinéraire (comité d'itinéraire ? au travers un contrat canal ?) : fret, tourisme, transport, protection environnementale... (Définir une charte sur le tourisme)
- Avoir une réflexion et communication sur la cohabitation fret / tourisme
- Mise en place d'un comité touristique du canal (accompagnement des usagers du canal sur la réduction des impacts environnementaux (ex : qualité de l'eau) et accompagner financièrement pour aider à la transition

À la question : Quelles sont les actions qu'il vous semble nécessaires de mener sur le canal à moyen terme ?

Les réponses données sont les suivantes :

- Travaux d'équipements touristiques et de nouveaux services ;
- Encourager les entreprises privées de location de bateaux à installer une base à Beaucaire (après travaux de l'écluse de Nourriguier). Quand Le Boat était à Beaucaire (départ en 2015), cette base était la première base du Boat en Europe du Sud, en termes de nombre de contrats de location. Une installation d'un loueur au départ de Beaucaire permettrait une valorisation de l'itinéraire sur la totalité de son linéaire.
- Réfection des berges et aménagements nécessaires (selon scénario choisi) et maintenance.

À la question : Quelles sont les actions qu'il vous semble nécessaires de mener sur le canal à long terme ?

Les réponses données sont les suivantes :

- Montée en qualité de services
- Mettre au point un plan de communication global à l'échelle du linéaire afin de mieux faire connaître le canal aux clientèles et ainsi développer sa fréquentation touristique.
- Poursuivre la maintenance

Les remarques complémentaires :

« Il me semble que mener des ateliers thématiques est intéressant mais non suffisant. Nous nous rendons bien compte de la transversalité du sujet. Il faudrait donc pouvoir confronter les différents intérêts. Ici le fret était un peu représenté, heureusement, mais globalement les questions liées aux espaces sensibles, à l'évolution du trait de côte lié au changement climatique, etc, n'ont été qu'effleurées. Pourtant, un développement touristique, aussi intéressant soit-il, ne doit pas s'effectuer n'importe comment et nécessite de prendre en compte tous ces aspects dès l'origine. »

## 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.

À la question : Quelles sont les actions prioritaires qu'il vous semble nécessaires de mener sur le canal ? (à court terme)

Les réponses données sont les suivantes :

- Bâtir un plan d'actions pour reconstituer la berge Nord dans les étangs palavasiens, notamment avec des solutions écologiques innovantes (écoconception, économie circulaire) et dans le respect de l'environnement ;
- Le contrat de canal proposé par le Préfet (4 personnes/11) ;
- Des solutions pour évacuer les sédiments de dragage (au moins les volumes déjà stockés) ;
- Avoir les résultats de l'étude économique (en cours) en lien avec le développement du fret ;
- Connaître l'impact environnemental positif du report modal (étude) ;
- Sauver le canal en tant que voie navigable et voie de transit des sédiments ;
- Les actions doivent être concertées pour concilier tous les enjeux actuellement identifiés durant l'atelier.

À la question : Quelles sont les actions qu'il vous semble nécessaires de mener sur le canal à moyen terme ?

Les réponses données sont les suivantes :

- Solutions rapides puis pérennes pour l'évacuation et la valorisation des sédiments ;
- Des solutions permettant de minorer les coûts d'entretien en mettant en avant les processus d'économie circulaire ou des solutions fondées sur la nature ;
- Des études environnementales, coût-efficacité... sur l'intérêt d'un élargissement du canal qui doit être vue dans un second temps au regard de l'intérêt du développement du fret, du développement économique du port de Sète et de l'impact environnemental ;
- Réfection des berges (attention enjeux zones humides, paysage et biodiversité) ;
- Réalisation des travaux (ponts, tirant d'eau/air) permettant la réalisation du scénario 2 (1800t) souhaité ;
- Diversifier les usages du canal et de ses abords dans une perspective d'amélioration de son attractivité (transport public local, tourisme, paysage...).

À la question : Quelles sont les actions qu'il vous semble nécessaires de mener sur le canal à long terme ?

Les réponses données sont les suivantes :

Le maintien de la transparence hydraulique de l'ouvrage ;  
Développer le transport maritime en mer, et aller progressivement vers le scénario 4 ;  
Maintien de l'activité transport commercial du canal  
Avec l'évolution du trait de côté, on voit bien que vers 2100 environ, le canal ne sera plus viable et qu'il sera temps de laisser la nature faire... ;

Les remarques complémentaires :

« Le point bloquant de mon point de vue de certains scénarios est l'élargissement du canal, et donc une emprise plus grande sur les lagunes qu'actuellement. Bien qu'il ait été souligné que le canal traversait des sites Natura 2000, il n'a pas été fait mention que ces habitats naturels étaient des habitats naturels d'intérêt communautaire PRIORITAIRES. A ce titre, ces aménagements (élargissement, mais également zones tampon de dépôt de sédiments côté nord des actuelles berges du canal dans les étangs) auront des impacts négatifs qui 1) nécessiteraient d'avoir l'accord de la Commission européenne, et 2) qui pourront difficilement faire l'objet de mesures compensatoires à la hauteur des impacts sur ces mêmes milieux. Car si mesures compensatoires, elles devront porter sur les mêmes milieux. »

« Tous les scénarios présentés peuvent a priori être réalisés, s'ils sont justifiés d'un point de vu socio- économique et s'ils intègrent l'ensemble des enjeux environnementaux selon la doctrine Eviter-Réduire-Compenser. A ce jour, nous ne disposons pas de l'ensemble de ces éléments préalables pour se positionner sur l'un des scénarios. »

## 6. Retranscription des échanges de l'atelier des élus

**Monsieur le Préfet, François Lalanne :** Le but de cet atelier est de faire parler les élus du canal, qui jusqu'à maintenant n'ont jamais été réunis sur ce sujet. Sont présents aujourd'hui des élus de la région, des deux départements, des 8 EPCI et des 20 communes. Ma conviction personnelle est qu'on ne peut pas continuer à gouverner le canal de façon compartimentée. Il faut imaginer une gouvernance qui nous permette de nous retrouver tous les ans ensemble afin de faire un point sur la situation. On ne doit pas se contenter de rendez-vous tous les 5 ou 10 ans, quand il y a des contrats de plan entre l'État et la région.

Mon autre conviction est qu'il faut parler des sédiments, avoir un regard sur les sédiments très différent de celui porté ces 20 dernières années. Nous avons subi un aveuglement partagé sur les sédiments : l'État ; le port de Sète, qui n'a peut-être pas bien perçu que les sédiments nécessitent une solidarité de l'ouvrage dans sa totalité.

Je vais rédiger un pré-rapport à partir des 4 ateliers, une version martyre que j'adresserai au conseil régional. J'ai eu une discussion très positive avec Monsieur Codorniou, le vice-président : les visions du conseil régional et de l'État peuvent converger. J'ai de bonne relation également avec Catherine Eysseric, (avec qui j'ai porté des dossiers industriels très important dans le Gard) et Jean Denat.

Mais cette convergence ne peut se faire qu'en adoptant une volonté de « parler vrai », comme le disait Michel Rocard. Il faut se dire les choses, afin de les réorienter d'une façon dynamique, et non pas les enfouir comme l'on cache les sédiments dans le canal. Ensuite, certes, on fera un résumé élégant et neutre. Mais il faut se réveiller collectivement, il faut un lieu collégial où les acteurs pro-actifs du canal se recentrent, sinon le canal risque de mourir. C'est bien le but de ces réunions.

**Une histoire du canal : Intervention de Monsieur Robert Mas, retraité, ancien adjoint au chef de la subdivision de Frontignan chez VNF :**

Le but de mon intervention est de rappeler l'histoire du canal. Bien avant le canal, la circulation se faisait à l'abri d'un lido, dans les étangs, entre Aigues-Mortes et même jusqu'à Agde, l'évêché d'Agde.

Mais les atterrissements existaient déjà, et la profondeur d'eau des étangs diminuait : il a fallu construire un canal. Ce canal fut créé juste après le prestigieux canal du Midi, terminé en 1681, et la construction du port de Sète en 1666, qui lui était associé. Riquet avait déjà l'idée de relier Sète au Rhône par une navigation à travers les étangs et des canaux construits.

En 1701, un canal est commencé côté Frontignan. Sa construction va durer près d'un siècle. On l'appelle le canal des Étangs. Le principe : dès qu'un bateau touche, on construit deux digues de part et d'autre d'un étang. Puis on creuse au milieu. On remplit les berges avec ces produits. Et on fait circuler les bateaux dedans. Quand l'étang suivant est assez profond, les digues s'arrêtent, et la péniche continue son trajet jusqu'au prochain étang.

Le canal des Étangs n'a été canalisé dans sa totalité que dans les années 1820. Le souci était toujours le même : le maintien des fonds, car les atterrissements dans les étangs se faisaient sans cesse.

Puis, pour relier le canal au Rhône, on a construit le canal de Beaucaire, qui relie Aigues-Mortes à Beaucaire. On a ensuite joint le canal des Étangs et celui de Beaucaire en utilisant une robine, une fosse, la fosse royale, qu'on appelait le canal de Lardèle (?).

Le canal du Rhône à Sète représente ainsi la jonction de ces 3 canaux. Cette appellation est devenue officielle dans les années 1800.

En 1700, le gabarit du canal était d'environ 1,80 m de tirant d'eau et 10 m de plafond (le plafond se trouve en bas, pas en haut !). En 1879, la voie d'eau est relancée grâce au plan Freycinet, qui définit une barque type (38,50 m

par 5,05 m) et ainsi détermine le gabarit de la voie d'eau. Le canal du Rhône à Sète a dû s'adapter à cette nouvelle exigence. Il y a eu des plans de modernisation en 1903 je crois et 1922. Le canal a toujours été un peu amélioré. Mais on sentait que ce type de navigation était devenu désuet, notamment avec l'apparition du trafic ferroviaire au début du XX<sup>e</sup> siècle.

Les voies navigables ne sont relancées en France qu'en 1982, avec la commission Grégoire, qui réalise un schéma national de ces voies. Le canal connaît alors un regain d'espoir. Des travaux de grandes envergures sont engagés. On ne vise pas seulement la classe 4 comme le prévoyait la planification de 2010, mais la classe 6. On a mis au gabarit, classe 6, la déviation de Frontignan faite dans les années 1984-1989 ; la déviation d'Aigues-Mortes datant d'un peu plus tard ; les portes du Vidourle qui ont été revues ; plusieurs secteurs point noir comme la traversée du Lez à Montpellier (ou il y avait un point noir qui était un passage de 10 m). Ensuite, le reste devait suivre.

Les dragages étaient faits en régie par VNF jusqu'en 2006. C'était le Service maritime et de navigation du Languedoc-Roussillon (SMNLR) qui était alors chargé de ce canal. En 2006, VNF prends quasiment la toute propriété.

Des plans de modernisation ont suivi, des programmes ont été lancés en 2007 et 2010. Mais tous ces plans ne devaient pas toucher aux berges.

**L'aspect environnemental** : En 1976 la loi Bouchardeau, loi relative à la protection de la nature, est instaurée. On interdit alors au canal de déverser les produits de dragage derrière les berges comme cela se faisait à l'époque, avec une drague à godet, via une goulotte.

Les canaux du sud de la France ont alors été touchés. La liaison entre le Rhin et le Rhône a été stoppée. On comptait là-dessus pour relier le sud avec le réseau fluvial du nord de la France, du Rhin, de l'Allemagne, des Pays-Bas...

Il a fallu s'adapter. En 1986 on a mis au point les fameux casiers de dragage, casiers de ressuyage.

L'évacuation de ces matériaux ne posait alors pas trop de problème. Mais on a commencé à réhabiliter toutes les décharges de la région (celle de Montpellier, qui était énorme, celle de Frontignan...). On n'arrivait plus alors à trouver des zones de dépôts pour ces matériaux, des zones de réutilisation, après ou sans valorisation. En prenant en compte qu'on avait fait de ces matériaux des déchets plus ou moins dangereux.

## Questions

**Monsieur le Préfet, François Lalanne** : Avant les orientations de la commission Grégoire de 1982, le canal du Rhône à Sète était réputé être un canal de classe 2 ou de classe 3 ? pour accueillir les 400 à 650 tonnes, ou les 650 à 1000 tonnes ?

**Monsieur Robert Mas** : le canal était je pense en classe 2. Il était petit. Seul les Freycinet passaient. Et pas des très gros bateaux.

**Monsieur le Préfet, François Lalanne** : Après la commission Grégoire, l'ambition a donc été, non pas de passer de classe 2 en 3, pas même en classe 4, de 1000 à 1500 tonnes, mais tout de suite en classe 5, de 1500 à 3200 tonnes ?

**Monsieur Robert Mas** : oui, même tout de suite en classe 6. La déviation de Frontignan (des points noirs empêchaient la traversée de Frontignan, mais le canal ne pouvait être élargi à cause des maisons) a été faite avec des caractéristiques dimensionnelles de classe 6. Le miroir devant la subdivision de Frontignan est un miroir de

classe 6. Bien sûr le plafond n'est pas de classe 6. Il n'est actuellement que de 20 m. Mais il a été calculé pour devenir un rectangle de navigation de classe 6 (34 m par 3 ou 3,50, je ne sais plus), avec des surlargeurs en adéquation. Les ponts aussi ont été mis à hauteur de classe 6, soit à + 6,80, c'est-à-dire 6 m de tirant d'eau et 0,80 pour les hautes eaux navigables.

**Monsieur le Préfet, François Lalanne :** On peut donc conclure qu'en 1982, la commission Grégoire oriente les pouvoirs publics pour passer directement de la classe 2 à la classe 6. C'est un point important pour la suite de nos discussions.

D'autres part, nous constatons qu'il est facile d'imaginer comment faire passer les superstructures de la classe 2 à 6. Il n'est pas très compliqué de changer un miroir de navigation, de surélever un pont.

Mais pouvez-vous vous souvenir si les ingénieurs de l'époque, qui ont travaillé avec cette commission, se sont intéressés au fond du canal, à ses berges, à son tirant d'eau, à l'histoire technique de l'ouvrage en profondeur ?

**Monsieur Robert Mas :** Pour ces derniers, à l'époque, il n'y avait pas vraiment de difficultés. Le premier avant-projet sommaire a été fait dans les années 1973. On doit en avoir des traces dans les anciens plans d'occupation des sols de chaque commune traversée. Ces communes avaient en effet réservé l'emplacement, qui était alors je crois de 100 m. On traçait ainsi de Sète jusqu'à l'écluse de Saint-Gilles deux gros traits de 100 m de large, et on fonçait ! On ne se posait pas la question des conservations des berges. S'il fallait déplacer la berge de 50 m, on le faisait. Ces mesures ont ensuite été revues à la baisse, avec la montée des préoccupations écologiques.

**Monsieur le Préfet, François Lalanne :** On peut donc deviner implicitement que, dans l'esprit des membres de cette commission, élargir une berge, la déplacer, la refaire en totalité... n'étaient pas du tout un souci. Les ambitions étaient alors très ambitieuses et la profondeur réelle du canal n'était pas en soi une difficulté, car s'il fallait déplacer les berges et les reculer, il suffisait de le faire.

**Monsieur Robert Mas :** Tout à fait, dans les années 1975, pour passer en classe 6, il fallait une certaine largeur d'emprise, de 100 m, facile à réaliser sur le papier. Les berges du canal étaient déplacées au fur et à mesure. C'est ce qui a été fait à Aigues-Mortes, à Frontignan. Sauf bien sûr au niveau des ouvrages d'art comme les portes du Vidourle, où même en classe 6 des gabarits étaient à respecter, même sous les ponts, avec des berges verticales. Cela rétrécissait, mais la classe 6 était toujours privilégiée.

La circulaire de 1976 donnait toutes les caractéristiques des voies navigables, avec toutes les dimensions à respecter pour être dans telle ou telle classe, dimensions pour les rayons de courbure, les surlargeurs, les tirants d'air, les tirants d'eau, la dimension du bateau qui passait... On se fiait à cette circulaire et travaillait avec elle pour déterminer la classe 6.

**Monsieur le Maire de Palavas-les-Flots, Christian Jeanjean :** Quel est l'objectif concernant la circulation sur le canal du Rhône à Sète ? Le besoin en transport de marchandises avec des grandes péniches a-t-il été déterminé, est-il réel ? Est-ce pour transporter le sel des salins du Midi ? Est-ce pour alléger le rail et la route ?

Si nous n'avons pas besoin de bateaux de 2500 tonnes, chargés à 100 %, autant passer sur les scénarios 2, 3 ou 4 – peut-être pas le 5, trop limité.

Autre question : on nous a dit de ne plus envoyer de vases du canal du Rhône à Sète dans les étangs. Le personnel du canal dit qu'il envoie sur les berges, mais en définitive cela remplit les étangs. Les pêcheurs se plaignent que les étangs sont remplis par le dragage du canal. Ceux qui draguent le canal disent que c'est l'inverse, que c'est l'étang qui se déverse dans le canal. Nous n'avons jamais eu la réponse exacte. Il faut se poser la question de savoir ce qu'on veut faire des étangs. L'étang de Salses a perdu environ les deux tiers de sa surface en deux siècles. Les

autres lagunes et étangs de notre région vont certainement disparaître petit à petit, s'assécher, car il y a de plus en plus de vases, de moins en moins de tirant d'eau. Et ce phénomène se répercute sur le canal.

**Monsieur le maire de Bellegarde et président de la communauté de commune Beaucaire Terre d'Argence, Juan Martinez :**

Le canal de Beaucaire représente pour notre ville, pour le territoire de la communauté de communes Beaucaire Terre d'Argence, un élément important d'aménagement touristique et économique. Nous avons en effet deux ports, celui de Beaucaire et celui de Bellegarde, qui sont sur ce linéaire. Nous sommes paralysés aujourd'hui par la fermeture de l'écluse du Nourriguier qui est en travaux. Aussi par l'impasse du canal du Rhône à Sète.

A l'origine le canal arrivait jusqu'à Beaucaire et au Rhône. Mais depuis l'ouvrage hydroélectrique du barrage de Vallabrègues, nous n'avons plus d'accès sur le Rhône. Nous n'avons pourtant cessé de demander à que ce tracé historique soit reconnecté au Rhône. Nous demandons avec force une porte sur le Rhône à Beaucaire, donc l'ouverture et l'aménagement d'une écluse.

Ce canal doit continuer à vivre. C'est un lien important avec nos concitoyens. A une époque où on parle sans cesse d'environnement, il s'agit d'un espace protégé. Un projet d'aménagement pour la véloroute va commencer début 2021. Pour nous c'est un élément important de notre paysage et notre territoire.

Je m'excuse auprès de Madame l'Inspectrice générale et de Monsieur le Préfet de m'être un peu emporté la dernière fois, afin d'être pris en considération. J'ai bien compris que le sujet majeur n'est pas le tronçon Beaucaire - Saint-Gilles, mais plutôt le Petit-Rhône et la partie allant à Sète. Je comprends cela tout à fait, naturellement. Mais dans des propositions de plus de 200 millions d'euros (si on ne choisit pas le scénario n° 1 – ce qui me semble raisonnable), on peut continuer à faire vivre ce canal de Beaucaire jusqu'à Sète de façon assez harmonieuse, et avec un peu de financement pour ces aménagements futurs.

**Monsieur le maire de Beaucaire, Julien Sanchez :**

Je rejoins Monsieur Juan Martinez, le président de la communauté de communes Beaucaire Terre d'Argence. En tant que maire de Beaucaire, je regrette que le schéma du tracé du canal du Rhône à Sète oublie complètement l'histoire de ce canal et qu'on transforme le port de Beaucaire en impasse, en voie de garage, en cimetière à bateaux...

Il n'y a pas eu de vision stratégique, d'ambitions, pas non plus de respect pour cette partie du territoire. La vision stratégique ne doit pas juste concerner Sète, même s'il faut bien sûr avoir une vision pour Sète. Mais le canal du Rhône à Sète devrait en effet aller du Rhône à Sète. Aujourd'hui ce n'est pas le cas.

Ce que je souhaiterais dans le cadre de cette concertation, si les moyens sont mis, est qu'on soit respectueux des habitants de ce secteur, des plaisanciers, qu'on les prenne en compte. Il est important de relancer l'activité touristique. Le tourisme fluvial peut être développé. Nous avons aujourd'hui des centaines de bateaux qui passent, mais qui vont à Tarascon de l'autre côté du Rhône. Ils ne peuvent pas rentrer par Beaucaire et ensuite naviguer sur le canal du Rhône à Sète. C'est dommageable pour l'économie et le tourisme de notre territoire.

J'ai eu l'occasion de le dire à chaque vote du budget au Conseil régional, quand on aborde les choix stratégiques. La valorisation des canaux, comme cela a été mené sur le canal du Midi (même s'il reste encore des choses à faire) doit aussi exister pour le canal du Rhône à Sète. Nous sommes réunis pour cela. Je suis très satisfait que le ministre nous ait réunis sur ce sujet. Je suis maire depuis 6 ans. J'ai écrit à François Hollande, à d'autres... On a fait des réunions avec VNF, avec CNR (Compagnie nationale du Rhône), avec les représentants de l'État. Boucher cette ouverture sur le Rhône et condamner le port de Beaucaire est une erreur historique. C'est aujourd'hui l'occasion de réparer.

**Monsieur le préfet, François Lalanne :**

Je souhaite apporter un début de réponse au président de la communauté de commune Beaucaire Terre d'Argence et au maire de Beaucaire. Ma mission ne s'arrête pas au tronçon qui va de Sète à Saint-Gilles et de Saint-Gilles à Sète. Elle s'étend sur le tronçon Beaucaire - Saint-Gilles. Le préfet de région a insisté là-dessus.

Historiquement, j'ai la conviction que ce sont les extrémités du canal qui ont amené des bouleversements. Du côté de Beaucaire et de Vallabrègues, le canal et la ville ont été sérieusement malmenés. Du côté de Sète, son ambition légitime a amené à bousculer le canal, jusqu'à meurtrir l'ouvrage. Les extrémités n'ont pas nécessairement dialogué entre elles. Chaque acteur avait sa propre vision du canal, indépendamment des autres.

On ne peut pas dire que l'État en 1972 ou la CNR portaient beaucoup d'empathie pour le canal, puisqu'on est rentré dans un système qui a neutralisé l'utilisation de l'écluse. J'attends encore quelques semaines le discours des uns et des autres, la CNR que je vois la semaine prochaine à Vallabrègues, VNF...

J'essaie de reconstituer ce qu'il s'est passé entre 1970, 1972 et 1975. Je crois qu'il y a eu des discussions qui ont été suspendues avec le préfet Jean-François Carencio en 2012. L'hypothèse du rétablissement de certaines formes de continuité entre le Rhône et Beaucaire n'étaient pas écartées. Il y a des solutions coûteuses, mais on nous dit qu'il y a aussi des solutions moins coûteuses.

Je ne vais pas faire de ce sujet une priorité immédiate pour mon pré-rapport du 4 décembre. Je n'ai pas le temps matériel. Mais j'en ferai une priorité pour mon rapport définitif, que je rendrai en février. J'assure aux élus du Gard concernés par cette histoire malheureuse (la rive gauche du Rhône qui rit et la rive droite qui pleure) que je ne les oublie pas.

**Monsieur Romain Ferrara, adjoint à la mairie de Sète :**

Le fret fluvial est la raison historique de ce canal du Rhône à Sète. Aujourd'hui le trafic a baissé et il faut se demander pourquoi. Mais c'est parce qu'il a baissé qu'il est nécessaire de réinvestir sur cette infrastructure majeure, afin de retrouver de nouveaux marchés et un tonnage plus important. C'est notamment le manque d'entretien qui a pu mener à cette situation.

On aimerait que le canal retrouve une ambition économique et écologique. Économique car l'établissement portuaire régional a déjà investi des millions d'euros pour la modernisation des infrastructures du port de commerce de Sète, avec des résultats tangibles. Pour 2019 nous avons constaté une augmentation de plus de 50 % du chiffre d'affaires.

Écologique car le transport fluvial représente 4 fois moins d'émissions polluantes de CO<sub>2</sub> par rapport au fret du transport routier. On pourrait faire de ce débouché du canal un vrai pôle multimodal où converge le ferroviaire, le fluvial, le maritime et la route, au bénéfice de l'emploi du territoire mais aussi de l'environnement, dans le respect des zones naturelles traversées par ce canal.

La ville de Sète est ainsi favorable au scénario n° 1, qui est le plus ambitieux, le plus onéreux aussi, nous en avons conscience. Si la contrainte budgétaire est trop importante, le scénario n° 2 pourrait satisfaire en partie notre ambition.

Les volontés de développement touristique des uns et des autres, que nous partageons, ne sont pas antinomiques avec ce développement du commerce. Nous pouvons tout à fait avoir des activités qui coexistent, comme on le voit sur la Loire, sur d'autres canaux ou d'autres fleuves. On pourrait aménager des berges tout en améliorant les conditions de fret, en favorisant le trafic du port de Sète.

Concernant les débouchés des sédiments de dragage, j'ai échangé avec le port de Sète. Ils pourront vous en dire plus demain sur l'aspect technique. Ces sédiments pourraient avoir une débouchée dans la création d'une nouvelle zone dans la zone Zifmar (zone industrielle fluvio-maritime) à côté du port de Sète, entre Sète et Frontignan, pour faire une nouvelle plateforme. Comme cela a été fait il y a quelques mois lors des dragages au profit de BP.

**Madame la maire de Villeneuve-lès-Maguelone, Véronique Négret**

Je suis maire de Villeneuve-lès-Maguelone. J'ai aussi la compétence GEMAPI (gestion des milieux aquatique et protection des inondations) à la métropole.

Je vais adopter un point de vue qui ne va pas plaire à beaucoup d'entre vous, et qui vient en contrepoint du discours de Monsieur Ferrara. Je suis tout à fait d'accord avec ses arguments. Si on réfléchit à court et moyen terme, l'utilisation du canal offre des avantages économiques, aussi liés au tourisme, aux loisirs, aussi écologiques, le transport navigable permettant en effet de réduire les émissions de gaz.

Nous avons dans mon village des sites exceptionnels : je souhaiterais certes qu'on puisse les exploiter davantage en développant le tourisme sur le canal. Mais quand je me place sur du long terme, je m'interroge sur le devenir du canal. J'ai assisté au rapport du 15 octobre : j'ai l'impression qu'on a balayé complètement un autre scénario : celui de laisser le canal aller vers sa fin. Je sais que ce scénario ne va pas vous plaire, et à moi non plus.

Ce qu'on envisage aujourd'hui impose des travaux importants pour pérenniser le canal. Mais, dans 50 ans, je ne suis pas sûre que le canal puisse survivre aux évolutions du système naturel qui vont être engendrées par des changements climatiques imposant des mouvements de plus en plus violents. Et les travaux qu'on envisage aujourd'hui, pour maintenir ou améliorer le fonctionnement du canal, seront des ouvrages qu'il faudra sans arrêt entretenir et qui coûteront toujours plus cher, du fait de ces attaques du milieu.

Cela ne me fait pas plaisir de dire cela. J'aimerais avoir une vision pérenne du canal, mais je ne sais pas si c'est raisonnable. Je pense que ce sera très compliqué de maintenir le canal. Ce sont mes interrogations.

Et le fait que la continuité de ce canal au-delà du Rhône n'existe plus pose aussi un souci en termes de trafic.

En outre, l'existence de ce canal remet en cause la survie des milieux lagunaires des étangs, qui se chargent de plus en plus en sédiments avec les changements climatiques. Le canal empêche en effet l'écoulement naturel des sédiments dans la mer, car c'est un ouvrage en dur.

Je préférerais un scénario plus joyeux que le mien. C'est la mort dans l'âme que je vous livre mes pensées.

**Monsieur le Préfet, François Lalanne :**

Je souhaite d'abord répondre à Monsieur Ferrara. J'ai entendu le mot « défaut d'entretien ». Amener un canal de la classe 2 à la classe 6, agrandir la profondeur d'1,5 m à 3 m, ce n'est pas un travail d'entretien. C'est un dragage de fond qui relève de l'investissement. C'est une idée que je voudrais corriger et que nous ayons en commun.

Je suis d'autre part d'accord : il faut réutiliser, trouver un débouché aux sédiments du canal, à Sète notamment. J'ai pu observer qu'on a accueilli des sédiments pendant les dernières années pour faire une plateforme économique de 20 hectares, très belle en soi. Mais ces sédiments ne venaient pas du canal... Cela est malheureux. Il s'agit certainement d'une faute collective involontaire. L'État a durci les conditions de remploi des sédiments, jusqu'à considérer qu'ils étaient des déchets. Le port de Sète ne s'est pas entendu avec VNF pour utiliser sur cette plateforme les sédiments dragués au fond du canal, après un prétraitement.

Il faudrait que le port de Sète et VNF, dans les années à venir, créent une structure commune, un groupement de commande, un GIP, destiné à remployer les sédiments et leur trouver un débouché sur la prochaine plateforme : cela marquerait le début de cet esprit de solidarité entre les acteurs du canal qui manquait jusqu'à présent.

D'autre part, je comprends l'interprétation de Madame Négret. Je partage ses craintes. Nos travaux ne peuvent pas envisager sérieusement un devenir du canal au-delà de 2050. Il faut avoir l'ambition à la fois forte et modeste de dire comment dimensionner le canal de 2020 à 2050. On abordera vendredi la question du devenir après 2050, grâce à la contribution de scientifiques de très haut niveau.

Par ailleurs, il existe depuis 2018 une compétence obligatoire, la compétence GEMAPI : gestion des milieux aquatique et protection des inondations. Il y a peut-être moyen dans les prochains ateliers, dont celui environnement de vendredi, de parler de la GEMAPI.

Et comme vous êtes une autorité de gestion de la GEMAPI, vous devez vous intéresser aux effets bénéfiques du canal. Vous savez (mais n'en avez pas parlé) qu'il existe des passes hydrauliques. Ces passes aident à canaliser les éléments dans des flux qui vont des étangs à la mer. Et elles ont été abandonnées.

Ce canal n'est pas qu'un ouvrage de transport et de voie d'eau. Il est le seul de France à être traversé par 24 passes hydrauliques. La GEMAPI devrait ainsi se rapprocher du canal pour rétablir un écoulement harmonieux des passes hydrauliques. Sinon on risque à nouveau de voir le canal s'encombrer de sédiments. Il ne faut pas rien changer et faire l'autruche.

#### **Madame Dominique Nurit, du syndicat du bassin du Lez :**

Je suis élue du département de l'Hérault, administratrice de la Safer de l'Hérault et régional, aussi administratrice de l'agence régional biodiversité. Pendant 6 ans j'étais présidente de l'association climatologique de l'Hérault. Je suis désormais ambassadrice climat et biodiversité en Occitanie. Je suis aussi dans le syndicat du bassin du Lez, en tant que présidente de la commission locale de l'eau, qui est en charge du SAGE, le schéma d'aménagement et de gestion des eaux.

Je connais bien Madame Négret. Je rejoins un peu son raisonnement.

Au titre de mes fonctions sur le bassin du Lez, il me paraît important de rappeler que les étangs littoraux cumulent de nombreux enjeux, à la fois socio-économiques et écologiques. Ils font l'objet de gestions multipartites assez complexes. Il existe en effet beaucoup de statuts fonciers différents, ainsi que des protections environnementales à prendre en compte. Nous nous occupons dans ce bassin de la question de l'eau mais aussi de Natura 2000.

Les effets du changement climatique sont un des problèmes majeurs à prendre en compte dans notre concertation. L'Hérault, dont la zone du canal, connaît de gros problèmes concernant le retrait de côtes et la question de la Méditerranée. En outre, la population de l'Hérault est très concentrée sur le littoral, près de 85 %. De grands travaux seront à mener pour réfléchir à cette concentration. La question du canal se pose dans ce contexte. Nous avons de 2020 à 2050 une période de 30 ans pour améliorer le fonctionnement d'une façon relativement simple.

La concertation qui est proposée par Monsieur Lalanne est tout à fait juste et nécessaire. Des scénarios intègrent une restauration lourde des berges au nord du canal, et qui impliqueraient notamment une emprise physique sur les lagunes du littoral. Sète a déjà aménagé de façon un peu forte les traits de côtes. Il y a des choses qui se mettent en place qui ne sont pas tout à fait en rapport avec ce qu'on appelle le « monde d'après ».

Je veux aussi prendre en compte les éléments discutés à la conférence du 15 octobre, c'est-à-dire les trois solutions qui sont identifiées, sur les 60 km de berges : l'enrochement total ou partiel, pour 80 % du linéaire ; des

palplanches non affleurantes ou lagunées, pour environ 50 % du linéaire ; des innovations visant à renforcer l'intégration écologique.

Aussi des principes de réfection à neuf des berges du nord impliquant deux solutions : soit minimiser les impacts au prix d'un coût plus élevé ; soit accepter des impacts peut-être plus sensibles pour un coût plus modéré. D'un point de vue économique, il faut s'interroger sur la nécessité d'engager des travaux immenses afin de modifier les conditions de navigabilité, alors qu'on craint un vrai problème climatique en 2050.

Au titre du schéma d'aménagement et de gestion de l'eau et de Natura 2000, nous souhaitons pour ce bassin que les enjeux environnementaux soient intégrés au plus tôt dans l'étude socio-économique. Et que les acteurs de la gestion de l'eau et des espaces naturels protégés y soient associés au plus près. Il semble important, dans le contexte actuel, que le choix du scénario ne soit pas seulement défini par son coût.

Nous devons rendre nos contributions écrites au 24 novembre, Monsieur Lalanne devant faire un pré-rapport puis un rapport en février... Cela nous semble difficile, même si le rapport du conseil général de l'environnement et du développement durable, et la conférence du 15 octobre a pu nous éclairer sur les enjeux économiques et ses perspectives envisageables. Il y a une réunion technique demain. Ce serait intéressant qu'on ait des éléments concrets issus de l'analyse socio-économique avant de faire nos propositions. Nous aurons besoin d'un temps supplémentaire de réponse pour vous apporter les contributions les plus qualitatives possibles.

**Monsieur le préfet, François Lalanne :**

J'ai la conviction qu'il faut s'intéresser aux portes hydrauliques. Ces portes existaient il y a 100 ans, il y a 50 ans, il y a encore 20 ans. Une grande partie d'entre elles n'existent plus. Les anciens les utilisaient de façon mécanique. Les modernes les avaient rendues hydrauliques. Il y a 10 ou 20 ans, me semble-t-il, on a pu penser qu'on pouvait tout à fait neutraliser ces portes hydrauliques aux passes, et qu'il suffirait de draguer davantage. C'est une idée fautive ! Ce canal est traversé par 24 passes hydrauliques. Ce n'est pas pour rien qu'il s'appelle le canal des Étangs. On ne gère pas un canal au milieu des étangs comme on gère un canal naturellement ou facilement étanche.

C'est peut-être là que la compétence GEMAPI peut se conjuguer avec la compétence transport canal : en rétablissant des ouvrages que les anciens avaient construits, que les modernes avaient maintenus jusqu'à une période récente, et qu'on a peut-être prématurément abandonnés.

On se rend compte en effet, avec le réchauffement climatique, que le volume des sédiments devient parfois plus abondant à la faveur des retombées pluviométriques des épisodes cévenoles. Dans l'autre sens, la mer, en période de forte houle, renvoie des sédiments aux étangs. Les anciens avaient des raisons pour avoir installé ces passes hydrauliques. L'atelier environnement pourrait légitimement se saisir de cette question : faut-il rétablir quelques passes hydrauliques afin de gérer cette fonction utile ?

**Monsieur le maire de Vauvert, Jean Denat :**

Monsieur le préfet nous a invité à casser la vaisselle, à parler vrai. La dernière fois, c'est Monsieur Martinez qui l'avait fait. Aujourd'hui cela sera peut-être moi. En tant que maire de Vauvert et conseiller régional, j'attends de l'État qu'il tienne, via la VNF, les engagements qui ont été pris : il existe un projet d'aménagement du canal, d'une valeur de 110 millions d'euros, qui a été engagé en 2010, et qui est aujourd'hui en panne. J'ai travaillé il y a quelques jours sur la préparation des arbitrages budgétaires à la Région, en ma qualité de président de la commission Méditerranée. Et pour la ligne canal du Rhône à Sète, la Région sera obligée de mettre zéro cette année, car VNF met zéro.

Et je constate pourtant une dégradation très forte des berges du canal, une dégradation d'autant plus forte que la navigation s'accroît. Je m'inquiète qu'il n'y ait aujourd'hui aucune perspective de réaménagement des berges, notamment de Palavas jusqu'à Beaucaire. Pourquoi donc ne pas déjà faire ce qui était prévu ? ou, dans tous les cas, pourquoi ne pas utiliser l'argent voté pour réaménager les berges, puisque le rapport du CGEDD constate qu'il existe une forte dégradation des berges ?

Il faut savoir profiter des occasions de financements quand elles se présentent. La GEMAPI, pour les communes, fait peur car correspond à un important désengagement financier de l'État sur les collectivités locales. Nous aurions de grandes difficultés pour gérer par exemple la qualité de l'eau ou les inondations, alors que c'est si important. Dans le même temps il existe aujourd'hui un plan de relance régional et national : nous sommes en train de travailler, avec retard, à cause du Covid, à la mise en œuvre d'un nouveau contrat de projet État – Région. En attendant le résultat, pourquoi donc ne pas profiter de ces fonds européens pour faire face aux enjeux ? Et si on ne consomme pas le FEDER (fonds européen de développement régional) qui a été voté, ce FEDER disparaîtra.

La dégradation physique du canal s'explique en effet, comme l'a expliqué avec habileté Monsieur Lalanne, par le creusement du canal toujours plus important, afin d'obtenir un tirant d'eau correspondant à la taille des bateaux. Son étroitesse entraîne en effet des problèmes normaux d'effondrement, car on est sur des gabarits qui ne correspondent pas.

Une vision stratégique est à partager, à partir d'un mixage intelligent entre le fret et le tourisme fluvial. Il faut développer ce fret fluvial, compte tenu des investissements importants concédés par la région et le port de Sète. C'est un fret écologique, le fret du « monde d'après ».

Mais en même temps le canal doit conserver son rôle touristique majeur car il met en valeur nos paysages, il est lié à notre histoire, il permet de relier l'ensemble des communes du territoire. Je suis triste de constater qu'après de très nombreux contrats de projets, on parle encore et toujours de la réouverture de l'écluse de Beaucaire. Cela aurait dû être fait depuis longtemps. On ne peut avoir un canal en cul-de-sac, alors que c'est un ouvrage essentiel du territoire.

Le canal joue un autre rôle qui n'a pas été évoqué, celui de transfert de l'inondation. Ce rôle est important pour des communes comme Vauvert, qui possède 13 000 hectares dont 3 200 hectares d'étangs et de marais, donc des paysages humides, en relation avec le canal. Quand on est inondé, par ruissellement ou surverse, un transfert de l'inondation se fait par le canal. Ce transfert est géré par l'ouverture ou la non-ouverture des portes du Livourne. Il faut ainsi prendre en compte les questions d'inondation dans la gestion des ouvrages. Cela n'a pas été fait autrefois, et cela a posé problème. Avec VNF, en effet, le canal n'était géré qu'en rapport avec des enjeux liés à la navigation.

Par ailleurs, ce canal détermine notre paysage. Le creusement du canal de Beaucaire a entraîné des jacqueries car le canal empêchait les eaux de ruissellement des Costières de venir alimenter en eau douce les marais, qui se retrouvaient ainsi complètement salinisés. Les paysans de ces jacqueries ouvraient des brèches dans le canal afin d'envoyer de l'eau douce dans les marais. Le paysage a ainsi été complètement modifié avec le creusement du canal.

Le long du canal ont été mises en place des portes, qu'on appelle les martelières. Leur vocation essentielle est de favoriser l'apport ou l'évacuation de l'eau des marais. Il y a donc une relation très forte entre le paysage des marais, des prés humides, des taureaux, du cheval, des récoltes de roseaux... Ce paysage permet des activités de loisirs importants. Nous devons être des bases de plein air régionales. Et il ne faut pas oublier, comme on a pu le faire, ces ouvrages qui assurent une liaison entre le canal et le paysage qui l'entoure.

Je suis très heureux que cette conférence existe et qu'on puisse envisager une gouvernance sur ce canal. Il ne faut pas opposer les usages les uns aux autres.

**Madame Catherine Eysseric, conseillère régionale du département du Gard :**

Monsieur le Maire de Palavas faisait allusion aux opportunités de trafic, aux besoins de fret avéré ou non. C'est en effet souvent une question qu'on nous pose. Je tiens à rappeler l'étude commandée par VNF et le port de Sète, une étude économique sur ces besoins en trafic, et dont la région a été partie prenante. VNF pourrait-il nous parler de cette étude et de ses conclusions ? Cela pourrait guider les élus dans la compréhension des enjeux. Ce potentiel de fret est-il étayé par des éléments tangibles ?

Par ailleurs, les besoins de dragage ne sont pas très clairs. Ces besoins existent dans tous les scénarios, notamment du fait des changements climatiques qui peuvent amener les sédiments des étangs dans le canal. Mais quel sont les besoins minimums ? et les besoins liés au passage des bateaux ? Est-il possible de différencier ces deux types de besoins, les besoins vitaux quel que soit l'usage du canal, les besoins de dragage supplémentaire liés aux bateaux ?

Je voulais faire remarquer également, comme l'a montré Monsieur Denat, qu'il existe des investissements nécessaires quels que soient les scénarios, qui sont déjà dans les projets actés, mais qui sont en attente d'être déclenchés. Je trouve dommage qu'on prenne du retard sur ces investissements nécessaires, alors qu'il y a des budgets européens qui sont en attente. Des travaux devraient ainsi repartir au plus vite.

Ensuite, certes, certains scénarios différencient les investissements, notamment sur les rehaussements de ponts, et ce sont des points à discuter.

Pour finir, comme Monsieur le Préfet, je pense qu'en effet que la gouvernance du canal a besoin de davantage d'échanges, et non pas seulement une concertation tous les 10 ans. Mais cette gouvernance doit garder un certain équilibre entre les différents acteurs. Le propriétaire du canal, l'État, doit assumer ses responsabilités de propriétaire pour l'entretien. La Région sera certes à l'écoute de l'État pour connaître les investissements à mener, et comment y contribuer.

Mais gouvernance partagée ne veut pas dire que l'État se retire et que la Région assume seule tous les enjeux du canal. Les moyens financiers de la Région existent certes. Mais elle ne peut faire face à tous les devoirs de propriétaires et d'usagers du canal, en plus des investissements pour l'avenir. Dans les questions de gouvernance, il faut déterminer les équilibres d'intervention et de partenariat entre l'intercommunalité, la région, les départements, et bien sûr l'État.

**Madame Cécile Avezard, directrice territoriale Rhône-Saône pour VNF :**

Monsieur Denat nous dit que la Région n'arrive pas à dépenser l'argent prévu pour ce canal car VNF ne fait pas les travaux requis. On ne va pas se mentir, nous rencontrons des difficultés sur les berges, qui se sont accentuées d'une façon vertigineuse. Il y a certes des phénomènes naturels qui existent depuis longtemps, mais tout à coup nous nous sommes retrouvés devant un mur, sans avoir perçu qu'on y allait.

Ces deux ou trois dernières années, on s'est vraiment posé la question de l'opportunité des travaux de modernisation que nous mettons en œuvre avec la Région, au regard d'autres travaux beaucoup plus urgents, sur les berges, destinés à assurer la pérennité et la simple sauvegarde du canal. Ces travaux de modernisation comportaient en effet des travaux d'agrandissement, mais pas la réfection des berges.

Nous avons ainsi ralenti la voile. Mais nous avons fait beaucoup d'études. Et nous nous apprêtons l'année prochaine à lancer des travaux justement de reconsolidation des berges. Nous allons discuter avec la région sur la possibilité de cofinancer ces travaux. Nous souhaitons remettre en jeu les problématiques, rediscuter avec le Conseil régional d'un programme d'investissements concertés, afin de déterminer ce qu'on continue dans le

programme de modernisation, ce qu'on arrête et ce qu'on rajoute – notamment le sujet des berges que nous n'avions jusqu'ici jamais évoqué avec notre partenaire régional.

Dans le rapport du CGEDD, des travaux semblent s'imposer. Par exemple, 4 des 5 scénarios incluent le rehaussement du pont de Carnon. On aurait déjà dû le faire il y a 18 mois, mais il a été retardé pour des raisons d'acceptabilité du projet par les communes. Un certain nombre de blocages communaux ont en effet suspendu le marché. Mais nous allons le relancer. C'est un projet qui doit être réalisé dans la saison hivernale, l'hiver 2021-2022, afin de déranger le moins possible les problématiques de passage du pont.

Il faut déterminer avec notre partenaire financier les travaux qu'on juge les plus urgents, leur volumétrie, leur rythme...

La question des besoins de dragage est aussi pour nous très complexe. Nous aussi n'y voyons pas toujours clair... Nous apprenons tous les ans sur ce sujet. Historiquement, nous avons toujours eu 50 à 60 000 m<sup>3</sup> à sortir de ce canal. Car ce canal joue depuis toujours un rôle de piège à sédiments. Les passes hydrauliques existent toujours. Elles n'ont pas été supprimées du tout. Il y a une transparence hydraulique. Le canal a été conçu pour avoir une liaison hydraulique, et non pas être étanche.

De notre point de vue le canal contribue au maintien des étangs. Ce n'est certes que notre point de vue. Peut-être avons-nous tort, l'hypothèse est à vérifier, je ne suis pas aussi spécialiste que d'autre sur ce sujet. Mais le canal joue un rôle de piège à sédiments. Et les sédiments se trouvant dans le canal ne sont pas juste ceux liés à l'érosion des berges. Ce sont aussi des sédiments apportés par les étangs, par les rivières, quand elles débouchent dans le canal au moment des crues.

Ce canal a aussi un rôle dans la GEMAPI, dans la gestion environnementale. C'est un objet qui s'intègre dans son environnement.

Quels que soient les scénarios, dans tous les cas, nous avons un volume important de sédiments à enlever. Et il est clair qu'une partie des sédiments enlevés ces dernières années provient de l'effondrement des berges dans un certain nombre de points, très localisés. Peut-être 20 à 25 000 m<sup>3</sup> supplémentaires sont liés à ce phénomène. Mais, quel que soit le scénario, nous aurons toujours un nombre de m<sup>3</sup> important à draguer.

Le processus peut aussi s'accroître par l'érosion terrestre de plus en plus intense, qui accentue l'apport de sédiments dans le canal. Il existe des phénomènes climatiques, tant marins que terrestres. Le canal est comme pris en sandwich. Au nord l'érosion qui nous arrive lors des fortes pluies, des vents, des épisodes climatiques cévenoles... Au sud, des tempêtes, des courants marins de plus en plus forts, qui amènent aussi des sédiments.

Il est difficile de savoir si ce chiffre de 50 à 60 000 m<sup>3</sup> va évoluer, notamment du fait de l'accélération de ces phénomènes climatiques.

Sur la question du fret, et les opportunités de trafic, je ne peux répondre. Un atelier fret, auquel vous êtes conviés, a lieu la semaine prochaine. Il permettra d'y voir plus clair.

#### **Madame Marie Deketelaere-Hanna, inspecteur général chez CGEDD**

C'est une fierté de constater la façon dont les parties prenantes et les élus s'emparent de notre travail mené au CGEDD. On peut construire des solutions en croisant les différents points de vue, ce que permet ces ateliers. Loin d'une démarche technocratique, je suis heureuse de voir que ce rapport peut être questionné, revu, prolongé, contesté... pour que ce canal puisse évoluer.

Le canal est un écosystème. On peut toujours vouloir le rendre à la nature. Mais que veut dire « le rendre à la nature » dans un système anthropisé ? Et il y a la question des sédiments, des 24 passes, de la GEMAPI...

Ce canal pourrait être un « démonstrateur » de la transition. Nous sommes entre les questions économiques, écologiques, territoriales... Un certain nombre de localités en rapport avec le canal vont devoir être protégées de la montée des eaux. Peut-être vaut-il mieux être dans des protections douces, et que le canal joue un rôle très précieux à cet égard. Il ne faudrait pas le laisser se désagréger pour le regretter dans 10 ans.

Il pourrait être intéressant d'avoir un éclairage des spécialistes néerlandais. Les Pays-Bas ont en effet réussi cet exploit de penser se protéger pour toujours des crues meurtrières. A l'aune des changements climatiques, ils sont maintenant dans une approche beaucoup plus douce, avec des zones de transition destinées à éviter des chocs trop violents et protéger les populations. Le canal pourrait faire l'objet d'un projet européen, qui comprend une dimension « recherche et développement ». Personne aujourd'hui ne peut affirmer avec certitude ce qu'il faut faire. Je pense que ce canal est un fil de développement territorial durable.

**Monsieur Régis Vianet, conseiller municipale à la mairie d'Aigues-Mortes, Vice-président de la communauté de commune Terre de Camargue**

Je représente Monsieur le maire d'Aigues-Mortes, qui n'a pu participer à cette réunion.

Pour le secteur d'Aigues-Mortes, ce canal est relié à la mer par le chenal maritime entre Aigues-Mortes et le Grau du Roi. C'est une autre connexion à la Méditerranée, pas de la même grandeur, mais avec la même fonctionnalité que celle du port de Sète.

Le rôle du canal sur le fret est certes important, notamment au regard du développement du port de Sète. Mais 2050 c'est demain. On peut donc s'interroger sur la durée de mise en œuvre du scénario n° 1, en tenant compte de la mobilisation des énergies, des crédits et des financements, au regard de cette échéance de 2050. Quel sera réellement la durée de fonctionnement de ce canal une fois le scénario mis en œuvre ?

Par ailleurs, le canal, de par sa position géographique et sa conception, est devenu un capteur de sédiments car il est à l'interface entre la mer et le continent, à travers un chapelet de zones lagunaires. Il faut privilégier à mon avis la réutilisation de ces sédiments, à des fins d'aménagement du territoire certes, mais aussi de confortement de l'ouvrage lui-même. Il faut vérifier (je n'ai pas assez de connaissances techniques) s'il est possible de le faire au plus près des zones sources, afin d'éviter le transport.

Un autre point, le rôle touristique du canal qui est important pour le port d'Aigues-Mortes, et pour la découverte de ces paysages particuliers, ces paysages d'eau.

Ce canal, destiné au fret, se retrouve ainsi avoir d'autres fonctions, dont celle de régulateur hydraulique - fonction importante pour Aigues-Mortes, notamment au moment des crues du bassin versant.

Il a aussi une fonction quotidienne, en termes de gestion de l'eau. Notre secteur en effet est très dépendant du Rhône, puisqu'on est en marge immédiate du delta du Rhône. On s'inquiète de plus en plus, avec la pression marine, de savoir comment réguler la pression saline. Et ce canal est une artère importante pour l'apport d'eau douce, qui peut réguler, plus ou moins bien certes, cette pression saline s'affirmant de plus en plus au regard de l'élévation du niveau de la mer.

Ce sont les points qui sont importants pour le secteur d'Aigues-Mortes.

**Madame la maire de Villeneuve-lès-Maguelone, Véronique Négret**

L'intervention de Monsieur Vianet atteste que beaucoup de questions se posent encore avant de prendre une décision sur l'avenir du canal. Le canal permet en effet d'empêcher la salinisation des terres, la remontée du sel dans les terres.

De nombreuses questions surgissent, pour lesquelles nous n'avons pas assez de réponses pour nous positionner aujourd'hui. J'ai en tous cas de mon côté du mal à me positionner sur la question du devenir du canal. Je suis d'accord ainsi avec Madame Nurit pour affirmer que cette concertation pose un calendrier un peu trop serré.

Comme l'a dit monsieur Lalanne, projeter le canal au-delà de 2050 est trop ambitieux car il existe beaucoup trop d'incertitudes, notamment sur les effets du changement climatique.

Concernant le rôle du canal dans le maintien des étangs, nous n'avons visiblement pas les mêmes connaissances les uns et les autres. Mais si l'on décide d'utiliser le canal, on doit pouvoir le faire sur toute sa longueur. 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.

Pour nous la pérennité des étangs est une chose importante pour maintenir les activités de pêche, avec des étangs qui peuvent être très poissonneux. Par ailleurs, nous avons sur notre territoire, à Villeneuve (même si elle n'est pas sur notre commune) la décharge du Thot, qui est mal entretenue. On constate ainsi des odeurs suspectes dans les petits canaux autour. Cela laisse supposer qu'il existe des lixiviats en quantité importante dans cette décharge, qui se retrouveraient dans les étangs et les sédiments du canal. Il faudrait des études plus approfondies sur ce sujet.

#### **Monsieur le Maire de Fourques, Gilles Dumat :**

Je suis depuis fort longtemps le maire de Fourques, commune qui est le défluent du Rhône. Je suis responsable de Natura 2000 sur le Petit-Rhône. Je suis aussi parmi les créateurs, il y a fort longtemps, du syndicat interrégional des digues du Rhône.

On reçoit comme un bienfait le canal dans notre territoire, pour son apport économique, pour le transport des marchandises, mais aussi son intégration aux activités touristiques qui se sont développées depuis une période récente tout au long de son trajet. Aussi sa contribution à notre environnement et la part principale qu'il prend, au moins dans le territoire gardois, dans l'exhaure des eaux de pluies qui s'y déversent tout au long de la Costière. C'est un rôle historique.

Il apparaît dans l'étude magistrale de Madame Deketelaere-Hanna et monsieur Sandrin qu'il faudra trancher des différends, sur la dimension des bateaux par exemple. Il faudra aussi lever des incertitudes – c'est tout l'enjeu des études présentes et à venir. Incertitude par exemple sur l'avenir du trafic de transport de marchandises en 2050. Peut-on croire à un objectif de 1,6 millions à 3,6 millions de tonnes quand il n'est aujourd'hui que de 500 000 ?

Plus inquiétant : la politique nationale a abandonné une période de grands travaux tel la Seine-Est, même si le canal de la Seine-Nord est maintenu. Dans le passé nous avons été très affectés par l'abandon du projet Rhin-Rhône. Et nous sommes dans un contexte de concurrence avec le rail et la route.

Il faut exclure le troisième scénario qui serait un déni de tout le travail fait jusqu'à ce jour – un canal juste pour la pêche.... Les deux scénarios restants, de 110 ou 225 millions d'euros, ont en commun une même problématique, la pérennité des berges. Le traitement des berges est à prendre en considération de façon prioritaire, avec une adaptation des règles juridiques permettant un traitement plus utile et moins onéreux des sédiments.

Dans le passé, j'ai observé, et cela me révoltait, qu'on ne pouvait plus enlever les sédiments du Rhône, quand on entretenait le chenal sur le Petit-Rhône pour la navigation. On était obligé de les remettre dans le lit mineur du fleuve. Alors qu'il aurait été si utile de les verser sur les versants aval des digues du Rhône, pour renforcer la protection, ou augmenter le débit du fleuve en cas de cru.

Le trait de côte est un sujet d'actualité. Dans le cadre du plan Rhône nous avons élaboré le projet des nouvelles digues (qui sont réalisées déjà pour moitié, pour 200 millions d'euros). Et nous avons alors tenu compte d'une élévation du niveau de la mer de 60 cm, d'après des études datant de 2008 - 2010. Je crois qu'aujourd'hui la plupart des experts prévoient plutôt 80 cm d'élévation d'ici la fin du siècle.

Concernant le trafic de marchandise, ce canal a pour vocation de relier la Méditerranée au Rhône. Mais la lecture du trafic sur le Rhône est handicapée par l'impossibilité de mettre des pousseurs qui poussent deux barges (car les règlements en cas de cru interdisent qu'on puisse remiser les barges si elles ne sont pas avec leur propre moyen de déplacement).

Le canal ne doit pas opposer le transfert de marchandises au développement touristique, très développé côté gardois : l'écluse de Saint-Gilles, les premiers grands étangs, les éleveurs de taureaux...

Le scénario le plus réaliste serait celui de 110 millions d'euros (compte tenu de la situation de crise actuelle, ou notre économie est en grande difficulté). Mais ce scénario devra être capable par exemple de positionner les nouvelles berges, devra tenir compte du projet de canal à grand gabarit à 225 millions d'euros s'il est réalisé dans le futur. Tout argent dépensé aujourd'hui doit l'être fait dans l'occurrence du futur.

#### **Romain Ferrara, adjoint à la marie de Sète**

Madame Nurit nous dit que l'aménagement du trait de côte à Sète ne serait pas adapté au « monde d'après ». J'ai beaucoup de mal à comprendre cette position. Le projet d'aménagement du lido de Sète est un aménagement pilote au niveau européen. Il est montré en exemple un peu partout. On a reconstruit une dune. On a enrayé l'érosion le long de la route entre Sète et Marseillan.

Nous avons donc une politique volontariste, qui rencontre un certain succès. Nous menons aussi, au niveau de l'agglomération, un projet du côté de Frontignan. Je suis triste de constater que certains baissent les bras devant ces projets ambitieux. Je pense que le vrai défi était il y a 300 ans quand on a creusé ce canal. Aujourd'hui, nous avons d'autres défis, mais on trouvera des solutions, comme les passes hydrauliques.

Le calendrier est peut-être serré, mais il vaut mieux qu'il le soit, quitte à devoir ajourner certaines échéances, plutôt qu'un calendrier s'étalant sur 5 ou 10 ans.

#### **Monsieur le Maire de Saint-Gilles, Eddy Valadier :**

Je salue cette initiative de l'État qui permet pour la première fois de tous nous réunir. Du côté de la ville de Saint-Gilles, on se demande comment redéfinir les enjeux de ce canal hérité de l'histoire, qui a fait la richesse de nos communes. Il faudra s'interroger sur le dimensionnement du canal par rapport au transport de marchandise. Jusqu'à quel niveau peut-on aller, d'un point de vue technique, financier, et en respectant les conditions réglementaires environnementales ? Nous ne sommes pas au niveau espéré dans les années 1970, quand on voulait faire du canal un grand ouvrage de transport. Nous n'avons pas atteint les objectifs, et il se pose la question de l'opportunité de les atteindre un jour.

Le canal connaît aussi des enjeux de tourisme, des enjeux sociaux, des enjeux d'aménagements urbains, des enjeux environnementaux, des enjeux de protection... Il faut opérer un rééquilibrage entre les enjeux, et ne pas se concentrer juste sur les enjeux de transport de marchandise.

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.

**Madame Catherine Eysseric, conseillère régionale du département du Gard**

L'université de Nîmes a conduit des travaux d'étude sur la prise en charge des sédiments du canal du Rhône à Sète, qui sont effectivement salés et donc présentent une certaine toxicité suivant leur utilisation une fois retiré du canal. Des travaux de thèse ont été menés pour trouver des solutions innovantes sur ces sédiments. Ces travaux ont été primés à Montpellier. La région ainsi investie aussi dans l'innovation, à travers ces travaux qui servent au territoire. Les solutions apportées sont la phythoremédiation du traitement de ces sédiments.

Le port de Sète a en son temps aussi proposé des solutions innovantes, comme le clapage en mer dans les zones qu'il exploitait déjà pour ses propres besoins de clapage.

**Monsieur le Maire de Palavas-les-Flots, Christian Jeanjean :**

Je partage l'avis de madame la Maire de Villeneuve concernant la décharge du Thot. Il y a là aussi du travail à faire.

Je suis heureux de cette réunion. On aboutit en effet à des résultats intéressants. Notamment pour le dépôt de vase. La proposition de Monsieur Ferrara pour la digue Zifmar me semble très bonne. La vase du canal serait ainsi exportée à Sète sur une plateforme qui serait contributive d'une activité économique.

Je suis d'accord avec Monsieur le Préfet pour la réhabilitation des passes. Ces passes sont très importantes et ont connu un grand rôle dans le passé. Il faut les rendre manuelles, les munir d'un système mécanique. Dès qu'on les a robotisées, elles sont tombées en panne.

Je suis pour choisir le scénario n° 1, le bateau à 2 500 tonnes chargés à 100 %. Nous devons voir grand. Il faut absolument maintenir l'activité, qui entraîne les emplois, le tourisme... la certitude d'un entretien. Ce qui est fait actuellement est fait sans objectif. On ne sait où on va. Il faut se fixer un programme et une direction. Continuer comme on le fait, c'est abandonner le canal du Rhône à Sète. Ce sont nos ancêtres qui l'ont créé et il faut suivre leurs pas.

**Monsieur le Préfet, François Lalanne :**

Merci à tous les élus et aux parties prenantes. J'ai envie de tendre la main à ce qui l'ont tendue.

Un état d'esprit, un souffle est passé dans cette réunion.

Les élus ont cherché à être positifs, constructifs et à converger. Des concessions réciproques se sont esquissées. Mon rôle est de positiver avec vous. Trois propositions sont à considérer :

- **Un contrat de canal.** Ce sera une proposition que je ferai aux deux préfets de région. Un contrat de canal, ce n'est pas juste le port de Sète d'un côté, VNF de l'autre. Ce contrat doit regrouper certes ces deux acteurs majeurs, mais aussi les communes, les EPCI et les EPTB qui ont la compétence GEMAPI, les deux conseils départementaux qui animent le tourisme et la région. Pour ce contrat, on se verra au minimum tous les ans.
- **Les passes hydrauliques.** Je vous remercie de reconnaître que le poids du passé a été un moment oublié. Cet ouvrage n'est pas qu'un ouvrage de circulation et de transport. C'est aussi un ouvrage qui est traversé historiquement par des flux qui vont des étangs à la mer, et de la mer aux étangs. Et qui vont traverser dans des volumes supplémentaires au fur et à mesure que le réchauffement climatique est observé.

La GEMAPI doit se trouver intéressée par ces passes qui traversent le canal. Si à l'atelier environnement, les experts nous disent qu'il y a à l'intersection du canal un effet positif GEMAPI, et que les étangs ont intérêt à une gestion active de ces passes hydrauliques, il y aura peut-être un gagnant-gagnant. Si les 4 ateliers vont dans ce sens, on pourra peut-être orienter le futur contrat de plan interrégional vers le financement de ces passes hydrauliques, vers leur modernisation, leur réactivation avec des crédits du FEDER, de l'État et des collectivités locales.

- Je remercie VNF qui tend la main. Pendant cette réflexion, le précédent contrat de plan ne s'arrête pas. Il est prolongé sur 2021 et 2022. Et si VNF peut plaider auprès de sa direction générale pour que le pont de Carnon soit mis en œuvre pour le deuxième semestre 2021 et réalisé en 2022, ce serait un point positif pour la discussion du 4 décembre avec Carole Delga, Pascal Mayos, Etienne Guyot.

Seriez-vous donc d'accord pour un contrat de Canal et pour la modernisation des passes ?

Monsieur le Maire de Palavas-les-Flots, Christian Jeanjean est d'accord, ainsi que l'agglomération des pays de l'Or.

Madame la Maire de Villeneuve-lès-Maguelone, Véronique Négret, est d'accord aussi. C'est ce qu'elle avait en tête. Via sa délégation GEMAPI, elle est prête à s'occuper de la question des passes hydrauliques.

Monsieur le Maire de Saint-Gilles, Eddy Valladier, trouve que c'est une excellente idée, qui permettrait de redéfinir la vocation de ce canal à 30 ans.

Monsieur le maire de Fourques, Giles Dumas donne son accord. Il apprécie l'art de Monsieur Lalanne de pouvoir synthétiser les discussions. Il est partie prenante de cette idée et y souscrit totalement.

Monsieur le Maire de Beaucaire, Julien Sanchez est tout à fait d'accord, à 100%, avec cette proposition de bon sens.

Monsieur le maire de Bellegarde, Juan Martinez est d'accord aussi.

## 7. Retranscription des échanges de l'atelier territoire et environnement

### Le matin

**Monsieur le Préfet, François Lalanne :**

(le début de l'intervention n'a pas été enregistré)

Depuis le moment où on a entrepris de mettre à gabarit ce canal et aujourd'hui, une nouvelle compétence législative et réglementaire est apparue, qui n'existait pas dans les années 1990, la GEMAPI, la gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations.

Cet atelier, plus scientifique, est très attendu. Il sera enrichi par les travaux réglementaires, du droit de l'environnement dont il ne faut pas abuser non plus.

Par exemple, concernant les sédiments du canal, l'atelier des élus a reconnu que nous allions dans l'impasse en continuant ainsi. 500 000 m<sup>3</sup> de sédiments sont à évacuer. Il faut pour cela prendre des précautions mais pas excessives non plus. Les sédiments du canal ne sont pas très différents des sédiments portuaires, maritimes : ce qu'on peut faire pour des sédiments maritimes, on doit pouvoir le faire également pour les sédiments de rivière.

Je suis content de noter la présence de Madame Rey-Valette, pour représenter le GIEC et parler des conséquences du changement climatique.

Je ressens tous les risques naturels qui s'aggravent en Méditerranée, notamment les précipitations, qui provoquent des ruissellements et des écoulements d'eau de plus en plus grave. Aussi le réchauffement de la Méditerranée, et la submersion marine.

Des volumes considérables de sédiments vont des étangs vers la mer, en partie se déposant dans le canal. Mais la houle ramène aussi des sédiments dans l'autre sens, de la mer vers les étangs, remplissant à nouveau le canal. Le canal ainsi a deux fonctions. Ce n'est pas juste un ouvrage de transport, mais aussi un ouvrage gemapien. C'est le seul canal de France qui soit parcouru par 24 passes hydrauliques perpendiculaires.

Présentation de Mme Rey-Valette – Voir diaporama.

**Monsieur le Préfet, François Lalanne :**

Quelle vision portez-vous sur le réchauffement climatique en Méditerranée, dans le territoire languedocien, à travers les travaux du GIEC, sur la période de référence 2020 - 2050 ?

**Madame Hélène Rey-Valette, Maître de conférence à l'université de Montpellier :**

Je n'ai pas de données très précises concernant la montée du niveau de la mer. Guillaume Simonet accomplit en ce moment un travail de coordination et essaye de monter l'équivalent du GIEC, AcclimaTerra, en Aquitaine. Le BRGM a travaillé en fonction de la topographie. Il a analysé une accélération à partir de 2060, du rétro-littoral, la partie juste en arrière du trait de côte. Cela ne veut pas dire, certes, qu'il ne se passera rien avant. De mon côté, je n'ai pas de données là-dessus, travaillant plutôt sur les politiques publiques.

**Monsieur Sylvain Rebeyre, Directeur Général Adjoint, Pôle Eau et Milieux Aquatiques – GEMAPI, pour la communauté d'agglomération du Pays de l'Or :**

Le canal est un axe de transport primordial. C'est sa première raison d'exister. Je ne vois pas donc le lien avec la GEMAPI. La GEMAPI, certes, s'intéresse à l'entretien des cours d'eau et canaux, mais pour un usage environnemental, ou de défense contre les inondations. Si le canal est en lien avec des cours d'eau ou la mer, c'est parce que géographiquement cela se présente ainsi. Mais il pourrait être indépendant des cours d'eau et de la mer.

Depuis que la GEMAPI existe, on essaye de rattacher un bon nombre de projets à la GEMAPI.

**Madame Hélène Rey-Valette, Maître de conférence à l'université de Montpellier :**

Il existe tout de même un impact important en termes de déversement sur les lagunes et en termes de biodiversité. Les inondations passant par le canal peuvent causer des dommages environnementaux. Car le canal fait passer l'eau par ses passes hydrauliques. Mais je ne suis pas spécialiste de cette question.

**Madame Juliette Picot, Chef d'unité Littoral et milieux lagunaires pour la Métropole de Montpellier :**

Pour compléter les propos de Monsieur Rebeyre, je rappelle que la vocation première du canal est une vocation de transport. Ce canal a été créé il y a deux siècles. Les connexions hydrauliques ont été mises en œuvre pour favoriser les échanges entre les lagunes, très fortement morcelées par ce canal. Les 24 passes ont fait l'objet en 2014 d'une convention au titre des mesures environnementales que pouvaient amener VNF. VNF s'est alors engagé à entretenir ces connexions hydrauliques, au titre de Natura 2000. Le canal a donc bien une vocation de transport. La GEMAPI n'a pas vocation à financer ces éléments-là. Je tiens à ce que cela soit bien noté dans le compte-rendu.

Présentation de M. Hall, voir diaporama

**Tchat : Monsieur Sylvain Rebeyre, Directeur Général Adjoint, Pôle Eau et Milieux Aquatiques – GEMAPI, pour la communauté d'agglomération du Pays de l'Or :**

Restructuration de sols agricoles : intéressant ; comment gérez-vous la salinité et les pollutions présentes dans les boues de curage ?

**Tchat, Madame Magali Romand, chef de dragage et PGPOD chez VNF :** Salinité : cela fait partie de l'expérimentation, nous avons fait des tests avec des sédiments peu salés, et devront expérimenter avec des sédiments plus salés. Certaines cultures tolèrent bien la salinité. Nos sédiments sont de bonne qualité et nous ne notons pas de pollutions particulières par rapport aux différents référentiels analysés

**Monsieur Pascal Pinet, directeur général délégué de la Région Occitanie :**

Je tiens à féliciter l'intervenant pour cet exposé très clair. Au nom de la Région Occitanie, en tant que gestionnaire de ports, la question des sédiments nous préoccupe depuis des années. Des solutions partagées avec VNF existent pour le clapage en mer, sous la houlette de la DREAL. Nous travaillons aussi sur les sédiments pollués des ports de plaisance.

Toutefois, Monsieur Hall affirme que nous ne serions pas conscients de l'intérêt commun à utiliser des matériaux. Mais à ma connaissance la Région n'a jamais été saisie par VNF de ce sujet. Et nous avons fait une proposition pour trouver des solutions.

Ces matériaux, sous réserve d'un assouplissement réglementaire (je sais que Monsieur Lalanne y travaille), pourraient sans doute être utilisés pour du remblaiement ou compléter des constructions (les digues du canal lui-

même ou autre). Nous proposons ainsi de travailler avec la ZIFMAR. Des contacts ont été pris avec VNF pour y travailler.

Mais, pour cela, nous devons connaître l'importance des volumes, s'il y a des volumes déjà stockés... Nous devons aussi connaître la qualité de ces matériaux. Jusqu'ici nous avons fait du remplissage avec du sable de bonne qualité, réservés pour cela. Cela ne sera sans doute pas ici la même chose. Nous aurons sans doute de la vase, ou du sable beaucoup plus fin. Pour construire un remblai, il faudra peut-être compléter avec d'autres matériaux ou d'autres apports. Il faudra aussi se demander comment transporter ces sédiments jusqu'à l'endroit où on veut les utiliser.

Il existe également un souci d'acceptabilité : si on fait un casier dans la ZIFMAR, cela ne sera pas évident avec les occupants autour et les autres activités. Nous aurons besoin nous aussi de « la bienveillance de la chaîne d'instruction » que vous évoquiez. Et des questions de financement sont à prendre en compte : faire un casier coûte de l'argent.

Il faut bien mesurer les contraintes autour de ce matériau, les efforts à mener pour le mettre en œuvre. Tout cela n'est pas simple et demande à être travaillé. Mais il est nécessaire de trouver des solutions. Nous sommes ouverts pour le faire, avec VNF, avec le port de Sète et les services de la Région.

**Monsieur Steven Hall, responsable Direction Gestion Durable à VNF :**

J'ai dû mal m'exprimer : je n'avais aucune intention de souligner une éventuelle inaction d'un acteur ou l'autre dans mon exposé. Le sujet est de provoquer une prise de conscience de l'ensemble des acteurs (les ports, les Régions, les Collectivités locales...) de la nécessité de trouver des solutions.

Et en effet trouver des solutions est compliqué... On ne peut y arriver sans connaître tous les enjeux derrière le emploi des matériaux, dans le cadre de l'avenir qu'on voudra tracer pour le canal. VNF a eu du mal jusqu'ici à partager ces problématiques. Cette conférence va nous permettre de monter le niveau de conscience collectif sur ce besoin de travailler ensemble.

**Monsieur Julien Caucat, Chargé de mission Stratégie de restauration des lagunes palavasiennes à Montpellier Méditerranée Métropole :**

Je suis mutualisé sur les EPCI qui se partagent la compétence sur les étangs palavasiens : communauté d'agglomération du Pays de l'Or, Montpellier Méditerranée Métropole et Sète Agglopôle. Je souhaite compléter sur l'aspect environnemental, en relation avec l'accompagnement auquel j'ai pu participer auprès de VNF depuis quelques années. Avec VNF on a candidaté à l'appel à projets biodiversité en 2018 de l'Agence de l'Eau et de la Région. On a obtenu un financement pour une étude en cours, mais malheureusement avec un marché infructueux.

Une continuité hydraulique existe via les passes, qui répondent aux enjeux actuels, mais sont aussi une réponse aux contraintes qu'impose le canal lui-même sur les étangs.

Mais on a très peu de données sur l'aspect écologique, sur la question de la transparence écologique du canal et comment l'optimiser. On sait par exemple que les poissons passent. Ils sont présents dans les étangs. Une étude est en cours, mais avec un marché qui a été infructueux : la question est très complexe et il n'est pas simple de saisir les bureaux d'études.

La valeur écologique du canal du Rhône à Sète est encore très peu étudiée. Il reste beaucoup de travaux à entreprendre. La réflexion actuelle va peut-être permettre de mener à terme cette étude.

Pour les digues, il s'agit de trouver des solutions de génie écologique qui puissent convenir. La question est de les dimensionner, de déterminer où cela est possible, et comment les matérialiser. Le canal répond à ces propres contraintes en partie, mais il y a encore de grosses inconnues.

Et le changement climatique va amener d'autres réflexions : quelles forces érosives vont être amenées sur ces aménagements de génie écologique, aménagements peut-être plus sensibles que des enrochements ? On n'en est encore à spéculer sur des questions dont on n'a pas réussi à répondre autrement que par d'autres questions.

Présentation de Madame Claudine Loste, voir diaporama

### **Madame Claudine Loste, Déléguée régionale adjointe au Conservatoire du littoral**

Il y a un fort enjeu paysager et réglementaire derrière tout cela, et cela n'a pas été assez pris en compte dans le rapport.

Problème de l'épandage des boues qui pose question sur les paysages, les équilibres naturels et le CDL ne partage pas la présentation faite, et ces milieux lagunaires sont déjà fractionnés. L'évolution progressive du canal vers l'état 100% naturel (scénario 5) ne nous pose aucun problème pour tendre vers la reprise des équilibres écologiques et vont dans le sens des préconisations que nous avons faites sur le plan de gestion dont l'État nous a mis garant pour la sauvegarde de ces milieux naturels.

### **Madame Anne-Line Cuilleret, chargée de mission SAGE pour la réserve naturelle de Scamandre :**

Je suis chargée de la mise en œuvre du SAGE de la Camargue gardoise. On parle beaucoup de la partie héraultaise, peu de la partie gardoise. Sur la partie Gard, nous avons plusieurs enjeux, dont un enjeu de biodiversité, avec la présence de loutre, de libellules, de chiroptères..., des zones humides connectées au Canal du Rhône à Sète.

Il existe également un enjeu paysage, le canal traversant un territoire labélisé Grand site de France. Le canal passe aussi à proximité de nombreux sites classés, et traverse un site inscrit.

Aussi un enjeu concernant la qualité des eaux. Le canal est connecté à des zones humides remarquables et fragiles, notamment les étangs Scamandre-Crey-Charnier qui sont en train de se dégrader actuellement.

Nous connaissons une problématique sur la qualité des eaux : le canal du Rhône à Sète est qualifié comme un milieu hypereutrophe. Son potentiel écologique est classé comme moyen. Il y a plusieurs paramètres déclassants : la matière organique, le phosphore, l'azote, les matières en suspension. On rencontre aussi des problèmes d'eaux grises et d'eaux noires.

Une réglementation impose de mettre des cuves de récupération pour les bateaux construits après 2008. Mais beaucoup de bateaux circulent sur le canal sans être équipés de cuve, notamment des péniches à quai utilisées comme chambres d'hôtes.

Sur l'intégralité du canal du Rhône à Sète, seuls 5 ports sont équipés en système de récupération : Bellegarde, Saint-Gilles, Lattes, Frontignan et Aigues-Mortes. Une démarche de ports en réseau se met en place.

On va mener en interne, une action du SAGE, une étude sur le fonctionnement hydraulique des étangs de Scamandre-Crey-Charnier. On espère pouvoir la lancer assez rapidement, malgré le confinement. On pratiquera des mesures de débits pour mieux comprendre le fonctionnement de ces étangs. On souhaite aussi mettre des points de mesure sur le canal du Rhône à Sète, pour faire des mesures en azote et phosphore.

Il existe aussi des enjeux sur le tourisme fluvial et fluvestre. Des projets sont en cours au sein de notre structure, comme le schéma de circulation et de stationnement, aussi un schéma d'interprétation qui va être mené sur le territoire. Aussi des réflexions pour améliorer ce tourisme fluvestre, notamment l'amélioration des pistes cyclables.

Présentation de Hugues Heurteufeu, voir diaporama.

**Tchat : Monsieur Jérôme Loup, adjoint au responsable de Service Dragage, Atelier et Ponts mobiles à la Région Occitanie :**

Quel est le degré de certitude de ces dates, 2050, 20150, même si on sait que c'est de la prédiction ?

**Monsieur Hugues Heurteufeu, responsable pôle littoral pour EID Méditerranée :**

Nous sommes sur des projections à aménagement constant, sans intervention humaine. Vu l'évolution du Lido, qu'il est possible de suivre depuis les années 1940, le degré de certitude pour 2050 est assez élevé, pour la prédiction d'élévation du niveau de la mer comme pour celle de l'érosion.

Il faut se rappeler de la tempête de 1982, une des plus fortes tempêtes du Languedoc-Roussillon, une tempête cinquentennale où un grau permanent est resté sur le lido de pierres blanches pendant plusieurs mois. C'est cette tempête qui a suscité l'idée de mettre des digues permanentes à partir de 1986 sur les secteurs où ce lido avait été percé.

La prédiction de l'érosion est globalement fiable. Selon moi, l'érosion n'est pas incluse dans le fond Barnier, car elle est tout à fait prédictible. On connaît le niveau qu'atteindra l'érosion dans 20 ans, 30 ans, 50 ans... Alors qu'on a beaucoup plus d'incertitudes pour la submersion marine.

Pour 2150, les prédictions relèvent encore de la science-fiction.

**Madame la maire de Villeneuve-lès-Maguelone, Véronique Négret, aussi vice-présidente déléguée au littoral à Montpellier Méditerranée Métropole, et porteuse de la compétence GEMAPI :**

En cohérence avec mon intervention du 4 novembre, lors de la concertation avec les élus, j'espère vivement que les observations qui viennent d'être apportées par l'EID et le Conservatoire du littoral seront réellement prises en compte pour choisir le scénario qui décidera de l'avenir du Canal.

**Monsieur Pascal Pinet, directeur général délégué de la Région Occitanie :**

Cette étude est partie sur des hypothèses relativement pessimistes par rapport au scénario du GIEC. Ce n'est pas une étude d'aménagement du littoral, mais une étude destinée à comprendre comment le littoral va évoluer, afin de déterminer ensuite les mesures à prendre pour faire face à cette évolution qui va forcément arriver. Il faut se préparer à des phénomènes qui peuvent être graves et qu'il faut anticiper. Mais on n'a aucune certitude sur les dates exactes.

Cette étude permet une réflexion sur la recomposition spatiale par rapport à l'évolution du trait de côte et au climat. Cette amélioration des connaissances est importante. Elle permet de définir des méthodes d'aménagement à partir de ces données, puis d'aller échanger avec les décideurs. C'est pour cela que la Région y participe.

Le modèle choisit pour cette étude a été projeté de façon très précise sur les emplacements du littoral. Mais les hypothèses du modèle ont un degré d'incertitude qui est relativement fort, et sont des hypothèses pessimistes.

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.

Le foncier du canal traverse le foncier du conservatoire. Mais il faudra examiner les limites entre ces différents fonciers. Le canal a connu une dégradation importante ces dernières années. Nous sommes sur une reconstitution d'un ouvrage existant, et non pas une création nouvelle. C'est un aspect qu'il sera important d'observer d'un point de vue environnemental mais aussi juridique, afin de savoir quels travaux on aura le droit ou non de faire dans ce contexte.

La Région, dans le cadre du plan littoral 21, souhaite avoir une vraie gouvernance partagée avec l'État et les autres partenaires, au sujet des conséquences de l'évolution du trait de côte. Nous devons être en mesure d'aider et accompagner les collectivités dans leur réflexion sur le réaménagement, sur le recul stratégique et la recomposition spatiale.

**Madame Hélène Fraguera, animatrice SAGE au Syndicat mixte du bassin du Lez :**

Je souhaite réagir à l'ensemble des présentations de ce matin. Nous avons aujourd'hui des connaissances très fortes sur l'ensemble des lagunes palavasiennes, acquises au fil des programmes financés notamment par l'Agence de l'Eau ou Natura 2000. Nous avons aussi des connaissances assez importantes sur le fonctionnement hydro-morphologique de ces lagunes.

Le positionnement du canal au sein de nos étangs est assez particulier. Je suis étonnée d'entendre dire que le canal permet l'équilibre du milieu lagunaire. En effet, sur le bassin Méditerranéen, il existe un certain nombre de lagunes littorales qui ne sont pas traversées par le canal du Rhône à Sète mais qui connaissent un fonctionnement naturel et n'ont pas besoin d'un canal pour fonctionner.

Certes le canal existe. Il a une histoire de 200 ans au centre de ces lagunes. L'ensemble des propriétaires et gestionnaires de ces espaces naturels ont veillé à ce que le canal conduise le moins possible au confinement des lagunes. Lors de la création du canal, les passes hydrauliques ont permis de maintenir ces connexions hydrauliques. Un travail de longue haleine a été mené en lien avec VNF pour qu'un entretien de ces passes soit réalisé, afin que les étangs situés au nord et au sud du canal aient une vraie fonctionnalité hydraulique. Tous ces efforts datent déjà de plusieurs décennies.

Mais il existe encore des points où l'on rencontre de très fortes incertitudes. Par exemple sur le flux de sédiments. On a une méconnaissance sur les proportions des sédiments qui arrivent du bassin versant, tout comme sur ceux qui remontent depuis la Méditerranée. Aussi sur le rôle des cours d'eau qui traversent ce canal et jouent un rôle très fort en matière de transport des sédiments.

Nous commençons à avoir des connaissances sur l'impact du changement climatique, sur le fonctionnement des lagunes et l'avenir potentiel de l'infrastructure.

Nous avons aussi plus d'expériences sur la cohérence de l'action publique et des financements publics. Aujourd'hui, les financements sont tournés vers l'intégration des enjeux écologiques. Également l'adaptation à ces changements climatiques et à la montée du niveau de la mer.

Je suis étonnée ainsi qu'on évoque les scénarios sur le devenir du canal sans en avoir les contours. Dans certains des scénarios donnés aux élus, on parle même d'élargissement du canal. Mais l'impact potentiel de cet élargissement sur le fonctionnement hydraulique des lagunes n'a pas été évoqué. L'impact des travaux des différents scénarios proposés n'a pas été abordé.

La « bienveillance de la chaîne d'instruction » qui nous est demandée ne pourra se faire qu'en réalisant une étude coût-bénéfices sur tous les éléments, économiques, environnementaux mais aussi sociaux. Quel est l'impact social des différents scénarios ?

D'un point de vue environnement, que sera l'impact sur les lagunes littorales, qui, à l'échelle européenne, même mondiale, sont vouées à être unique ? Il faut en prendre soin. J'espère qu'on abordera ces questions dans la suite de l'atelier.

**Monsieur le Préfet, François Lalanne :**

À la différence de l'atelier des élus, nous observons ici des propositions très contrastées. C'est compréhensible car certaines personnes n'ont manifestement pas lu le rapport du CGEDD ou les supports du 15 octobre. Cela est un peu gênant. J'ai rencontré beaucoup d'élus et d'intervenants, les incitant à lire ce rapport.

Je souhaiterais que ces cinq scénarios soient donc ici rappelés. Et qu'on explique pourquoi on travaille surtout sur les scénarios n° 2, 3 et 4. Je suis prêt à débattre du scénario n° 5 s'il le faut. Mais il serait bien que nous ayons tous le même niveau de connaissances. J'ai entendu des prises de position respectables mais qui donnent le sentiment (à moins que je ne me trompe) que le rapport n'a pas été lu, ou que les scénarios ont été mal compris.

**Madame Marie Deketelaere-Hanna, inspectrice générale chez CGEDD :**

Ce canal est un démonstrateur de la transition, un lieu où se posent toutes les contradictions de notre époque. Cela ne peut être que systémique : on ne va pas opposer l'économie à l'écologie, le fret au tourisme, encore moins le Conservatoire du littoral à VNF. Il existe en effet beaucoup de contradictions, mais le but de ces ateliers est justement de les dépasser, au moyen d'un travail collectif.

Il existe deux scénarios extrêmes :

- un scénario très ambitieux, à 225 millions d'euros, pour des bateaux de 2 500 tonnes chargés à 100 %, et avec l'espoir d'accueillir des porte-conteneurs.

- Et un scénario, à l'autre extrémité, où le canal sera dédié aux loisirs locaux, à la pêche et aux promenades. Naïvement on qualifierait ce dernier scénario de retour à la nature. Mais le canal est un élément lié à l'homme. D'un point de vue écologique, et même économique, on ne peut se dire : on laisse faire la nature et on s'en va. Ce canal laissé à l'abandon aura forcément des impacts écologiques.

**Monsieur Laurent Pinon (car coupure de la connexion de Madame Deketelaere-Hanna) :** Pour les scénarios intermédiaires, les différences sont liées au tonnage des bateaux circulant sur le canal, et des travaux plus ou moins lourds qui en résulteraient.

**Madame Hélène Rey-Valette, Maître de conférence à l'université de Montpellier :**

Je veux juste faire quelques remarques :

30 cm en 2050, et 1,50 m en 2150 n'est pas du tout une hypothèse pessimiste suivant les études actuelles (des chercheurs viennent de faire une prospective sur 3 pays, les Pays-Bas, la France et le Viet-Nam. Ils suggèrent 1,50 m en 2100).

En plus de la montée du niveau de la mer, on observera aussi une montée de la température. La biodiversité va évoluer en fonction, ainsi que certains usages.

Madame Fraguega parlait d'analyse coût-avantages. J'ajouterais qu'il faut changer peut-être certains modes d'action publique. Nous avons écrit un papier à ce sujet, les analyses coût-avantages de la relocalisation avec les digues.

Du fait de l'actualisation, et du fait que certains effets comme les effets sociaux ne peuvent être monétarisés, on se retrouve souvent avec des difficultés à justifier l'analyse coût-avantages - car les avantages futurs, du fait de l'actualisation, sont minorés par rapport aux coûts. Il faut ainsi sans doute évoluer sur la façon de mesurer les différents scénarios et de prendre des décisions.

Tchat : **Madame Hélène Fraguega, animatrice SAGE au Syndicat mixte du bassin du Lez :**

Pour information, nous avons bien lu les éléments du rapport et avons participé à la conférence. Mais de nombreuses questions restent à aborder pour nous permettre d'émettre des contributions éclairées à la concertation. Les ateliers sont là pour ça en partie et nous vous en remercions.

**Monsieur Ludovic Flouc, Conservateur - Garde du littoral - Représentant régional des agents du littoral Occitanie au Conservatoire d'espaces naturels Languedoc Roussillon :**

Je suis responsable de projets littoral. J'interviens notamment sur la gestion des sites propriété du conservatoire du littoral sur les étangs palavasiens. Je suis chargé de la mise en œuvre des plans de gestion notamment sur les étangs de Vic et Pierre-Blanche qui sont traversés par le canal du Rhône à Sète.

J'adhère totalement aux propos de Madame Fraguega, aussi du représentant du syndicat mixte de la Camargue gardoise. Ce canal traverse des zones qui sont des hauts spots de biodiversité. Les enjeux naturels sont exceptionnels. Il faut une cohérence de l'action publique. Il ne faut pas abuser du droit à l'environnement mais tout de même le faire respecter. En France, il existe une séquence ERC (éviter, réduire et compenser) qui s'applique à tous les grands projets. Il faut réfléchir aux impacts sur l'environnement que ces travaux peuvent amener.

Je crois que tout le monde ici a lu le rapport du CGEDD. Mais nous n'avons pas été destinataires de l'étude socio-économique, qui aborde apparemment des points écologiques. (Monsieur Pinon précise qu'un abstract de cette étude sera présenté dans la table ronde de l'atelier fret, le 10 novembre.)

Sur les scénarios présentés, on parle beaucoup d'enrochement, d'élargissement, d'emprise foncière. Il faudra peut-être re-délimiter le foncier. VNF, aujourd'hui déjà, notamment avec ses casiers de sédiments, empiète sur les propriétés du conservatoire du littoral, sur certains secteurs de nos étangs, avec un impact écologique et paysager qui n'est pas négligeable.

Il faut se méfier de l'expression « génie écologique », tout comme des travaux prétendument bénéfiques pour la biodiversité. Attention à ne pas construire des pièges écologiques, ou ne pas vouloir cloisonner la biodiversité sur des réalisations anthropiques. L'étang de Vic et de Pierre-Blanche se trouve sur un secteur naturel, avec un fonctionnement qui reste naturel – cela a été rappelé par le Conservatoire du littoral et l'EID.

**Monsieur Steven Hall, responsable Direction Gestion Durable à VNF :**

Il ne faut pas se méprendre sur nos intentions. Nous avons des milieux qui ont atteint leur équilibre. Si l'infrastructure n'existe plus, quels seront les équilibres à reconstituer ? Nous devons concilier l'ensemble des attentes - économiques, écologiques, paysagères... - pour définir le devenir de l'infrastructure. Nous n'avons pas une volonté cachée d'imposer le maintien d'infrastructures. Mais VNF, tout seul, n'arrivera pas à maintenir cette infrastructure de transport.

**Monsieur Pascal Pinet, directeur général délégué de la Région Occitanie :**

Concernant le scénario pessimiste ou non, voici une phrase tirée d'un article présentant l'étude EID : « Il a donc été décidé de choisir le scénario pessimiste d'augmentation des émissions de gaz à effet de serre sur la tendance actuelle, sans politique de limitation. » Il est donc bien écrit le mot « pessimiste », même si je ne suis pas spécialiste.

« Sans politique de limitation » : un des rôles du canal est de porter une politique d'intermodalité et de report modale de la route vers le transport fluvial. Cela participe à la politique de limitation des gaz à effet de serre.

Nous ne sommes pas là pour opposer les opinions. Nous sommes là pour poser les sujets, les comprendre et déterminer comment ils s'articulent entre eux. La transition énergétique et le report modale sont ainsi des enjeux très forts dans la lutte contre le changement climatique.

**Monsieur Hugues Heurtefeux, responsable pôle littoral pour EID Méditerranée :**

Concernant l'élévation du niveau de la mer, je confirme que nous sommes dans une tendance à fourchette haute. On est à 3,2 mm actuellement. On a triplé la projection pour arriver à 2050. Entre 1990 et 2020 la projection a été doublée. La tripler pour 2050 n'est pas incohérent, mais c'est assez haut.

Toutefois, comme l'a signalé Monsieur Pinet, le modèle choisi correspond à une formule tout à fait discutable. On projette sur l'élévation du niveau de la mer avec une conséquence de 20 m. Mais un autre modèle pourrait pronostiquer autre chose. Cela pourrait être intéressant d'aller plus loin dans l'étude, afin d'affiner la tendance d'évolution du lido.

Mais je confirme qu'en 2050 le lido n'impactera pas directement le canal du Rhône à Sète.

**Madame Claudine Loste, Déléguée régionale adjointe au Conservatoire du littoral :**

Le travail conduit par le Conservatoire et ses partenaires ne visait pas du tout à poser une réflexion sur l'avenir du canal, mais faire réfléchir sur la dynamique du lido et du site du Conservatoire. Le but est de pouvoir conduire une gestion adaptative qui prenne en compte le plus possible ce contexte de changement climatique, la trajectoire de long terme et les conséquences qu'on peut en attendre.

Il n'est pas si important de s'intéresser aux marges d'incertitude de notre modélisation. Plutôt de prendre en compte le contexte que nous décrivons, et les impacts qu'il va forcément induire pour le devenir du canal. Les travaux et les investissements envisagés pour le canal ne s'amortissent pas en effet sur 10 ou 20 ans. Et de notre côté nous nous projetons sur du moyen et long terme.

**Monsieur le Préfet, François Lalanne :**

Je ressens une grande qualité d'écoute des uns et des autres dans cet atelier.

On a envisagé que les prévisions climatiques étaient plutôt sur des hypothèses hautes : on est sur 2, 4 voire 6 mm d'élévation du niveau de la mer en Méditerranée, ce qui n'est pas tout à fait la même chose. Raisonnablement, on peut penser que la Méditerranée peut s'élever, à l'horizon 2050, entre 12 et 30 mm.

Je voudrais redire l'histoire du canal. Le canal s'appelle le canal des Étangs. Le canal est une création humaine. C'est l'homme qui a orienté et façonné ce paysage. Même les étangs sont des lieux anthropisés.

Mais le canal a été plutôt bien conçu. Car s'il n'avait pas été traversé par 24 passes hydrauliques, il n'existerait plus aujourd'hui. Nos anciens eux-mêmes ont ainsi envisagé de concevoir un ouvrage très particulier. C'est le seul canal

en France, et peut-être en Europe, qui est à la fois une voie d'eau et un lieu de transparence hydraulique. S'il a survécu, c'est grâce à cette transparence imaginée par nos anciens.

Jusqu'à une dizaine d'années, ces portes ont été utilisées pour gérer la transparence hydraulique, comme l'a rappelé le représentant de VNF.

Il faut se demander si cet ouvrage a été bien conçu à l'origine. Je répondrais oui à titre personnel.

Dans nos efforts qui consistent à orienter l'usage du canal sur les 30 prochaines années, et pas au-delà, ne doit-on pas considérer que le scénario n° 2 est trop ambitieux ? Que le 3 et le 4 pourraient correspondre à des usages plus modérés, en lien avec l'évolution du réchauffement climatique ? Et que devons-nous faire de ces passes, les abandonner ou les utiliser pour la fonction imaginée par nos anciens ?

**Madame Hélène Fraguega, animatrice SAGE au Syndicat mixte du bassin du Lez :**

Je ne vais pas répondre à la question de Monsieur le Préfet sur l'usage de ces passes hydrauliques, je n'en ai pas la prétention. Mais je connais très bien le fonctionnement du canal et la fonction de ces passes. Jusqu'à il y a très peu de temps, il n'y a pas eu d'entretien régulier de ces passes. On a cependant compris que leur non-entretien avait un impact, réduisant les connexions hydrauliques entre les étangs et le canal et entre les parties d'étangs nord et sud.

Un programme d'entretien des passes a d'abord été pris en charge par le syndicat des étangs littoraux qui existait jusqu'en 2018. Puis pas Sète Agglopôle. Puis, dans le cadre d'une convention, par VNF au droit des tronçons dragués lors de ses passages programmés.

Ces passes ont aujourd'hui également une fonction socio-économique. Elles sont empruntées pour des usages de pêche professionnelle ou de tourisme.

Dans le cadre des travaux de réfection à neuf des berges, elles devront être étudiées dans leur localisation et leur gabarit. Mais il n'y aura pas ensuite de gestion de ces passes à mener, si ce n'est les entretenir dans leur bâtimentrie la plus optimale possible. On ne parle pas aujourd'hui, à ma connaissance, de gestion de passes, par exemple par le biais de porte entre le canal et les étangs.

**Madame Léa Duart, chargée de mission au Cedralmar :**

Je confirme l'intérêt de ces lagunes pour les pêcheurs professionnels. Ce sont des stocks halieutiques.

Ces lagunes sont des nurseries pour les poissons (comme la daurade, et autres espèce pêchées). Aujourd'hui, il est important que les larves des poissons pondues en mer puissent, pour se développer au mieux, remonter dans les lagunes les plus au nord. C'est là qu'elles vont trouver le meilleur abri et la meilleure nourriture, pour constituer des forces et ensuite retourner passer leur hiver en mer. Les passes doivent donc permettre aux larves de passer de la mer aux étangs les plus au nord.

On a commencé des travaux d'études pour des berges éco-conçues, qui peuvent accueillir au maximum la faune et la flore. On a commencé une étude entre historiquement le CIEL, le Cedralmar et VNF, pour pouvoir avoir des études concernant l'habitat sur les pentes et la question des passes.

**Monsieur Le Préfet, François Lalanne :**

Je repose ma question : Le canal a été conçu il y a 300 ans, comme un ouvrage d'art de transport et un ouvrage d'art traversé par 24 passes. Les usages mixtes, de transport, environnementaux, économiques, halieutiques...

sont démontrés. Est-ce qu'on reconnaît que ces passes ont des usages multiples ? Est-ce qu'elles méritent une attention et une gestion partagée ?

**Monsieur Julien Caucat, Chargé de mission Stratégie de restauration des lagunes palavasiennes à Montpellier Méditerranée Métropole :**

Peu importe le scénario - même un sixième scénario où tout usage du canal serait abandonné : dans tous les cas, la question des passes et de la transparence de l'ouvrage, toutes disciplines confondues, est un impératif impondérable, qui mérite toutes les attentions. Si on abandonne cette transparence, cela va engendrer des désordres de comblement qu'on ne maîtrisera pas. Soit on décide d'effacer l'ouvrage complètement. Soit on l'entretient *a minima* afin de faciliter la transparence pour les poissons, les usagers locaux... Mon avis est un avis de terrain, pas forcément scientifique.

**Monsieur Sylvain Rebeyre, Directeur Général Adjoint, Pôle Eau et Milieux Aquatiques – GEMAPI, pour la communauté d'agglomération du Pays de l'Or :**

Les passes ont été créées en tant que mesure compensatoire à la création d'un canal qui traverse des étangs et des cours d'eau. Cela ne s'appelait pas « mesure compensatoire » à l'époque, mais l'idée devait être là. Mais cela ne signifie pas certes que l'entretien ne doive se faire que par VNF.

**Madame Juliette Picot, Chef d'unité Littoral et milieux lagunaires pour la Métropole de Montpellier :**

Madame Negret a dû partir.

Je conforte les propos précédents, de messieurs Caucat et Rebeyre. Ces passes, historiquement, ont été créées pour jouer ce rôle de transparence hydraulique. C'est un fait avéré. Peu importe le scénario, il faut les préserver. Maintenir cette connexion hydraulique constitue un impondérable dans le choix du scénario. Ces passes du reste ne sont pas des ouvrages en tant que tel, mais des brèches faites dans le canal.

Quant à leur entretien, en tant que Gemapien, 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.

On n'a pas encore parlé du sujet de la dynamique économique, qui sera présenté lors du scénario fret. Mais il aurait été intéressant de comprendre quelle vocation on donne au canal sur le long terme du point de vue du transport. Il est important que le canal soit pérenne dans le temps aussi sur ce volet.

**Madame Claudine Loste, Déléguée régionale adjointe au Conservatoire du littoral :**

Les passes sont en effet nécessaires, puisque le canal est venu fractionner et interrompre la transparence hydraulique des lagunes. Les passes sont donc bien une mesure compensatoire. L'entretien des passes et le maintien de ces échanges hydrauliques est inscrit comme une des actions du plan de gestion du site du Conservatoire, à ce titre.

**Monsieur Ludovic Foulc, Conservateur - Garde du littoral - Représentant régional des agents du littoral Occitanie au Conservatoire d'espaces naturels Languedoc Roussillon :**

Je suis tout à fait d'accord avec les interventions qui viennent d'être faites. Les passes sont des mesures compensatoires et elles doivent être entretenues.

On a dit par ailleurs que le canal participe à l'équilibre écologique de ces lagunes. C'est le cas en effet, parce que ces passes sont entretenues. Ces lagunes fonctionnaient certes bien avant la présence du canal, qui date du XVIII<sup>e</sup>

siècle. Le canal reste un ouvrage au milieu de lagunes naturelles. Et il a un impact sur le fonctionnement naturel de ces lagunes.

**Monsieur le Préfet, François Lalanne :**

Je voulais apporter un témoignage, celui du secrétaire général de la préfecture du Gard, poste que j'ai occupé jusqu'au 1<sup>er</sup> septembre. C'est un exemple illustrant le contraste entre un canal traversé et non traversé par des passes hydrauliques.

Dans le Gard, la topographie du canal fait qu'il est très peu traversier. C'est un canal étanche, où le nombre d'arrêts est difficile. Quand une péniche est louée pour une semaine, les vacanciers ne restent ainsi que 2 jours dans le Gard, puis se dépêchent de filer pendant 5 jours dans le canal se trouvant du côté de l'Hérault. Ils empruntent alors par centaines, voire par milliers, les passes pour ensuite aller s'égayer dans tous les ports de plaisance.

Ces passes sont multifonctionnelles. Elles sont des lieux d'échanges, de transit, à la fois pour les professionnels de la pêche et l'activité touristique des péniches. Elles relèvent du maintien de la biodiversité, elles relèvent du stockage des alevins et de la richesse halieutique, elles relèvent de l'accessibilité pour les usages touristiques.

**Madame Anne-Line Cuilleret, chargée de mission SAGE pour la réserve naturelle de Scamandre :**

Sur notre territoire, il ne s'agit pas de passes. Le canal du Rhône à Sète est en lien avec les zones humides par des martelières qui sont gérées soit par des EPCI, soit par des propriétaires privés.

On a dit dans cet atelier que le canal du Rhône à Sète participe de l'équilibre écologique. Mais Je ne suis pas tout à fait d'accord. Ce canal charge en effet beaucoup de matières organiques, d'azote et de phosphore. Le plan de gestion des étangs Scamandre-Crey-Charnier, qui se trouve sur la commune de Saint-Gilles et Vauvert, avait notamment prévu de ne pas faire rentrer de l'eau du canal du Rhône à Sète, mais plutôt via le Petit-Rhône, moins polluée.

**Monsieur Ludovic Foulc, Conservateur - Garde du littoral – Représentant régional des agents du littoral Occitanie au Conservatoire d'espaces naturels Languedoc Roussillon :**

Je m'interroge sur la question des passes, qui n'est pas une question en soit. Sur les zones où elles existent il faut en effet qu'elles soient entretenues. Dans le Gard, en effet, il faut se poser la question de la qualité des eaux arrivant sur certains sites naturels.

Mais pour moi, la question importante est celle des berges. Si l'on décide de réenrocher les berges (comme on veut le faire dans trois des scénarios), quels seront les impacts sur les milieux lagunaires autour du canal ?

**Tchat : Monsieur Julien Caucat, Chargé de mission Stratégie de restauration des lagunes palavasiennes à Montpellier Méditerranée Métropole :**

Une des réflexions soulevées lors de nos échanges avec VNF étaient plutôt comme traiter les brèches qui se sont créés par érosion. Les laisser, les recombler ou les transformer en nouvelles passes. Pas de réponse possible sans études spécifiques avec modélisation.

L'après-midi

**Madame Hélène Fraguera, animatrice SAGE au Syndicat mixte du bassin du Lez :**

Revenons sur les effets des scénarios sur les procédures règlementaires et environnementales, dont il est question page 64 du rapport du CGEDD. Pourquoi, à partir du scénario n° 2, une nouvelle DUP ne serait plus nécessaire ? Et pourquoi n'est-il pas assuré d'avoir une nouvelle étude d'impacts - les 4 scénarios affichant la réfection des berges par enrochement, ce qui n'était pas prévu dans le dossier LEMA originel sur le dossier modernisation (qu'on avait suivi dès 2010 pour le SAGE et dans le cadre de l'évaluation Natura 2000) ?

**Madame Marie Deketelaere-Hanna, inspectrice générale chez CGEDD :**

Nous avons fait une première esquisse qui demande à être prolongée. Il faut prendre ce tableau avec réserve.

Une nouvelle DUP est nécessaire s'il y a une modification importante du projet, un grand changement de cap. Ce n'est pas impossible à faire, mais c'est une procédure qui est plus lourde.

Si on n'en a pas besoin, un certain nombre de dimensions d'instructions, en particulier environnementales, devra être respecté. Aussi du *reporting*, de la reddition de comptes à la commission européenne, en relation avec le FEDER... Également sur les enjeux d'autorisations environnementales.

**Monsieur Ludovic Foulc, Conservateur - Garde du littoral – Représentant régional des agents du littoral Occitanie au Conservatoire d'espaces naturels Languedoc Roussillon :**

Dans le tableau du rapport du CGEDD, page 64 figure 26 : *Procédures requises en fonction des impacts environnementaux, provisoire* (certes provisoire donc), il est bien indiqué que la DUP n'est pas indispensable. Mais il me semble que dans le premier projet, la réfection des berges n'était pas abordée. Donc, si on place une réfection des berges dans chacun des scénarios, il devrait y avoir une nouvelle DUP. Et toutes les procédures environnementales pour les scénarios n° 2 à 5 sont écartées, que ce soit les procédures LEMA ou les études d'impacts. Cela me questionne fortement.

**Monsieur Sylvain Rebeyre, Directeur Général Adjoint, Pôle Eau et Milieux Aquatiques – GEMAPI, pour la communauté d'agglomération du Pays de l'Or :**

Le scénario n° 1 ne me choque pas s'il existait un véritable enjeu national en matière de transport fluvial. Selon l'étude du CGEDD, sauf erreur de ma part, j'ai le sentiment qu'on est très loin de démontrer une rentabilité, un trafic de fret suffisant, beaucoup de bateaux à 2 500 tonnes. Est-ce bien nécessaire d'étudier un scénario dont la rentabilité est douteuse, et qui, d'un point de vue environnemental, aura de forts dommages collatéraux ?

**Madame Géraldine Lamy, Responsable QSE à Port Sud de France :**

Je suis responsable environnement au port de Sète. Port Sud de France et VNF ont mandaté la société See'Up pour mener une étude établissant les enjeux, les freins et les perspectives de développement sur les différents scénarios. Cette étude sera présentée prochainement dans l'atelier fret.

**Monsieur Marc Barral, Directeur adjoint en charge du plan Littoral 21 de la Région Occitanie :**

Sans présager de ce qu'il sortira de l'atelier fret, il semblerait en effet que le premier scénario ne soit pas suffisamment robuste d'un point de vue économique, suffisamment réaliste au regard des flux économiques. On ne le choisira donc pas forcément. Il serait un peu trop extrémiste.

**Madame Claudine Loste, Déléguée régionale adjointe au Conservatoire du littoral :**

J'ai bien compris que le tableau page 64 était une esquisse. Les procédures réglementaires me semblent toutefois minimisées. En particulier, toutes les questions domaniales ont été passées sous silence, notamment en cas de réfection des berges et d'épandage de sédiments sur le domaine public du Conservatoire.

**Madame Marie Deketelaere-Hanna, inspecteur général chez CGEDD :**

Concernant l'étude des procédures requises pour chacun des scénarios, le rapport précise bien qu'il n'a produit qu'une première ébauche.

La question du domaine fluvial demande à être expertisée. Comme on l'a dit ce matin, les pouvoirs publics devraient avoir une approche coordonnée. VNF et le Conservatoire national du littoral travaillent dans l'intérêt général. Et ils sont sous tutelle du même ministère. Il n'y a pas de conflit entre eux. L'important est la prise en compte de l'environnement, non pas qui doit s'occuper de telle ou telle mission.

Le CGEDD a pour rôle très humble d'aider à la décision. Il ne dit pas quel scénario choisir, ou quel scénario exclure. Il tente d'éclairer les acteurs afin de les aider dans leur choix. L'étude socio-économique permettra d'aller plus loin que le rapport du CGEDD.

**Monsieur Sylvain Rebeyre, Directeur Général Adjoint, Pôle Eau et Milieux Aquatiques – GEMAPI, pour la communauté d'agglomération du Pays de l'Or :**

Quel que soit le scénario (1, 2, 3 ou 4), il est nécessaire de maintenir des passes, de maintenir le transfert hydraulique entre les étangs. C'est une mesure compensatoire à l'aménagement de cette infrastructure, qui, bien sûr a toute sa raison d'être.

Plus on va vers le scénario n° 1, plus il faudra consacrer d'efforts au maintien de ces passes, et au maintien des conditions hydrauliques (par exemple pour que les poissons circulent d'un secteur à l'autre). Mais quel que soit le scénario on aura semble-t-il à peu près les mêmes maintiens de passe.

**Madame Hélène Fraguera, animatrice SAGE au Syndicat mixte du bassin du Lez :**

Le maintien des passes ne doit pas être affiché comme une mesure compensatoire : nous sommes en effet sur de la reconstitution de l'existant (comme l'a rappelé ce matin Monsieur le Préfet), quel que soit le scénario. Sauf si l'étude d'impact préconise un besoin supplémentaire en matière de connexion hydraulique, le minimum sur l'ensemble des scénarios est le maintien ou la restauration des passes.

Certains scénarios prévoient un élargissement de l'emprise canal. Il se pose alors la question de l'impact sur la lagune littorale. Ce sont des masses d'eau inscrites dans les SDAGE, sur lesquelles on a une responsabilité d'atteinte du bon état écologique et chimique.

Il faudra déterminer dans quelle mesure chacun des scénarios aura un impact sur cette atteinte du bon état. Il faut donc déjà analyser l'état actuel de fonctionnement de ce milieu naturel qu'est la lagune, en prenant en compte toutes ses fonctions : fonction écologique, hydraulique, mais aussi socio-économique, et même sédimentaire.

C'est la base pour toute étude d'impacts sur l'ensemble des scénarios, quoiqu'il en soit par ailleurs.

**Monsieur le Préfet, François Lalanne :**

Dans votre intervention, vous laissez entendre que le canal menace aujourd'hui la qualité biologique et chimique des eaux ?

**Madame Hélène Fraguega, animatrice SAGE au Syndicat mixte du bassin du Lez :**

J'ai dû mal m'exprimer. Aujourd'hui, à l'échelle européenne, et à l'échelle du bassin hydro-géographique Rhône-Méditerranée-Corse, il existe un document cadre le SDAGE (le schéma d'aménagement et de gestion des eaux) qui identifie l'état écologique et chimique de différentes masses d'eau. Par exemple des masses d'eau linéaires telles que les cours d'eau ou les masses d'eaux souterraines.

Également des masses d'eau de transition. Les lagunes littorales sont affichées comme étant des masses d'eau de transition, avec un bon état écologique et chimique à atteindre. La question qu'il faudra se poser est : quels impacts la modification de l'emprise du canal aura sur la possibilité ou pas d'atteindre ce bon état ? En sachant que pour atteindre le bon état écologique des lagunes, on doit s'interroger sur l'hydromorphologie de ces lagunes, c'est-à-dire la structure même hydrogéographique des lagunes, et notamment des berges des lagunes.

Le canal est ainsi aujourd'hui considéré comme la berge de certaines des lagunes, notamment l'Ingril Nord, l'étang de Vic, l'étang de l'Arnel, et l'étang du Méjean. Il est considéré également comme la berge nord des étangs d'Ingril sud, des étangs de Pierre-Blanche, du Prévost et du Grec.

Énormément de facteurs interviennent dans l'état chimique et écologique des masses d'eau. La question de ces facteurs ne constitue pas a priori l'objet de l'atelier. L'objectif de l'atelier est de mettre en avant quels étaient les enjeux présents au droit du linéaire du canal. Pour moi l'enjeu principal est l'enjeu lagune, qui est aujourd'hui un milieu naturel d'une très forte importance écologique. Il faudra que cet enjeu soit intégré dans les différentes analyses.

Pendant plusieurs décennies, le canal a été un facteur d'apport des eaux issues des stations d'épuration, et notamment de la Métropole de Montpellier sur le territoire des étangs palavasiens. La mise en place d'une nouvelle station, (la station Maéra, en 2005, avec un exutoire en mer au niveau de la Métropole de Montpellier), a permis de réduire énormément les flux arrivant aux lagunes, ce qui a permis une amélioration de la qualité de la colonne d'eau.

Si le canal est doit être élargi, ou repris par enrochement, cela aura un impact sur le milieu naturel des lagunes. Cela est certes envisageable, de la même manière qu'aujourd'hui, on peut voir des autoroutes, des nouvelles voies ferrées, se créer sur des zones à très forts enjeux écologiques.

Une étude d'impacts reposant sur des éléments scientifiques très sérieux sera toutefois à mener. Il s'agira d'évaluer si ces impacts sont justifiables au regard des bénéfices attendus par ces travaux. Un travail très minutieux doit être réalisé. On manque encore de connaissances sur le fonctionnement des lagunes, ou sur le fonctionnement de certaines populations aquatiques, par exemple l'anguille, espèce à enjeu prioritaire au niveau européen. Beaucoup de questions seront à poser lors des dossiers réglementaires.

**Monsieur Paul Chemin, ?**

Concernant la DUP, elle sera nécessaire si des travaux sont prévus sur des emprises que VNF ne maîtrisent pas du point de vue foncier.

Les étangs palavasiens et l'étang de l'Or sont classés en zone sensible ERU depuis fort longtemps (milieux fortement eutrophisés).

**Madame Claudine Loste, Déléguée régionale adjointe au Conservatoire du littoral :**

Je souscris aux propos de Madame Fraguega concernant le milieu lagunaire.

Je tiens à rebondir sur les propos de Monsieur Chemin. Les procédures domaniales vont s'appliquer sur le domaine public du conservatoire si le domaine public du conservatoire est impacté dans le cadre des travaux prévus. Il sera nécessaire, dans le cadre de l'instruction des procédures d'autorisation, de démontrer qu'il n'y a pas d'autres alternatives à ces choix-là. Un arbitrage sera à mener entre des intérêts et des objectifs qui peuvent être divergents : nécessité de développer le fret et les alternatives à étudier dans ce secteur.

**Monsieur Sylvain Rebeyre, Directeur Général Adjoint, Pôle Eau et Milieux Aquatiques – GEMAPI, pour la communauté d'agglomération du Pays de l'Or :**

En effet, Madame Fraguega a raison, les passes ne sont pas une mesure compensatoire. C'est une image par rapport à des aménagements passés ou futurs. Ces passes mettent en jeu des échanges complexes. Il est même parfois nécessaire d'en fermer certains.

Un exemple : des études menées depuis quelques années sur l'étang de l'Or. Le canal reçoit en effet un certain nombre de rejets, aussi des eaux venant du Vidourle, du Lez, de la mer... Pour protéger l'étang de l'Or, pour reconquérir sa qualité, des études hydrodynamiques ont déterminé les passes à maintenir et ceux à fermer.

Ces passes sont ainsi un élément essentiel de la vie des étangs. Mais ce sont aussi des objets à créer ou à supprimer.

**Monsieur Pascal Pinet, directeur général délégué de la Région Occitanie :**

Je fais entièrement confiance à l'État et VNF pour respecter la réglementation, la réglementation européenne et française.

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 ?

Dans tous les scénarios, certains travaux relèvent de la remise en état de ce qui existait auparavant, d'autres relèvent d'une évolution comme l'élargissement.

Dans les deux cas il faut analyser les impacts liés au chantier lui-même, (impacts qui sont à limiter) et les impacts liés au fonctionnement ultérieur de l'ensemble du système.

Cela relève d'études d'impacts, de suivis environnementaux pendant et après le chantier.

Si on en est capable, il serait intéressant de distinguer les degrés d'impacts suivant les scénarios : les impacts relevant de la remise en état, et ceux relevant d'une évolution.

Il sera plus facile ensuite de déterminer ce qui est acceptable ou pas. Et si c'est acceptable, ce qui est compensable ou pas.

**Monsieur Paul Chemin**

Oui mais le canal constitue aussi un vecteur de pollution arrivant dans les étangs via directement les bassins versants et via la connexion aux cours d'eau (Lez, Vidourle).

**Monsieur Pierre Thellier, Chargé de mission Qualité de l'Eau au sein du SYMBO, le Syndicat mixte du bassin de l'Or :**

Je rejoins largement la dernière intervention du SyBLE, EPTB du Lez, qui rappelle de manière générale la nécessité d'atteindre le bon état de la masse d'eau lagunaire au titre de la Directive Cadre sur l'Eau. (Enjeux morphologiques,

qualité de l'eau, etc.) Merci également à M. Ribeyre de souligner l'intérêt de l'étude portée par le Symbo sur l'hydrodynamisme de l'étang de l'Or.

**Monsieur Julien Caucat, Chargé de mission Stratégie de restauration des lagunes palavasiennes à Montpellier Méditerranée Métropole :**

Je suis d'accord avec Mr RIBEYRE. 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 nécessaire. Les problématiques sont différentes pour chaque tronçon du canal/étang.

**Madame Anne-Line Cuilleret, chargée de mission SAGE pour la réserve naturelle de Scamandre :**

Suite à mon intervention de ce matin, je souhaite revenir sur les différents enjeux.

En cas de travaux de renforcement sur les berges, il faudra faire attention à l'enjeu paysage. Le canal passe à proximité de sites classés et inscrits : des modifications nécessiteront l'autorisation de l'inspecteur des sites. Il faudra faire attention au cadre réglementaire.

Il existe un enjeu de biodiversité : loutre, nombreuses espèces de chiroptères...

Si l'on renforce certaines berges, il sera intéressant de créer ou réhabiliter des haies pour améliorer la continuité écologique, notamment par rapport aux oiseaux ou aux chiroptères.

Concernant les scénarios prévoyant par exemple le rescindement du secteur de Repiquet, il faudra faire attention à l'impact sur les zones humides à proximité, zones fragiles et à préserver.

**Monsieur Steven Hall, responsable Direction Gestion Durable à VNF :**

Au vu des interventions, j'ose espérer que personne n'imagine qu'un maître d'ouvrage comme VNF envisage d'échapper à toute réglementation environnementale ! Évidemment le cadre réglementaire sera respecté.

L'atelier fait surgir un certain nombre d'enjeux et de contraintes que je ne conteste nullement. Et on peut en rajouter à l'infini... Mais si, dès le début, il n'y a pas un consensus des acteurs pour définir ensemble ce que sera l'avenir de ce canal, on risque de ne pas y arriver. Si l'opposition est forte, on ne pourra rien faire. Au moyen des procédures environnementales (auxquelles on ne prétend absolument pas échapper), le projet pourra capoter. Le nombre d'outils dont on peut disposer pour retarder un projet est très important.

**Monsieur Sylvain Rebeyre, Directeur Général Adjoint, Pôle Eau et Milieux Aquatiques – GEMAPI, pour la communauté d'agglomération du Pays de l'Or :**

Les pistes cyclables sont un sujet en rapport avec l'environnement et le mode doux. C'est un élément à mettre en valeur pour positiver l'image du canal. C'est un enjeu peut-être pas européen (cf toutefois EuroVelo 8), mais au moins national et régional. Nous allons au-delà de l'intérêt local. Les berges du canal offrent cette possibilité de développer des pistes cyclables assez facilement et dans un environnement de qualité.

**Monsieur le Préfet, François Lalanne :**

« Éviter, réduire et compenser » fonctionne à condition de travailler à la bonne échelle. La bonne échelle est le triangle Rhodanien, qui va d'Avignon à Montpellier et Sète, puis à Marseille et Fos. Dans ce triangle, on a observé ces 20 dernières années des augmentations exponentielles de trafic routier. Le meilleur moyen de contribuer à maîtriser l'inflation de ce trafic est que chaque territoire donne sa chance au transport intermodal : le ferroviaire pour les uns, la voie d'eau pour les autres...

Par conséquent, si on décidait de fermer le canal du Rhône à Sète pour des raisons environnementales, certains pourraient s'en étonner également pour des raisons environnementales. Ils invoqueraient eux aussi la formule « éviter, réduire, compenser », mais à une autre échelle, où le canal serait perçu comme un transport en mode doux, par rapport à la route, et donc serait à conserver.

Par ailleurs, le véloroute mérite d'être créée en continuité sur une des deux berges. Si l'on n'aide pas VNF à assurer un retour à la continuité des berges, les pistes cyclables seront discontinues. L'attractivité touristique du canal du Rhône à Sète s'en trouvera lourdement handicapée, tous les autres canaux en France bénéficiant de véloroutes.

**Monsieur Ludovic Foulc, Conservateur - Garde du littoral – Représentant régional des agents du littoral Occitanie au Conservatoire d'espaces naturels Languedoc Roussillon :**

Il faut faire attention avec la question du transport modal. Certes il est important de réduire la circulation des véhicules. Mais on le brandit souvent pour justifier des projets ayant des impacts environnementaux très forts sur les espaces naturels et agricoles.

Dans notre région, on peut donner pour exemple le projet de la ligne LGV Montpellier- Perpignan, projet de transport modal qui pourra avoir des impacts environnementaux très importants.

Je suis conscient des enjeux économiques. Mais il faut veiller également aux enjeux environnementaux.

**Monsieur Pascal Pinet, directeur général délégué de la Région Occitanie :**

La qualité globale des masses d'eau a un lien avec l'aménagement du territoire. Cette qualité dépend aussi de la gestion en amont de ces eaux. C'est donc également un problème politique autour de cette qualité. Ce n'est pas juste lié aux eaux du canal.

Le report modal vers la voie fluviale, qui émet moins de CO2 que la route, est déjà réalisé aujourd'hui par le port de Sète, y compris face au changement climatique. Un exemple : La voie ferrée entre la France et l'Espagne a été coupée lors de la très grave tempête Gloria, en janvier 2020. Le port de Sète a alors été capable d'assurer un report massif du transport ferroviaire.

Nous avons ainsi la chance, dans la région, d'avoir des outils intermodaux évitant que tout soit reporté sur les poids lourds. Il existe un vrai enjeu à fortifier nos voies ferrées sur le littoral. Nos infrastructures méritent un investissement de façon à maintenir cette intermodalité. Il est trop facile de mettre des camions sur la route. C'est avec cette conception qu'on essaie d'intervenir au niveau de la Région.

**Monsieur Marc Barral, Directeur adjoint en charge du plan Littoral 21 de la Région Occitanie :**

Travailler sur la réutilisation des sédiments de dragage constitue un vrai enjeu. Il faut rechercher des approches innovantes, notamment pour la réfection des berges. Il faut aspirer à une économie circulaire en réutilisant ces sédiments, qui, d'un point de vue réglementaire, s'appellent désormais des déchets de dragage.

Nous travaillons en ce moment avec les condémine d'Alès, avec l'entreprise Libert pour essayer d'innover, en mettant au point un béton terrestre mais aussi maritime. Le but est de restructurer les berges, d'éviter trop d'encrochements.

**Monsieur le Préfet, François Lalanne :**

La GEMAPI est défini à l'article 207 du code de l'environnement « Compétence GEMAPI : entretenir et aménager un cours d'eau, canal, lac ou plan d'eau y compris ses accès pour des motifs d'intérêt général ou d'urgence,

notamment en cas de carence généralisée des propriétaires riverains quant à leurs obligations d'entretien courant. ».

Le Conservatoire du littoral ne fait pas que conserver mais aussi gérer. Normalement le Conservatoire est gestionnaire d'une partie significative des étangs dont il est le propriétaire.

Le Conservatoire pense-t-il donc que seul VNF a des obligations, notamment pour les passes hydrauliques ? Ou se sent-il tenu, en tant que propriétaire, par la lecture du code de l'environnement qui met, au titre de la GEMAPI, des obligations à la charge des propriétaires riverains ?

**Madame Claudine Loste, Déléguée régionale adjointe au Conservatoire du littoral :**

Je n'ai jamais pensé qu'on me poserait une telle question. Je dois y réfléchir et en référer à la direction du Conservatoire. Je vous répondrai plus tard, car c'est une question très problématique et complexe.

**Monsieur le Préfet, François Lalanne :**

Je peux donner un exemple, alors que j'étais sous-préfet en lien avec le Conservatoire du littoral, l'exemple de la rénovation de la plupart des tours et des phares du littoral de Corse. Grâce à l'action conjuguée du Conservatoire, du préfet et de la mienne, le Conservatoire est devenu propriétaire de 20 % du littoral de la Corse (contre 11 % pour le littoral continental). Et grâce au Conservatoire, nous avons pu mobiliser des moyens de financement, y compris européens, pour rénover l'ensemble des tours génoises et des phares de Corse.

C'est un exemple d'une gestion active du Conservatoire du littoral, où il n'a pas juste le rôle de faire des conventions de délégation de gestion. On le voit là participer activement à cette gestion et aider au financement de l'amélioration et de l'entretien.

**Madame Claudine Loste, Déléguée régionale adjointe au Conservatoire du littoral :**

Le Conservatoire ici aussi protège 25 % du linéaire côtier (mieux que la Corse), et finance énormément de projets sur son domaine public, avec l'aide de ses partenaires (l'Europe, l'État, - dans le cadre de Littoral 21 notamment) Il fait de très gros projets. Actuellement plus de 20 millions de travaux sont en cours sur le domaine public du Conservatoire en Région.

Mais on mobilise exclusivement sur notre domaine public. Pour l'instant, a priori (Il faudra donc vérifier, compte-tenu de la question de Monsieur le Préfet), le code de l'environnement nous autorise certes à mobiliser un certain nombre d'éléments (des autorisations de travaux, des financements, notre budget et nos conventions de transfert de maîtrise d'ouvrage), mais seulement sur notre domaine public. Sur le domaine VNF, qui est du domaine fluvial, on ne peut intervenir ni juridiquement, ni financièrement.

Cela ne veut pas dire qu'on se désintéresse de la question des passes, des liens entre les lagunes (dont on est propriétaire) et le canal. On a développé de manière ancienne des relations tout à fait fructueuses avec VNF, qui est associé à la gouvernance de nos sites, qui a noué des liens conventionnels ou autres pour améliorer le transit dans ses passes. Tout cela se fait je crois en bonne intelligence.

Mais le Conservatoire a une mission bien particulière, fixée par le code de l'environnement, qui ne prévoit pas qu'on aille intervenir dans des types de travaux ou d'entretiens qui concernent une infrastructure linéaire de fret. J'ai cependant noté votre question...

**Monsieur le Préfet, François Lalanne :**

Je me permets d'avoir un avis un peu différent. Les passes hydrauliques sont des ouvrages d'interconnexion. Ils ne commencent et ne finissent pas uniquement sur le domaine de VNF.

Soit on a une vision notariale : on considère qu'il n'existe pas de passes en dehors du domaine public de VNF. Et je vais très vite m'en rendre compte lors des prochaines réunions. Soit on a une vision dynamique : une passe est un lieu fonctionnel d'échange horizontal et perpendiculaire. Peut-être alors le Conservatoire possède dans son domaine une partie de ces passes, sans le savoir, des passes qui sur le plan fonctionnel participent des croisements hydrauliques du chargement et déchargement des sédiments.

Le Conservatoire possède peut-être une partie du foncier des passes.

**Madame Claudine Loste, Déléguée régionale adjointe au Conservatoire du littoral :**

Cela est possible. Nous ne sommes pas désintéressés par ce problème des passes. Mais les passes ont été créées en réponse à l'installation d'une infrastructure qui a complètement fragmenté les lagunes, afin de rétablir une transparence hydraulique minimale. Le Conservatoire est certes concerné par ces passes. Il mobilise dans le cadre de ses instances de gouvernance des réflexions, associe VNF, travaille avec VNF de manière étroite. Mais je ne pense pas qu'il soit du ressort du Conservatoire d'entretenir les passes, et encore moins dans une logique gemapienne. Je vous donne là une première réaction à chaud !

**Madame Hélène Larmet, Chef de la subdivision de Frontignan chez VNF :**

VNF retire chaque année entre 60 et 80 000 m<sup>3</sup> de sédiments du canal, mais qui viennent des étangs. Si cette action s'arrête, sait-on ce qu'il se passera dans les étangs ?

On envisage en effet des pistes cyclables sur les berges du canal. Aujourd'hui on y stocke ces sédiments. C'est le serpent qui se mord la queue... On ne peut développer ces pistes tant qu'on a besoin d'enlever les sédiments du canal...

Il existe une évolution des pratiques dans la gestion des sédiments, comme l'a rappelé Monsieur Hall, évolution directement liée aux évolutions réglementaires, avec la prise en compte des aspects environnementaux. Des filières de gestion existaient, avec notamment l'aéroport de Montpellier, la décharge de la Madeleine...

En 2010, un tournant réglementaire et économique est survenu, leur classement en déchet. Ce classement a entraîné une explosion des coûts et une quasi disparition des filières de valorisation des sédiments : les procédures environnementales étaient assez longues, et les porteurs de projet clairement refroidis à prendre en compte ce type de matériaux.

Faut-il lancer une recharge des berges en arrière, qui viendrait à la fois protéger le canal et permettre de recréer des zones cette fois non pas pour les poissons mais les oiseaux ? Il n'est pas besoin d'attendre une étude environnementale sur ce point pour répondre, juste un ressenti des participants.

Cela permettrait de résoudre un problème économique et environnemental, puisque les sédiments qui sont dragués actuellement dans le canal proviennent des bassins versants, tout comme leur charge polluante éventuelle.

**Monsieur le Préfet, François Lalanne :**

Ma conviction personnelle, (qui n'engage pas le préfet de Région à ce stade), est qu'il ne faut pas faire de ce canal le bouc émissaire. Ce canal n'est pas responsable de la qualité chimique et biologique des eaux. C'est

principalement le sous-bassin et le respect de la directive « Eaux résiduaires urbaines » qui conditionne la qualité de l'eau dans le canal.

On peut déjà esquisser une conclusion : si on ne faisait rien (Cet atelier est plutôt enclin à penser qu'il faudrait ne rien faire), si on abandonne cet ouvrage anthropisé qui a trois siècles d'anciennetés très vite le canal sera rendu à la nature. Et très vite une partie de l'économie et du fret modal sera interrompu. C'est la solution de facilité.

Mais porter une ambition forte, trop forte, avec des péniches à 2500 tonnes (le scénario n°1), constitue une solution déraisonnable, pouvant contribuer à aggraver l'augmentation des sédiments. La difficulté est de trouver un compromis, de maintenir une activité de fret raisonnable, d'accueillir des péniches d'un gabarit intermédiaire raisonnable, tout en permettant à cet ouvrage de conserver la transparence hydraulique que les anciens nous ont léguée.

A titre personnel, je plaide à ce stade pour essayer de continuer pendant 30 ans à mixer les usages. Mais pour mixer les usages, il faut une harmonie. Depuis 10 ou 20 ans, il n'y a pas d'harmonie puisque tous les acteurs ne sont pas autour de la table. La proposition que j'ai en tête serait un contrat de canal, comme je l'ai confié déjà au Conseil régional.

Ce contrat de canal ne se contenterait pas de d'évoquer les investissements qu'on peut faire ou non. Il recenserait les usages, tous les usages. Et une conférence se tiendrait tous les ans pour actualiser et mettre à jour la connaissance du fret, des transits hydrauliques, du fonctionnement des passes hydrauliques, du volume des sédiments - qui peuvent être stabilisés, diminués, ou même s'accélérer (si les conditions climatiques se dégradent).

Comme signataire de ce contrat, outre l'État et la Région, il y aurait les conseils départementaux, les EPCI (qui portent la compétence « eau et assainissement ») et les communes (qui ont une compétence universelle, alors que les autres collectivités ont des compétences spécialisées).

#### **Madame Hélène Fraguera, animatrice SAGE au Syndicat mixte du bassin du Lez :**

Concernant la réutilisation potentielle des sédiments de dragage, l'Établissement public territorial de bassin que je représente, l'EPTB Lez, porte trois principaux programmes sur notre territoire :

- l'animation du SAGE. Le SAGE a intégré la question de la revalorisation des sédiments issus des différents dragages nécessaires sur notre bassin. Il peut s'agir des sédiments du canal. Mais aussi de sédiments issus de la restauration des milieux humides – notamment dans le cadre de la gestion des sites ou du Conservatoire du littoral. Également le traitement des sédiments issus des dragages des ports présents sur notre bassin.
- l'animation du site Natura 2000. A ce titre nous accompagnons souvent VNF, notamment sur un projet expérimental de restauration des berges par des techniques géotubes et géogrilles sur la commune de Palavas, 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.
- le programme d'actions de prévention contre les inondations (PAPI). Le PAPI a produit des études sur le fonctionnement en terme exceptionnel de crues des étangs. Ces études établissent que la présence du canal n'est pas un obstacle à l'écoulement des eaux en ces périodes exceptionnelles.

En tant qu'EPTB, nous n'avons pas une vision seulement environnementale. Nous avons pour métier d'intégrer l'ensemble des politiques publiques et d'aménagements présentes sur notre bassin versant. Mais en ayant toujours pour objectif principale les enjeux définis dans des documents cadres : le SAGE, le PAPI et les documents d'objectifs Natura 2000.

On s'appuie sur une connaissance et un retour d'expérience de plusieurs dizaines d'années. On travaille en très bonne entente avec nos différents partenaires : VNF, la Région, le Conservatoire du littoral, les gestionnaires des espaces naturels...

La question de la réutilisation des sédiments n'est pas une problématique environnementale si elle est faite en bonne intelligence, et avec une réflexion sur le fonctionnement globale de ces écosystèmes : les lagunes littorales, les zones humides périphériques à ces lagunes et le lido naturel existant entre Frontignan et Palavas.

**Monsieur Olivier Norotte directeur adjoint de la direction territoriale Rhône Saône de VNF**

La question des berges côté étang soulevée par Madame Larmet me paraît importante. Nous sommes à la recherche de toute solution intelligente et pérenne pour valoriser les sédiments. Intelligente d'un point de vue technique, environnemental, et en termes de procédure. Nous avons intérêt à valoriser au plus près les sédiments par rapport à leur lieu d'extraction. C'est aussi un élément d'impact environnemental, pour éviter les transports, notamment routiers.

Il est vrai qu'on travaille sur la piste géotube (reconstitution de berges in situ). Mais la solution de zones tampons côté étang est une solution à analyser objectivement de la part de toutes les parties. Il y a sans doute des inconvénients, mais aussi des avantages. Je souhaiterais examiner cette solution en profondeur et sans préjugé.

**Madame Marie Deketelaere-Hanna, inspectrice générale chez CGEDD :**

Au sein des questions écologiques et environnementales, plusieurs dimensions sont à prendre en compte : la protection des espaces sensibles, le report modal... Il en sera sans doute de même pour les questions économiques, lors de l'atelier fret : le choix du tonnage, de quelle manière le canal est un renforcement du ferroviaire... Et il y a les questions sociales, sociétales...

Ce canal est ainsi une mise en lumière de tous les enjeux du moment et tous les sujets d'action publique.

La proposition de contrat de canal de Monsieur le Préfet va bien dans l'esprit de ce qu'on a proposé. On pourra y arriver si toutes ces dimensions se mettent ensemble et que les meilleurs arbitrages sont faits. C'est un sujet complexe en effet, chacun est porteur d'une part de technicité et d'une part de légitimité. Toutefois, en réunissant toutes les compétences autour de la table, on pourra s'en sortir vers le haut.

Selon cette idée de contrat, nous avons aussi préconisé une association de la métropole 3 M par l'intérêt qu'elle porte à sa relation avec le port de Sète, la mer et les questions logistiques.

**Madame Claudine Loste, Déléguée régionale adjointe au Conservatoire du littoral :**

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 des questions se posent.

Comme l'a signalé Monsieur Pinet, il faut distinguer ce qui relève de la réfection de l'existant et ce qui relève de l'agrandissement et du changement de technique. Les zones tampons me semblent rentrer dans la deuxième catégorie.

Si je ne me trompe pas, cela reviendrait à combler des lagunes, ce qui est interdit par la loi (les combler en outre sur le domaine public du Conservatoire du littoral !) Cela me semble a priori inconcevable à tout point de vue : le point de vue des enjeux paysagers, des enjeux de la qualité des milieux naturels, de la qualité de l'eau, de la biodiversité... aussi le point de vue des aspects réglementaires.

**Monsieur Jérôme Loup, Adjoint au responsable de Service Dragage, Atelier et Ponts mobiles pour la Région Occitanie :**

J'ai posé la question de la qualité mécanique des sédiments, pour un usage en BTP. On m'a répondu que le sel était problématique.

L'Université de Nîmes porte une réflexion sur des végétaux pouvant capter le sel. Quelqu'un est-il au courant de cela ? Cela permettrait peut-être d'enlever une partie du sel. Quand le sédiment est stocké plusieurs mois dans les casiers, est-ce que le sel ne retourne pas dans les étangs, le canal ?

**Madame Magali Romand, chef de dragage et PGPOD chez VNF :**

Nous devons travailler à nouveau sur la caractérisation de nos sédiments, notamment au sein des casiers, pour bien nous assurer des différentes composantes se trouvant d'un bout à l'autre des casiers. Les casiers font en effet 1 km de long.

On drague essentiellement de façon hydraulique dans ces casiers. Donc la décantation se fait naturellement. Les sédiments ne sont donc pas forcément homogènes dans nos casiers. On a travaillé sur le sujet de la valorisation agricole des sédiments.

On doit mener une série de tests sur ces casiers pour déterminer, concernant les propriétés mécaniques, si le stockage produit un changement. On s'est aperçu dans certains casiers, quand on a revalorisé les sédiments, que les taux de chlorure étaient fortement abaissés. Mais on n'a pas réussi à caractériser cet abaissement par rapport au temps où les sédiments restent dans les casiers. On a encore du travail à faire là-dessus.

Nous ne sommes pas au courant des travaux de l'université de Nîmes. Cela me semble compliqué de planter des végétaux sur nos casiers et surtout de les gérer. Car il y a quand même 1 m à 1,50 m de sédiments dans nos casiers. On ne peut pas venir marcher facilement sur les sédiments de ces casiers, car le sédiment ne sèche pas sur toute sa hauteur en une fois. Mais nous ne sommes pas opposés à faire des tests avec eux s'ils sont intéressés.

**Monsieur Jérôme Loup, Adjoint au responsable de Service Dragage, Atelier et Ponts mobiles pour la Région Occitanie :**

Je suis surpris que vous ne soyez pas au courant car je les avais orientés vers VNF Frontignan. Ils m'avaient interrogé sur la possibilité d'avoir des sédiments salés pour faire des tests et expérimenter leur solution avec des végétaux.

**Madame Hélène Larmet, Chef de la subdivision de Frontignan chez VMF :**

Nous n'avons pas eu de contact avec l'université de Nîmes. Nous sommes à leur disposition pour leur offrir nos sédiments.

**Tchat : Monsieur Jérôme Loup, Adjoint au responsable de Service Dragage, Atelier et Ponts mobiles de la Région Occitanie :** La qualité mécanique des sédiments est-elle compatible avec des usages dans le BTP ?

**Tchat : Madame Hélène Larmet, Chef de la subdivision de Frontignan chez VMF :**

Hélas ils sont salés ! ça limite beaucoup d'usages en BTP, sauf à les dessaler - consos énergétiques et coûts prohibitifs.

**Tchat : Monsieur Jérôme Loup, Adjoint au responsable de Service Dragage, Atelier et Ponts mobiles de la Région Occitanie :**

Même après un stockage de plusieurs mois dans le casier ?

**Tchat : Madame Magali Romand, chef de dragage et PGPOD chez VNF :**

Il faudrait faire des tests avec des industriels concernant l'utilisation de nos sédiments stockés plusieurs mois dans les casiers pour s'assurer qu'ils puissent être réutilisés en BTP. Certaines filières pourraient être possibles notamment sur la portion la plus sableuse de nos sédiments.

**Tchat : Madame Marie Deketelaere-Hanna, inspecteur général chez CGEDD :**

Il faut voir comment la réglementation pourrait évoluer.

**Monsieur Pascal Pinet, directeur général délégué de la Région Occitanie :**

On parle d'un projet de 30 à 50 ans. Il faut insister sur cette marge d'erreur, de 30 à 50 ans. L'enjeu est de trouver un dispositif autour d'un canal pour cette période. Est-ce qu'on maintient un canal, et pour quels usages ? Faisons-nous un maintien de l'existant ou de nouveaux travaux ?

Une question a été posée mais est restée sans réponse : qu'est-ce qu'il se passe si on arrête d'extraire les sédiments ? Le canal traverse un certain nombre de milieux. Comme il est transparent, il aspire des sédiments. Certes les berges s'effondrent un peu : la moitié des sédiments viennent des berges. Mais le restant vient bien des milieux.

Pourquoi ne pas reposer les sédiments dans ce milieu traversé, comme le propose Monsieur Norrotte ? On reposerait ainsi au bord du canal ce qu'on viendrait d'enlever dans le canal. Il y a certes des aspects environnementaux et réglementaires à prendre en compte. Mais cela semble être une solution intéressante à explorer, notamment en termes d'absence de transport.

Monsieur le Préfet nous a plusieurs fois interpellé sur les nouveaux usages à trouver pour ces sédiments, moyennant un cadre réglementaire allégé. On réfléchit à une solution, en lien avec VNF, pour qu'une partie de ces sédiments vienne alimenter le remplissage d'un casier dans le port de Sète. Ce casier serait à dimensionner et on n'en a pas l'usage immédiat. Mais on trouvera forcément un usage dans les 10 ou 15 ans à venir.

Il faudra déterminer comment techniquement remplir ce casier. De quelle manière ces sédiments, remplis d'eau, vont s'essuyer progressivement, perdre leur eau ? Les sédiments ont une granulométrie assez faible. Avec d'autres filières, comme par exemple les déchets neutres du BTP, on réfléchit aussi à comment mélanger ses sédiments pour faire des terre-pleins dans le port, qui permettraient d'accueillir une nouvelle activité complémentaire dans le port.

Dans tous les scénarios, il faudra trouver des solutions pour minimiser les sédiments, par exemple en reprenant les berges, afin d'éviter qu'elles se délitent. Et, dans tous les scénarios, il se posera la question du traitement des sédiments résiduels.

Pour le contrat de canal, on a déjà commencé une démarche de territoire, il faudra réfléchir comment la concrétiser. Nous étions dans une situation où un gestionnaire, VNF, s'occupait du transport sur le fleuve pour le compte de l'État. Nous sommes maintenant dans un dispositif où le canal est considéré comme un atout de tout le territoire, de toutes les collectivités se trouvant dessus. La question est désormais, tous ensemble, de trouver des solutions intelligentes pour, dans les 50 ans à venir, gérer à la fois le canal et le territoire autour.

**Monsieur Marc Barral, Directeur adjoint en charge du plan Littoral 21 de la Région Occitanie :**

Plusieurs travaux sont en cours pour tester la valorisation des sédiments. Ce sont des projets qui ont répondu à un appel à projet lancé par l'ADEME au niveau Méditerranée française, les Régions PACA et Occitanie et l'Agence de l'eau. Deux projets sont ressortis en Occitanie :

- Un projet de mutualisation des dragages des différents ports du golfe d'Aigues-Mortes, sur lequel on va essayer, avec des géotubes, de sécher ces vases pour ensuite les réutiliser malgré le côté salé.

- Un projet dans le cadre d'un appel à projet **Redinof ?** au niveau de la Région sur les aspects innovation. L'École des Mines, plusieurs entreprises du BTP et l'Université Montpellier 2 se sont mis ensemble pour arriver à créer des bétons en utilisant différents types de sédiments, et notamment du sédiment plus ou moins vaseux, avec inertage des problématiques de sel et de pollution. Ce sont des bétons pour le milieu maritime et terrestre. C'est un dossier qui vient d'être déposé.

On pourra donner un retour d'expérience sur ces deux projets qui vont permettre d'avancer sur cette économie circulaire des sédiments de dragage. Car quand les casiers de la ZIFMAR sont pleins, il faut bien trouver d'autres débouchés.

**Tchat : Madame Magali Romand, chef de dragage et PGPOD chez VNF :** M. Barral, pour la réutilisation des sédiments dans le béton, vous êtes-vous rapproché du projet sédimentaires (VNF, mines de Lille) qui a déjà fait un certain nombre de tests de bétons avec intégration de sédiments (non salés uniquement) ?

**Tchat : Monsieur Marc Barral, Directeur adjoint en charge du plan Littoral 21 de la Région Occitanie :** L'école des Mines d'Alès est bien en lien avec ces collègues des autres écoles des Mines. Le projet est intéressant car va travailler sur une ACV du sédiment plus l'aspect béton maritime (au-delà du côté terrestre qui a effectivement été travaillé par ailleurs). Laissez-moi vos coordonnées et je vous donnerai l'ensemble des contacts sur ce projet

**Tchat : Monsieur Julien Caucat :** On parle d'une manière assez binaire du canal. Hérault/Gard. Or, les problématiques évoquées ne portent que sur des kilomètres bien précis, au droit du Lez et de la Mosson où des actions correctives sont déjà en cours.

**Tchat : Monsieur HALL Steven, VNF/DT Rhône-Saône/DGD/DIR :** Détrompez-vous M. Caucat, le canal est bel et bien en train de disparaître dans sa partie berges nord, sur l'ensemble de la partie Héraultaise

**Tchat : Madame Anne-Line Cuilleret (Syndicat Camargue Gardoise) :** on parle beaucoup des changements dans le département de l'Hérault. Qu'en est-il du Gard ?

**Tchat : Madame LARMET Hélène, VNF/DT Rhône-Saône/DS/Frontignan :** Vu de VNF : un rôle essentiel dans l'irrigation en eau douce de la Camargue, et la régulation des crues, mais il faudrait un avis d'expert.

**Tchat : Monsieur Julien Caucat :** Autant pour moi. Pour les palavasiens actuellement, les plus grandes brèches me semblaient être celles sur le Méjean (pose du géotube en cours), et de l'Arnel (axe Mosson-Grau du Prévost).

**Tchat : Madame Anne-Line Cuilleret (Syndicat Camargue Gardoise) :** Et des problématiques de qualité des eaux du canal. Pour l'irrigation, l'eau est plutôt prise via le Petit Rhône. Certains propriétaires prennent de l'eau du canal pour la gestion de leurs roselières pour certains usages : type chasse.

**Tchat : Monsieur Guillaume Chauvel,** Effectivement, sauf sur la branche secondaire Beaucaire-Saint Gilles où il y a de nombreux prélèvements pour l'irrigation car l'eau n'est pas salée.

**Tchat : Monsieur Sylvain RIBEYRE :** Il faudrait bien relever le fait que tout scénario d'approfondissement agrandissement du canal ne peut que générer plus de problème d'évacuation des boues de dragage.

**Monsieur Steven Hall, responsable Direction Gestion Durable à VNF :**

Aujourd'hui le canal du Rhône à Sète est en train de disparaître, pour parler brutalement. Les berges sont en train de se fondre dans l'environnement. L'afflux de sédiments n'est plus gérable budgétairement, un budget de 5 à 7 millions d'euros, alors que le budget VNF national pour draguer l'ensemble des cours d'eau navigable est de 17 millions d'euros. Il faudrait le tiers du budget de VNF pour le seul canal du Rhône à Sète !

Si on n'arrive pas à construire ensemble des filières pérennes d'utilisation des matériaux, dans un temps très court, l'infrastructure ne sera plus une infrastructure navigable. VNF ne sera plus alors en charge de la gestion de ce canal.

Aujourd'hui on retire des sédiments des étangs. Quels serait la dynamique des étangs s'ils n'étaient pas retirés ?

Assez rapidement, si on ne dégage pas un consensus sur nos intentions de vouloir y aller ou pas (Un contrat de canal serait une bonne initiative), à très court terme, la question du devenir du canal ne se posera plus, car il n'y aura plus de canal !

C'est un problème que VNF a internalisé depuis des années. Ce n'est pas évident de voir une infrastructure perdre son usage malgré toute l'énergie et les budgets qu'on y met. C'est difficile à vivre.

**Monsieur Sylvain Rebeyre, Directeur Général Adjoint, Pôle Eau et Milieux Aquatiques – GEMAPI, pour la communauté d'agglomération du Pays de l'Or :**

Ce canal j'y tiens, car c'est un élément patrimonial depuis des générations. Des hommes ont dépensé une énergie folle pour le créer. Ce canal évoque ces voies de chemin de fer qu'on délaisse, pour regretter ensuite de ne pas les avoir maintenues. Nous ne devons pas avoir une vision à court terme.

Mais il existe en effet une problématique de sédiments et d'évolution du milieu. Pour répondre à Monsieur Hall, les étangs ont tendance à se combler naturellement. Par exemple, pour l'étang de l'Or, une projection scientifique prévoit son comblement dans un avenir allant de 200 à 600 ans.

Plus on prend un scénario ambitieux, plus les problématiques de curage, de dragage de boue, seront importants. Et même si on reste dans les scénarii n° 3, 4 et 5, il faut tout de même s'attendre à ce que ces problématiques de dragage restent importantes, à partir du moment où on laisse des passes hydrauliques.

Sans tenir compte du changement climatique, seulement avec le comblement des étangs, plus le temps passera, plus nous rencontrerons ces problématiques de curage du canal, car le fond du canal est plus bas que le fond des étangs.

On peut analyser les scénarios dans leur temporalité : Les scénarios n° 1, 2 et 3 répondent à des enjeux de court terme. Le 4 correspond à une évolution un peu plus tardive. Le 5 pourra peut-être s'imposer à nous dans quelques décennies, en 2060 qui sait.

**Madame Marie Deketelaere-Hanna, inspecteur général chez CGEDD :**

Les sédiments ne sont pas des déchets dangereux. Mais ils sont cependant non inertes. La question est la salinité. Monsieur Lalanne cherche à convaincre notre administration centrale de possibles évolutions réglementaires, car il ne s'agit pas d'une pollution comparable à certains sites industriels pollués.

La question de la poldérisation, avec Zifmar pourrait faire partie d'une protection douce, de zones tampons par rapport à la montée des eaux.

Comme le rappelle Monsieur Hall, il faut éviter la décision par défaut, forcément la plus mauvaise. Quand la Ministre, Madame Borne, nous a commandé ce rapport, elle avait dans l'idée de ne pas laisser les choses filer. Le travail des équipes de VNF est considérable. Elles vont au-delà de leurs missions. Si VNF ne faisait pas plus que ce qui est sa mission, la décision par défaut serait déjà prise....

**Monsieur Pascal Pinet, directeur général délégué de la Région Occitanie :**

La Région souhaite conserver le canal, avec des fonctions d'intermodalité, avec aussi d'autres fonctions sans doute que celles listées aujourd'hui. On compte participer activement à la sauvegarde du canal et à son financement dans le prochain CPIER. Cela a été affirmé depuis plusieurs années par Madame la Présidente, Carole Delga. Il faut tenir compte de la situation des berges qu'on a découvert assez récemment grâce au rapport. Il faudra trouver comment consolider ses berges.

Toutefois, je ne peux encore dire quel canal nous voulons. Cela sera la conclusion de tous les ateliers.

**Monsieur Sylvain Rebeyre, Directeur Général Adjoint, Pôle Eau et Milieux Aquatiques – GEMAPI, pour la communauté d'agglomération du Pays de l'Or :**

Je suis pour la conservation du canal, au moins sur le court et moyen terme. Notre vice-président s'est exprimé mercredi à l'atelier des élus, et il est complètement pour, souhaitant même aller jusqu'au scénario n° 1.

Je serais plutôt pour le scénario n° 3, qui préserve l'avenir pour quelques décennies. Mais tout en imaginant les conséquences du changement climatique et en se préparant à passer petit à petit du n° 3 au n° 5. Cela ne serait pas du reste forcément dramatique. Il faut imaginer ce qu'on conçoit aujourd'hui avec une certaine durée de vie, d'une telle manière que cela ne soit pas un drame quand on n'aura plus d'autre choix que le n° 5.

**Madame Géraldine Lamy, responsable QSE à Port Sud de France :**

J'abonde dans le sens de Monsieur Pinet. La stratégie portuaire a beaucoup évolué depuis que le PR et la Région ont investi dans le port, en 2007. Notre stratégie comprend un fort objectif de développement durable et d'intégration de l'environnement. Récemment, dans notre projet stratégique 2020-2025, on a fait de la transition énergétique le pilier de notre évolution dans les 5 prochaines années. Et ce n'est que le début. On peut imaginer que, dans les 30 prochaines années, cette dimension va encore fortement s'accroître.

Un des éléments importants de cette stratégie est la promotion des modes de transport à faible émission, dont le report intermodal fait partie en premier lieu. On avait un objectif fort de développement de cette part de report modal, à 20 % de notre tonnage en 2025. Cela est basé notamment sur une hypothèse qu'on a évoqué, à savoir la première.

Mais, aujourd'hui on est à l'étude des différents scénarios. Le consensus du gabarit à 1800 tonnes nous permettrait d'envisager quand même le développement de ce report-là. Et de favoriser la chaîne logistique et ses performances environnementales pour l'ensemble du territoire.

Les travaux qui vont impacter ce canal auront un bénéfice environnemental global outre les avantages socio-économiques que pourra connaître le port de Sète, en termes d'emplois et de valeur ajoutée économique pour les entreprises.

**Madame Hélène Larmet, Chef de la subdivision de Frontignan chez VNF :**

Le rôle du canal dans la partie gardoise est moins évoqué : du point de vue de VNF, avec l'alimentation en eau douce, on constate un rôle essentiel pour l'agriculture. Mais nous ne sommes pas spécialistes du sujet.

Il est important de souligner les problématiques de qualité des eaux du canal. Nous collectons ce qui vient des bassins versants. Les pénichettes sont à ma connaissance responsables de 1 % de la charge polluante organique. Je ne sais si ce chiffre est bon.

**Monsieur Marc Barral, Directeur adjoint en charge du plan Littoral 21 de la Région Occitanie :**

A l'époque où l'on portait le réseau de suivi lagunaire avec la Région, l'Agence de l'eau et l'Ifremer, des études ont été faites sur les charges polluantes que véhiculait malgré lui le canal. On constatait que cela venait davantage des bassins versants comme le Vidourle, que des pénichettes, même si c'est un volet important. Mais réduire le problème demande une approche territoriale, avec différents départements traversés, et une politique à mettre en œuvre. Je peux essayer de retrouver cette étude (savoir si elle faisait une distinction des charges polluantes), qui insistait beaucoup sur l'eutrophisation.

**Monsieur Julien Caucat, Chargé de mission Stratégie de restauration des lagunes palavasiennes à Montpellier Méditerranée Métropole :**

Concernant le chiffrage donné par Madame Larmet, c'est une demie-tonne d'azote estimée pour les pénichettes, dans le cadre du défi eutrophisation, qui visait à estimer les sources potentielles sur le bassin versant. Il était rajouté par rapport à l'étude précédente datant de 2006, (suite à la mise en route de la station d'épuration Maera), des ordres de grandeurs de la répartition des charges sur la problématiques eutrophisation. « Les passages des différents ? sur le tronçon des étangs palavasiens avaient été estimés à une demie-tonne, soit 1 % des apports au palavasien. »

Cela reste des estimations sur une évaluation de combien de passagers par pénichette. C'est en termes d'impact un rejet direct sans abattement, donc directement dans l'eau, pendant la période estivale, qui est la période critique pour ces étangs...

**Monsieur Pierre Thellier, Chargé de mission Qualité de l'Eau au sein du SYMBO, le Syndicat mixte du bassin de l'Or :**

Pour la qualité des eaux du canal, il existe aussi les points de la directive cadre sur l'eau. Ce sont des points de mesure qualité. Ils doivent être disponibles pour tous les tronçons du canal du Rhône à Sète, divisé en différentes masses d'eau. Cela peut donner une vue d'ensemble, s'il y a des gradients, à l'échelle de tout le canal, pour différents polluants qui seraient suivi par la directive cadre sur l'eau.

Ensuite, dans des études menées localement ces dernières années, on procède également à des mesures de qualité de l'eau dans le canal.

Le rôle d'un EPTB est de concilier les usages tout en atteignant la bonne qualité des masses d'eau, lagunaires en particulier. Aussi les cours d'eau sur les bassins versants. Et les eaux souterraines. Si des apports polluants proviennent du canal du Rhône à Sète, il faut essayer de les traiter de la même manière que des apports de polluants provenant des bassins versants. Il n'y a pas de mise en cause des uns ou des autres.

**Monsieur Pascal Pinet, directeur général délégué de la Région Occitanie :**

Le scénario n° 3 est le scénario médian. Mais, tel qu'il est décrit là, il ne permet pas d'atteindre les objectifs du port de Sète, en termes de report modal. Ce scénario ne nous satisfait donc pas. Le scénario n° 2 permettrait de contribuer à ces objectifs. On reverra cela dans l'atelier fret.

**Madame Hélène Fraguera, animatrice SAGE au Syndicat mixte du bassin du Lez :**

Je vous remercie pour l'organisation de cette concertation. Nous avons aussi participé à l'atelier élus mardi. Il serait intéressant que nous participions aux prochains ateliers. L'EPTB du Lez souhaite travailler en pleine concertation et au plus près de l'ensemble des partenaires sur le projet. Nous n'avons pas d'a priori sur le scénario. Mais dans tous les cas, nous serons attentifs à ce que l'ensemble des enjeux soit intégré dans le projet.

**Monsieur Le Préfet, François Lalanne :**

Je remercie le Conseil régional d'avoir appelé cet atelier *Territoire et environnement* et non pas seulement *Environnement*. Sinon on aurait fini sur une conclusion encore plus sombre !

Je suis très préoccupé après avoir entendu les intervenants. Si les élus et l'État ne tombent pas d'accord pour faire un contrat de canal dans les 6 premiers mois de l'année prochaine, alors le risque de la fin du fret du canal du Rhône à Sète est proche. Selon l'éclairage de VNF, cette fin pourrait même s'envisager en 2022.

Par ailleurs, la fin définitive du transfert GEMAPI et des ouvrages GEMAPI de l'État aux Collectivités locales aura lieu en 2024. 2024 est la fin de ce processus de transfert progressif de compétences. Ceux qui ont pu croire que VNF, à travers un canal et ses berges, bénéficiait de la protection d'un système de fait d'endiguement, pourrait en 2024 découvrir que le canal d'aujourd'hui, reconnu ancien canal, constitue en soi un système d'endiguement.

Or la compétence GEMAPI n'est pas seulement d'entretenir les cours d'eau, les lacs ou plan d'eau. Elle est aussi de protéger et restaurer les sites, les écosystèmes aquatiques et les eaux humides, en prenant en compte le rétablissement des continuités écologiques aquatiques. Elle est aussi d'aménager les bassins hydrographiques. Elle est enfin d'assurer la défense contre les inondations et contre la mer. 2024 peut être la deuxième échéance, qui après 2022 viendrait, je ne l'espère pas, sanctionner un processus collectif d'abandon du canal du Rhône à Sète.

Ces échéances possibles sont le pire des scénarios à envisager en 2022 et 2024. Je ne les écarte plus totalement.

Du côté du Conseil régional, Je vais continuer à me battre pour proposer un contrat de canal, afin que dans les 30 ans qui viennent on trouve des solutions de réciprocité. Le contrat de canal, s'il doit exister, sera un contrat de réciprocité, pas juste un contrat sur les investissements, mais un contrat sur le fonctionnement et les usages.

A titre personnel, je ne retiendrai pas dans mon pré-rapport le scénario n° 1, ni le 5. Au côté du Conseil régional, il faudra mener un travail très exigeant pour tester les avantages et inconvénients des scénarios restants, les n° 2, 3 et 4.

## 8. Retranscription des échanges de l'atelier « Fret » du 10 novembre 2020

Le matin

**Monsieur le Préfet, François Lalanne :**

Nous allons aujourd'hui aborder l'atelier peut-être le plus important, concernant le nœud gordien de l'économie.

Après l'atelier Environnement de mardi, le canal du Rhône à Sète semble être en sursis. Mais la relecture du rapport du CGEDD invite à plus d'optimisme, avec le choix entre les scénarios n° 2, 3 et 4.

Je remercie le cabinet See'UP et tous les contributeurs à cet atelier. L'étude socio-économique, entre le moment où le préfet l'a sollicitée et aujourd'hui, a été profondément améliorée, notamment sur la qualité des prévisions, jusqu'à 10 ans (au-delà, cela devient difficile...). Cette étude conforte l'expression d'un besoin de fret par voie d'eau, pour 500 000 tonnes environ. C'est ce qui va construire la justification économique et financière des investissements publics pour la période 2021 – 2027.

Le scénario noir (que je ne souhaite pas) serait la disparition inéluctable du canal en 2024 à la suite d'une inaction collective des acteurs. L'étude socio-économique a pu même quantifier les reports sur le ferroviaire, d'autres voies fluviales, la route... Ce scénario constitue un repoussoir destiné à amener un sursaut collectif.

Je dois remettre un pré-rapport à Monsieur le Préfet Etienne Guyot le 20 novembre. Le 20 novembre, nous devons préparer une échéance importante, la rencontre de la présidente du Conseil régional, avec les préfets Pascal Mailhos et Etienne Guyot, début décembre à Lyon. Je dois aider les deux préfets à choisir entre les scénarios n° 2, 3 et 4, en lien avec la présidente du Conseil régional.

Présentation de Monsieur Valère Escudie de See'UP (voir diaporama)

Présentation de Madame Sophie Robert de DsG Consultants (voir diaporama)

**Madame Marie Deketelaere-Hanna, inspectrice générale chez CGEDD :**

Je tiens à saluer la qualité de cette étude. Dans notre mission, avec Marc Sandrin, nous n'avions pu aller aussi loin. Cela permet de prolonger notre travail et de donner plus de visibilité aux impacts des scénarios. Cela constituera une aide précieuse à la décision.

**Monsieur Le Ministre Jean-Claude Gayssot, président du port de commerce de Sète :**

Je remercie pour cette étude conjointe, du Port de Sète et VNF.

J'aurais trois remarques à formuler :

- Les coûts de financement ont été fortement majorés en une semaine. Je me questionne donc sur l'actualisation des coûts et les évolutions de ces derniers jours. VNF, la Région et le port de Sète vont devoir sérieusement travailler sur ce point.
- Les travaux sont prévus pour se terminer dans plusieurs années, jusqu'à 10 ans pour certains. Il faudra donc veiller à ce que cela utile au-delà de 2030, même si Monsieur le Préfet nous rappelait qu'il est difficile de prévoir au-delà d'une décennie. On ne peut avoir une vision à très court terme. Nous devons au contraire avoir une vision très large et de long terme, une vision économique et sociale, écologique et énergétique. Dans ce cadre-là, le report modal de la route sur le fleuve, le canal et sur le rail me paraît essentiel.
- Tout conforte l'idée que c'est l'option 1800 tonnes qui est la plus raisonnable, responsable et efficace. La plus efficace pour les capacités de trafic. Je ne comprends pas comment on peut penser à un scénario inférieur à 1800 tonnes. Lors de la première rencontre, à Nîmes, on avait arrêté seulement trois

scénarios : 2500 tonnes, 1800 tonnes ou ne rien faire (et condamner à mort le trafic de marchandises sur le canal).

Il existe certes des problèmes de coûts et de compétitivité. Mais pourquoi n’y aurait-il pas une politique des pouvoirs publics pour soutenir la voie d’eau, comme on le fait pour le ferroviaire, une politique nationale de report modal ? Au nom de quoi, on se priverait de la possibilité du report modal fluvial - compte-tenu des coûts internes et externes du trafic routier ?

**Monsieur Loïc Texier, directeur de la société SEAINVEST à Sète :**

Je remercie d’avoir été convié à cette conférence. Cela n’avait pas été le cas lors du premier rapport, alors que nous sommes l’un des principaux représentants des chargeurs sur le bassin du canal du Rhône à Sète.

Une question me taraude depuis le début : quel est exactement l’objectif de l’État dans ce canal ? Souhaite-t-il réellement mettre les moyens pour développer le trafic dans le port de Sète et continuer à remonter des marchandises sur Lyon et au-dessus, afin de maintenir une compétitivité de ce port ?

L’idéal pour nous serait le scénario de 2500 tonnes. Mais nous sommes conscients qu’il va engendrer des coûts phénoménaux. Il faut sinon se rabattre par défaut sur l’hypothèse 1800 tonnes, mais en étant certain des intentions de l’État. A-t-il une réelle volonté politique de le faire ?

Je ne partage pas l’analyse qu’il ne serait pas économique pour les barges venant du bassin de Fos à Sète de charger 1800 tonnes. Les marins, en effet, ne semblent pas de cet avis.

L’hypothèse de 2500 tonnes des basses eaux du Rhin correspond à des situations déjà vécues par le passé. Le port de Sète a en effet réussi à monter des flux sur Chalon et capter des clients. Cette hypothèse n’est pas à mettre dans les avantages du gabarit 2500 tonnes, mais déjà 1800. C’est l’une des pistes de développement pour le port de Sète.

Sans travaux, il est sûr que certaines marchandises seront reportées sur la route. Mais pas le fer. Car il faut alors être embranché fer, et peu de clients finaux le sont.

**Monsieur Denis Massol, directeur-adjoint stratégie, attractivité, intermodalité, logistique portuaire à la direction de la mer de la Région Occitanie.**

Historiquement la Région a participé activement au programme de modernisation du canal à travers les précédents contrats de plan, dont particulièrement les CPIER. Dans ces contrats, la Région a accompagné VNF pour la programmation des opérations permettant la modernisation. Cet accompagnement était aussi financier, par des subventions à ces opérations.

Je partage ainsi complètement l’avis de Monsieur le Président Jean-Claude Gaysot, on ne part pas de rien. Un certain nombre d’opérations ont déjà été réalisées. Elles ont permis de maintenir un trafic fluvial. Le navire-projet de l’époque avait listé un certain nombre d’opérations : le rehaussement des ouvrages d’art, la ligne droite de Carnon, (le point noir majeur de navigation sur ce canal), le scindement de courbes et les zones d’attente...

Au fil du temps, toutefois, un désengagement de l’État est survenu, un désengagement pour mobiliser une ingénierie, des financements, pour réaliser le reste de la programmation des travaux.

Il faut donc aujourd’hui capitaliser sur ce qui a été fait et terminer cette programmation. Le but est de réaliser ce qui était déjà prévu. Nous sommes en effet dans une logique itinéraire. Les travaux faits ne porteront leur fruit que si tous les obstacles et les contraintes de navigation sont levées. Ces contraintes de navigation étaient déjà clairement identifiées dans la déclaration d’utilité publique, lors de la programmation de travaux.

Aujourd’hui tout le monde se satisfait de cette réactivation de la programmation, de cette démarche de concertation qui met en exergue tout l’intérêt de ce canal (pour la sécurisation logistique du port de Sète, aussi pour son impact environnemental). La Région souscrit pleinement à ce développement du canal.

La rentabilité socio-économique d'un chargement à 1800 tonnes peut se percevoir de différentes manières. Par exemple, l'analyse socio-économique intègre aujourd'hui les coûts externes, dont les coûts minimisés de carbone, d'un équivalent pétrole évité. Avec une barge à 1800 tonnes il peut certes y avoir dans certains cas un déficit de la rentabilité. Mais il existe des moyens de rentabiliser ce transport malgré cela.

Mais il faudra prendre des mesures d'accompagnements, et pas seulement de la subvention. Cela pourra être des péages et taxes à minimiser, le temps qu'il y ait un effet masse et un effet volume suffisant pour retrouver une forme d'équilibre économique. Des actions sont à engager avec la chambre nationale de la batellerie (et VNF le fait) pour aussi jouer sur les types de contrat, qui sont particuliers avec la batellerie. Nous discutons de travaux très lourds. Mais sans mesures d'accompagnements pour rendre compétitif cette infrastructure, on perd tout l'intérêt de ces investissements.

L'exposé parlait de compétitivité et de temps de transport, mais entre quoi et quoi ? Quand on met port de Sète – canal du Rhône à Sète : 30 heures, de quoi s'agit-il ? Entre Sète et Lyon ? Sète et Chalon ? Il faudrait le préciser.

Le scénario à 1800 tonnes correspond beaucoup à ce qui était programmé à la précédente DUP.

Il faut prioriser les investissements, mieux les cibler. Par exemple rehausser les ouvrages d'art à 5 m 92 pour faire deux couches de conteneurs, et rendre compétitif ce moyen de transport. Le rapport propose plutôt d'avoir une barge plus large pour y mettre 4 rangées. Deux couches de conteneurs constitueraient un deuxième objectif.

Par ailleurs, dans la programmation initiale, le volet entretien des berges n'était pas intégré dans le montant des travaux. Car il s'agissait d'une programmation de modernisation, donc de développement, et l'entretien des berges est perçu comme de l'entretien. Il relevait au propriétaire de l'infrastructure à s'en occuper. Ces montants consacrés à de l'entretien auraient pu être consacrés à du développement. Cela est dommage.

#### Réponses de See'Up et DsG consultants

##### **Madame Sophie Robert de DsG Consultants :**

Réponse à Monsieur Texier :

- Les basses eaux du Rhin sont en effet intégrées dans le scénario à 1800 tonnes, au-delà de 10 ans. Il y aurait davantage de flux sur le port de Chalon, car les basses eaux sont plus fréquentes.
- 1400 tonnes : Les bateliers déclarent que 1400 tonnes est déjà un bon chiffre, s'il est assuré et qu'on peut travailler sur de nombreuses filières.

##### **Monsieur Valère Escudie, de See'UP :**

Les chargements sont un point majeur. Nos informations sur les automoteurs proviennent du témoignage des bateliers. Notre barge type était l'Occitalia pour cette catégorie d'automoteurs. Il y a en 7 de cette dimension. Ces automoteurs font aujourd'hui 110 m de large, pour 11,40 m et naviguent sur le bassin Rhône Saône. On aimerait les voir sur le Canal du Rhône à Sète dans les scénarios 1800 tonnes et 2500 tonnes.

Ces automoteurs chargent 2600 tonnes de marchandises, maximum, avec un enfoncement de 3,20 m. Ce type d'automoteur possède des coefficients d'enfoncement de 10 tonnes par centimètre. Avec 2,5 m d'enfoncement, ce même automoteur charge ainsi 1800 tonnes de marchandises. Il est donc chargé à environ 70 % de sa capacité nominale.

Les bateliers nous ont indiqué que ce taux de remplissage n'était pas attractif économiquement. Nous nous sommes basés sur ces éléments pour notre étude. Si des personnes de l'atelier peuvent enrichir, contredire ou compléter cette analyse, nous sommes preneurs, car c'est un point majeur.

##### **Réponse à Monsieur Massol :**

Les temps de transport affichés dans le rapport sont des temps de transport entre les deux extrémités du maillon fluvial, de traversée complète de ce maillon. Par exemple, dans les conditions actuelles de navigation, la traversée du canal du Rhône à Sète prend de 12 à 19 heures suivant les conditions de navigation, le chargement...

Un conteneur répond à une double condition : avoir une hauteur libre sous les ponts qui permet de charger les deux couches de conteneurs, qui sont nécessaires à l'attractivité économique de la solution ; et avoir une largeur d'automoteur de 11,40 m, ce qui nous fait basculer dans les scénarios 1800 tonnes et 2500 tonnes, pour pouvoir charger 4 rangées de conteneurs dans la cale de l'automoteur.

Concernant les trafics se reportant sur le fer et la route : pour chaque filière, on a observé, au niveau des destinations des flux actuels, les activités et sites embranchés. Le ferroviaire est faisable quant à destination, dans l'hinterland, se trouve un chargeur possédant une ITE. Concernant Sète il y a peut-être une réorganisation des activités nécessaire pour pouvoir faciliter ce report sur le mode ferroviaire. Mais on a validé qu'il y avait une faisabilité technique du point de vue des chargeurs sous-jacents à ces trafics.

#### **Monsieur Olivier Carmes, directeur du port de Sète :**

Concernant la comparaison entre les 1400 tonnes et 1800 tonnes et le problème de rentabilité des 1800 tonnes qui ne peuvent charger à pleine charge : selon le graphique, le prix à la tonne entre le 1400 et le 1800 est à peu près le même. Mais d'un côté on touche 90 % de la flotte, de l'autre 60 %, en restant à 9,5 m de largeur.

Je remercie les auteurs de cette étude pour sa qualité. À l'origine, on se concentrait sur des prévisions de trafic inférieures à 10 ans. Comme l'a dit Monsieur le Président Jean-Claude Gayssot, il est nécessaire de travailler sur des prévisions au-delà de 10 ans. C'est indispensable pour de tels projets, qui ont une longévité d'au moins 30 ans. Les travaux durent eux-mêmes longtemps, 5 à 10 ans, et il faut intégrer quelle sera la situation au moment de la livraison.

Concernant le report potentiel sur le ferroviaire, le fluvial bénéficie de plus de souplesse que le ferroviaire. Le ferroviaire est difficile à mobiliser, avec des prévisions, des planifications de sillons qui n'existent pas sur le fluvial.

#### **Monsieur le Préfet, François Lalanne :**

Il nous faut parler vrai, et lire attentivement le rapport du CGEDD, notamment les observations de l'ingénieur général sur ce qui a modifié et perturbé les berges du canal. Le canal du Rhône à Sète n'est pas un canal comme les autres. Il a un handicap : il est traversé de 24 passes hydrauliques et a été conçu pour des Freycinet. Si on n'est pas conscient de ce handicap, on aura du mal à avancer dans la discussion.

Compte-tenu de ce handicap, le premier scénario, pour des bateaux de 2500 tonnes, nous semble devoir être définitivement abandonné. Ce canal n'est pas adapté au transport des conteneurs.

Si cette idée est partagée, il nous faut ouvrir un débat pour concevoir des prévisions fiables à 10 ans. Les prévisions qui ont été faites sont justifiées. Elles vont éclairer les deux préfets. Elles sont valables par leur précision sur 10 ans. On a l'occasion historique de sauver le canal, pour servir environ 500 000 tonnes de trafic par an, et avec des investissements sur au moins 30 ans, et pas juste 10 ans.

Le débat d'aujourd'hui est d'étudier les rapports coût-avantages des solutions 2 (entre 1800 et 1500 tonnes), 3 (entre 1500 et 1000 tonnes) et 4 (entre 1000 et 650 tonnes). On ne peut pas se parler entre nous si on n'admet pas que les diagnostics de l'ingénieur général sont lourds de conséquences.

Le dragage : Au fur et à mesure que le port de Sète est devenu un grand port méditerranéen, une grande partie des orientations de la commission Grégoire s'est réalisée. Notamment le feroutage, le transport d'un volume croissant de conteneurs sur les sillons ferroviaires.

Mais les ingénieurs de 1982 n'ont pas perçu, et ils se sont trompés (je l'écrirai dans le rapport), que ce canal pouvait difficilement, à budget constant, supporter la circulation intérieure de péniches de plus de 1000 tonnes. C'est en cela que ce canal n'est pas comme les autres. Le dragage a plus que doublé entre 2000 et 2020. On ne peut pas éternellement dire que le surdragage relève du seul budget de fonctionnement de VNF. Ce surdragage est donc aussi un dragage d'investissement. Je propose ainsi un contrat de canal où tout ce qui va au-delà des dragages et de la définition d'origine mérite d'être budgété et pensé autrement. Si on ne parle pas vrai sur cette notion de surdragage, on ne pourra sauver le canal. ....

Présentation de Monsieur Benjamin Fauveau, chargé de Mission transport Paca/Occitanie à VNF (voir diaporama)

Présentation de Madame Chloé Perreau, directrice de missions innovation et partenariats – Environnements et Transports à Montpellier Métropole Méditerranée (voir diaporama)

**Monsieur le Préfet, François Lalanne :**

(Communication coupée environ 30 secondes)

Dans le tableau page 21, de l'étude de See'UP, il est listé une série de produits en termes de filières transportées sur le canal : engrais, graines, bauxite, tourteaux... Mais on y trouve peu de déchets, seulement les ferrailles (je suppose à recycler) et les pneus broyés. Et rien pour la filière BTP (ou UNICEM) s'agissant des déchets des BTP. Elle est utilisatrice de matériaux nobles : le clinker, qui rentre dans la composition du ciment, et la pierre ponce, qui entre aussi dans la composition de produits BTP.

Mais cette filière ne semble pas avoir particulièrement besoin d'utiliser la voie d'eau, alors que ce sont des pondéreux et du vrac à faible valeur ajoutée. 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.

D'ici 15 jours, avec Madame Zoé Mahé, je recevrai à Montpellier les deux grandes organisations interprofessionnelles, l'UNICEM et la Fédération du BTP, pour avoir leur vision du port de Sète et leur vision du devenir du canal.

En outre, ces deux organisations ont-elles acheté des coques. Pourquoi faire ? Pourrait-on avoir une vision économique de ces coques ?

Je me questionne si ces deux organisations manifestent un intérêt pour la voie d'eau, encore plus sur ce qu'elles font de ces coques.

**Monsieur Stéphane Pluonet, directeur général d'Agora transport fluvial :**

La première étude, de See'UP, est très complète même si je ne suis pas tout à fait d'accord avec certaines conclusions. Cette étude parle beaucoup du port de Sète, ce qui est normal.

Ce port n'est pas le concurrent du port de Fos-Marseille. Certes commercialement, sur certaines affaires, ils peuvent parfois se retrouver face à face. Mais c'est extrêmement rare. Ce ne sont pas les mêmes ports ni les mêmes clients. Le port de Sète est un port de proximité.

L'étude de Monsieur Benjamin Fauveau montre que ce n'est pas seulement Sète (très dépendant à 7 % du transport fluvial) mais tout le bassin Rhône Saône qui est dépendant du canal de Rhône à Sète. Il y aura des effets pervers si on n'arrive pas à développer ce canal. Si on ne peut pérenniser ce trafic, il risquera de disparaître totalement, ou de basculer à la route, dans un moindre mal au ferroviaire.

Cela aura des répercussions sur un bassin Rhône Saône déjà extrêmement malade. L'année a été catastrophique pour le transport fluvial. Indépendamment du problème du canal de Rhône à Sète, des grèves, des accidents... ont fait partir des clients de ce bassin. Les transporteurs fluviaux ne peuvent se permettre de perdre le trafic de Sète.

Il faut se placer dans une vision globale, une réflexion de bassin, et pas régional.

Sinon cela aura un impact socio-économique sur le port de Sète, sur les entreprises, les emplois, le routier (qui est complémentaire du transport fluvial). Aussi sur le bassin lui-même. Les deux premières études devraient être mixées, pour montrer l'ensemble de la problématique, sociale et économique.

Cette vision doit prendre en compte toutes les pertes qu'a connu le bassin Rhône Saône, dont notamment la chute de 2014.

La troisième étude nous parle de l'environnement, qui n'est pas un problème mais une donnée. La région n'est pas une région industrielle, mais commerciale, tertiaire, touristique. Cependant l'écologie de ce canal doit pouvoir être gérée avec la côté industriel de la massification des transports par le fluvial.

**Monsieur Pascal Rottiers, vice-président des Entreprises fluviales de France :**

Les Entreprises fluviales de France sont la représentation professionnelle auprès des différents organismes d'État. C'est la fusion de la Chambre nationale des artisans bateliers, qui a disparu, et de l'ancien Comité des armateurs fluviaux. Je suis transporteur fluvial et travaille aussi sur des projets de logistique urbaine.

Dans les trois études, la politique publique de favorisation du report modal sera prépondérante de la réussite ou de l'échec de l'utilisation de l'infrastructure, quel que soit l'investissement choisi. Tous les dispositifs d'aides qui permettent de favoriser le fluvial sont orientés sur l'investissement. Et non pas sur l'externalité négative d'un chargeur par l'utilisation d'un mode de transport ou d'un autre. Pourtant, 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.

Le potentiel en matière de logistique fluviale est à mon avis important, même si on ne le perçoit pas encore, et pas forcément pour des unités de très grandes capacités.

Concernant les problématiques de rentabilité des cales, l'investissement est totalement différent entre un 110 m par 11,40 m, un 110 m par 9, 50 m, même un 80 m par 8,20 m (qui peut emporter 1200 tonnes). La notion de rentabilité et de capacité d'emport, de compétitivité, dépend de l'investissement qu'on y met.

Certes pour un 110 m par 11,40m, qui perd 30 % de sa capacité d'emport, ce n'est pas rentable de venir à Sète. Mais pour un 85 m par 8,20 m, qui ne perd quasiment pas de capacité d'emport sur un enfoncement classique, cela reste rentable.

La notion de rentabilité ne peut juste se baser sur la capacité d'emport d'un seul gabarit. C'est oublier que l'attractivité de cette infrastructure, si elle devient pérenne, apportera des nouvelles cales. On se base aujourd'hui sur des cales existantes, voire des cales qui vont partir. Mais on n'a pas pris en compte l'attractivité du canal. Si la demande augmente, l'offre augmentera également. Et de nouveaux bateaux arriveront sur le bassin. Pas forcément des 110 m par 11,40 m. Cela dépendra des différents marchés.

La dernière intervention évoquait l'absence de relation avec le nord de l'Europe. Je m'inscris en faux. Par exemple, 30 Freycinet vont arriver au port de Sète en ce moment même. Et vont probablement repartir avec de la marchandise. Cela représente 7000 tonnes passées par le canal Champagne Bourgogne. Il faut donc réfléchir non seulement en termes de Bassin plutôt que de Région, mais même de trafic international, car il y a encore des possibilités dans ce domaine.

Concernant le traitement des dragages, le CGEDD faisait état d'une recommandation du traitement au niveau national. Il me semble qu'il serait salubre de ne plus traiter ces sédiments comme des déchets. Il conviendrait de les considérer dans le cadre d'une filière à part entière sur l'ensemble du territoire, pour garantir le succès du canal du Rhône à Sète mais aussi le maintien d'un certain nombre d'autres axes qui connaissent cette même problématique. Les sédiments représentent des volumes considérables sur toute la France, qui pourraient permettre d'ajouter encore du trafic.

**Monsieur le Préfet, François Lalanne :**

Il n'y a pas de honte à évoquer la troisième classe, de 1000 à 1500 tonnes. 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. Il n'y a pas une volonté, dans ces pays, à mettre ces canaux à grand gabarit. On a certes des fleuves navigables comme le Rhin, qui sont entourés de canaux de classe 5, en Hollande notamment. Mais le chevelu des canaux descend à la classe 3 et 4.

Et ces canaux fonctionnent. On peut y faire circuler des péniches de 1000 tonnes ou des Freycinet de 400 tonnes. De plus, quand on transporte des marchandises à faible valeur ajoutée, on peut multiplier les embarcations

comprises entre 400, 650 et 1000 tonnes. 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.

**Monsieur Le Ministre Jean-Claude Gayssot, président du port de commerce de Sète :**

Je me demande si le résultat de ces ateliers n'est pas joué d'avance. Il est problématique que chaque intervention de monsieur le Préfet justifie le 1000 tonnes – 400 tonnes..., donnant le sentiment que le choix est déjà fait.

Considérer le Freycinet comme un handicap, vouloir la modernisation de tous les canaux Freycinet est inenvisageable. Il y a bien des lignes secondaires et des lignes TGV...

Le report modal est une nécessité. Je salue les interventions de Madame Chloé Perrault, de Monsieur Stéphane Pluenet et de Monsieur Pascal Rottiers. Utilisons au mieux nos infrastructures locales, en les modernisant, pour envisager un report modal efficient à la fois pour l'environnement, l'économie et l'emploi. Et il ne faut pas tirer un trait sur la question des conteneurs ! y compris pour la navette Sète – Fos.

Quand on écoute Monsieur le Préfet, il n'y a pas de perspective de développement après 10 ans, et le 1800 tonnes n'est pas possible. Je pensais, après la première rencontre de Nîmes, que cela restait ouvert. Mais aujourd'hui malgré la détermination de la Région et des acteurs économiques du port, j'ai le sentiment que les choses sont déjà fixées et qu'on va s'arrêter aux 1400 tonnes, une orientation venue d'en haut. J'espère que je me trompe et que le débat reste ouvert.

**Monsieur le Préfet, François Lalanne :**

La seule orientation que j'ai donnée dans mon pré-rapport est l'abandon du scénario des 2500 tonnes. Cela est vrai et je l'assume. Mais j'ai une égale considération entre un scénario à 1800 tonnes, un scénario entre 1500 et 1000 tonnes, et un scénario entre 1000 et 650 tonnes.

Je réagissais dans mon commentaire au témoignage des représentants des marins. Ceux-ci nous expliquaient des éléments peu connus et pas documentés : il y aurait aussi un avenir pour des gabarits compris en 650 et 1000 tonnes, ou entre 450 et 1000. Je signalais juste que ces canaux plus modestes existaient en Allemagne et en Belgique. Et que ces pays avaient choisi de les garder.

Mais Je ne prétendais pas que c'était la solution à retenir, ni ne voulais orienter les conclusions. Je voulais juste élargir le cercle des discussions et des échanges.

**Monsieur Benjamin Fauveau, direction territoriale de VNF :**

Juste une précision : le bassin Rhône Saône n'est pas fermé au niveau du nord. Il est bien relié au niveau des Freycinet. Il y a bien un trafic sur le canal, de 5 à 6000 tonnes. Une vingtaine de Freycinet sont au niveau des Eaux Blanches. Nous n'oublions pas les Freycinet.

**Madame Marie Deketelaere-Hanna, inspectrice générale chez CGEDD :**

Le canal se situe à toutes les échelles, du local au global. Cet aspect de bassin, de développement territorial, est important dans notre époque d'incertitude. On sait les efforts entrepris dans notre pays, déjà avant la crise du Covid-19, et encore plus aujourd'hui, pour une réindustrialisation, une réimplantation en France de certains maillons de la chaîne de valeurs.

Il faudrait pouvoir se projeter sans a priori en 2050, et l'étude socio-économique est bien faite aussi sur ce point : le potentiel de montée du fret est observable ; le fluvial est estimé par rapport aux externalités mentionnées par Monsieur Rottiers - Il faudrait en effet qu'elles soient mieux prises en compte et que la concurrence entre le routier et le fluvial puisse s'exercer de manière non biaisée.

Essayons d'imaginer comment en 2050 sera ce territoire révélé par le fil du canal, comment la mer montera par rapport au canal (c'est un atout majeur pour une métropole d'avoir un accès à la mer). Imaginons Montpellier,

son bassin d'emploi, ses évolutions démographiques, sociales... Essayons de percevoir davantage un territoire qui n'apparaît pas encore vraiment, si ce n'est que par des coups de projecteur sur Sète, Montpellier...

A ce sujet, suite au rapport du CGEDD, les services de l'État ont produit une étude sur l'emploi, la démographie, l'activité économique tout au long du canal (étude qui peut-être est en ligne).

Imaginer comment ce territoire sera en 2050, comment en prospective on voudrait qu'il soit nous libérera un peu, nous permettra de nous éclairer afin de mieux faire notre choix

**Monsieur Jean-Marc Samuel, président de la fédération « Agir pour le fluvial » :**

Je reviens sur l'intervention de Monsieur Rottiers, que je soutiens, et la question du petit gabarit. La responsabilité de l'État est primordiale dans l'exploitation des canaux. On a eu peur, pendant quelques années, d'une fermeture de l'interbassin - qui permet d'accéder au port de Sète via des bateaux Freycinet. La question de l'accès au port de Sète par des bateaux Freyssinet doit s'intégrer dans une politique nationale.

Malheureusement, ce sont des éléments assez peu connus de nos dirigeants et de l'État, comme l'a fait remarquer Monsieur le Préfet. La politique fluviale française est assez peu développée. Le rôle d'« Agir pour le fluvial » est justement de plaider la cause du transport fluvial auprès des pouvoirs publics. Ce collectif regroupe des transporteurs de marchandises, des opérateurs de tourisme et des plaisanciers, (une bonne partie des péniches descendant sur Sète appartiennent à des coopératives néerlandaises qui sont adhérentes).

Il s'agit d'enfin prendre en compte le fluvial dans les politiques nationales. Et on ne pourra pas développer l'activité du port de Sète uniquement avec des Freycinet. Il faut absolument moderniser ce canal du Rhône à Sète et permettre aux bateaux du bassin Rhône Saône d'accéder au port de Sète. Ne pas donner les investissements nécessaires à la modernisation de ce canal serait un très mauvais signe pour le fluvial au niveau national. Il faut que l'État joue son rôle, au côté de la Région qui elle s'investit fortement pour ce canal, pour qu'il puisse conserver son gabarit au maximum.

**Monsieur David Cottalorda, chargé de mission SCOT pour le Syndicat mixte du bassin de Thau :**

Il faut, comme l'a dit Monsieur le Préfet, établir une analyse coût-avantages pour l'ensemble des scénarios. Il est notamment important de décarboner les transports. Le trafic fluvial présente une meilleure efficacité, en termes de report modal, que le trafic routier. Il faut identifier, pour chaque scénario, les gains en termes d'émission de GES (gaz à effet de serre). Plus le trafic fluvial sera important, plus le gabarit et les investissements seront importants, plus le gain des GES sera efficient.

**Monsieur Julien Legrain, délégué régional collègue artisan Rhône Saône Bourgogne pour Entreprises fluviales de France :**

Outre mon poste à Entreprises fluviales de France, je suis transporteur fluvial sur le bassin Rhône Saône. J'ai une unité de 2200 tonnes, que j'exploite depuis 7 ans sur le bassin. Je n'ai été qu'une seule fois sur Sète, car la perte de tonnage est très importante.

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 tonnes, 1000 tonnes, 900 tonnes..., et ils ont peu de trafic. Il n'existe plus de 600 tonnes. 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 tonnes, 1500 tonnes grand maximum. . .

Je peux donner mon exemple personnel : je viens de reclasser mon bateau. Pour aller une seule fois à Sète, je dois faire 60 000 euros de petits travaux. Si j'y allais quotidiennement, les travaux à réaliser serait de 100 000 à 130 000 euros tous les 5 ans pour remettre le bateau en état. Car on ne peut charger correctement le bateau pour le canal du Rhône à Sète, on frotte, on touche..., cela abîme le matériel. J'ai donc pris la responsabilité en tant que chef d'entreprise de ne pas y aller.

Il faut prendre aussi en compte la conjoncture du port de Fos. Car le port de Sète est un concurrent du port de Fos. Il est primordial que le port de Sète continue d'exister, justement à cause du port de Fos. En effet, c'est déjà la « débandade » au port de Fos. Si on enlève le port de Sète, cela sera encore pire.

Le port de Sète doit donc continuer, avec des aménagements. Il n'est pas nécessaire d'aller jusqu'au 110 m par 11,40 m. Si déjà des bateaux à 9,50 m pourrait y aller, à 2,80 – 2,90 m, cela constituerait déjà un exploit.

#### **Monsieur Olivier Carmes, directeur du port de Sète :**

Je suis très satisfait par cette dernière intervention. Car, depuis le début, pour le port de Sète, on met en avant l'augmentation de la taille des navires, pour la croisière, le ferry, les yachts, évidemment le vrac, les conteneurs... On reçoit certes des navires de 2000 tonnes, 4000 tonnes, pour du vrac... Mais on est aussi capable de recevoir des navires de 60 000 tonnes. Le tonnage moyen réceptionné sur le port de Sète est en évolution tous les ans. On a gagné 40 % de tonnages sur les 6 dernières années, avec quasiment un nombre d'escales équivalent.

Cela est donc mathématique. Si, en face, on est incapable de mettre en œuvre une évolution du canal et du transport fluvial, qu'au contraire on est sur une diminution, avec une difficulté de maintenir les tirants d'eau, cela signifie que le fluvial n'est plus rentable.

On est certes très intéressé de recevoir sur notre port d'autres catégories de navires. Mais heureusement, on est capable de recevoir des navires de grandes dimensions, jusqu'à 14,5 m de profondeur. Par exemple, Saipol, qui auparavant, sur le diester, recevait des navires de grains qui étaient sur du 20 000 tonnes. Maintenant, systématiquement, nous recevons des navires de 50 000 tonnes, 65 000 tonnes. C'est la règle. Il faut s'adapter. Aller à l'encontre, c'est aller à l'encontre de l'évolution portuaire mondiale. Et le port a la capacité de recevoir des navires au tirant d'eau intéressant sans quasiment de dragages d'entretien. C'est à présent au fluvial d'évoluer.

#### **Monsieur Valère Escudie, de la société See'UP :**

Le calcul du coût des externalités (la pollution, le bruit, l'utilisation des infrastructures...) suivant les scénarios a été fait. On ne l'a pas présenté aujourd'hui, car on ne voulait pas rentrer dans ces détails. Mais cela a été pris en compte.

On a aussi pris en compte ce qu'il se passait sur le bassin Rhône Saône. Les flux fluviaux impactent l'activité de ce bassin, et cela a été intégré, en matière d'activité, d'emploi et de bilan environnemental.

Il existe encore en effet du trafic Freycinet, même si on n'en a pas beaucoup parlé. Mais ce sont des trafics très spécifiques, qui font transiter de la marchandise entre le nord de l'Europe jusqu'à Sète, notamment pour des produits de la filière engrais. Les Freycinet sont utilisés car ils sont les seuls pouvant passer sur ces longues distances.

Mais toutes les perspectives de trafic évoquées ne sont absolument pas envisageables avec un gabarit Freycinet. Cela n'aurait aucun sens économique. Le Freycinet ne peut convenir pour les trafics sur lesquelles on a concentré nos projections, qui sont sur un contexte de marché bien spécifique, et avec la concurrence d'autres modes sur certains volumes.

La logistique urbaine n'est pas une filière qu'on a beaucoup analysée, par manque d'éléments. Le potentiel de cette filière est étudié par la métropole. Elle joue sur des volumes probablement inférieurs aux gros tonnages identifiés sur certaines de nos filières. Mais on l'a intégré dans nos conclusions, avec une interrogation en matière de perspective de trafic. Car les volumes sont difficiles à évaluer. Ces volumes sont intrabassins et ne passent pas forcément sur le port de Sète. Ils peuvent être utilisés sur des tous petits navires adaptés à la logistique urbaine. Cela peut être de l'évacuation de déchets, de l'alimentation de chantier BTP, de travaux autour de l'économie circulaire, de l'évacuation de déchets ménagers... On est sur des petits volumes, mais avec un gros impact local.

La rentabilité économique du canal à 1800 tonnes : il est certes compliqué avec des barges de 110 m par 11,40 m de trouver un équilibre économique en ne chargeant qu'à 70 %. Ce point-là a été confirmé par l'intervention des différents participants. Et cela dépend en effet de l'investissement de départ du batelier. Mais ce type de barges se trouve sur le bassin Rhône Saône, et pourrait venir sur le canal du Rhône à Sète

Un canal à 1800 tonnes est toutefois très pertinent pour toutes les barges autres que ce gabarit spécifique de 110 m par 11,40 m. Il leur permet de charger avec des bons taux de chargement.

L'offre actuel d'automoteurs sur l'ensemble du bassin n'est pas un facteur limitant dans le développement des trafics. On est en effet assez flexible. On peut faire venir d'autres cales, d'autres bassins plus adaptés aux conditions de navigation, avec un scénario à 1800 tonnes, un enfoncement à 2,50 m... L'offre fluviale est suffisamment flexible et mobile pour répondre à une demande. Ce n'est pas un facteur limitant en termes de développement du scénario jusqu'à 1800.

Par ailleurs la dernière ouverture que propose Monsieur Legrain est intéressante, sur un enfoncement à 2,80 m, 2,70 m dans les conditions actuelles, c'est-à-dire une largeur de barge à 9,50 m. C'est un scénario qui n'a pas été évoqué, mais c'est un intermédiaire qui peut être pertinent.

#### **Tchat : Gilles DUREL PROMOFLUVIA**

Il ne me semble pas suffisant de parler de tonnage d'emport, tous les produits n'ont pas la même densité. Il aurait été intéressant de traduire des tonnages en nombres de voyages. C'est particulièrement le cas des colis lourds qui sont le plus souvent des gros volumes que des gros poids.

#### **Valère ESCUDIE See'Up**

M. Durel : en effet, nous avons isolé les colis lourds et considéré un nombre de "voyages" pour les colis lourds. Pour le reste des marchandises nous sommes d'accord avec la grande variété des densités. Il semblait cependant plus simple de parler en tonnage. Je suis preneur de vos remarques sur la "viabilité" de l'usage d'un automoteur de 110x11,4m sur le canal si l'enfoncement est "seulement" de 2,5m, et donc permet de charger "que 1800T" merci pour vos retours,

#### **Chloé Perreau Montpellier Métropole**

<https://factuel.univ-lorraine.fr/node/12391>

Ateliers de Transferts et d'Innovation : Péniches autonomes, usages

Des étudiants de l'ENSGSI et l'ICN Business School collaborent avec l'entreprise DJL développement qui porte la phase de pré-étude d'une péniche totalement repensée pour rendre le transport fluvial à

factuel.univ-lorraine.fr

Après-Midi

#### **Monsieur Marc Sandrin, membre permanent du CGEDD**

Je souligne la qualité de l'étude des trafics faite par le cabinet. C'est très fouillé. On sent qu'il y a eu beaucoup d'entretiens avec les acteurs.

Mais ce n'est la totalité de l'étude socio-économique requise par la réglementation, par le dossier constitutif d'un projet. Cette étude doit aussi comparer un scénario où on ne fait rien à un scénario de projets, pour l'ensemble des éléments, y compris l'aspect environnemental - qui constitue une grosse partie, avec les émissions de gaz à effets de serres, et la biodiversité (d'une richesse exceptionnelle dans les étangs palavasiens, aussi la partie gardoise).

J'ai une interrogation sur les ferrailles qui ont un tonnage non négligeable. 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. Le port doit donc bien développer un terminal à cet effet. Mais pour le bassin Rhône-Saône, le port de Fos possède déjà, dans le chenal de 40, un terminal minéralier et ferraille qui est à prendre en considération.

Le sujet des masses critiques est à développer. Si je suis chargeur sur le port de Sète et que je dois faire partir un trafic vers le bassin Rhône Saône, il faut qu'un batelier puisse répondre tout de suite. Donc qu'il y ait suffisamment de bateaux en opération, pour que l'un d'entre eux puisse intervenir.

Un intervenant de ce matin a dit que VNF aurait dû entretenir les berges. J'invite à relire le rapport du CGEDD : les berges ont été conçues pour des petits bateaux (même avant les Freycinet, mais correspondant au gabarit des Freycinet), fondé à - 2, de 5,10 m de large, 1,80 m de tirant d'eau. Et non pas des gros bateaux de 9,40 m de large, 11, 50 m de large, 2,50 m de tirant d'eau. Il ne faut donc pas entretenir les berges, mais refaire les berges à neuf. Refaire la berge nord en particulier, qui a été la plus sollicitée, pour d'autres raisons.

**Madame Sophie Robert de DsG Consultants :**

Les ferrailles représentent un trafic en cours d'implantation sur le port de Sète, par l'opérateur Derichebourg. Sur le port de Marseille, 160 000 tonnes de ferraille sont exportées par GDE et Derichebourg. Mais Derichebourg a besoin d'une nouvelle porte de sortie. Le port de Sète pourrait ainsi doubler ce trafic, jusqu'à 150 000 tonnes. Il faut savoir que Derichebourg a une dizaine de petits sites de collecte répartis non loin du Rhône, qui ne sont pas tous utilisés vers Marseille. L'idée est donc de capter plus, et pas forcément ce qui passe par Marseille.

**Question donnée par Laurent Pinon, Alphaville :**

Dans le rapport du CGEDD, il était fait mention de la problématique de mener des travaux tout en préservant le passage du fret.

Si on décide de sauver le canal, des travaux à court terme s'avèrent urgent, comme la réfection des berges. Pourra-t-on se permettre alors un arrêt du fret ? Ou faudra-t-il maintenir le trafic tout en réalisant ces travaux ? Quelles mises en œuvre faudra-t-il alors mener ?

**Monsieur Denis Massol, directeur-adjoint stratégie, attractivité, intermodalité, logistique portuaire à la direction de la mer de la Région Occitanie :**

Il est toujours possible dans les consultations des entreprises de prescrire une priorité à l'exploitation, c'est-à-dire dans notre cas une priorité à la navigation fluviale. C'est ce que nous faisons, en tant que maître d'ouvrage, dans les infrastructures portuaires. Il faudra paramétrer cette chose, la borner en termes de durée, d'interruptions potentielles, pour éviter toute réclamation des entreprises à posteriori.

**Monsieur Marc Sandrin, membre permanent du CGEDD :**

Je partage tout à fait l'avis de Monsieur Massol. Mais le coût ne sera pas le même avec ou non maintien du trafic.

**Monsieur Denis Massol, directeur-adjoint stratégie, attractivité, intermodalité, logistique portuaire à la direction de la mer de la Région Occitanie :**

Cela va en effet surenchérisser le coût de la consultation, mais d'une manière modeste. Et en encadrant dès le départ, on évite des réclamations futures. Les coûts peuvent en effet déraiser avec des réclamations, des demandes d'indemnisations supplémentaires.

**Monsieur le Préfet, François Lalanne :**

Il va falloir refaire en effet la berge nord, 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. Ils sont passés de 50 000 à 100 000 m<sup>3</sup> par an. Si on ne fait rien, non seulement ces sédiments vont passer par les passes hydrauliques, mais on aura une surverse des sédiments par la berge nord qui va s'aggraver.

Je suis sur le point d'écrire dans mon pré-rapport de demander à financer sur le contrat de plan interrégional 2021-2027, la réhabilitation des berges nord. Pas dans la solution la plus coûteuse, les palplanches, dont le coût est proche de 5 000 euros le mètre linéaire. Mais dans un budget plus raisonnable, plus soutenable dans la durée, de 1 000 à 1 500 euros le mètre linéaire.

Si je propose cette orientation au préfet de Région, sera-t-il possible d'envisager une commande publique qui organise un chantier permanent, sur plusieurs années, sans interruption du fret ? Pourra-t-on maintenir le canal ouvert tout en réalisant chaque année une petite tranche ou une grande tranche de réfection des berges ?

Pour sauver le canal, nous devons créer un groupement de commandes publiques mariant le port de Sète, la Région, la Métropole, et VNF.

Cette commande publique, outre la réfection des berges, devra trouver un exutoire pour les sédiments du canal, aussi pour les matériaux traités à l'occasion de cette réfection, exutoire qui devrait être le port de Sète.

**Monsieur Denis Massol, directeur-adjoint stratégie, attractivité, intermodalité, logistique portuaire à la direction de la mer de la Région Occitanie :**

Le port de Sète est propriété de la Région. Celle-ci a un projet d'augmenter les surfaces disponibles par la création de nouveaux terre-pleins, à l'instar de ce qui a été fait tout récemment, derrière la digue ZIFMAR. Une piste d'évacuation et de valorisation de ces sédiments de dragage et des matériaux issus des travaux peut donc être envisagée. Mais il faut faire coïncider les calendriers des travaux respectifs.

Tous ces matériaux pourraient être réutilisés en remblai dans le cadre justement de ces aménagements. Mais d'un point de vue réglementaire, ils sont considérés comme des déchets. La qualification de ces matériaux est donc à revoir, afin de profiter de cette opportunité de recyclage.

Ce canal connaît en effet une saturation de l'évacuation et du stockage des sédiments de dragage. L'exutoire ne peut être la fosse de Frontignan déjà bien pleine. VNF travaille beaucoup avec la Région, pour bénéficier des autorisations pour le clapage de ce dragage des sédiments. Il s'agit de superposer ce dragage sur l'autorisation que la Région a pour les opérations de dragage du port.

Par ailleurs, faut-il ou non fermer le canal pendant les travaux, afin d'aller le plus vite possible ? Des travaux ont déjà eu lieu, et se sont faits avec une exploitation maintenue. Le canal en effet est fermé la nuit. Il est à sens unique, et le restera. Il n'a pas une très grande fréquentation. Ce sont des éléments qui permettent de faciliter les travaux.

**Monsieur Olivier Carmes, directeur du port de Sète :**

Les potentialités de ces terre-pleins complémentaires sur cette zone de la ZIFMAR sont intéressantes. 18 hectares ont été réalisés, à travers les travaux de British Petroleum. On a pour cela utilisé 800 000 m<sup>3</sup> de matériaux, en se servant notamment d'une réserve de matériaux qui se trouvait dans le port. La Région était maître d'ouvrage de la réalisation de ce casier.

On a prévu pour le projet 2021-2025, dans son inscription dans les orientations de développement, la possibilité de réaliser un casier complémentaire d'une vingtaine d'hectares. Il pourra utiliser environ 1 million de m<sup>3</sup> de matériaux. Mais on ne pourra utiliser en vrac la totalité des matériaux de dragage. Il faudra les mixer avec des matériaux dont la composante est plus meuble, pour pouvoir avoir une résistance en termes de stockage.

Une correspondance en termes d'autorisations de travaux et d'enquêtes publiques sera également nécessaire.

**Monsieur le Préfet, François Lalanne :**

Je donne une suite favorable à l'idée émise avec le directeur général aménagement du Conseil régional, de financer au CPIER 21-27 la digue qui va servir à confiner ensuite les déblais qui vont venir au milieu du terre-plein.

Le Conseil régional, en lien avec le port de Sète devra dans les prochains jours m'écrire au sujet de la digue qui va ceinturer le futur terre-plein, pour donner un nom à ce terre-plein, sur la période 21-25 ou 21-27, et définir le coût en investissement pour le Conseil régional.

Je vais ensuite suggérer dans mon pré-rapport que cela soit co-financé par le CPIER 21-27

**Monsieur Denis Stricher, Chef de la subdivision Etudes et travaux de Beaucaire, pour VNF :**

Les travaux réalisés sur les précédentes opérations du contrat de plan l'ont été sous exploitation, même pour la ligne droite de Carnon, longue de 9 km. Il n'y a pas réellement de besoin d'arrêter la navigation.

Nous avons entrepris un diagnostic de nos berges afin d'estimer les enveloppes pour leur réparation et remise en état, le prix au mètre linéaire des berges sud. J'irai rechercher les montants pour donner une réponse plus précise.

Mais il ne s'agit encore que d'un diagnostic. Il faut attendre les études d'AVP, voire de projets, pour obtenir des estimations plus fiables.

**Monsieur le Préfet, François Lalanne :**

Il y a deux estimations à mener :

- La berge nord doit être refaite en totalité par enrochement. J'aurais besoin d'un coût a maxima et a minima.
- La berge sud, qui est la berge d'exploitation de VNF, qui a besoin d'un gros entretien-réparation.

Je propose au Conseil régional, à VNF et au Port de Sète, qu'on envisage une seule autorisation environnementale. L'objectif est que, sur le futur terre-plein du port de Sète, (qui a besoin d'environ 1 millions de m<sup>3</sup> de remblais), on garantisse le débouché de 350 000 à 500 000 m<sup>3</sup> des sédiments VNF. Ces sédiments viendraient des casiers actuels (qui contiennent 350 000 m<sup>3</sup>) et de la contre-valeur de deux campagnes de dragage, (qui représentent environ 100 000 m<sup>3</sup> chacune).

Il faudrait ainsi garantir à VNF le réemploi au moindre coût de l'équivalent de 500 000 m<sup>3</sup> dans les prochaines années, à destination du futur terre-plein portuaire.

**Madame Marie Deketelaere-Hanna, inspecteur général chez CGEDD :**

Le coût des dépenses liées aux berges est difficile à évaluer, car dépendant de nombreux facteurs. Peut-être un petit groupe de travail flash, piloté par VNF, pourrait être constitué afin d'objectiver cette question, autant que faire se peut. Ce groupe comprendrait quelques experts et les parties prenantes au sujet. Il est sans doute nécessaire que tout le monde applique la même méthode afin de s'entendre sur les chiffres. Il faut que ce ne soit pas des chiffres VNF, mais des chiffres partagés par tous.

**Monsieur Stéphane Pluener, directeur général d'Agora transport fluvial :**

A ma connaissance, on n'a jamais interrompu le canal du Rhône à Sète pour travaux, à part pour faire passer le pipe de British Petroleum. Entre la nuit, les week-ends, les ouvertures du chantier à notre passage, il sera tout à fait possible de travailler sans fermer le canal.

**Monsieur Marc Sandrin, membre permanent du CGEDD :**

Il va falloir définir quel type de nouvelles berges on prévoit sur la berge nord. C'est un sujet très sensible, car dépendant de facteurs très divers. Il comporte notamment des implications environnementales très fortes, comme la gestion entre les étangs et le canal. En effet, plus on repousse la berge nord vers le nord et plus on dégage de la largeur pour le canal. Moins les berges sont alors touchées par l'érosion, mais plus l'impact est fort sur les étangs...

Dans le groupe de travail proposé à bon escient par Madame Marie Deketelaere-Hanna il faudra donc des personnes ayant une sensibilité environnementale.

**Monsieur Denis Massol, directeur-adjoint stratégie, attractivité, intermodalité, logistique portuaire à la direction de la mer de la Région Occitanie :**

Dans la précédente DUP, ce montant de travaux n'avait pas été retenu dans le programme de modernisation. La question de la réfection (c'était le terme, plutôt qu'entretien ou modernisation) avait été toutefois identifiée. Il

existait un rythme et une typologie de constructions des berges en fonction des enjeux : A certains endroits, la berge doit être perméable et avec des constructions pour certains gros. A d'autres, elle doit être raide et étanche... Il serait intéressant là encore de reprendre un travail très important qui a déjà été effectué.

**Monsieur Marc Sandrin, membre permanent du CGEDD :**

Il faut en effet capitaliser sur les travaux déjà faits. Beaucoup d'expérimentations sont en cours chez VNF. Mais dans cette DUP, on n'intégrait la berge nord que dans les zones de croisements, et pas du tout ailleurs.

**Monsieur Benjamin Fauveau, direction territoriale de VNF :**

Le sujet des berges est très complexe en termes de réglementation tout comme de mise en œuvre. La mise en œuvre comprend notamment des problèmes hydrauliques délicats : il faut laisser passer l'eau mais pas les sédiments. Cela demande une approche d'ingénierie très fine. Nous allons aujourd'hui lancer des tests sur des solutions techniques.

**Monsieur le Préfet, François Lalanne :**

Le sujet est complexe mais il faut aborder de front les berges et les passes hydrauliques. Il y a 10 ou 20 ans, on a, sans vraiment le dire, mis fin à une gestion active des passes hydrauliques. On a cru qu'en draguant davantage, on allait limiter les effets des sédiments qui transitent par les passes hydrauliques. Il faut rompre avec cette période.

A ma connaissance, sur le canal historique du Rhône à Sète, il n'y a qu'un seul endroit vraiment étanche. L'État et VNF y ont fait il y a quelques dizaines d'années des travaux de portes hydrauliques pour empêcher les sédiments d'aller au Canal : c'est la porte hydraulique du Vidourle. De part et d'autre du Vidourle, il y a deux portes hydrauliques qui sont activées en période de hautes eaux. Elles protègent le canal de la montée des sédiments, ou de son encombrement par des sédiments. Cela fonctionne, c'est opérationnel. Cela est très utile compte-tenu de la largeur du Vidourle et du volume des sédiments qui y circulent.

Ensuite, on aurait semble-t-il abandonné, au croisement du Lez et du canal, des portes, peut-être moins élaborées, mais qui avaient leur fonction.

La survie du canal ne sera possible qu'à condition de budgéter la recréation des berges nord, mais aussi, budgéter, là où c'est nécessaire, la recréation de passes hydrauliques. Peut-être à l'intercession du Lez. Peut-être aussi une ou deux autres passes à des endroits où les sédiments sont particulièrement importants.

Une frontière départementale existe : le canal est quasiment étanche jusqu'au Vidourle, la rivière qui sépare administrativement le Gard et l'Hérault. Et juste après le Vidourle, dans l'Hérault, on est déjà dans le concept du canal des étangs, où les passes hydrauliques font leur office. L'avenir du canal, la gestion proactive des passes hydrauliques, est donc surtout un thème héraultais.

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 gémapiennes.

Dans mon pré-rapport je vanterai l'utilité des passes, dont celle du Vidourle, et poserai la question du Lez. Et plus si nécessaire !

**Madame Hélène Fraguega, animatrice SAGE au Syndicat mixte du bassin du Lez :**

Mettre en place des ouvrages hydrauliques qu'on peut ouvrir et fermer peut entraîner des risques d'inondations. Des portes hydrauliques sur le Lez permettraient en effet d'éviter un apport trop important en période de crue dans le canal. Mais cela augmenterait les flux, la vitesse des flux, du Lez arrivant vers Palavas-les-Flots. Il faut donc être vigilant.

Un fort risque d'inondations existe tout au long du canal du Rhône à Sète à cause aussi du besoin de favoriser la vidange des étangs le plus facilement possible en période de crue. Quand l'accumulation d'une période de fortes

pluies s'ajoute à une poussée marine, les étangs jouent un rôle d'éponge. Mais plus vite ces étangs sont vidangés, plus vite on diminue les décotes des crues dans les terres et dans les zones urbanisées à proximité des berges nord des lagunes.

Les passes lors de la mise en place du canal ont été créées contre les inondations à l'échelle de l'ensemble du complexe des étang palavasiens. Une étude en 2008 a été réalisée sur le fonctionnement des étangs en période exceptionnelle de crues.

Si les passes sont empruntées pour d'autres usages, c'est parce que le canal a été créé. Je ne vois pas pourquoi par exemple les pêcheurs professionnels n'utiliseraient pas le canal s'il leur fait gagner du temps sur certains trajets. Mais le canal n'est pas indispensable à la pratique de leur métier.

Je souscris à l'idée de Monsieur Sandrin d'inscrire la question environnementale dans le groupe de travail sur la réflexion au sujet de la réfection des berges. Il faut en effet faire attention à l'impact potentiel des travaux sur ce milieu très fragile et unique.

**Monsieur Laurent Pinon, Alphaville :**

Comment cohabitent dans le canal sa fonction première de passage de fret avec ses autres usages (plaisance, tourisme, pêche...) ? Et dans quelle mesure les travaux liés aux différents scénarios de fret intègrent la nécessité d'avoir un canal dimensionné pour d'autres usages - que cela soit dans le canal lui-même pour la plaisance, mais aussi sur les berges, avec le passage des touristes ou des habitants du territoire ?

**Madame Hélène Fraguera, animatrice SAGE au Syndicat mixte du bassin du Lez :**

Si le scénario de 1800 tonnes est choisi, quel sera l'impact sur l'utilisation des pénichettes et bateaux de loisirs ? Augmenter le gabarit des navires va-t-il remettre en cause le potentiel touristique du canal ?

**Monsieur Benjamin Fauveau, direction territoriale de VNF :**

La vocation touristique du canal sera maintenue quel que soit le scénario. Le projet du canal est un projet global, qui fait cohabiter l'ensemble des activités : fret, tourisme, plaisance... Ce sujet de cohabitation est connu des bateliers : des réunions, des échanges... sont en effet organisés. Il existe une forte sensibilisation pour la sécurité, les accidents... Cette notion de cohabitation sera intégrée dans le projet retenu pour le canal.

**Monsieur Jean-Marc Samuel, président de la fédération « Agir pour le fluvial » :**

Dans notre fédération, nous comptons l'Association nationale des plaisanciers en eaux intérieures (ANPEI) qui représente environ 1000 adhérents. Sa présidente, Anne Ackermans réclame à chacune de ses interventions que le transport fluvial revienne sur tout le canal. En effet, quand on arrête le transport de marchandises, le réseau se dégrade, le service diminue et les plaisanciers en souffrent... Il ne faut surtout pas opposer la navigation de loisir et professionnelle, le fret, la plaisance, le tourisme. Il n'y a pas de problème de cohabitation, sinon quelques questions de sécurité et d'éducation. Le transport de marchandises est le socle qui permet aux autres activités de se développer.

**Monsieur Pascal Rottiers, vice-président des Entreprises fluviales de France :**

Il n'y a pas de débat à avoir sur l'infrastructure multiusage. Cela est naturel. Toutes les associations (ANPEI, Agir et nous-mêmes) sont d'accord sur ce sujet et agissons de concert. La notion de séparation du tourisme et du fret n'est pas viable. Une infrastructure peut accueillir un certain type de gabarit : tout navire ayant ce gabarit peut l'utiliser, qu'il soit lié au fret, à la plaisance ou au tourisme.

**Monsieur le Préfet, François Lalanne :**

Je confirme les deux discours précédents. J'ajouterais qu'un gabarit plus élevé permettra de faire venir sur le canal d'autres formes de tourisme, comme les péniches hôtels. Ce ne sont pas des paquebots de croisière, mais des péniches avec plus de confort et un tirant d'eau bien adapté au canal du Rhône à Sète

**Madame Marie Deketelaere-Hanna, inspecteur général chez CGEDD :**

Effectivement le fret et le tourisme ne s'opposent pas. Une idée pouvait traîner : « Si on abandonne le fret, on pourra faire du tourisme. » Les témoignages précédents nous montrent que ce n'est pas vrai. Le tourisme a naturellement une dimension écologique et économique.

**Monsieur Laurent Pinon, Alphaville :**

On a le sentiment qu'il existe un consensus général sur le scénario n° 2. Quels points de blocage resterait-il encore ?

**Monsieur Marc Sandrin, membre permanent du CGEDD :**

Un consensus existe : fret et tourisme ne s'opposent pas. Néanmoins entre fret et environnement la synergie est plus complexe. VNF travaille déjà sur le sujet.

Le projet d'aménagement doit être mûri en intégrant complètement l'environnement très particulier et protégé des étangs palavasiens, aussi le passage dans le Gard, à la limite de la Camargue.

L'étude socio-économique ne doit pas se limiter à l'impact sur le port de Sète mais doit s'intéresser aux conséquences sur l'économie nationale. Il faudra voir comment elle prend en compte la problématique environnementale (CO<sub>2</sub>, biodiversité, avancée de la mer...).

**Monsieur le Préfet, François Lalanne :**

La GEMAPI comprend la GEMA (la gestion des milieux aquatiques, qui est en lien avec la préservation de la biodiversité) et la PI (la protection contre le risque inondation). Ces deux sigles renvoient à deux conceptions différentes de la transparences hydrauliques.

Les passes hydrauliques sont de la GEMA principalement. C'est le transit quotidien des étangs à la mer, de la mer aux étangs, destiné à préserver la qualité de l'eau (sur un plan chimique et biologique) et tous les éléments de la nature (qu'ils soient piscicoles, végétales, marins...). Ces passes doivent fonctionner au quotidien pour préserver cette biodiversité des étangs.

Ces passes méritent une intervention de l'homme pour toujours fonctionner correctement, pour garantir la qualité des eaux (à mon avis menacé surtout par les activités urbaines), et pour que le canal ne subisse pas les désordres des sédiments pendant les périodes de hautes eaux.

L'autre compétence est la protection contre les inondations. Comme l'explique bien l'ingénieur général Monsieur Sandrin, la forme que la berge nord prendra au moment de sa reconstitution par enrochement devra être une forme aidant à concilier les usages avec les étangs. Et aussi permettre, si on est en face de crues d'une ampleur exceptionnelle, d'avoir une transparence qui met à l'abri les populations et les biens. Ces berges facilitent par la surverse, à partir d'une certaine hauteur d'eau à déterminer par les spécialistes, un écoulement rapide.

Il y a ainsi deux sortes de GEMAPI, celle au quotidien avec des passes, en fonction des petits aléas climatiques, avec des allées et venues connues et prévisibles. Et la GEMAPI des temps difficiles, des crues centennales ou décennales. La reconstruction de la berge nord doit aussi prendre en compte ces écoulements hydrauliques exceptionnels.

**Madame Marie Deketelaere-Hanna, inspecteur général chez CGEDD :**

Si on se projette à 2050, il faut en effet penser au littoral, à la meilleure manière de protéger les zones habitées... Les Néerlandais, au début du XXI<sup>e</sup> siècle, pensaient avoir réglé une fois pour toutes les menaces de la mer, avec une défense qu'on peut qualifier de « hard ». Ils ont évolué vers une approche douce, grâce à leur très grand savoir-faire hydraulique, au moyen des zones tampons.

Notre canal a ainsi dans la durée un rôle que, rétrospectivement, on pourra peut-être trouver précieux. Il ne faudrait pas qu'on ait à regretter sa disparition comme celle du canal de Beaucaire.

Nous devons en outre avoir une approche territoriale, métropolitaine, portuaire, en rapport avec toute cette ligne de collectivités et bassins de vie : Sète, Montpellier, Arles..., aussi le Gard et l'Hérault.

**Monsieur Laurent Pinon, Alphaville :**

L'atelier environnement a montré que les évolutions climatiques pourraient condamner le canal, peut-être d'une manière inéluctable sur du long terme. Quel report modal demain si le fluvial disparaît ? Et en se posant cette question, n'il y a-t-il pas un risque de se reporter trop tôt sur du ferroviaire, et ainsi de condamner trop tôt le canal ? Quelles seraient les mesures de sauvegardes du canal, afin de le maintenir le plus longtemps possible, tout en anticipant une bascule sur le ferroviaire ?

**Monsieur Pascal Rottiers, vice-président des Entreprises fluviales de France :**

L'idée principale aujourd'hui, en Europe comme dans le monde entier, est de tenter de baisser notre empreinte carbone sur la planète, afin de limiter les impacts du changement climatique sur nos infrastructures et notre mode de vie en général.

Si on décide aujourd'hui de ne plus investir dans le canal et de passer sur un autre mode, c'est sans doute le mode routier qui pour l'instant récupérera la plus grande partie du trafic. La situation ainsi s'aggravera encore : Le trafic routier empirera et la mer viendra noyer ce canal non-entretenu.

Par contre, si on participe à la baisse des émissions de gaz à effets de serre, peut-être qu'on limitera les problématiques de changement climatique. Et peut-être qu'en 2050, on aura trouvé des solutions pour éviter que le canal ne soit complètement noyé. Le canal fait partie des objectifs en France pour faire baisser les émissions de gaz à effets de serre.

**Madame Chloé Perreau, directrice de missions innovation et partenariats – Environnements et Transports à Montpellier Métropole Méditerranée**

La Métropole a une politique très engagée en termes de report modal, aussi bien sur le fluvial que le ferroviaire. Notre Métropole est l'une de celles qui subit le trafic routier le plus important, avec 15 000 poids lourds par jour.

On a préservé les embranchements ferroviaires sur la Métropole. Et on a l'espoir d'une réactivation du fret ferroviaire. Cela passera notamment par la mixité de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.

La Métropole s'est engagée dans la mise en place d'une zone à faible émission. Et on atteindra les objectifs de réduction de l'oxyde d'azote seulement par le report modal.

On se rend compte que les armateurs ont des difficultés à trouver des business model satisfaisants, à cause des problèmes de gabarit. Mais j'observe par ailleurs les surcoûts liés au dragage causés par le gabarit des bateaux. Et je me demande s'il ne serait pas plus intelligent de réinjecter ces dépenses de dragage dans le renouvellement de la flotte, une flotte plus adaptée au canal, plus résiliente, plus petite, plus modernisée ? Un comparatif économique est à mener.

**Madame Sophie Robert de DsG Consultants :**

Le ferroviaire a triplé entre 2017 et 2019 sur le port de Sète. Notamment grâce aux remorques qui remontent sur les pays du nord (Ils font les 2/3 du trafic.).

Mais ce report modal ne convient pas à tous les trafics. Par exemple, les tourteaux, sans produit anticorrosion, ne peuvent passer en ferroviaire, car ils font des mottes et sont impossibles à décharger. Ou la ferraille : nettoyer un wagon de ferraille est beaucoup plus cher et compliqué que nettoyer un bateau de ferraille. Ces trafics, économiquement, sont bien plus rentables 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 le fluvial. Il a des accords avec VNF pour développer le fluvial. Il utilise les deux modes de transport en parallèle, même si sa logistique à la base est ferroviaire.

Le train et le fluvial sont complémentaires. Ils ne sont pas à opposer. Le mode à limiter le plus possible est la route. Mais si on ne met pas à disposition les autres modes, la route s'organise toujours.

**Monsieur Olivier Carmes, directeur du port de Sète :**

Les deux modes, le fluvial et le ferroviaire, sont complémentaires. Et il est difficile d'imaginer dans l'avenir, dans 20 ans, 30 ans, ce que sera le transfert potentiel d'un mode par rapport à un autre. Mais les deux sont très importants.

Les opérateurs de leur côté s'adaptent aux différents modes qui leur sont proposés. Par exemple, on n'avait du mal à imaginer que le clinker aujourd'hui favoriserait le ferroviaire, même si l'unité de broyage de clinker est sur une zone connectée fer, mais transporté dans du conteneur – du conteneur transporté dans du ferroviaire pour du vrac ! (qui aurait pu penser que le clinker aujourd'hui préférerait le ferroviaire ? Que l'unité de broyage de clinker serait sur une zone connectée fer ?)

Le port de Sète mise vraiment sur le développement des deux modes, afin que nos opérateurs aient le maximum de choix. Ce transport intermodal que nous proposons constitue un pouvoir d'attractivité qui permet de développer nos trafics.

C'est grâce à cette attractivité que de grands opérateurs se sont implantés à Sète :

SEA-invest, Seapol, le groupe Avril, DFDS (un opérateur danois qui avait le choix entre Marseille, Barcelone ou Toulon. Il a préféré Sète, pour son développement du ferroviaire).

Nous investissons lourdement pour Sète, mais nos opérateurs aussi. Notamment Modalohr, pour des solutions permettant le chargement horizontal, des solutions qui améliorent la productivité, et donc la compétitivité de ce mode de transport intermodal.

**Monsieur Stéphane Pluonet, directeur général d'Agora transport fluvial :**

Un point sur l'adaptation du matériel aux conditions de navigation : Je travaille sur le bassin séquanien, le bassin rhodanien et le nord Benelux. Sur la partie française, le nord Benelux est tout à fait comparable au canal de Sète.

Nous avons deux catégories de bateaux sur le bassin rhodanien, ceux à 90 % de leur capacité, ceux à 60 %. La flotte est captive : si on veut de l'adaptation il faut aller la chercher. Rien que déplacer un bateau de la région nord à la région sud coûte 150 000 euros !

Ensuite, il faut trouver des bateaux capables de naviguer dans des conditions qui vont se dégrader. Ils ne seront ainsi, au bout d'un certain temps, même plus adaptés à eux-mêmes.

La dernière des solutions est la construction. Des essais sont réalisés au Pays-Bas, en Pologne, un peu en Roumanie. On trouve des gens prêts à investir pour une idée folle. Parfois cela fonctionne, parfois non. On a essayé l'alu, le béton, la résine...pour rendre les bateaux plus légers.

Aujourd'hui, nous avons déjà des bateaux adaptés à la navigation dont on a besoin sur le Rhône. C'est ceux-là qu'on doit faire travailler. Même si je ne suis pas opposé à ce qu'on aille chercher quelques unités, notamment sur la Moselle, qui ressemble énormément au Rhône. Ce sont des bateaux qui descendent jusque dans le nord, donc avec des caractéristiques qui correspondent bien à Sète.

**Monsieur Franck Dupont, de CEM'IN'EU (chargeur) :**

Notre modèle est la fabrication de ciment dans l'hinterland. J'interviens en complément des propos de Monsieur Carmes.

Les trois modalités (fluviale, maritime, terrestre) ont toutes les trois leurs caractéristiques : le ferroviaire, une vitesse de 100 km/ heures, favorise les flux tendus. Le fluvial, une vitesse de 10 à 15 km/heure, a pour avantage de générer des stocks mobiles flottants. La route est très flexible mais très polluante.

Ces trois modalités s'inscrivent dans notre modèle d'une manière totalement complémentaire.

La saisonnalité est très importante dans notre modèle. Nous devons souvent gérer de la saisonnalité commerciale, souvent liée à la saisonnalité climatique. Et la saisonnalité climatique peut interférer sur la modalité fluviale.

Et dans notre concept intervient la greffe logistique : le fluvial doit être une variable d'ajustement du ferroviaire. Mais le ferroviaire peut aussi être une variable d'ajustement du fluvial.

Certes dans 30 ans, ce modèle ne sera peut-être plus le bon. Mais tout est transition et il faut bien s'attaquer un jour frontalement au sujet : On a délaissé la logistique ferroviaire pendant 40 ans. On a délaissé la voie fluviale. On a privilégié le transport des personnes en TGV. On a privilégié la traversée de notre pays par les autoroutes. On doit revenir en arrière, et le canal du Rhône à Sète à 2500 tonnes est pour moi une évidence.

### **Monsieur Bernard Theuret, directeur d'AFFLU :**

Je suis courtier sur le bassin Rhône Saône et transporteur.

Sans réelle volonté politique du gouvernement de développer le fluvial, ce moyen de transport aura du mal à évoluer.

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.

Mais malgré ce prix élevé, pour répondre à Madame Perreau, 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 tonnes, contre 2500 tonnes dans le Rhône. Cela fait 700 tonnes de pertes. Et les taux de fret sont bas.

Si l'État veut vraiment aider le fluvial, il devrait nous aider à avoir du matériel qui nous permette de travailler correctement, dans de bonnes conditions, et dans le respect des nouvelles normes. Il faut qu'on puisse travailler et rembourser nos crédits.

Pour moi, transporteur, 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.

On propose de prendre les bateaux se trouvant dans le bassin, qui sont déjà là, ou de faire venir des bateaux d'autres bassins. J'ai moi-même acheté des bateaux à des artisans hollandais. Mais je n'ai pu le faire que parce que les autres bassins commencent à se désintéresser de ces bateaux ! Ce sont des bateaux d'occasion dont ils ne veulent plus ! Nous avons ainsi 20 ans de retard sur le Nord.

J'aimerais voir ce canal s'agrandir et prospérer avec le port de Sète. Cela ne se fera pas en récupérant les vieux bateaux du Nord.

Il faut partir sur de la cales neuves, des bateaux adaptés au canal. Peut-être de la construction neuve. Mais il faut être conscient que cela coûte énormément d'argent (en comptant en outre le personnel). Il faut faire attention à ne pas tomber dans des extravagances, compte-tenu de toutes les contraintes du canal. Le risque est de se retrouver avec des artisans, même des compagnies, qui ne voudront pas envoyer leurs bateaux dans le canal, car ils ne pourront pas les payer.

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 marinières, VNF...

**Monsieur Benjamin Fauveau, direction territoriale de VNF :**

L'intervention de Monsieur Theuret est très importante, aussi celle de Monsieur Pluenet. Cela permet de recentrer les débats : les choix que nous ferons demain seront-ils utilisés par les opérateurs ? Est-ce que cela sera utile et économiquement rentable pour eux ? Nous sommes là pour leur rendre service. Le canal, c'est pour les opérateurs. Je note les propos de Monsieur Theuret : les gros bateaux ne viendront pas forcément sur ce canal...

Mais certains ce matin, à l'opposé de Messieurs Theuret et Pluenet, donnaient le sentiment de penser que, s'il y avait du fret, et dans de bonnes conditions, les opérateurs se présenteraient. Mais cette phrase est vraiment à mettre au conditionnel.

Il est important que le canal soit attractif, dans la décision qui sera prise. Les choix devront être collégiaux, mais il faudra que le résultat soit utile. Des interrogations en effet existent, comme le montrent ces dernières interventions.

Il existe un projet européen, Multiregio : son objectif est de regrouper des barges Freycinet, pour aller sur du grand gabarit. J'aimerais avoir le retour des bateliers sur ce projet. Je rappelle le choix que propose Madame Perrault, entre la modernisation des bateaux ou le dragage.

VNF partage cette vision de la complémentarité du ferroviaire. La plupart des ports publics du bassin, certains embranchements, sont également reliés au ferroviaire. VNF essaye de penser cette complémentarité avec le ferroviaire. Cela prend du temps, cela demande des changements de mentalité, car VNF est axé sur le fluvial. Au niveau national, une convention est en train d'être discutée avec SNCF Réseau, pour essayer de développer ces complémentarités.

Par ailleurs, VNF, à travers le plan d'aide à la modernisation et à l'innovation, finance l'acquisition de cale, le retrofiting..., différents éléments pour la modernisation et le verdissement de la flotte ...

**Madame Chloé Perreau, directrice de missions innovation et partenariats – Environnements et Transports à Montpellier Métropole Méditerranée**

Dans l'étude socio-économique, on parle bien du couple infrastructure-bateau. On constate que l'infrastructure est très contrainte, d'où l'idée d'innover sur les bateaux. Mais je comprends que le coût d'un bateau est élevé, 4,5 millions d'euros comme le signale Monsieur Theuret.

Dans tous les cas, il existe une évolution en ce moment sur les motorisations. L'objet de mon propos était de mettre dans l'étude socio-économique cette adaptation de la cale.

Je me posais la question de l'innovation financière et fiscale. 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. Cela permettait le démarrage de la filière conteneur, car cela offrait 3 jours de trésorerie pour les acteurs de la grande distribution.

Je voulais savoir si ces aspects d'innovation financière, fiscale... pouvaient constituer un levier, étaient abordés dans les études socio-économiques.

**Madame Marie Deketelaere-Hanna, inspecteur général chez CGEDD :**

Je remercie Madame Robert et Monsieur Carmes qui ont souligné la complémentarité ferroviaire et fluvial. C'est une question que nous nous sommes posés dans notre rapport, avec Marc Sandrin, et qui a besoin d'être encore développée.

Si on est dans la dimension nationale de l'étude socio-économique, si le fret qui ne passe plus sur le canal se reporte sur le ferroviaire, et peu sur le routier, à l'échelle du pays, cela n'est pas un problème. Mais si la plus grande partie de ce fret reste sur le routier, et que, qui plus est, il y a une synergie ferroviaire-fluviale réelle, la donne sera changée. J'inviterais, dans la poursuite de l'étude socio-économique ; à aller un peu plus loin là-dessus, même si ce n'est pas facile à documenter.

**Monsieur Julien Legrain, délégué régional collègue artisan Rhône Saône Bourgogne pour Entreprises fluviales de France :**

Je suis tout à fait d'accord avec les propos de Messieurs Theuret et Pluenet. Financer de la nouvelle cale est une bonne idée. Mais il faut savoir que ces 10 dernières années, la moitié du bassin de cales a été éliminée, dont une bonne partie des bateaux qui allaient sur Sète. Ces bateaux étaient très intéressants pour le canal, avec un taux de remplissage de 90 %. Mais ils sont partis à cause d'une baisse de trafic à cette époque, et parce que le canal n'était pas adapté pour eux.

Et à présent on nous dit de financer de la cale neuve pour remplacer ces bateaux qui étaient déjà existants ! Je trouve cela problématique...

Comme l'a rappelé Monsieur Pluenet, la cale pour le canal de Rhône à Sète est déjà présente, et déjà exploitable. Mais on ne peut l'exploiter à 90 %, là est le problème.

Les travaux du canal devraient être conçus pour parvenir à exploiter cette cale. On peut certes ramener de la cale d'autres régions, mais seulement si besoin, pour le reste du trafic en général.

**Monsieur Stéphane Pluenet, directeur général d'Agora transport fluvial :**

Madame Perreau a souligné la question des leviers, des biais... comme le dédouanement. Il faudrait réfléchir aux leviers possibles, même ceux un peu fou. Effectivement ce genre de soutien pourrait amener, d'un point de vue économique, à ce que des opérateurs montrent plus intérêt pour le canal du Rhône à Sète et son exploitation. Bien souvent, des trafics n'aboutissent pas uniquement pour des problèmes économiques.

Nous avons tout ce qu'il faut pour amener du fret sur Sète, de bons opérateurs, des appuis politiques, de l'argent... Mais il y a ce problème économique de rentabilité de nos bateaux.

Et nous avons de la cale. Elle charge aujourd'hui entre 1400 et 1450 tonnes. Elle a chargé 1550 tonnes mais ne peut plus même pousser à 1500 tonnes. Mais pour être économiquement compétitif aujourd'hui sur le port de Sète, il faut charger à 1800 tonnes.

Comme Monsieur Thueret, je pense que 11,40 m est trop important. J'exploite dans le Nord des bateaux de 110m par 9,80 m ou par 10 m. Ce sont des hyperballastables. Je fais deux hauteurs de high cube, et 84 EVP. Et je suis rentable. Tout en gardant le tonnage de 1800 tonnes, peut-être que le modèle de bateau adapté pour le canal serait à faire maigrir !

**Monsieur Olivier Carmes, directeur du port de Sète :**

Je tiens à ajouter un complément à VNF, pour le choix du bon gabarit. Il ne s'agit certes pas d'investir sur des gabarits qui ne seront pas utilisés. A l'inverse, n'oublions pas qu'il s'agira d'un investissement pour 30 ans ! Il faut donc faire très attention. Méfions-nous des situations de court terme.

Comparons avec le ferroviaire, entre la réputation du fret ferroviaire il y a 7 ans et aujourd'hui. On n'imaginait pas alors le développement actuel, où on transporte de la remorque à destination de Noisy-le-Sec, Zeebrugge, Calais..., avec des opérateurs internationaux qui utilisent le routier et le ferroviaire.

Les mauvaises réputations peuvent donc évoluer. On a réussi à faire des choses qui nous semblaient impossibles, tous ensemble, parce qu'on y a cru.

Pour le fluvial, il est important de faire le bon choix entre 1800 et 1400 tonnes, notamment sur la largeur, car il sera définitif. Il ne choisit certes pas de surdimensionner le canal. Je crois qu'on a déjà décidé que le 2500 tonnes devait être retiré de la réflexion.

**Monsieur Valère Escudie, de See'UP :**

Des leviers innovants en faveur du fluvial, autre que juste transporter du fret, ont été abordés lors de nos travaux sur le conteneur, dans le cadre d'une réflexion sur les conditions pour favoriser le report modal vers le fluvial.

Il ne s'agissait pas juste par exemple de proposer un transport fluvial des conteneurs depuis Fos. Mais aussi de proposer des solutions de stockage moins onéreuses qu'à Fos, où il faut dégager très rapidement les conteneurs. L'idée donc était de rechercher des services autres que simplement le transport, en l'occurrence ici du service financier, avec des tarifications avantageuses sur le stockage,

Le sujet du gabarit : suivant les témoignages des bateliers, le gabarit idéal est propre à chaque barge. Chaque automoteur sur un canal doit être rempli au maximum de sa capacité. C'est cela l'important. C'est cela l'intérêt de la massification. Et c'est comme cela qu'on en tire tous les bénéfices.

On s'est rendu compte en effet qu'aujourd'hui, avec un 1800 tonnes, les barges de 110 m par 11,40 m ne peuvent charger à 100 %, mais 70 %. Cela ne semble pas attractif dans les conditions actuelles.

Mais on s'est rendu compte que toutes les cales en capacité aujourd'hui de naviguer sur le canal, qui sont donc de 9,5m de large, ne sont pas non plus à condition optimale. Et même le scénario à 1400 tonnes, avec un enfoncement maximum de 2,50 m, ne permettrait pas non plus de charger au maximum les cales navigant aujourd'hui sur le canal. Certains même ont fait des demandes très explicites d'enfoncement à 2,7m ou 2,8m.

Le gabarit optimal peut se rechercher à deux horizons de temps :

- sur du court terme, le temps que les travaux se fassent. On continuerait avec les gabarits actuels en largeur, mais en proposant des enfoncements plus importants, afin que ceux qui viennent puissent remplir au maximum.
- Dans un second temps, dans 10 ans, 20 ans... On sera alors dans des conditions économiques beaucoup plus en faveur du fluvial. Envisager l'utilisation de bateaux à 11,40 m semble alors pertinent dans le cadre d'un renouvellement global de la flotte.

Dans cette optique, déterminer un tirant d'eau de 2,5 m quel que soit les scénario semble un peu réducteur.

Le dernier témoignage nous montre qu'apparemment, sur certains bassins, faire du conteneur, même avec 3 rangées dans la cale, donc avec des bateaux de 9,50 m, est envisageable. Ce n'est peut-être pas « tout ou rien » pour le conteneur.

#### **Monsieur le Préfet, François Lalanne :**

Je comprends que les péniches de 110 m par 11,40 sont maladroites, et que le canal n'est pas adapté, du moins actuellement. Inversement, je comprends que les péniches de 110 m par 9,50 m peuvent être suffisamment habiles pour utiliser le canal.

Si on considère donc que le bon gabarit serait une péniche de 110 m par 9,50 m, la question de la profondeur se pose : 2,1 m ? 2,5 m ? 2,7m ?... Mais plus on porte une ambition de profondeur sur notre canal, plus on se heurte aux difficultés du dragage et des berges, qui sont fondées à 2 m. Est-ce que la technique du ballast permettra de se sortir des contraintes de la profondeur ?

#### **Monsieur Pascal Rottiers, vice-président des Entreprises fluviales de France :**

Les techniques de ballast nous servent surtout à pallier à des problématiques de tirant d'air, plutôt qu'à des problématiques de tirant d'eau. Si nous avons 2,70 m ou 2,80 m de tirant d'eau, de manière régulière, et qu'on transporte des conteneurs vides high cube sur deux hauteurs, le ballast va nous permettre de nous enfoncer pour passer sous les ouvrages (qui nous poseraient problème si nous ne pouvions pas ballaster).

Une autre intervention nous signale qu'avec 3 rangées de conteneurs et 2 hauteurs, la rentabilité est possible sur d'autres bassins. C'est bien le cas sur le Nord. Aussi sur le bassin de la Seine, où il existe 2 ou 3 lignes régulières avec ce gabarit, à partir de Nogent-sur-Seine : en 105 m et en 85 m, par 9,50 m, avec 3 rangées (et non pas 4), sur 2 hauteurs. Ces lignes transportent du malt, conteneurisé à destination de la Chine, et du pneu neuf.

Le fait d'être ou non à 4 de large n'est pas rédhibitoire. On peut trouver des modèles économiques qui fonctionnent avec les conteneurs, à condition d'avoir l'enfoncement et le tirant d'air suffisants, pour pouvoir travailler sur des lignes régulières même en 3 largeurs.

La synergie entre le ferroviaire et le fluvial est déjà en marche au sein d'Entreprises fluviales de France : dans le cadre du plan de relance, on a énormément travaillé pour s'associer avec le ferroviaire pour être partie prenante dans le report de la modalité, d'une manière générale, sur le plan du territoire.

Il faudrait également une synergie avec le maritime, qui aussi est en marche. Nous avons de nombreux points communs, ne serait-ce que la nature de nos bâtiments.

Il faudrait dans cette étude faire ressortir la nécessité d'une synergie ferroviaire, maritime et fluviale, aujourd'hui un peu souterraine.

Concernant les incitations fiscales, je suis tout à fait favorable ! Un opérateur aujourd'hui, qu'il soit chargeur, transporteur ou commanditaire, quel que soit le mode de transport qu'il va utiliser, n'est pas récompensé de son intérêt à vérifier l'empreinte carbone de ce transport.

Je milite donc grandement pour 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.

S'occuper seulement du transporteur dans le côté fiscal du report modal me semble utopique. Mais un levier serait selon moi assez facile à mettre en œuvre : l'adaptation de l'aide à la pince. Cette aide aujourd'hui est complètement orientée conteneur.

Cette adaptation d'une aide existante permettrait peut-être, dans un cadre budgétaire évidemment plus élevé, 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.

**Monsieur le Préfet, François Lalanne :**

Sur le levier fiscal, j'invite les deux derniers intervenants à me remettre par mail leurs préconisations iconoclastes destinées à primer le fluvial. Je les mettrai dans mon pré-rapport.

Je suis de votre avis, à titre personnel, pour reconnaître qu'on a échoué les 10 précédentes années, à mettre en œuvre l'écotaxe. L'écotaxe aurait permis de ponctionner le transport routier pour financer les infrastructures voie douce. Le dispositif était opérationnel. Tout le monde était équipé. Et on connaît la suite... C'est un grand malheur pour notre pays.

Je découvre l'aide à la pince que je connaissais mal. Pour plaider pour le canal du Rhône à Sète, j'ai besoin de plaider plutôt sur le vrac et le fret tout venant, moins sur le conteneur.

Il me serait donc très utile que vous puissiez m'écrire les lignes directrices d'un régime d'aides fiscales, qui prime le vrac et soit le cousin germain de la prime à la pince.

Il faut essayer d'envisager un régime fiscal privilégiant le canal du Rhône à Sète au motif que c'est un canal à handicap. Ses handicaps sont qu'il est traversé par les passes hydrauliques et qu'il connaît une mise à gabarit (sans parler même de grand gabarit) extrêmement coûteuse. Il s'agirait d'une discrimination fiscale positive, au moins sur une durée déterminée.

Les bateaux de 110 m par 9,5 m sont encore en capacité, par agilité, d'emprunter le canal. Mais j'aurais du mal à convaincre qu'on pense à utiliser ce type de coques pour des conteneurs. Par contre, si c'est pour y mettre du vrac, un fret tout venant, mais dans de meilleures conditions économiques que le 1000 tonnes, cela est possible et je suis prêt à l'écrire.

**Monsieur Benjamin Fauveau, direction territoriale de VNF :**

Nous n'avons pas de position sur le choix de la flotte, une nouvelle flotte, une ancienne flotte... Notre position est que nous devons être adaptés au mieux par rapport aux bateaux et choisir les bons profils.

A une époque, certes, VNF subventionnait le transfert d'unités entre bassin, comme l'a rappelé Monsieur Pluenet. Le montant était de 100 000 à 150 000 euros. VNF participait à ces transferts. VNF pouvait alors orienter.

Aujourd'hui ce n'est plus le cas. VNF n'agit pas là-dessus. Nous n'avons plus d'action d'orientations, si ce n'est le fameux PAMI (Plan d'aides à la modernisation et à l'innovation), plan d'aides destiné aux bateliers.

C'est aux opérateurs de faire leurs choix techniques et financiers par rapport aux flottes, d'aujourd'hui, de demain, mais aussi dans le cadre de motorisations écologiques.

Concernant les incitations fiscales, je partage ce qui a été dit. Je pense que c'est un levier très fort au niveau même national, au-delà du canal du Rhône à Sète et du Bassin Rhône Saône. C'est un levier très fort, incontournable, car il peut pousser sur des incitations de tous types, et sur différents acteurs (du donneur d'ordres à l'opérateur). Sur l'ensemble de la chaîne logistique, une réflexion est à mener. Il faut peut-être aborder le sujet sans être confronté directement à la route, de manière plus indirecte.

**Monsieur Stéphane Pluenet, directeur général d'Agora transport fluvial :**

Je voudrais dissiper un malentendu : quand je parlais du Pasadena, il ne s'agissait que d'un exemple (un exemple d'un bateau de 110 m par 9,80 m, qui fait 84 EVP en high cube sur le Nord). Dans tous les cas, je crois au trafic de conteneurs sur Sète. Mais c'est le vrac qui constituera le cœur de l'activité, pas le conteneur.

Le canal est donné à 10 m : plus on élargira nos bateaux sans réels bénéfices, plus nous aurons la contrainte financière du dragage et de l'entretien des berges.

**Monsieur Loïc Texier, directeur de SEA-invest (manutentionnaire maritime) :**

La discussion de ce matin nous a montré qu'il fallait massifier les volumes que nous montons. Par exemple, pour l'agro, nous sommes en compétition avec les ports de Huningue et Ottmarsheim, qui sont livrés par Rotterdam. Ils livrent de très gros navires, bien plus que ceux de Sète.

Des plus gros gabarits nous permettraient ainsi d'être plus compétitifs. Et nous avons un avantage : en période de basses eaux (c'est arrivé il y a deux ou trois ans), les clients ont découvert le service « tout temps » que peuvent fournir les ports de Sète et Chalon (sauf pendant des périodes de chômage bien déterminée).

Nous sommes actuellement sur des gabarits encore limités. Il serait bien que nous puissions monter à 1800 tonnes, voire plus. Il me semble, d'après cet atelier, qu'on ne choisira pas le scénario à 2500 tonnes. J'attends à ce sujet une réponse de Monsieur le Préfet.

Les études pointent le cas du bateau 110 m par 11,40 m qu'on ne peut charger qu'à 70 %. Mais ce n'est pas le type de bateaux que nous utilisons, qui entre dans nos prévisions, notre mode de calcul. Cette étude ne doit pas faire le choix du gabarit avec cette barge trop grosse par rapport à notre besoin. Actuellement nous utilisons les barges 110 m par 9,50 m. On les charge à 1500 tonnes. Gagner ces 300 tonnes nous permettrait de gagner en compétitivité et maintenir notre flux de Sète.

Et les gros tonnages amènent les petits tonnages du Freycinet. Car les tonnages qui viennent du Nord avec des Freycinet sont là pour des clients qui font des mélanges, et qui ensuite renvoient des produits. S'ils n'arrivent pas à renvoyer de gros volumes sur les ports de la vallée du Rhône, les petits Freycinet mourront. C'est un cercle vicieux. On ne peut faire du business juste avec des gros bateaux, ni juste avec des petits. Il y a de la place pour tout le monde. Il faut à présent viser le bon gabarit et le bon tonnage : 1800 tonnes c'est le minimum.

**Madame Marie Deketelaere-Hanna, inspecteur général chez CGEDD :**

Dans la conversation tchatte, Madame Chloé Perreau nous signale que Madame la ministre déléguée à la mer, dans un débat au Sénat, affirme l'intérêt de travailler port par port, d'expérimenter....

Je pense que ce canal est un « démonstrateur » des contradictions de notre époque, se trouvant au cœur d'enjeux contemporains comme la transition écologique, économique, démographique, territoriale... Ce canal, si singulier, représente un peu plus que lui-même. C'est un symbole de notre temps qu'il serait bien de faire connaître comme tel tant sur le plan national qu'europpéen.

**Monsieur le Préfet, François Lalanne :**

Je ne pourrai pas recommander dans mon-pré-rapport le scénario n° 1. Pour pouvoir travailler sur les 3 scénarios restant, pour compléter mon rapport, j'aurais besoin d'une proposition de nature fiscale, de préconisations de régimes d'aides fiscales.

Je saurais les réécrire en termes de régimes d'aides. Je connais le régime d'aides des tâches. Je sais aussi les documenter. Je verrai si on donnera à l'aide un champ d'application restrictif (car le canal du Rhône à Sète est un canal à handicap) ou plus largement, pour le compte de la France entière.

N'hésitez pas à m'écrire sur mon adresse mail pour me faire des propositions

**Monsieur Bernard Theuret, directeur d'AFFLU :**

Quand on parle de tonnage, il faut aussi prendre en compte la densité des marchandises, se souvenir qu'il y a aussi des marchandises légères. Ainsi, dans le port de Sète, il n'y a pas beaucoup de marchandises dont 2500 tonnes pourraient être chargées dans du 110 par 11,40.

La moyenne d'un conteneur maritime, 40 pieds, n'est pas de 25 tonnes, mais 16 à 17 tonnes. Un bateau à 104 EVP arrivera donc difficilement à 1700-1800 tonnes.

Une exception, les conteneurs de clinker, qui sont des conteneurs spécialisés de marchandises lourdes : nous pourrions apparemment les charger. La ferrailles peut-être, la houille, qui a une densité importante, nous arriverions tout juste à la charger.

Par contre pour les oléagineux (tourteaux...), un bateau comme le mien, un 3700 m<sup>3</sup>, correspond à 1800 tonnes.

D'autre part, Il existe beaucoup de types de bateaux de 110 m par 9,50 m. On les appelle des bateaux semi-bœufs. Beaucoup sont en construction, beaucoup existent déjà. Ils ont un potentiel de cubage ramené à la tonne transportée qui est plus important qu'un 110 par 11,40.

Pour les conteneurs c'est pareil, il y aura moins de pertes sur les conteneurs.

Amener des bateaux dans le canal, tout le monde en a envie. Nous, transporteurs, pourrions peut-être investir, ou certaines sociétés ramener des bateaux dans le bassin.

Mais est-ce que les chargeurs de leur côté sont prêts à s'engager à long terme ? (car le canal devrait durer jusqu'en 2030, 2040, 2050...). Le canal va être agrandi. Nous allons leur amener de la cale. Les chargeurs en contrepartie pourront-ils dans leurs contrats s'engager sur 10 ans, nous garantir du tonnage pendant 10 ans ?

Il y a en effet du potentiel. Mais par plainte de manque de prix, de tarification, de demande de futur contrat, on se sert du fluvial pour faire du ferroviaire. Le ferroviaire et le fluvial sont très complémentaires cela est sûr ! Mais pour l'agrandissement de ce canal, qu'est-ce que les chargeurs sont prêts à porter ? quelles actions ?

**Monsieur Denis Massol, directeur-adjoint stratégie, attractivité, intermodalité, logistique portuaire à la direction de la mer de la Région Occitanie.**

En 2009, la Région a fait le pari de l'intermodalité. Une stratégie intermodale portuaire a été adoptée. Elle visait à développer le fret ferroviaire à partir des ports, de et vers les ports. Car c'est un gage de compétitivité évident. Cela a élargi l'hinterland dans des proportions très importantes, de manière européenne, voire internationale.

Le fluvial a répondu à la même logique. Avec VNF, nous avons réfléchi à cette infrastructure qu'est le canal, sur les perspectives de trafic du port.

La Région a pris ses responsabilités, au côté de VNF, pour subventionner la réalisation d'une infrastructure, en faisant le pari que cette infrastructure allait être utilisée.

C'est un engagement fort d'une collectivité, au côté d'un établissement et de l'État.

Mais si on n'avait pas pris cette responsabilité, nous serions déjà en retard. Nous serions en retard pour proposer au port de Sète une alternative intermodale performante et compétitive. C'est l'offre qui va créer l'appel d'air sur ces chargeurs. Ils pourront constater qu'il existe une infrastructure performante, sécurisée, compétitive.

La difficulté d'une collectivité, et de l'État, c'est qu'elle ne maîtrise pas les flux. Elle n'est pas elle-même chargeur. Sa mission est de créer les conditions pour que ce report modal puisse se faire, et créer de la compétitivité, tout en proposant des transports les moins impactant possibles.

Ce pari a été fait en 2009. 11 ans après le fret ferroviaire est performant au port de Sète. Monsieur Carmes l'a souligné, c'est un élément indispensable pour un port.

Le fluvial c'est exactement la même chose. Le fluvial, c'est aussi une alternative, qui est tout à fait complémentaire. On ne traite pas les mêmes trafics, les mêmes produits. Toutes les destinations ne sont pas « mouillées » comme on dit dans le jargon fluvial. Il y a des choses qu'on peut faire en fluvial, d'autres en ferroviaire. Il ne faut pas opposer les deux modes.

Des plateformes logistiques en France, notamment dans des régions « mouillées », aussi le Benelux, sont également à la pointe du transport multimodal. La plateforme multimodale, trimodale, de Dourges (près de Lille) en est un exemple. Des grandes enseignes sont venues sur cette zone logistique pour cette intermodalité.

En gardant en vie et modernisant le canal, on crée une dynamique économique. Les chargeurs cherchent en effet à sécuriser leurs flux logistiques, en ne se reposant pas juste sur un seul mode (le mode routier peut connaître des aléas ; le mode ferroviaire aussi ; le fluvial est moins sensible). Cette logistique est ainsi sécurisée. Apporter ces 3 modes de transports, les garantir, est un gage de compétitivité du territoire.

Comment faire pour que les chargeurs s'engagent sur du long terme ? Il existe 3 acteurs, le chargeur, le transporteur, et le gestionnaire de l'infrastructure. Le seul qui soit déclencheur est le chargeur. Il va mobiliser un mode de transport en fonction d'un coût, aussi d'une politique que son groupe peut inciter, à travers les certificats d'économies d'énergies, ou à travers une politique de développement durable qu'il a lui-même.

En son temps, il y avait des aides non pas à la pince ou à des déductions fiscales, mais des aides aux embranchements ferroviaires et des aides à l'accompagnement sur des embranchements fluviaux.

Un chargeur était accompagné pendant un certain temps, avec des obligations d'engagement à mobiliser le ferroviaire ou le fluvial, pour démarrer une ligne. C'était l'ADEME qui gérait ces aides, qui étaient notifiées à la commission européenne. La concurrence ainsi n'était pas faussée. Ces aides permettaient au chargeur de faire le premier pas et s'engager sur ces modes alternatifs.

Aujourd'hui, nous sommes dans une autre logique. Le plan de relance SNCF Réseau a très fortement baissé voire suspendu pour le fret un certain nombre de redevances. Il serait utile d'avoir la même logique pour 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.

**Monsieur Jean-Marc Samuel, président de la fédération « Agir pour le fluvial » :**

L'essentiel en effet est d'attirer des chargeurs sur la voie d'eau. S'il n'y a plus de bateaux sur une infrastructure, le réflexe est de fermer l'itinéraire. C'est une vision des choses qu'avait VNF sur certains itinéraires, sur le réseau Freycinet.

Il faut une discrimination positive comme l'a dit Monsieur le Préfet. Car le contexte aujourd'hui n'est pas favorable au fluvial. Il reste le parent pauvre des politiques publiques. Il faut donc aider les chargeurs à revenir, mais ce ne sera pas simple. Il faut attirer les chargeurs, les flatter, les défiscaliser...

Pourquoi ne pas en effet faire de ce canal si particulier un « démonstrateur », qui pourrait rééquilibrer le fluvial en France, où le nord-est est plus connu que le sud et le sud-ouest ? Il existe un énorme potentiel sur tout le sud-ouest qui mérite d'être mobilisé.

En termes de bateaux et d'innovation, je porte le projet HyBarge, un projet de bateaux à hydrogène, dans un lieu symbolique, car sur Sète il y a beaucoup de projets autour de l'hydrogène. Nous pourrions coupler ces projets d'innovation, de nouvelles motorisations zéro carbone, avec de la logistique urbaine fluviale et avec du trafic sur l'axe Rhône Saône, entre Occitanie, Lyon et même Strasbourg (aussi un lieu d'innovation fluviale) ... Cela produirait des ensembles très porteurs et qui pourraient tirer le fluvial vers le haut, attirer l'œil vers le fluvial.

**Monsieur le Préfet, François Lalanne :**

Je crois savoir que les opérateurs et les chargeurs de l'amont et de l'aval de l'axe Seine sont réunis autour d'un GIE. Cet axe peut ainsi parler d'une seule voix au gouvernement. Est-ce pareil pour l'axe Rhône, qui comprend le triangle Lyon, Sète et Marseille ?

Sète et Marseille ont tous les deux des canaux de liaisons pour rejoindre le Rhône. Le canal de Fos à Martigues est le symétrique, le pendant, du canal du Rhône à Sète. Il est certes plus facile à emprunter car ce n'est pas un canal traversé par des passes hydrauliques. Mais je pense qu'il est sous-utilisé, non pas à cause de contingences naturelles comme pour le canal du Rhône à Sète, mais sans doute parce que certains acteurs économiques l'empêchent de trop se développer.

Il faudrait donc réfléchir sur cet axe Rhône, avec ses 3 centres de gravité, Lyon, Sète Marseille.

Par ailleurs, je suis preneur d'idées sur les incitations fiscales au bénéfice des propriétaires de coques et des chargeurs. Il ne faut pas manquer d'imagination sur le plan fiscal ! le gouvernement, avec l'aide de parlementaires, sait inventer certaines formes de crédits d'impôts. Mais il faut les encadrer dans la durée.

**Monsieur Stéphane Pluonet, directeur général d'Agora transport fluvial :**

On a entendu parler pendant le confinement de la suspension des redevances ferroviaires. Alors qu'aucune action n'était engagée pour le fluvial. Cela était parfaitement regrettable. Il n'est pas normal de privilégier un moyen de transport certes essentiel plutôt qu'un autre moyen tout aussi essentiel. On a fait remonter ce point à Entreprises fluviales de France, qui a tenté une action. Mais je ne connais pas le résultat.

Concernant le secteur fluvial, la fiscalité belge est plus avantageuse que la fiscalité française, car ce secteur est une priorité pour ce pays. Les camions sont envoyés en France. En Belgique, on transporte en bateau.

Les bateaux français bénéficient ainsi de bien moins d'investissements que les belges. Ils sont en beaucoup plus mauvais état et proposent des tarifs 20 % plus élevés. 30 % des bateliers français battent ainsi pavillon belge, dans des sociétés immatriculées en Belgique. Certains vont même jusqu'à se faire naturaliser Belge...

Concernant le canal Fos-Marseille, il faut distinguer l'ancien Rove et le canal de Fos à Bouc. Le canal du Rove connaît le même problème que le canal de Rhône à Sète. Je ne peux plus ainsi naviguer à Marignane car deux passes hydrauliques ont coulé au fond. Personne ne veut draguer. Cela limite l'enfoncement de mes bateaux dans ce secteur à 1,80 m. 1,80m, c'est le réseau Freycinet. Je ne suis ainsi plus économiquement viable. Mon ex-client a ainsi dénoncé le contrat il y a deux mois.

**Monsieur le Préfet, François Lalanne :**

Je suis preneur d'une note blanche que vous m'adresseriez, où vous plaideriez pour un alignement sur la fiscalité belge. Je verrai ce que je peux en faire, mais je vais le porter.

Concernant le parallélisme entre le canal du Rhône à Sète et celui que j'appelle peut-être improprement de Martigues à Fos, si les mêmes situations créent les mêmes problèmes, il faut qu'avec VNF on envisage de plaider auprès du ministère des transports un traitement assez voisin.

Nous aurions en effet deux canaux traversés par des passes hydrauliques. Ces passes occasionnent des dépenses supplémentaires, des coûts induits ou externes (car elles chargent en sédiments ou diminuent le tirant d'eau). Et nous n'aurions pas créé les conditions pour porter ces dépenses aux titres des missions d'intérêt général. Dans ce cas, il sera plus facile de réclamer pour Sète et Marseille la même chose : une budgétisation du traitement des passes hydrauliques dans le contrat de plan interrégional, au motif que ces passes pénalisent l'utilisation de ces deux canaux.

#### **Monsieur Benjamin Fauveau, direction territoriale de VNF :**

Le canal qui longe au sud de l'étang de Berre est géré d'une manière assez complexe en termes d'acteurs : Une partie de la gestion domaniale de cet étang revient dans le domaine public maritime, et revient au grand port maritime de Marseille. Mais en fait il existe aussi une organisation avec la DTTM en termes de responsabilisation et d'exploitation.

Avec Monsieur Pluenet on avait déjà échangé sur ce dossier il y a quelques années. Nous avons un peu abandonné. Car il n'y avait pas vraiment de portage du projet, au regard de la complexité de la gestion de cette zone.

Une étude a été lancée par la Métropole d'Aix - Marseille, sur le potentiel au niveau de la Métropole. Le sujet évoqué aujourd'hui fait échos à ce schéma de l'avenir de la Métropole de Marseille.

Par ailleurs, il est en effet important que les chargeurs s'engagent. Aujourd'hui, au niveau du bassin, il existe deux démarches :

- Une démarche portée par le délégué interministériel Monsieur Jean-Christophe Baudoin, au niveau de l'axe, qui vient de se terminer. Nous menons aussi un schéma d'axes avec la CNR dans lequel nous allons convier des acteurs privés à porter leur vision du fluvial au niveau du bassin.
- Un support devrait peut-être être développé, l'association Medlink Ports. Cécile Avezard en est la nouvelle directrice. Son premier but est la promotion. Cette association regroupe les ports intérieurs, le port de Sète, de Marseille, la CNR, VNF... Il a aussi des partenaires, certains présents dans cet atelier. Aussi des partenaires en termes de manutention.

Dans le cadre d'un travail commun entre des chargeurs, des opérateurs fluviaux, des acteurs du bassin..., cette association pourrait s'avérer utile. Elle constituerait un écho de cette place fluviale du bassin. Mais Medlink devra continuer à avancer, renforcer son périmètre et ces moyens, pour y parvenir.

Concernant les aides publiques, on a évoqué le PAMI, pour aider les bateliers. Il existe aussi le PARME, plan d'aides au report modal, qui est toujours actif, et aide les donneurs d'ordre, à 3 niveaux :

- subventionner des études logistiques fluviales
- subventionner des tests grandeur nature
- financer des infrastructures et des outillages.

Le financement maximum est de 500 000 euros. VNF financent des projets, mais uniquement des trafics qui sont supplémentaires (c'est la règle du PARME, qui a été notifiée au niveau de la commission européenne). C'est un levier pour des nouveaux trafics, soit nouveaux car n'existant pas auparavant, soit des trafics supplémentaires par rapport à un trafic existant.

Deux exemples : le dossier by pass sur le port ; l'amélioration des chargements au niveau des tourteaux de soja, en s'aidant de financements via le PARME.

Le rôle de VNF est ici d'accompagner les chargeurs. Les dossiers sont longs et difficiles à mener, avec des chargeurs des industriels... Le travail est complexe, malgré les investissements et des aides. Ce sont en effet des choix logistiques qui prennent du temps. Même avec des subventions, les dossiers peuvent ne pas aboutir.

**Madame Chloé Perreau, directrice de missions innovation et partenariats – Environnements et Transports à Montpellier Métropole Méditerranée :**

Je signale sur le territoire l'existence d'un cluster régional, We for Love (?). La Métropole, en effet, n'a la compétence ni fret fluvial, ni fret ferroviaire. Elle a toutefois pour ambition de répondre aux objectifs du plan de protection de l'atmosphère. Elle a ainsi adhéré à ce cluster pour faire le lien avec les chargeurs.

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. Il n'est peut-être pas assez incitatif. On l'utilise dès qu'on peut. On le met en clause d'exécution de nos marchés publics. Mais quelque chose est à creuser autour des certificats d'économies d'énergies et de ce dispositif EVE, peut-être pour avoir plus de communications auprès des chargeurs

**Monsieur le Préfet, François Lalanne :**

Je pense que c'est au tour de VNF d'organiser un lobbying, dans le bon sens du terme. Si Medlink Ports est le bon véhicule de lobbying (et je le crois assez), Il faudrait lui écrire une fiche action. Cette fiche réunirait les points communs entre la place de Sète et la place de Marseille, sur l'utilisation des deux canaux.

L'étude socio-économique parle de navette fluviale et navette voie d'eau entre Sète et Marseille. Il y a là l'expression d'un besoin. Peut-être que Sète ouvre davantage la discussion sur ce besoin. Peut-être que Marseille, dont la place portuaire est parfois moins transparente..., manifeste un intérêt moindre.

Dans la même fiche action de Medlink Ports, il serait bien de noter le besoin d'une navette entre ces deux ports (qui sont à la fois des ports maritimes et des têtes de pont des ports fluviaux). L'objectif est que cette navette soit étudiée et que son coût économique soit minoré le plus possible. Quasiment subventionné.

**Monsieur Pascal Rottiers, vice-président des Entreprises fluviales de France :**

Il y a des appels à projet du conseil régional de l'Occitanie ou la métropole 3 M dans lesquels des éléments du projet du canal pourraient être insérés.

Faire du canal un démonstrateur, un projet phare, m'intéresse profondément. Aujourd'hui, en effet, c'est le canal Seine-Nord Europe qui attire les projecteurs. Il faut ainsi mettre en avant le territoire, le canal du Rhône à Sète, aussi le canal du Rove. Medlink Ports pourrait en effet être un vecteur.

Le dispositif du PARME a ses limites. J'ai l'exemple récent de quelqu'un qui n'investit pas mais souhaite simplement reporter vers le fluvial du transport routier : il ne peut en bénéficier de manière pérenne. Le PARME est toujours lié à un investissement, et donc lié à une pérennité et à une visibilité sur des marchés à long terme.

Concernant l'exonération de redevance, il existe bien une distorsion de concurrence depuis le plan de relance entre le ferroviaire et le fluvial, eu égard à la gratuité des sillons. Mais la redevance dans le fluvial représente entre 3 et 7 % du chiffre d'affaires (en fonction des bassins et des matières transportées, et du type gabarit).

L'exonération serait certes bienvenue. Mais cela ne sera pas suffisant pour devenir compétitif par rapport à la route ou au ferroviaire, eu égard à la gratuité des sillons. Les sillons représentent dans les 30 % du prix du transport.

**Monsieur Loïc Texier, directeur de SEA - invest (manutentionnaire maritime) :**

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 barges chargées à 100 %, le fret fluvial à Sète va mourir. Cela entraînera de graves conséquences sur la partie maritime.

Nous croyons au fluvial depuis 20 ans. Nous avons fait construire un poste avancé à Chalon pour pouvoir livrer les zones d'Alsace et de Bourgogne. Nous essayons de faire venir des clients depuis 20 ans, de mettre en place avec eux des logistiques fluviales. Il semble inconcevable d'affirmer à présent que ce n'est plus possible, car on ne pourrait moderniser le canal. Nous ne pouvons-nous résoudre à ce que ce canal ne serve plus que pour de la plaisance.

On peut même prendre l'exemple de la ferraille. La ferraille ne peut fonctionner qu'avec du fluvial. Elle est en effet collectée un peu partout. La ferraille que veut faire Derichebourg est d'une autre qualité, qui ne sera pas compétitive avec celle de Marseille (Marseille a un broyeur et du matériel adéquat).

Derichebourg veut collecter un autre type de marchandises dans la région Occitanie, pour le faire sur Sète, et un peu descendre la vallée du Rhône. Sans le fleuve, cela ne marchera pas. Et on a besoin de ces flux descendant pour que les barges ne descendent pas vides, car le port de Sète est plutôt axé sur l'importation.

**Monsieur Benoît Ponchon, directeur du port d'Arles, représentant de l'Association Française des Ports Intérieurs :**

Le port d'Arles est solidaire de ce projet. Il a été cité dans l'étude un flux d'engrais en particulier : cet engrais provient du port de Sète. Il est transbordé puis acheminé par barges automoteurs au port d'Arles, pour le compte d'un client implanté sur la zone portuaire.

Medlink Ports est tout à fait adapté pour être l'organe pouvant organiser les réflexions à l'échelle du bassin. Je note la consigne d'intégrer dans nos travaux cette réflexion, en particulier la navette potentielle entre Fos et Sète.

Cette navette ne passera pas très loin du port d'Arles. On est en discussion avec un transporteur fluvial de marchandises conteneurisés entre Fos et Arles. On pourrait tout à fait s'inscrire sur cette navette, avec une escale complémentaire. Toutefois, entre Fos et Arles, on mettrait une hauteur de conteneurs supplémentaire, à l'allée comme au retour.

On cherche à ce que les chargeurs s'engagent, afin de développer cette voie d'eau. C'est en fait au monde portuaire, à l'État et aux collectivités d'attirer les chargeurs vers le fluvial. Quand un chargeur utilise la voie d'eau, il peut certes compter sur des gains écologiques. Mais en réalité il va là où l'offre est la plus efficace et économique.

Si la voie d'eau est plus développée dans les pays du nord, c'est parce qu'il y a une réelle culture du fluvial, qui entraîne une fiscalité avantageuse et des États stratèges, qui ont une vision globale. La culture maritime de ces pays est aussi très forte. Cela va de concert avec la voie d'eau.

Il nous faut nous aussi un État stratège avec une vision globale, qui engage de grands travaux d'aménagements, des grands projets structurants, pour industrialiser la voie d'eau, afin de permettre un report modal, et une efficacité sur des modes alternatifs. On a renoncé à la liaison grand gabarit Rhône Saône. On espère que la liaison grand gabarit Saine-Nord se fera.

**Monsieur le Préfet, François Lalanne :**

Cet atelier n'est que le début d'un débat très riche. Les opérateurs ont eu la bonne idée de mettre en avant les questions fiscales. Il faut éviter de mettre ces idées fiscales sur une plateforme grand public. Adressez-les-moi à titre confidentiel, j'en ferai bon usage.

C'est le moment de rattacher le débat à la politique nationale, qui est appelée à évoluer et davantage discriminer favorablement la voie d'eau. On sent que le ferroviaire a été bien aidé, surtout à la faveur du plan de relance. On sent que dans la division nationale et internationale des transports, Sète a su trouver son avantage relatif, avec le report modal ferroviaire.

Il nous faut à présent aller plus loin, avec la fiscalité et les deux voies d'eau, qui travaillent avec des gros handicaps naturels, le canal du Rhône à Sète, et la canal Martigues - Fos.

## Échanges tchat :

E. Raoult (Invité) : Les produits du dragage sont peut-être à réutiliser pour rehausser les voies ferrées en vue des aléas climatiques à venir !

+ digues de protection des zones urbaines ?

Hélène FABREGA- EPTB Lez (Syble) - (Invité)

L'étude socio-économique a-t-elle pu évaluer le nombre de camions évités par jour grâce au transport fluvial actuel et même question pour chacun des scénarios ?

ROC Muriel (Invité) : sans oublier qu'ils ne pourront pas aller travailler sur d'autres ports

E. Raoult (Invité)

Mr Theuret, si je comprends bien, vous estimez qu'il ne faut pas rénover le canal sauf à le rénover au grand gabarit (sc 1) ?

Chloé Perreau Montpellier Métropole (Invité)

<https://npi--magazine-com.cdn.ampproject.org/c/s/npi-magazine.com/featured/du-temps-pour-travailler-port-par-port-au-surcoût-de-la-manutention-fluviale/amp/>

« Du temps pour travailler port par port » au surcoût de la manutention fluviale | NPI

Annick Girardin, ministre de la mer, en audition au Sénat, a répondu à des questions sur le report modal, la présentation de la stratégie nationale portuaire, le surcoût de la manutention fluviale....

[npi--magazine-com.cdn.ampproject.org](https://npi--magazine-com.cdn.ampproject.org)

Chloé Perreau Montpellier Métropole (Invité)

**Annick Girardin, ministre de la mer, en audition au Sénat, a répondu à des questions sur le report modal, la présentation de la stratégie nationale portuaire, le surcoût de la manutention fluviale. 175 M€ et non plus 200 M€ sont attribués aux ports par le plan de relance sur deux ans, les montants prévisionnels pour chacun ont été donnés. Les sénateurs ont indiqué qu'un projet de loi suite au récent rapport de deux de leurs collègues sur les ports maritimes sera examiné début décembre 2020.**

Annick Girardin, ministre de la mer, en audition le 3 novembre 2020 devant la commission des affaires économiques du **Sénat** sur le **projet de loi de finances (PLF) 2021** et les crédits alloués à son ministère a répondu à plusieurs questions sur des sujets comme le report modal, la présentation de la stratégie nationale portuaire ou encore si elle envisageait d'étendre la solution en place au **grand port maritime (GPM) de Dunkerque** pour mettre fin au surcoût de la manutention fluviale dans l'ensemble des autres places françaises.

Sur ce dernier point soulevé par la sénatrice du **Nord Martine Filleul**, la ministre a déclaré : « L'expérience de **Dunkerque** est une réussite. **Dunkerque** a expérimenté avec succès des solutions. Pourquoi cela ne marche pas ailleurs, donnez-moi le temps de pouvoir y travailler port par port pour voir comment des succès dans l'un peuvent être adaptés dans d'autres. C'est peut-être un travail plus cohérent que nous devons réussir avec l'ensemble des ports, notamment sur le volet fluvial et le surcoût de la manutention fluviale qui existe et qui demeure un souci ».

<http://www.objectifco2.fr/index/actualites/?f=p>

<http://www.objectifco2.fr/index/actualite/35/2017/09/MIN-Montpellier-de-bonnes-nouvelles->

MIN Montpellier : de bonnes nouvelles !

Suite à la mise en place du nouveau péage, le Marché d'Intérêt National (MIN) de Montpellier a décidé...

[www.objectifco2.fr](http://www.objectifco2.fr)

<https://www.eurosudteam.com/cluster-logistique-occitanie-we4log/>

CLUSTER LOGISTIQUE OCCITANIE WE4LOG - Eurosud TEAM

CLUSTER LOGISTIQUE OCCITANIE WE4LOG - Centre de ressources et d'actions, créée en 1992, EuroSud développe une activité de veille stratégique, de promotion et de communication en faveur des grands %

[www.eurosudteam.com](http://www.eurosudteam.com)

[16:12] Chloé Perreau Montpellier Métropole (Invité)

La Région Occitanie a souhaité en 2018 se doter d'un cluster régional pour répondre au besoin de « fédérer et de créer de nouvelles solutions logistiques pour accompagner le développement économique de la Région Occitanie » et structurer cette filière.

Le Cluster Logistique Occitanie a été lancé le 10 octobre au Conseil Régional Occitanie par les représentants de la Région Occitanie, du Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales et de la Plateforme multimodale Pyrénées-Méditerranée (MP2).

La mise en œuvre de ce projet a été confiée au Syndicat Mixte MP2 basé à Perpignan qui a depuis été dissout au profit du Cluster avec transfert de son personnel. Partenaire de MP2 au sein de TRAILS, notamment et au travers d'autres coopérations, Eurosud TEAM a naturellement manifesté son intérêt pour être membre du cluster.

**Les 5 premières missions du cluster sont les suivantes :**

- **Compétitivité des entreprises** : création d'une base de données et d'un annuaire des entreprises logistiques d'Occitanie/ Pyrénées-Méditerranée, favoriser les initiatives de coopératives d'employeurs et le multi-salariat, création d'un référentiel commun d'évaluation de la performance logistique, etc.
- **Multimodalité** : création d'une cartographie interactive de l'ensemble des zones logistiques, création d'une plateforme collaborative (information en temps réel sur les départs et les disponibilités), mise en place d'actions de sensibilisation à la multimodalité, développement de nouveaux services, etc.
- **Innovation et logistique** : programme sur quatre années : année 1, identification de problématiques logistiques, fret propres aux adhérents, année 2, sélection de trois projets, rédaction des cahiers des charges, recherche de financements et années 3 et 4, phase de développement des projets. Autre proposition d'actions, mise en place d'un showroom sur un site dédié ou un container pour présenter les tests et les projets, mise en place d'un « lab » logistique, etc.
- **Formation** : création d'un « lab » RH, espace collaboratif permettant de réfléchir, échanger, mettre en place des actions d'expérimentations RH afin d'accompagner et anticiper les mutations des métiers de la logistique et du transport, prendre en compte les questions de la responsabilité sociétale des entreprises, créations de liens entre les entreprises et le monde académique, etc.
- **Logistique urbaine** : quatre thématiques à développer sur ce pôle, à savoir, les livraisons en mode doux, accompagnement sur la définition de stratégie de gouvernance urbaine et notamment travail sur les chartes de livraison, la régulation des transports urbains de marchandises, adaptation de l'infrastructure, etc.

## 9. Retranscription des échanges de l'atelier « Tourisme » du 20 novembre 2020

Matinée

**Monsieur le Préfet, François Lalanne :**

Dans le pré-rapport que je vais remettre à Monsieur le Préfet de Région, je ne proposerai ni le scénario n° 1 à 2500 tonnes (difficile à envisager étant donné les contingences du canal historique), ni le scénario n° 5 (qui rend le canal à la nature). Je donnerai à choisir entre les scénarios n° 2, 3, et 4 - et peut-être aussi un scénario n° 3 bis.

En effet, suite au groupe de travail sur le fret, nous sommes en train d'étudier un scénario intermédiaire entre 1400 et 1800 tonnes. Ainsi, depuis le rapport du CGEDD, rendu public en octobre, la réflexion évolue.

Le canal est improprement nommé canal du Rhône à Sète, la partie de Beaucaire à Saint-Gilles étant une voie à sens unique. Il s'agit donc plutôt d'un canal de Sète à Saint-Gilles, et de Saint-Gilles à Arles en passant par le Petit-Rhône.

On avait, de ce canal, essentiellement une vision logistique de voie d'eau. L'atelier fret a conclu qu'il pourrait garantir un trafic d'environ 500 000 tonnes par an. L'objectif est d'essayer de conserver ce fret, en faisant des travaux adaptés à la nouvelle circulation. Ce ne seront pas forcément des travaux de rehaussements de tous les ponts (on envisage de rehausser 2 ponts sur 6). Ces travaux n'auront pas non plus pour but de revoir les formes du canal. Ce seront plutôt des travaux pour réparer et restaurer la berge nord.

Outre le fret, ce canal réserve toutefois une place importante au tourisme. Le tourisme sur le canal n'a jamais été oublié. Mais il n'a pas jusqu'ici constitué une priorité.

On souhaite que l'atelier tourisme soit proactif. On attend une prise de conscience de la valeur ajoutée du tourisme, valeur qui reste à construire et développer. 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.

On espère un travail commun du Conseil régional, de l'État et des collectivités qui portent la compétence tourisme (les conseils départementaux, qui ont chacun leur agence ou leur comité de tourisme ; les communautés de communes ou les EPCI ; bien sûr les communes). Il faudrait constituer un collectif des 15 communes, à la fois celles du Gard et de l'Hérault. Il faudrait une vision touristique qui fassent coopérer les collectivités locales du Gard et de l'Hérault. Il existe « Ports en réseaux », mais c'est une initiative exclusivement gardoise.

Constituer ce collectif est certes difficile, notamment parce que la navigation dans le Gard et l'Hérault sont très différentes. C'est peut-être pour cela qu'on n'a pas une vision très prononcée du canal jusqu'à présent.

Dans le Gard, il n'existe qu'une seule écluse, et on navigue sur un canal plutôt étanche. Les possibilités de stationnements ou de navigation sont assez restreintes. Elles méritent peut-être d'être développées.

Dans l'Hérault, après le passage du Vidourle, c'est la totale liberté : le canal, qui s'appelle le canal des étangs, est traversé par 22 passes hydrauliques. Les péniches et les bateaux de plaisance empruntent ces passes et vont s'égarer en profondeur sur toute la superficie des étangs. Les communes qui les accueillent se ressentent ainsi peut-être davantage comme des communes de bord de mer, des communes de littoral, plutôt que fluviales.

Par ailleurs, l'interconnexion avec le canal du Midi est prometteuse. 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.

**Intervention de Monsieur Guillaume Chauvel, Chef de la subdivision Grand Delta / Préfigurateur UTI Rhône à Sète (cf diaporama).**

**Monsieur Vincent Melgoso, président de l'Union des Entreprises Fluviales Françaises (UEFF) :**

Je suis actuellement responsable d'un cabinet de consultants, Fluviaconseil. Mais il y a 3 ans j'étais responsable de la sécurité fluviale sur les 19 départements du sud-ouest, pour la direction départementale des territoires de la Haute-Garonne.

Le document de Monsieur Chauvel est intéressant. L'analyse de VNF pourrait être complétée par des informations que m'ont données des transporteurs de passagers. 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.

**Monsieur Claude Barral, président de l'EPTB Syndicat Mixte du Bassin de l'Or (Symbo) et de l'EPTB Vidourle :**

Je suis président d'Hérault tourisme. Ce document résume de nombreuses problématiques liées au canal du Rhône à Sète. Il va être enrichi par nos contributions.

Ce canal est le prolongement du canal du Midi (qui est la colonne vertébrale de l'Occitanie). Le canal du Rhône à Sète a été jusqu'ici assez oublié. On s'est surtout préoccupé du canal du Midi (pour lequel le département de l'Hérault est très impliqué).

Il faudrait mieux 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.

**Monsieur Mathias Gilles, directeur de Private Luxury Cruises (l'Espérance) à Aigues-Mortes :**

J'exploite une péniche hôtel sur le canal du Midi. J'ai exploité cette même péniche sur le canal du Rhône à Sète pendant 7 ans.

Ce canal du Rhône à Sète n'a pas encore été suffisamment exploité sur un plan touristique, et c'est une qualité ! S'il faut le développer, cela doit se faire d'une manière très structurée, raisonnée, vigilante... Un choix stratégique doit être déterminé au sujet du type de tourisme souhaité pour ce canal. Il ne faut pas faire n'importe quoi, vouloir imiter les autres canaux de l'hexagone. Car il n'est pas certain que ce qui fonctionne ailleurs fonctionnera sur notre canal.

Par ailleurs, on n'a pas assez parlé du bras de Beaucaire. Il fait partie intégrante du canal du Rhône à Sète et il ne faudrait pas s'en séparer. Il donne une diversité supplémentaire au paysage. Je sais toutefois qu'il existe un problème avec l'écluse de Nourriguier.

D'autre part, les petits bateaux (par exemple de location) comme les gros ont besoin d'une certaine longueur pour pouvoir naviguer correctement, et pouvoir proposer une offre touristique structurée et adaptée.

**Madame Delphine Manzi, Chargée de mission Grand Site Occitanie pour le Syndicat mixte de la Camargue Gardoise :**

Il serait en effet intéressant de prévoir un travail à l'échelle de l'ensemble du canal du Rhône à Sète. Des initiatives existent déjà sur le territoire de la Camargue gardoise, qui pourront s'inscrire dans cette mouvance.

Nous travaillons aujourd'hui notamment sur un schéma d'interprétation de la Camargue gardoise. L'idée est de mettre en valeur les différents patrimoines de notre territoire. La question du canal reviendra forcément dans ce contexte.

Nous réalisons aussi un schéma de circulation et stationnement sur le territoire. Les problématiques de circulation à vélo et de tourisme fluvestre ressortiront sans doute ici.

Il faudrait connecter toutes ces études afin d'éviter les doublons, d'éviter de répéter des réflexions.

Pour augmenter le tourisme sur ce canal, une réflexion sur l'impact environnemental est aussi à mener. Par exemple, il faudrait accompagner les professionnels du bateau en termes de technologies, de subventions..., afin d'adapter leur activité à ces enjeux environnementaux.

**Madame Cécile Mundler, Directrice adjointe Attractivité du Territoire et de l'Habitat pour le CD du Gard :**

Outre mon propre service, je me fais le relai de la direction de la mobilité et des routes, qui ne pouvait participer. Ils sont porteurs du schéma d'aménagement cyclable, et maître d'ouvrage de l'itinéraire ViaRhôna.

De la même manière que le bras de Beaucaire n'a pas été beaucoup évoqué, il faudrait aussi 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.

Concernant la fréquentation, le département dispose de comptages qui permettraient d'enregistrer son évolution. Aujourd'hui on compte 100 000 passages par an pour la section entre Aigues-Mortes et Gallician. Et près de 200 000 pour la section entre Aigues-Mortes et le Grau-du-Roi. Plus on s'approche de la mer, plus la fréquentation est importante.

**Intervention de Monsieur Régis Lavina, Directeur général du Comité départemental du tourisme du Gard (directeur de Gard tourisme en fait, et pas du Conseil départemental) ; (cf diaporama).**

**Monsieur Claude Barral, président de l'EPTB Syndicat Mixte du Bassin de l'Or (Symbo) et de l'EPTB Vidourle :**

Le SPOTT est un élément de structuration du territoire de Camargue, créé à l'initiative du département du Gard. L'Hérault est dans la zone d'influence. Et il faut aussi prendre en compte le département des Bouches-du-Rhône. Le SPOTT manque de reconnaissance de la part des partenaires institutionnels. Par exemple, les trois présidents des agences départementales du tourisme des Bouches-du-Rhône, du Gard et de l'Hérault ont saisi les deux présidents des régions PACA et Occitanie afin d'obtenir une forme de reconnaissance de ce SPOTT. Nous sommes dans l'attente, pour employer un euphémisme.

La Camargue possède une image extrêmement positive en termes de marketing. Mais, à l'ère du numérique, on ne pourra vendre la destination Camargue que si, en tapant le mot Camargue sur les moteurs de recherches, on trouve un site où serait mis en valeur tous ces aspects positifs, toute la richesse de son patrimoine : le nautisme, le cheval, le taureau, le vélo, la randonnée, l'art culinaire, le patrimoine archéologique... C'est seulement alors que SPOTT pourra prendre un autre développement.

**Madame Malvina Richez, VNF**

Le nom proposé pour rebaptiser le canal, « canal de Camargue », semble oublier la partie héraultaise. Le canal va pourtant jusqu'à Sète, en Méditerranée. Nous proposons ainsi plutôt le « canal de Camargue-Méditerranée », afin que le canal ne soit pas centré seulement sur le Gard.

**Monsieur le Préfet, François Lalanne :**

Il existe deux centres de gravité, et donc deux appellations possibles :

- L'appellation « canaux de l'Occitanie » pourrait être portée par le conseil régional de l'Occitanie. Ce serait le mariage, à moyen ou long terme, des intérêts du canal du Midi et de celui du Rhône à Sète. Si cette appellation venait à prospérer, elle rejeterait l'idée d'un « canal de Camargue ».
- L'appellation « canal de Camargue » est un concept interrégional, avec l'Hérault et le Gard d'un côté, les Bouches-du-Rhône de l'autre. On ferait là commencer la Camargue dans l'Hérault. Les spécialistes de la toponymie devront nous dire si c'est justifié. Puis on cheminerait dans le Gard, pour arriver dans les Bouches-du-Rhône.

Mais, comme l'a signalé Monsieur Barral, il est difficile d'avoir une vision interrégionale commune. Les conseils régionaux ont des visions sur les politiques publiques parfois différentes.

Travailler entre deux régions est donc difficile. Pendant les 4 ans où j'étais secrétaire général, j'ai essayé d'élever les standards paysagers de la Petite Camargue gardoise. Quand je suis arrivé, en 2016, j'ai vu que la publicité et les paysages avaient été assez bien traités et revisités en grande Camargue, dans les Bouches-du-Rhône. Mais pas dans la Petite Camargue. Cela a ainsi pris du temps pour y faire démonter 200 publicités régulières. Aujourd'hui l'absence de publicités agressives a redonné du sens à son paysage.

Il n'est pas simple d'essayer de faire travailler ensemble le syndicat de la Petite Camargue, qui défend le site paysager, et le syndicat de la grande Camargue, qui est celle du delta des bouches du Rhône. Certains rêvent d'un parc fusionnant rive gauche et rive droite, qui serait le parc de la Camargue réunie.

L'appellation « canal de Camargue » peut 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.

Des chiffres concernant la fréquentation touristique pourraient nous permettre d'avancer :

- 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.
- Ce même chiffrage sur le Petit-Rhône, de Saint-Gilles à Arles, et vice-versa.

J'évoquerai sans doute les deux questions de Monsieur Barral et de Gard Tourisme dans mon pré-rapport, dans la partie consacrée au tourisme.

**Madame Marjanne Petit, Directrice de la société Locaboat à Lattes :**

Notre société fait de la location de bateaux fluviaux.

Pour moi, le Petit-Rhône va de Arles jusqu'aux Saintes-Maries-de-la-Mer. Je sais que la partie de Saint-Gilles à Arles est très fréquentée, notamment par le fret. Mais il ne faudrait surtout pas, d'un point de vue touristique, oublier la partie basse du Petit-Rhône, qui va de Saint-Gilles à la Méditerranée. C'est une région magnifique, mais peu exploitée, car présentant peu d'arrêts fluviaux.

**Intervention de Madame Carole Colenson, Chef de projet en développement territorial pour la CC de Petite Camargue.**

**Intervention de Madame Sophie Mercier, Directrice Pôle Ingénierie de l'Offre pour le Comité Régional du Tourisme et des Loisirs Occitanie.**

**Monsieur le Préfet, François Lalanne :**

Est-ce que le comité régional du tourisme serait intéressé pour constituer début 2021 un groupe de travail avec deux agences de tourisme, Gard tourisme et Hérault tourisme, concernant la démarche ports en réseau ? Le but serait de généraliser cette démarche (jusqu'à maintenant limitée au Gard) à l'échelle de tous les ports fluviaux ou de plaisance concernés par le canal. Ce serait une manière de donner une déclinaison opérationnelle à nos travaux.

**Madame Sophie Mercier, Directrice Pôle Ingénierie de l'Offre pour le Comité Régional du Tourisme et des Loisirs Occitanie :**

Je vous remercie pour cette invitation. Nous avons l'habitude de travailler avec tous nos partenaires départementaux et territoriaux, dans le cadre des différents axes touristiques que nous avons en commun. Il ne pourra y avoir qu'un accueil favorable à cette proposition même si je ne suis pas à la direction générale et ne peux donc m'engager.

Nous devons en effet mutualiser nos moyens. Nous avons nous aussi besoin de mieux participer au développement touristique de ce canal du Rhône à Sète.

**Monsieur Mathias Gilles, directeur de Private Luxury Cruises (l'Espérance) à Aigues-Mortes :**

L'attractivité de la région est connue de tous. Mais qu'est-ce qui fait précisément l'attractivité du canal ? Pour moi, elle vient des étangs, l'étang du Charnier, de Scamandre... C'est la traversée de tous ces étangs qui fait l'originalité de ce canal. Ce trait d'union pourrait donner un nom évocateur : le « canal des étangs ». Ces étangs sont très riches en histoire.

Je pose toujours la question à mes touristes ou à d'autres personnes qui ont fréquenté ce canal : Qu'avez-vous retenu de ce canal ? Et on me répond en priorité : « les étangs ! ». Le mot « inédit » est un mot qui revient souvent pour les qualifier.

**Madame Catherine Respaut, chargée de mission tourisme pour Montpellier Métropole Méditerranée :**

J'appartiens au groupe de travail global de la Métropole concernant le canal du Rhône à Sète, qui inclut environnement, fret, logistique..., et pas seulement le tourisme.

Le canal du Rhône à Sète traverse le territoire de Montpellier au niveau des étangs palavasiens. Il le fait d'une manière exceptionnelle, quasiment unique en France sans doute, en traversant complètement les étangs. Cela entraîne des problématiques de gestion très contraignantes : les passes obligatoires, des alluvions qui rentrent continuellement, une obligation pour VNF de recréer le canal incessamment...

Il faut avoir conscience de cette singularité quand on met en balance (dans une logique bénéfice-risque) l'investissement global et le résultat économique attendu, tout en prenant en compte l'impact climatique. Une vraie réflexion est à mener à ce sujet.

Je parle en mon nom et pas celui de la Métropole : les différents scénarios proposent de gros travaux pour le fret dont la justification dépend de Montpellier, car c'est la seule métropole le long du canal, la seule métropole qui peut justifier d'un fret augmenté sur le canal. Dans une réflexion sur l'intermodalité, le plan climat, la ZFE (zones à faibles émissions)... la Métropole a en effet son rôle à jouer.

Selon moi, on ne peut s'orienter sur un scénario trop important en termes de fret. La part liée au tourisme possède en effet un fort potentiel de croissance. Tous les territoires n'ont pas été dans une démarche très proactive sur ce point. Et la croissance touristique est à mon avis bien moins impactante du point de vue environnemental que celle de fret.

La Métropole, dans sa stratégie en interne, s'oriente vers un développement touristique du canal du Rhône à Sète. Pour le moment elle ne s'est pas investie : les péniches circulent sur son territoire, sans qu'elle ait mené d'actions à ce sujet.

Nous avons la volonté de développer une halte fluviale (pas un port car il y en a déjà, à Aigues-Mortes et à Sète) au triangle de l'Avranche (situé à hauteur de Carnon) ou à Palavas. Aussi de réactiver la halte fluviale de Villeneuve-lès-Maguelone, qui est à hauteur de la cathédrale de Maguelone.

Et ces haltes seront reliées au centre de la Métropole. Pour le triangle de l'Avranche, les connexions sont assurées par le tramway ou le vélo. Pour Villeneuve-lès-Maguelone, par la gare TER ou le vélo. Ce sont des connexions qui ont déjà été travaillées, mises en place et signalées dans le cadre d'EuroVelo 8, dans une logique d'intermodalité.

La position de la Métropole est donc de valoriser le développement économique du canal. Elle veut pour cela devenir un point d'intérêt et de découverte le long du canal, avec une halte fluviale en deux niveaux.

Concernant les aléas climatiques, dans notre secteur, entre Villeneuve et Frontignan, le canal se trouve déjà sous l'eau à la moindre pluie. Qu'en sera-t-il demain ?

Un investissement en termes de fret pourrait être conflictuel avec l'activité touristique. Fret et tourisme s'avèrent peu compatibles quand le tonnage du fret est trop important. Et la pérennité de cet investissement ne semble pas assurée, compte tenu du risque de montée des eaux à l'horizon 2050. Et compte tenu aussi qu'il faudra déjà 10 ans pour les travaux de rénovation !

Il serait intéressant de prendre un retour d'expérience d'EuroVelo 8, dont les trois quarts des collectivités font parties. Le travail interterritorial a été exemplaire, entre communes, départements, régions, EPCI. Cela marche très bien. Il faudrait avoir une vision globale en termes de développement touristique consécutif à la mise en œuvre d'EuroVelo 8, pour la transposer sur le canal. Ce ne sera pas « Plus belle la voie » (le slogan d'EuroVelo 8), mais « Plus beau est le canal ».

**Intervention de Monsieur Laurent Cyrot directeur de projet « Canal du Midi » pour la Préfecture de région Occitanie (cf diaporama).**

**Madame Muriel Milhau, référente fluviale pour l'Union des pratiquants du vent d'Ouest (UPVO) :**

Je représente ici l'union des villes d'Occitanie en tant que référente fluviale. Cette union regroupe un ensemble de ports maritimes et fluviaux, une quarantaine de ports en Occitanie. On travaille autour de la mise en réseau et de la montée en gamme des ports, en termes d'accueil, de services et de développement touristique.

Nous sommes bien sûr prêts à travailler au sein d'un groupe de travail concernant la mise en réseau des ports d'Occitanie.

**Madame Delphine Manzi, Chargée de mission Grand Site Occitanie pour le Syndicat mixte de la Camargue gardoise :**

J'ai participé très récemment aux rencontres du réseau Grands sites de France. Une intervention concernait les travaux en projet pour le renouvellement du parc linéaire. Une question était liée à l'intégration paysagère et à la stabilité des berges

Ainsi, selon le scénario validé pour le canal, si de gros travaux sont engagés au niveau des berges, il faudra garder à l'esprit cette notion paysagère. Il sera alors intéressant de comparer avec ce qui a été réalisé ou ce qui est en cours pour le canal du Midi.

**Monsieur Claude Barral, président de l'EPTB Syndicat Mixte du Bassin de l'Or (Symbo) et de l'EPTB Vidourle :**

« L'Occitalité » est un mot intéressant mais peut-être pas assez évocateur. Tout au contraire, les Cévennes, la Camargue, le Languedoc, la Catalogne, les Pyrénées... constituent des destinations qui parlent à tout le monde. A trop vouloir globaliser, sans vouloir personnaliser des microrégions, on perd en efficacité (y compris touristique) et en termes d'image.

**Monsieur le Préfet, François Lalanne :**

Faire le lien entre notre canal et le canal du Midi est très intéressant. On peut se demander quels sont les clientèles communes, les volumes partagés...

De même, on peut faire le lien avec le Petit-Rhône, qui permet de traverser la Camargue jusqu'aux Saintes-Maries-de-la-Mer, pour avoir la vision d'un axe fluvial qui conduit de Saint-Gilles à Arles, et d'Arles jusqu'aux Saintes-Maries-de-la-Mer.

Je verrai dans les prochaines semaines Monsieur le Préfet de la région PACA et des Bouches-du-Rhône, Christophe Mirmand. Je n'oublierai pas la question d'une grande Camargue qui réunit les objectifs de la Petite Camargue gardoise et la grande Camargue des Bouches-du-Rhône.

## L'après-midi

### **Monsieur Eric Cochenec, exploitant d'une péniche-hôtel :**

J'interviens en tant qu'exploitant d'une péniche hôtel. J'ai été précédemment exploitant d'un bateau promenade à Aigues-Mortes pendant 8 ans.

Pour moi, le fret est essentiel, car la destination première des canaux est le transport de marchandises. Le bras entre Beaucaire et Saint-Gilles est désaffecté depuis les années 1970 en termes de fret. Aujourd'hui il se dégrade inexorablement. L'écluse ne fonctionne pas. Et quand elle fonctionnait, on avait beaucoup de mal à passer car les arbres n'étaient pas toujours taillés.

Ainsi un canal qui n'est plus destiné au fret meurt petit à petit. Il faut ainsi maintenir le fret au moins au niveau 3, si un développement plus important n'est pas envisageable. Bien sûr, ce maintien doit se faire tout en veillant aux aspects environnementaux, qui sont aussi essentiels.

Le niveau 4 concerne les bateaux de plaisance et de tourisme (la plaisance regroupe les plaisanciers ayant leur propre bateau ou des bateaux de location. Il ne faut cependant pas oublier les bateaux hôtels et les bateaux promenade, qui naviguent aussi sur ce canal, surtout aux alentours d'Aigues-Mortes). Mais la largeur de ce canal sera de 5 m dans ce scénario. Que restera-t-il si les berges ne sont pas entretenues et si le canal n'est pas dragué ? Est-ce que 2 Freycinet pourront se croiser ?

### **Monsieur Mathias Gilles, directeur de Private Luxury Cruises (l'Espérance) à Aigues-Mortes :**

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. Alors que c'est aussi une industrie. Nous devons certes éduquer les plaisanciers, mais aussi les professionnels.

Par exemple, croiser un gros bateau de fret constitue une expérience traumatisante. Il s'agit de bateaux énormes, pas prévus pour le canal. Même si la largeur est adéquate, ils créent une telle vague que même moi, avec un bateau de 110 tonnes, je pars en surf en les croisant ... Cela est extrêmement dangereux. Plusieurs clients, ne voulaient plus ensuite remonter sur le bateau, désertaient le bateau alors qu'ils s'étaient engagés pour une croisière d'une semaine.

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.

Par ailleurs, les bateaux de commerce ont beaucoup de chance car ils ont des points d'amarrage partout sur le canal. Mais même les péniches hôtels n'y ont pas le droit. Et les bateaux de plaisance encore moins. Donc, ils n'ont d'autres choix que s'amarrer où ils le peuvent, n'importe comment. Quand le problème des points d'amarrage sera résolu, la cohabitation sera encore améliorée.

### **Madame Anne Ackermans, présidente de l'Association nationale des plaisanciers en eaux intérieures (ANPEI) :**

L'ANPEI travaille depuis plus de 3 ans avec VNF sur la question des amarrages pour la plaisance. Énormément d'investissements ont été faits pour les gros bateaux. Mais nous ne disposons pas d'amarrages corrects, en sécurité, sur le linéaire, seulement dans quelques ports. On ne peut ainsi se mettre sur le linéaire afin de profiter de l'environnement autour du canal du Rhône à Sète. J'ai envoyé à ce propos un document sur l'état des lieux de la plaisance fluviale.

Avant, on s'installait sur la berge avec quelques piquets, car les berges étaient en terre. Mais avec l'élargissement des berges et la chute de la digue nord dans le canal, il n'y a plus d'amarrage possible.

Le partage de la voie d'eau avec le fret doit pouvoir se faire. Il vaudrait mieux choisir un scénario n° 2, voire n° 3, afin de rentabiliser le fret. Le fret nous garantira d'avoir des berges correctement entretenues, une profondeur d'eau dans un état correct, et aucune difficulté de navigation.

Mais il faut dès le départ concevoir des aménagements bien pensés pour le fret et la plaisance, afin de ne rencontrer plus aucun problème de cohabitation. Il est nécessaire notamment de prévoir des zones d'amarrages pour les bateaux de plaisance.

Concernant le problème des croisements, une amélioration a été faite depuis environ 3 ans, avec l'application Saône-Méditerranée, qui donne la position des bateaux, leur sens de navigation et leur vitesse. Cela aide à prévoir le croisement avec ces gros bateaux de fret.

**Madame Marjanne Petit, Directrice de la société Locaboat à Lattes :**

Nos bateaux naviguent depuis quelques années sur le canal. Je bénéficie du retour des clients. A une certaine époque on pouvait s'amarrer n'importe où avec des piquets. Depuis quelques années, j'ai ce type de retours : nos clients se sont amarrés à un endroit ; leurs piquets ont été arrachés ; et ils se sont retrouvés au milieu du canal... C'est une situation un peu stressante mais pas grave en soi.

Petit à petit, la situation s'est tout de même vraiment dégradée pour la navigation de plaisance. Nous bénéficions aujourd'hui de très peu de libertés.

Je préviens mes clients qu'ils n'ont aucun droit de mettre un piquet sur le canal du Rhône à Sète, entre Frontignan et Saint-Gilles. Car ce n'est pas prudent. Mais souvent les gens cherchent des endroits, n'en trouvent pas, et se mettent n'importe où, aussi sur les emplacements prévus pour les professionnels.

On signale cette situation depuis un certains nombres d'années. Beaucoup de promesses sont faites, mais peu de choses évoluent : un nouveau quai sur Palavas, quelques emplacements sur les Aresquiers... A part cela, vers Saint-Gilles, il existe très peu de possibilités de s'arrêter.

Concernant le croisement des bateaux de fret, soit nos clients sont prévoyants et s'arrêtent, soit ils ont déjà croisé des grands bateaux et savent qu'il faut accélérer un peu. Cela se passe bien dans la plupart des cas. En outre, j'ai le sentiment qu'il n'y en avait pas tant que cela cette année.

**Monsieur le Préfet, François Lalanne :**

Ces témoignages complètent mes propres rencontres. Un opérateur a même subi une destruction de péniche touristique après un croisement qui s'est mal passé. Les conflits d'usage sont donc possibles.

Les préconisations que je vais porter autour d'un scénario n° 3 ne seront pas pour accueillir des péniches à très grand gabarit. Je proposerai plutôt d'envisager des travaux conservatoires : reprendre les berges nord dans la partie héraultaise ; aussi accueillir les sédiments du canal dans un grand casier portuaire à Sète, pour mettre fin à ces difficultés des sédiments.

Notre horizon est assez clair pour les 30 ans à venir, le canal peut avoir un objectif raisonnable d'utilisation d'un fret, alors même que les usages touristiques vont peut-être aller en augmentant au fur et à mesure.

On est peut-être à un moment où les chiffres d'affaires du fret et du tourisme sont quasiment équivalents. Et dans les 30 années prochaines, celui du fret pourrait stagner (je souhaite qu'il demeure sur une ambition de 500 000 tonnes), alors que celui du tourisme pourrait continuer à croître encore sensiblement.

Les messages que les usagers du canal délivrent aujourd'hui méritent d'être pris en considération. Vous pouvez m'écrire sur mon adresse mail pour exprimer le point de vue de la profession des opérateurs du tourisme, pour me signaler les lieux sur le canal du Rhône à Sète où vous souhaiteriez un programme de récréations de piquets dédiés à la plaisance.

Le rien faire serait le pire des scénarios. Le canal pourrait cesser d'être navigable en 2024. Et on arriverait à une sorte de catastrophe.

Il faut en effet envisager sur le CPIER 21-27, du côté de Lyon, sur l'axe tourisme du contrat de plan interrégional, de prévoir des équipements mis en œuvre par VNF, destinés à recréer des lieux propices pour sécuriser les péniches et les bateaux de plaisance.

Sinon des accidents en plus grand nombre surviendront, et l'image de marque du tourisme fluvial du canal, à l'heure d'internet, deviendra très vite négative.

Nous dévoilons aujourd'hui la face cachée du canal. Jusqu'ici, on pensait que le canal était avant tout dédié au fret au départ de Sète. Cela est faux ! Ce canal a aussi un usage touristique. Et il n'a pas à en rougir ! Le tourisme en effet, malgré des conditions pas toujours avantageuses de navigation, montre un chiffre d'affaires comparable au fret. Il faut donc réorienter une partie des équipements, laisser une place pour le stationnement sécurisé des embarcations de navigation de plaisance.

**Madame Delphine Manzi, Chargée de mission Grand Site Occitanie pour le Syndicat mixte de la Camargue Gardoise :**

Après ces 30 ans, est-ce que le fret sera maintenable ? Et dans quelles conditions ? S'il n'était plus possible de le maintenir, ne faudrait-il pas réfléchir dès aujourd'hui à diminuer le fret progressivement, peut-être en faveur du tourisme. Certes le tourisme ne serait pas viable sans l'entretien du canal, qui se fait entre autres grâce au fret.

Est-ce que cette question de la situation après 30 ans a déjà été posée ? A-t-on déjà des éléments de réponses ? Par exemple, le rapport propose le report du fret sur un mixte ferroviaire et fluvial, avec la partie fluviale uniquement au niveau du Grand-Rhône, voire même du Petit-Rhône.

**Monsieur le Préfet, François Lalanne :**

Dans mon pré-rapport je devrais conclure avec une idée simple : l'ambition, née il y a 10 ans, d'un canal qui transporterait 1 million de tonnes par an, risque d'être abandonnée. Une ambition raisonnable serait plutôt de 500 000 tonnes. Les 10 dernières années, en moyenne, le canal a transporté 350 000 tonnes. L'an dernier seulement 250 000 tonnes. L'année n'a pas été bonne, mais ce n'est pas seulement dû au canal du Rhône à Sète. L'axe Rhône a aussi connu une fréquentation en baisse.

D'un autre côté, il faut éviter de reporter notamment sur la route des activités qui peuvent être facilement maintenues dans les 30 prochaines années, comme le vrac (la houille verte, les tourteaux, des matériaux entrant dans la composition du ciment, des matériaux à recycler...). Cela permettrait d'avoir un bilan carbone plutôt favorable.

Mais il faut sans doute cesser d'envisager ce transport de vrac avec des embarcations de 11,50 m de large. Plutôt 9,50 m (Ce chiffre n'engage pour le moment que moi-même). Cette largeur de 9,50 m permettra d'économiser les berges.

Par ailleurs, cela a du sens de faire des travaux sur la berge nord, en veillant à ce qu'ils comprennent des emplacements pour les bateaux de plaisance.

Nous sommes là dans un horizon 2020-2050. Après 2050 plusieurs scénarios sont possibles, liés au réchauffement climatique (La Méditerranée est la deuxième zone se réchauffant le plus dans le monde, après la colonne glaciaire). Des scénarios oscillent entre 3 et 12 mm de montée des eaux par an. Dans le scénario le plus défavorable, un rétro-littoral arriverait sur la berge sud du canal en 2050. Dans des hypothèses intermédiaires le canal survivrait.

Je ne peux donc répondre à votre question. Car je ne sais pas jusqu'où le réchauffement climatique, l'élévation des hauteurs d'eau... vont conduire à une détérioration du rétro-littoral.

Dans les préconisations que je vais porter, j'évoquerai aussi le traitement des passes hydrauliques. Certaines devront être réaménagées pour que les sédiments s'écoulent plus facilement à la mer, permettant ainsi de protéger l'ouvrage du canal.

Je vais donc plutôt plaider pour une 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.

Jusqu'à présent, le financement du tourisme, les besoins du tourisme fluvial sur notre canal, n'ont pas été traités. C'est peut-être l'une des premières fois, durant 15 ans, qu'on le fait.

Nous allons rencontrer Monsieur le préfet de région Rhône-Alpes, qui est aussi le préfet Rhône-Méditerranée-Corse, avec l'idée qu'on peut réserver des crédits pour le tourisme fluvial. Le tourisme fluvial ne va pas seulement de Lyon à Macon, de Lyon à Arles, d'Arles aux Saintes-Maries-de-la-Mer. 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.

#### **Madame Muriel Roc, responsable d'exploitation à Agora transport fluvial :**

Les gabarits actuels sont déjà à 9,50 m maximum de largeur. Ils passent à certains endroits avec difficulté, là où des courbes ne sont pas élargies. Les ponts ne sont pas non plus tous rehaussés. Ces gabarits ne sont pas complets quand ils viennent charger. C'est un service qu'on essaye de maintenir aux chargeurs pour compenser et ne pas leur faire perdre toute leur activité.

Le fer est certes une alternative. Mais on est très loin de pouvoir alimenter toutes les entreprises qui ont besoin de récupérer des marchandises arrivant dans un port comme Sète. Très peu sont ainsi embranchées fer. La partie fer est aussi à saturation. Tout ce qui ne sera pas fait au fluvial ne pourra pas être reporté au fer, c'est une certitude. Cela signifie qu'on passera par la route.

D'un autre côté, une réduction au petit gabarit condamnerait le port de Sète à arrêter son fret, car il ne passe quasiment plus de petits gabarits sur le bassin...

Le tourisme est en effet important, car il fait vivre les régions. Toutefois il est saisonnier. Les gros gabarits, eux, permettent d'entretenir toutes les voies de navigation. Sans entretien, il y aura des envasements encore plus rapides sur le canal, donc des coûts qui vont être multipliés.

Chacun défend sa partie mais il faut avoir une vue globale, et penser à l'avenir de nos enfants.

La France par ailleurs se désindustrialise. Si on ferme l'accès du fret fluvial aux entreprises, cela ne va pas les aider.

**Madame Muriel Milhau, référente fluviale pour l'Union des pratiquants du vent d'Ouest (UPVO) :**

Je ne suis pas une spécialiste du canal du Rhône à Sète, étant gestionnaire d'un port sur le canal du Midi. Je voudrais juste apporter un point de comparaison, concernant le manque d'amarrages pour la plaisance.

Augmenter simplement le nombre d'amarrages n'est peut-être pas une solution si évidente. On l'a constaté en effet sur le canal du Midi : disposer des anneaux au milieu de nulle part peut occasionner un certain nombre de problématiques environnementales.

Il faudrait peut-être plutôt se rapprocher des collectivités territoriales gestionnaires de ports, afin de déterminer dans quelle mesure on peut accroître la capacité des ports en nombre d'anneaux.

**Madame Catherine Respaut, chargée de mission tourisme pour Montpellier Métropole Méditerranée :**

La survie d'un port maritime aussi important que Sète doit constituer une de nos priorités en termes de développement économique.

Nous sommes dans une situation un peu particulière d'un point de vue géographique, géologique : le canal traverse des étangs, avec toute la fragilité que cela impose. Les deux berges sont impactées. Et si le canal se noie dans notre secteur suite à la montée des eaux, aucun des scénarios de l'atelier ne sera viable. Il faut avoir conscience que le canal, entre la cathédrale de Maguelone et Frontignan, va disparaître sous les eaux à l'horizon 50. Le littoral sera ouvert sur nos étangs. Il n'y aura plus de canal.

Il faut aussi avoir conscience du temps qui s'impose aux collectivités quand on doit négocier des marchés publics. Envisager une rénovation du canal pour perdurer dans le temps, jusqu'en 2050, c'est à mon avis déjà 10 ans de procédure avant de commencer les travaux !

Je me pose donc une question (c'est bien une question, et pas un avis) : au lieu d'envisager une éventuelle modification du canal pour permettre du tonnage un peu lourd, ne pourrait-on pas envisager plutôt un rabattement du fret sur le ferroviaire ? Nous serions là dans une logique de développement durable, d'intermodalité et de diminution de zones à émissions de gaz. Le canal, en outre, n'aboutit pas vraiment au Rhône, car on est bloqué à Beaucaire.

La connexion ferroviaire existe. Et les créneaux sont libres pour ce rabattement ferroviaire, du port de Sète jusqu'à Montpellier. Cela permettrait d'envisager du fret un peu lourd à destination de Montpellier, qui est le premier marché de consommation sur le canal.

Pour le canal, il faudrait plutôt se concentrer sur un développement touristique. On sent bien qu'il existe des marges de progression évidentes, si on s'y met tous de manière cohérente (comme pour EuroVelo 8). En outre, cela ne demande pas des investissements financiers très lourds. Car l'argent n'est pas disponible partout.

Ces investissements n'auront pas vocation à faire durer le canal 200 ans. Mais nous faire profiter des 20 ou 30 ans qu'il nous reste, pour obtenir des parts de marché respectueuses de l'environnement, avec une vision de développement durable.

Il faudrait réfléchir d'une manière plus globale : fret peut-être via le rail, développement touristique durable et cohérent, avec une stratégie marketing à l'échelle du canal.

**Madame Muriel Roc, responsable d'exploitation à Agora transport fluvial :**

Je veux seulement préciser que les tonnes qui passent par le fleuve, par le canal Rhône-Saône, actuellement par fluvial, ne touchent pas du tout la région de Montpellier. Nous faisons en effet de l'import-export et remontons vers la région de Dijon, et du côté de Fos-Marseille.

**Madame Cécile Mundler, Directrice adjointe Attractivité du Territoire et de l'Habitat pour le CD du Gard :**

L'érosion des berges existe déjà sur la partie entre Beaucaire et Aigues-Mortes. Cela pourrait compromettre l'avancement des travaux de voies cyclables en cours de réalisation, qui sont sous maîtrise d'ouvrage du département (d'autres, à venir, seront sous la maîtrise d'ouvrage de la communauté de communes Beaucaire Terre d'Argence).

Certes, cette partie du canal est peut-être moins soumise à l'érosion que celle traversant les étangs héraultais. Toutefois le problème existe déjà, avec des anses d'érosion du côté de Gallician et du côté d'Aigues-Mortes. Ces anses sont déjà affleurantes de l'équipement cyclable qui a été réalisé. Cela pourrait compromettre la continuité de cet itinéraire, à terme le bon développement des travaux.

Serait-il donc possible, dans le cadre de travaux conservatoires, de prévoir des travaux de confortement de berges dans les secteurs les plus sensibles ?

**Monsieur le Préfet, François Lalanne :**

Je vais répondre à Madame Respaut de la Métropole 3 M.

La vocation principale du canal est d'utiliser des péniches pour desservir des entreprises et des usines se situant dans l'hinterland tout le long de l'axe Rhône. Ces péniches transportent du vrac : des tourteaux, de la houille verte, du clinker, de la pierre ponce... Ce ne sont pas nécessairement des entreprises domiciliées au pied de Montpellier.

Montpellier, de son côté, travaille à la question de la logistique urbaine. Elle rencontre une difficulté : elle n'a pas de fenêtre facile sur la mer. Une seule commune membre de la Métropole est tangente au canal.

Et il est très difficile de croiser la vision de la logistique urbaine de Montpellier, qui est légitime, avec la vision d'un canal transportant du vrac et des pondéreux pour des sites industriels qui sont plus lointains.

Concernant les pistes cyclables, j'espère que les travaux et les conclusions de mon rapport seront pris en compte. L'objectif est d'orienter la mobilisation de crédits publics pour que VNF envisage dans les 5 à 10 ans à venir une continuité de véloroute qui permette d'aller de Bellegarde à Beaucaire, de Beaucaire à Saint-Gilles, et de Saint-Gilles à Gallician.

**Madame Anne Ackermans, présidente de l'Association nationale des plaisanciers en eaux intérieures (ANPEI) :**

Pour répondre à Madame Respaut, nous devons refaire les berges même en choisissant une navigation uniquement de plaisance. En effet, le croisement de bateaux de plaisance, de plus en plus volumineux selon la tendance actuelle, deviendra également problématique si on ne fait rien. La réfection des berges est donc un faux problème dans ce dossier, car elle devra se faire dans tous les cas.

Les statistiques de notre association, qui représente plus de 1000 bateaux aujourd'hui, comptent, pour les bateaux de plaisance, 20 % de bateaux de plus de 20 m. Ces bateaux rencontrent déjà parfois des problèmes pour se croiser sur le canal du Rhône à Sète. Par temps venteux, un bateau s'est ainsi posé sur un restant de digue à Maguelone. Il a fallu 2 ou 3 jours pour pouvoir le dégager.

La réfection de la digue nord, de la berge nord, est donc à entreprendre quel que soit le scénario choisi. Et tant qu'à refaire les berges, autant aussi s'intéresser au fret, tout comme aux possibilités pour les plaisanciers de pouvoir s'arrêter en sécurité lors de croisements avec des gros bateaux.

**Monsieur le Préfet, François Lalanne :**

La réfection de la berge nord est donc conçue comme une nécessité non seulement pour l'atelier fret, l'atelier environnement, mais aussi pour l'atelier tourisme. Je prends conscience qu'il y a une volonté des opérateurs de tourisme pour une restauration sur la même emprise (il n'est pas question d'agrandir le canal). Cette restauration est un enjeu qui concerne les 4 ateliers réunis.

**Monsieur Eric Cochenec :**

Dans nos scénarios, on raisonne sur une portion du canal du Rhône à Sète, la portion qui va de l'écluse de Saint-Gilles à Sète. 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.

On peut donc s'interroger sur le devenir de cette partie du canal. Est-ce qu'elle va être prise en compte dans notre réflexion ? Par ailleurs, pourrait-on envisager de rouvrir l'écluse de Saint-Gilles ? Cela boosterait le canal et le tourisme fluvial de pouvoir faire une boucle à la fois sur le Rhône et le canal.

**Monsieur le Préfet, François Lalanne :**

Dans nos travaux, en janvier et février, je vais m'intéresser à la portion Saint-Gilles -Beaucaire, qui est aujourd'hui une impasse.

La priorité est de demander à VNF et au préfet de région Rhône-Alpes de financer la restauration de l'écluse de Nourriguier, afin que les 150 bateaux bloqués à Beaucaire puissent de nouveau cheminer en aval vers Saint-Gilles.

Cette portion du canal, ce bras, n'est pas pour moi un bras mort. Il comporte un avantage : ses berges sont plutôt bien conservées, étant préservées des tourments de la nature que connaît le canal dans les étangs.

Toutefois beaucoup d'arbres tombent dans cette partie du canal, notamment sur la rive gauche. Ce canal rencontre ainsi une multiplication des obstacles à la navigation, malgré certains balisages occasionnels. Si on attend trop longtemps, on aura un encombrement d'arbres et une difficulté à rétablir la navigation.

Une fois réalisée la piste cyclable remontant jusqu'à Bellegarde, il serait souhaitable de traiter aussi la rive droite en piste cyclable, une véloroute qui irait de Saint-Gilles à Beaucaire. Pouvoir accéder à cette rive droite très jolie et très sauvage répondrait aux préoccupations de l'intervenant. Je partage sa façon de décrire ce tronçon comme un écrin naturel. Cela mérite une mise en valeur certaine sur le plan touristique. Je l'invite à m'écrire à ce sujet.

**Madame Anne Ackermans, présidente de l'Association nationale des plaisanciers en eaux intérieures (ANPEI) :**

Ce bras de canal, depuis sa fermeture sur le Rhône, n'a plus été utilisé par les commerces. Ce manque de navigation entraîne des difficultés à entretenir le canal. Une péniche qui passe régulièrement sur un canal permet en effet de maintenir un enfoncement. Et ce canal bénéficie alors d'une offre de service de VNF qui permet de l'entretenir.

A présent, les arbres tombent, le dragage n'est pas fait. On a pu observer la rapidité avec laquelle l'enfoncement et le carré de navigation sont en train de se refermer de plus en plus. Et il faut plus de 2 ans pour restaurer une

écluse. Cela est désolant car c'est mettre à l'arrêt tout un bout de canal où il sera ensuite extrêmement difficile de remettre de la navigation.

**Madame Valérie Parayre-Purseigle, directrice de l'Office de Tourisme Beaucaire Terre d'Argence :**

La partie nord du canal n'est en effet pas ouverte au fret. Elle est donc consacrée à la plaisance. 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.

C'est peut-être l'occasion de développer, sur cette portion entre Saint-Gilles et Beaucaire, une forme de tourisme impossible sur le reste de l'itinéraire. Par exemple, Madame Colenson parlait ce matin de croisières à la journée qui n'avaient pu être développées à cause de la cohabitation avec les bateaux de fret. Cela serait peut-être possible ici, car il n'y a pas de fret.

La beauté des paysages sur cette partie nord est en effet extraordinaire : des points de vue sur les Costières, avec des paysages de vergers, de vignobles, des alignements de cyprès... Ce ne sont pas des paysages qu'on va forcément retrouver plus en aval. Cela pourrait nous faire réfléchir sur un développement touristique un peu différent, complémentaire du reste de l'itinéraire.

**Monsieur Guillaume Chauvel, Chef de la subdivision Grand Delta / Préfigurateur UTI Rhône à Sète :**

Cette branche « secondaire » entre Saint-Gilles et Beaucaire a en effet un très fort potentiel : des paysages uniques, le château de Beaucaire, la culture camarguaise... Il me semble que ce tronçon est l'un des parcours favoris des clients des bases de location (des bateaux sans permis), même s'il n'est pas le plus fréquenté.

VNF ne met pas de côté cet itinéraire, bien au contraire. Quelques éléments concrets attestent de sa mobilisation :

- Une campagne d'enlèvements de tous les obstacles qui jonchent le fond du chenal de navigation, majoritairement des épaves de voitures, mais aussi des arbres.
- Une première phase de travaux sur l'écluse de Nourriguier, à hauteur de 300 000 euros. Cette phase va lancer les grands travaux qui auront lieu l'année prochaine, pour lesquels VNF engage quasiment 3 millions d'euros. Le but est de réhabiliter cette écluse qui a plus de 100 ans.
- La réalisation, à partir de l'année prochaine, des prochains tronçons de la ViaRhôna. On travaille sur ce projet avec le département du Gard et la Communauté de communes Beaucaire Terre d'Argence. Toute notre attention se porte, avec eux, sur l'anticipation des difficultés qu'on pourrait rencontrer à cause de l'érosion de ces berges. Nous faisons notre maximum pour que ce tronçon se développe le mieux possible.

**Monsieur Eric Cochennec :**

Une réponse à Madame Parayre : Un bateau promenade n'est pas évident à cet endroit, car la portion entre Beaucaire et Saint-Gilles est relativement longue. Et entre ces deux villes, il n'y a aucun moyen de faire demi-tour.

Une question à laquelle personne n'a répondu : l'écluse de Beaucaire a été condamnée avec des remblais il y a moins de deux ans. Cela est-il définitif ? Qu'est-ce qui est prévu à présent ?

**Monsieur le Préfet, François Lalanne :**

Mon rapport, dans la partie rédigée en janvier et février, va s'intéresser au tronçon entre Beaucaire et Saint-Gilles. VNF a déjà apporté une réponse sur Nourriguier, suite à la mobilisation entraînée par la conférence du canal.

L'histoire malheureuse de l'ancienne écluse de Beaucaire commence en 1972, quand on a fait le barrage hydroélectrique de Vallabrègues. On a alors peut-être commis (je n'en suis pas sûr) une erreur d'ingénierie : le seuil de ce barrage a modifié le lit hydromorphologique du Rhône, et a amené un débit réservé insuffisant pour l'écluse de Beaucaire.

En 1975, la création d'une écluse à Saint-Gilles permet au canal de revivre (sans cette écluse le canal aujourd'hui n'existerait plus), permet de rétablir la continuité de la circulation des péniches. Plusieurs décennies plus tard est créée la loi Bachelot sur les risques naturels et les PPRI : on se rend compte alors que le fait d'avoir neutralisé, dans une situation d'attente, l'écluse de Beaucaire, n'était pas suffisant. Car les études de risques démontrent qu'en cas de crues très importantes du Rhône, l'écluse de Beaucaire garde une certaine fragilité.

Cette écluse est devenue aujourd'hui une écluse avec un batardeau qui prévient contre un risque de grandes crues du Rhône. Cette installation nouvelle rend l'hypothèse de récréation d'une circulation entre le Rhône et Beaucaire très peu probable. Mais cette hypothèse n'est pas complètement abandonnée, car des études ont été faites. VNF pourra compléter l'histoire de l'écluse de Beaucaire qui n'est pas, de mon point de vue, un moment de gloire.

#### **Monsieur Guillaume Chauvel, Chef de la subdivision Grand Delta / Préfigurateur UTI Rhône à Sète :**

L'écluse de Beaucaire a été remblayée il y a 2 ou 3 ans, 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. Il n'y a pas eu d'hésitation pour réaliser les travaux. Mais il a été prévu que ces travaux puissent être réversibles. Il sera possible techniquement de reconstruire une écluse le moment venu, quand le projet global de réouverture de cette écluse aura pu avancer.

Ce projet de réouverture a fait l'objet d'études de variantes techniques plus ou moins coûteuses. Il est pour le moment arrêté. Mais il n'est pas complètement écarté qu'il puisse reprendre. Il faudrait pour cela une volonté forte de tous les acteurs, donc la CNR qui est entrée dans la partie avec l'aménagement du barrage de Vallabrègues.

Ce projet demanderait des investissements très importants. Il comportera également des enjeux environnementaux qu'il faudra arriver à maîtriser.

#### **Madame Malvina Richez, VNF :**

Je complète les propos de Monsieur Chauvel : en 2012, VNF a réalisé une étude de réouverture de l'écluse de Beaucaire, avec différents scénarios et choix techniques. Les montants étaient de 20 millions d'euros pour le scénario le moins cher, 64 millions d'euros pour le plus élevé.

#### **Monsieur le Préfet, François Lalanne :**

Je suis en relation avec la CNR. La CNR a bien conscience que l'usine hydroélectrique est la cause historique de la fermeture de cette écluse. Elle explique qu'elle a hérité des barrages comme l'État les avaient construits. Mais une discussion peut s'envisager sur les missions d'intérêt général. La CNR, en effet, via ces missions, aide au financement notamment du canal de Bourgogne. Je n'écarte pas l'hypothèse d'ouvrir, dans les prochaines années, une discussion pour que la CNR contribue au maintien de l'activité du canal du Rhône à Sète dans sa partie touristique. D'autant plus qu'elle pourrait devenir le gestionnaire du Petit-Rhône.

Un certain nombre d'évolutions et de gouvernances pourrait ainsi faire bénéficier de certains financements de la concession CNR pour le canal du Rhône à Sète. C'est un plan très ambitieux : il faudrait que la solidarité financière dont a fait preuve la CNR pour la partie amont du Rhône soit réorientée. Je plaiderai auprès du préfet de région

Rhône-Alpes pour que la CNR montre une certaine forme de solidarité vers le canal du Rhône à Sète. Car le débit réservé n'est plus là. Et tout cela participe des intérêts économiques de la CNR.

**Monsieur Mathias Gilles, directeur de Private Luxury Cruises (l'Espérance) à Aigues-Mortes :**

Il faut définir l'objectif concernant le développement touristique de la région. Par exemple, aujourd'hui, si on me le proposait, je refuserais de travailler dans le canal du Rhône à Sète ; car le tronçon du canal entre Saint-Gilles et Beaucaire n'est pas utilisable. Et pour pouvoir proposer une croisière correcte, on a besoin de toute la longueur de ce canal, de tout son linéaire.

Il y a certes le choix du Petit-Rhône. Je l'ai fréquenté pendant 3 ans. Puis j'ai arrêté, car cette partie a deux contraintes majeures :

- Le courant est très fort. La remontée du Petit-Rhône est ainsi très longue. Les clients s'ennuient.
- L'endroit est un peu dangereux. En effet, afin que le Petit-Rhône puisse « s'autodraguer » et rester navigable, on a installé des pieux, des rails... qui créent des courants permettant de le nettoyer. Mais ces rails sont relativement dangereux pour la navigation de plaisance.

Le Petit-Rhône n'est donc pas une alternative facile.

La partie du canal Saint-Gilles - Beaucaire est donc essentielle, pour sa beauté, mais aussi ses possibilités de développement. On peut envisager par exemple une forme de tourisme que j'adorerais mener, les écolodges. Ce sont des petits cabanons flottants, luxueux (et non pas rustiques) complètement autonomes. Ils s'adapteraient très bien sur cette portion du canal où il n'y a pas de commerce. On pourrait aussi les installer sur le secteur de la Petite Camargue, mais plus difficilement, car le fret est là présent.

Il y a donc un choix à faire entre commerce et tourisme.

La vision de Madame Roc, le fluvio-maritime, me semble être une réponse pour l'avenir. Dans 50 ans, les bateaux passant par la mer existeront toujours. J'ai habité pendant longtemps à Chalon-sur-Saône. J'ai vu alors beaucoup de fluvio-maritimes remonter jusqu'à Chalon. Mais ils avaient des pavillons étrangers. Pourquoi des bateaux ne pourraient pas partir de Sète par la mer, entrer dans le Rhône puis remonter ? Le problème serait réglé !

**Madame Marie Deketelaere-Hanna, inspecteur général chez CGEDD :**

Je me réjouis de la tournure des débats. La dynamique en cours est très positive, malgré toutes les contradictions et toutes les difficultés qui existent. Le canal est un démonstrateur du développement territorial de demain.

**Madame Muriel Roc, responsable d'exploitation à Agora transport fluvial :**

Nos bateaux ne sont pas des fluvio-maritimes. Le principe du fluvio-maritime, ce sont des bateaux qui naviguent en mer, puis qui ont une possibilité de remonter les fleuves, mais à peu près à 50 % de leur capacité de chargement. Ce sont des petits gabarits, qui font 2700 en mer. Ils se font rares. Beaucoup sont vieux et en fin de vie. Ils sont certes pavillons étrangers, mais pavillons européens. Ils ont ainsi le droit de faire du cabotage en France. Ce ne sont malheureusement pas les bateaux de l'avenir.

**Madame Valérie Parayre-Purseigle, directrice de l'Office de Tourisme Beaucaire Terre d'Argence :**

Je disais certes d'envisager une autre forme de tourisme, comme les promenades à la journée ; mais il ne s'agissait pas d'imaginer des bateaux promenades qu'on peut trouver à Aigues-Mortes, qui embarquent une soixantaine de passagers.

Je pensais plutôt à des bateaux pour des petits groupes, des familles, des amis... Ces bateaux peuvent être électriques. On peut les louer à la demi-journée ou la journée. C'est une offre de loisir qui permet par exemple d'observer la faune des berges. On est dans une approche intimiste, dans une recherche d'expériences différentes.

Il est en outre important de faire le lien entre le fluvial et le cyclo. Beaucaire constitue là un point essentiel : La cité est en premier lieu une ville d'art et d'histoire avec un patrimoine important (On y trouve 10 % des monuments historiques classés dans le département du Gard). Mais elle est surtout une ouverture vers un site touristique majeur du département, le Pont du Gard. Nous avons en effet une voie verte en site propre qui relie Beaucaire au Pont du Gard.

**Madame Marie Doutremepuich, au service tourisme pour le conseil départemental de l'Hérault :**

Cette volonté de mise en tourisme du canal s'inscrit parfaitement dans le schéma de développement des loisirs et du tourisme du conseil départemental, notamment concernant les réflexions en cours pour un tourisme durable et responsable. Elle s'inscrit aussi dans le cadre du plan vélo 2019-2024, assez ambitieux, avec une volonté forte de développer un tourisme d'itinérance douce.

Nous avons des projets déjà en cours comme le soutien à la rénovation d'une halte à Palavas, au niveau de la capitainerie. De même sur Frontignan. 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 qui comprendraient une mise en synergie avec la future maison du littoral et les sites remarquables du linéaire.

**Monsieur Laurent Pinon :**

Une question du Tchat : Comment se passe la gestion de l'entretien de la voie d'eau du canal du Midi ?

**Monsieur Laurent Cyrot directeur de projet « Canal du Midi » pour la Préfecture de région Occitanie :**

La problématique des sédiments n'est pas du tout la même dans le canal du Midi et celui du Rhône à Sète. Il n'y a pas d'arrivée de limons en grande quantité. Le curage est très limité. La gestion des sédiments dans le canal du midi n'est ainsi pas un sujet !

**Madame Anne Ackermans, présidente de l'Association nationale des plaisanciers en eaux intérieures (ANPEI) :**

Avec l'ANPEI et ses adhérents on a réalisé cette année un document sur lequel on reprend tous les amarrages existants, les possibilités d'amarrage, les longueurs de quais, les longueurs de pontons... L'objectif est de mettre en évidence les quelques points (3 ou 4) où il serait nécessaire de rajouter des amarrages :

- Une partie qui était très convoitée il y a quelques années, à hauteur du Petit Travers, à environ 600 m de la plage. Un accès est possible en dessous de la 4 voies, mais plus du tout depuis l'enrochement.
- A Franquevaux, un village magnifique où il y avait une manade proposant des promenades à cheval dans la Camargue. Mais c'est là aussi une zone où on ne peut quasiment plus s'amarrer à cause des enrochements.
- La partie aval du Petit-Rhône, très naturelle, mais qui n'a plus d'amarrage possible.

On ne demande pas de grandes installations, avec une multitude de services, eau, électricité.... Juste la possibilité d'amarrer son bateau sans risque en cas de passage d'autres bateaux. On veut juste profiter de la nature, de retrouver une liberté qui existait autrefois sur ce canal. C'est en permettant l'accès à ces quelques petits points qu'on aura une offre de plaisance à la hauteur du site.

**Madame Malvina Richez, VNF :**

L'offre de stationnement est en effet nécessaire. Il faudrait aussi renforcer le lien avec l'offre touristique locale existante, qui peut-être manque de visibilité.

Il faudrait se donner une stratégie de développement touristique. Qu'est-ce qu'on attend du canal du Rhône à Sète ? Quelle image veut-on lui donner ?

Il faudrait peut-être offrir de nouveaux produits touristiques, plus locaux, sur les territoires. Ce sont ainsi les territoires qui doivent contribuer à la dynamique de développement du canal, en proposant de nouvelles offres touristiques.

**Madame Marjan Petit, de Locaboat à Lattes :**

J'emprunte tous les jours la piste entre Montpellier et Palavas. Je pense que parfois elle est fréquentée par 2000 personnes, si ce n'est plus ! Et ceux-ci arrivent tous au niveau du canal du Rhône à Sète. C'est donc bien une voie d'accès, qu'il serait intéressant de rajouter aux différentes cartes.

Le Lez est pour moi une carte de visite. J'ai fait cette année un reportage avec UshuaiaTV sur le Lez, « poumon vert de Montpellier ». Cela est vrai sur une grande partie. C'est un très joli fleuve, qui présente une grande diversité naturelle : des chevaux, des lamas, des cigognes, des tortues, beaucoup d'oiseaux... C'est un endroit magnifique, sauf une portion du côté du croisement avec les 4 canaux. Cette portion est véritablement cauchemardesque, avec une multitude de bateaux abandonnés, à moitié coulés. Cette portion interpelle toujours nos clients. Elle n'est vraiment pas représentative de notre région. Il faudrait faire quelque chose.

**Monsieur Bertrand JOLY Propriétaire de Rhône Croisière (Phénicien) (Aigues-Mortes) :**

J'emprunte le canal du Rhône à Sète depuis 2002, entre Aigues-Mortes et Saint-Gilles. Pendant environ 5 ans, j'allais jusqu'à Beaucaire. J'ai arrêté après avoir cassé deux hélices dans le canal, car il y avait des épaves de voitures... Et j'ai pris à la place l'écluse de Saint-Gilles, le Petit-Rhône, Arles, pour remonter jusqu'à Avignon.

Les possibilités touristiques qu'offre le canal sont énormes. Les plus beaux sites touristiques de Provence se trouvent en effet à une demi-heure de transport. Mais le gros problème est l'entretien du canal, les berges qui se dégradent...

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.

**Monsieur Mathias Gilles, directeur de Private Luxury Cruises (l'Espérance) à Aigues-Mortes :**

Sur le canal du Midi, les emplacements choisis pour les bateaux de plaisance ne sont pas toujours très judicieux, à cause souvent d'un manque de concertation en amont. Cela a certes évolué depuis. Mais il ne faudrait pas rencontrer le même problème sur le canal du Rhône à Sète.

Les personnes extérieures, en effet, ne sont pas forcément au courant de la qualité des sites. Par exemple Franquevaux, cité par Madame Ackermans, est en effet un site impressionnant, près des étangs qui sont cachés. C'est un univers suspendu. Il y a environ 10 ans, j'ai fait découvrir cet endroit à des clients ayant accompli le tour du Monde. On a passé une nuit accrochés aux mûriers du pont de Franquevaux. Le mari m'a remercié le matin les larmes aux yeux : « C'est une des plus belles nuits de ma vie ! ». Il n'y a pourtant pas grand-chose. Mais ce concert d'animaux la nuit est incroyable. C'est ce type d'expériences que les clients recherchent de plus en plus.

Le choix des emplacements doit donc être stratégique. Il faudra beaucoup en discuter avec les professionnels qui connaissent bien les lieux. Ils doivent dans tous les cas avoir navigué sur le canal, car on a une vision différente aux abords du canal ou sur le canal lui-même.

**Madame Anne Ackermans, présidente de l'Association nationale des plaisanciers en eaux intérieures (ANPEI) :**

Franquevaux est en effet un endroit magnifique. Il convient certes de bien définir les points stratégiques où l'on va installer des haltes ou des possibilités d'amarrage pour les bateaux de plaisance. Les décideurs, ceux qui ont un impact sur le canal, devraient d'abord faire ce canal en bateau. Ils devraient se libérer d'une vision seulement bureaucratique, devant un ordinateur, une feuille de calcul... Il ne faut pas choisir les emplacements d'après des calculs kilométriques déconnectés du réel. La concertation avec les usagers (péniches hôtels, plaisanciers, bases de location...) est très importante.

**Madame Delphine Manzi, Chargée de mission Grand Site Occitanie pour le Syndicat mixte de la Camargue Gardoise :**

Je m'interroge sur les solutions techniques proposées pour la réfection des berges. Le rapport choisit deux solutions différentes, selon les zones. Pourrait-on en savoir plus ? Pourrait-on mesurer l'impact que cela aura sur les paysages ? Une partie du tronçon se trouve en effet dans une zone labélisée Grands sites de France.

Le canal connaît déjà aujourd'hui des problématiques en termes de qualité de l'eau. Quel que soit le scénario retenu, si on est amené à développer le tourisme sur ce canal, ne faudra-t-il pas en profiter pour réfléchir à des solutions d'accompagnement pour les professionnels du tourisme ? Ces solutions seraient des dispositions à prendre pour a minima ne pas détériorer encore plus la qualité de l'eau, voire même l'améliorer. VNF propose aujourd'hui le PAMI, qui permet de réfléchir à ces questions. Mais il me semble que sa capacité est assez restreinte, à la fois en termes de publics touchés par cet accompagnement et en termes de type de travaux.

**Monsieur le Préfet, François Lalanne :**

S'agissant des étangs et de la partie héraultaise, j'ai entendu dire dans l'atelier environnement que le canal pouvait être mis en cause concernant la qualité chimique et biologique de l'eau. C'est une méprise ! Le canal reçoit les eaux des étangs ; il reçoit les eaux de l'amont ; il ne fait que transporter les eaux qu'il reçoit. Le point de vue de l'agence de l'eau est de considérer que les agglomérations en bord de mer doivent respecter les eaux résiduaires urbaines.

Mais cela ne dispense pas le canal, en particulier les communes traversées au niveau des ports de plaisance, de rattraper le retard en équipement concernant les eaux grises et les eaux noires. Si on veut que le tourisme fluvial se développe, il faut en effet que les embarcations puissent vidanger leurs eaux grises et leurs eaux noires. Il faut donc veiller à la présence d'un équipement dans chaque port de plaisance. Ce n'est pas aujourd'hui le cas partout, comme nous l'avons constaté lors de nos visites. Dans les propositions que je porterai pour le tourisme, j'évoquerai la généralisation de l'accès à la vidange des eaux grise et des eaux noires.

**Monsieur Laurent Cyrot directeur de projet « Canal du Midi » pour la Préfecture de région Occitanie :**

La direction territoriale sud-ouest de VNF, qui gère le canal du Midi, a lancé une étude sur la totalité du canal des Deux Mers concernant l'équipement en installation de dépotage sur les ports et haltes fluviales. Il s'agit d'une approche globale. Le but est d'avoir des équipements qui soient les mêmes sur la totalité du linéaire. VNF porte l'opération. Mais la discussion va avoir lieu avec les gestionnaires des ports, notamment pour la facturation.

Ce qui est fait sur le canal des Deux Mers pourra servir sur le canal du Rhône à Sète. Il pourra bénéficier du travail réalisé.

**Madame Carole Colenson, Chef de projet en développement territorial pour le CC de Petite Camargue.**

Le canal du Rhône à Sète a déjà engagé cette démarche depuis 2016, dans le cadre de Ports en réseaux. Toute la partie gardoise est maintenant équipée au niveau des ports.

La problématique à présent est d'équiper les bateaux. Mais la flotte est très vieillissante, pas équipée. Les coûts d'équipement sont lourds sur des anciens bateaux. Peut-être qu'un soutien ou un accompagnement des plaisanciers sur de l'achat ou de l'équipement de bateaux serait judicieux.

**Madame Chloé Toye, Cheffe du service Paysage, patrimoine et écotourisme pour le Syndicat mixte de la Camargue Gardoise :**

Je suis cheffe de projet Grands Sites de France. Nous travaillons aujourd'hui sur un schéma de circulation et de stationnement à l'échelle du Grand Site.

Je souhaite faire part d'un simple constat, qui se reproduit sur tous les autres itinéraires cyclables : la ViaRhôna ou l'EuroVélo 8 sont des vraies colonnes vertébrales du territoire pour le déplacement à vélo, des vrais supports pour le tourisme. On le retrouve sur le Grand Site.

A terme, je pense qu'ils seront aussi de vrais supports pour les déplacements du quotidien, dans le cadre d'une amélioration du cadre de vie, avec l'objectif d'une mobilité douce. Je ne sais pas si nous avons vocation à aller partout, mais c'est un outil qui dessert une bonne partie du territoire.

**Madame Marie Deketelaere-Hanna, inspecteur général chez CGEDD :**

Parfois avec des moyens très modestes, une sensibilité au lieu, quelques jalons artistiques, quelques clins d'œil à l'histoire ou la géographie, on peut révéler une voie d'eau, révéler un territoire, donner envie d'aller découvrir toute la richesse humaine, patrimoniale, naturelle se trouvant autour.

Je citerais en exemple une démarche de peintures in situ destinées à faire connaître l'arrière-pays de Deauville-Trouville.

**Monsieur Guillaume Chauvel, Chef de la subdivision Grand Delta / Préfigurateur UTI Rhône à Sète :**

Je veux répondre à la question de Madame Manzi sur les types de structures à envisager pour les réfections de berges. Il est un peu tôt pour donner une réponse très précise. Nous avons ces derniers mois terminé un diagnostic exhaustif sur l'ensemble de l'itinéraire des berges sud et nord. On a essayé pour cette conférence du canal d'évaluer un coût et donner une conception pour chaque secteur prioritaire. Mais il est prématuré d'affirmer ce qu'il sera retenu dans tel ou tel secteur.

Le paramètre du coût financier est très important, tout comme le paramètre d'insertion paysagère. Également le paramètre d'intégration d'éléments permettant à la nature, à la faune et la flore, de se réinstaller rapidement sur ces nouvelles structures.

Des expérimentations sont en cours, en particulier dans l'Hérault, avec des techniques géotube par exemple, qui viennent compléter nos connaissances de techniques plus traditionnelles de palplanches et d'enrochements. Nous allons avancer plus concrètement à partir de l'année prochaine sur ce sujet.

**Madame Delphine Manzi, Chargée de mission Grand Site Occitanie pour le Syndicat mixte de la Camargue Gardoise :**

Si vous avancez sur ces questions l'année prochaine pourquoi ne pas y associer le syndicat mixte de la Camargue gardoise, pour les raisons que j'ai évoquées précédemment ?

Concernant la valorisation du canal en Camargue gardoise, nous travaillons sur un schéma d'interprétation d'un territoire. Son but est de trouver comment révéler les différents patrimoines de notre territoire. A mon sens le canal du Rhône à Sète en fait entièrement partie. Nous sommes aujourd'hui au début de l'étude.

**Madame Hélène Larmet, Chef de la subdivision de Frontignan pour VNF :**

On peut se demander comment travailler au sein d'une gouvernance commune. Il n'est pas dans nos missions d'aménager des véloroutes, ou de faire du ramassage de déchets générés par la plaisance, ou d'aménager des bancs, des linéaires, ou de réfléchir tout seul à la signalétique... Il se pose ainsi la question du positionnement de VNF et de l'articulation avec ses partenaires. Il se pose aussi la question du financement.

Par ailleurs, un véloroute nécessite une berge : on a bien compris que c'était un élément essentiel dans la survie du canal.

On a opposé connaissance très fine du territoire et vision bureaucratique. Certaines collectivités ont sans doute des connaissances très fines des articulations de toutes les activités au sein d'un territoire.

**Monsieur le Préfet, François Lalanne :**

En janvier, février, il va se réunir un groupe de travail concernant les berges. Ces berges devront répondre à une triple attente :

- Les opérateurs du fret veulent les restaurer dans leur emprise actuelle pour qu'elles fassent leur office.
- Pour la berge du côté des étangs, il faut lui donner une forme et des critères techniques qui favorisent le maintien des sédiments et la biodiversité.
- Faire que la berge dispose d'emplacements pour un amarrage sécurisé des opérateurs de tourisme

Ce sera un atelier technique que je vais conduire. Il devra s'efforcer de définir une sorte de cahier des charges, qui aidera ensuite VNF à envisager les travaux.

Des travaux d'urgence sont aujourd'hui ciblés : sur environ 50 km, 7, 8km sont particulièrement urgents, là où la berge s'efface.

**Monsieur Guillaume Chauvel, Chef de la subdivision Grand Delta / Préfigurateur UTI Rhône à Sète :**

J'ai noté ce matin une question concernant l'opportunité de faire venir des paquebots fluviaux sur le canal du Rhône à Sète, des bateaux de 90 à 100 m de long. On a déjà discuté de la venue de ce type de bateaux dans le canal. On a assez vite conclu que c'était déraisonnable, pour une série de motifs :

- Le canal est étroit, sans équipements capables de les accueillir.
- Le canal est en outre particulièrement exposé à des conditions climatiques très défavorables.
- Ce type de bateau navigue vent du nord ou vent du sud et le canal est perpendiculaire à ces directions.
- Ces bateaux ont un tirant d'air plus important que tous les autres naviguant déjà.
- Et il faut prendre en compte les traversées de fleuve : le Vidourle, le Lez.

**Monsieur Mathias Gilles, directeur de Private Luxury Cruises (l'Espérance) à Aigues-Mortes :**

Le sujet du développement du fluvial sur le canal n'a pas encore été traité. Je voudrais évoquer le cas des bateaux de location. Des petites ou même des grandes sociétés de location vont se développer sur le canal. Mais j'ai peur

de l'arrivée, comme sur d'autres canaux, de types de bateaux en polyester qu'on ne voudrait pas voir sur celui-ci, orienté nature et éco-responsable.

Ces bateaux ont en effet été construits sans avoir pensé à la déconstruction. Qu'est-ce que ces bateaux vont devenir dans 20 ans quand ils ne seront plus d'actualité ? Un bateau en polyester ne peut être modifié, alors qu'on peut envisager de restructurer complètement un bateau en bois ou en acier. Ne faudrait-il pas un cahier des charges sur ce canal ? L'objectif serait que les loueurs pensent à l'évolution de leurs flottes, que ces flottes prennent la direction que le tourisme de ce canal veut prendre.

**Monsieur Vincent Melgoso, président de l'Union des Entreprises Fluviales Françaises (UEFF) :**

Je regrette que, d'office, on mette un point d'arrêt à la venue des paquebot fluviaux dans le canal. Pourtant, l'expérience faite à bordeaux prouve que les paquebots fluviaux peuvent se plier aux conditions du fluviales. Je reconnais certes que ce n'est pas facile : le tirant d'air de ces bateaux, bien qu'adapté à la navigation fluviale, ne correspond peut-être pas tout à fait à notre canal.

Dans tous les cas il serait dommage de rejeter cette fréquentation a priori. La clientèle des grands croisiéristes internationaux représente en effet un marché très important pour les villes accueillant ces bateaux - Sète, Frontignan... cet ensemble de communes au potentiel touristique si développé.

**Monsieur Guillaume Chauvel, Chef de la subdivision Grand Delta / Préfigurateur UTI Rhône à Sète :**

Monsieur le Préfet voulait connaître, sur les 1000 à 2000 bateaux de plaisance qui passent chaque année à l'écluse de Saint-Gilles, la part empruntant le Petit-Rhône amont, en direction de d'Arles et la part empruntant le Petit-Rhône aval, entre Saint-Gilles et les Saintes-Maries-de-la-Mer.

La très grande majorité du trafic de plaisance ne descend pas vers l'aval, vers les Saintes-Maries-de-la-Mer (ou inversement ne vient pas des Saintes-Maries-de-la-Mer).

Il y a certes une activité de plaisance assez importante, des bateaux promenades à l'aval immédiat, à proximité de la mer, autour des Saintes-Maries-de-la-Mer, du bac du Sauvage... Il y a aussi des activités de loisir comme le kayak. Mais très peu de trafic de liaison entre ce secteur et le canal du Rhône à Sète.

Le trafic principal des plaisanciers arrivant du nord de la France ou de l'Europe, qui est comptabilisé à l'écluse de Saint-Gilles, est probablement en direction du canal du Midi, (mais pas seulement évidemment).

**Monsieur le Préfet, François Lalanne :**

Le préfet de région m'a formulé hier très précisément une question : A-t-on des embarcations qui vont du canal du Rhône à Sète au canal du Midi, ou du canal du Midi au Rhône à Sète ? J'ai besoin là aussi d'une comptabilité, pour le début de la semaine prochaine. Le préfet s'intéresse à la mise en relation et la continuité des opérateurs et des embarcations.

La présidente du conseil régional et le préfet de région veulent en effet savoir s'il existe une continuité économique, un tourisme fluvial qui peut aller de Castelnaudary à Saint-Gilles. Je connais la continuité de l'opérateur Le boat. Y a-t-il des embarcations allant de Saint-Gilles à Castelnaudary, et vice-versa ? Et je ne parle pas des embarcations que Le boat utilisent pour les mettre en maintenance sur ses deux bases techniques. Mais des personnes qui utilisent ces embarcations pour aller d'un canal à l'autre.

Par ailleurs, à titre personnel, je ne pense pas que le canal soit adapté aux paquebots de croisière, comme ceux naviguant par exemple entre Lyon et Avignon. Ou sur la Garonne, à Bordeaux.

Mais il y a peut-être un avenir pour les péniches hôtels. Une petite dizaine est recensée. Elle nécessite d'avoir un canal avec une profondeur utile je crois à 2,1 m. Le fait de soutenir un tirant d'eau de 2 m 50 est donc important. C'est une manière de rendre complémentaire le maintien de l'activité fret et un tirant d'eau suffisant pour accueillir des petites péniches hôtels.

**Monsieur Bertrand JOLY Propriétaire de Rhône Croisière (Phénicien) (Aigues-Mortes) :**

Les paquebots fluviaux font 12 m de large. Les croisements seront donc difficiles... Notamment avec un bateau de commerce ! La hauteur des ponts constituera aussi un problème. En outre, ces paquebots créent pas mal de remous, ce qui va encore détériorer les berges. Il faut laisser le canal à un certain gabarit, même si les paquebots fluviaux sont intéressés à venir, compte tenu de l'intérêt touristique. Ces bateaux sont faits pour les fleuves, le Rhône... Il serait dommage d'essayer de les faire venir ici.

**Monsieur Eric Cochenec :**

Je suis d'accord avec Monsieur Joly au sujet des paquebot fluviaux. J'ai souvenir il y a 20 ans d'un paquebot de 80 m de long qui a bloqué le port d'Aigues-Mortes la journée entière car il ne pouvait ni bouger, ni tourner. En outre les paquebots fluviaux d'aujourd'hui sont encore bien plus imposants que les 80 m d'il y a 20 ans ou 30 ans.

Je crois qu'il existe beaucoup de péniches hôtels travaillant entre le canal du Midi et celui du Rhône à Sète. Je pense que c'est un fait à prendre en compte concernant les équipements du canal du Rhône à Sète : VNF les réalise en fonction du gabarit Freycinet, 38 m. Mais le gabarit de canal du Midi est de 30 m. Et le canal du Rhône à Sète est une navigation complémentaire du canal du Midi. Toute cette flotte du canal du Midi a vocation à naviguer sur le canal du Rhône à Sète. Il ne faut pas l'oublier en termes de dimension des équipements.

**Monsieur Vincent Melgoso, président de l'Union des Entreprises Fluviales Françaises (UEFF) :**

Un certain nombre de compagnies (dont Crosi Europe) ont développé un transport avec des péniches de gabarit Freycinet, 38,50 m. Il serait opportun de les laisser s'exprimer. Car la dominante du vent nord-sud fait qu'aux passages des ponts, il peut y avoir des difficultés.

Concernant les bateaux à cabines ou les péniches hôtels, un certain nombre de professionnels 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. Cela représente un trajet un peu long, à raison de 8 km par heure en moyenne. Il faudrait prévoir des étapes. Il y a là pour l'intercommunalité une opportunité de mettre en valeur certains points précis, dont elle ferait des escales.

Je demande à Monsieur le Préfet s'il est possible de lever une incertitude sur la traversée de l'étang de Thau, qui aujourd'hui continue à être interdite par un arrêté du préfet maritime pour les bateaux à passagers. Selon cet arrêté, les bateaux doivent débarquer leurs passagers du côté de Marseillan, pour les récupérer une fois l'étang de Thau traversé. Je ne sais pas si cette interdiction est respectée. A mon avis non. Dans tous les cas c'est une source d'incertitude pour les professionnels quand ils doivent traverser cet étang dans le sens canal du Midi - canal du Rhône à Sète.

**Monsieur le Préfet, François Lalanne :**

Je ne connais pas la réponse. Je vais la poser à mon collègue secrétaire général de la préfecture.

**Monsieur Jean Marie Perio, Délégué régional pour l'Association nationale des plaisanciers en eaux intérieures (ANPEI) :**

On ne peut tenir compte de la fréquentation des plaisanciers en aval de Saint-Gilles, vers Saintes-Maries-de-la-Mer, car les bateaux ne peuvent s'arrêter nulle part. Ainsi personne n'y va. S'il y avait les infrastructures nécessaires pour pouvoir s'arrêter, ne serait-ce que des petits amarrages, la fréquentation augmenterait.

**Monsieur le Préfet, François Lalanne :**

Je confirme ce témoignage. Les gens du Boat m'ont tenu des propos équivalents : Les touristes qui arrivent et partent de Saint-Gilles se dépêchent d'aller à Aigues-Mortes et dans les étangs. Car le canal est peu accueillant sur la partie qui va de Saint-Gilles à Aigues-Mortes. Il n'y a pas de stationnement, ou très peu. Cela handicape le tourisme gardois. Les touristes qui partent de Saint-Gilles restent en moyenne dans le Gard un ou deux jours. Et ils passent le reste de la semaine dans les étangs de l'Hérault, qui sont beaucoup plus accueillants et qui facilitent les haltes.

On envisage une restitution des 4 ateliers en janvier ou février. On attend que la deuxième phase du Covid passent, car on souhaiterait une restitution à Montpellier, en présentiel, ouverte à un public. Cela ne sera donc pas possible début décembre à cause des conditions sanitaires.

La prochaine étape est une rencontre entre les deux préfets de région et Madame Carole Delga, le 4 décembre sur Lyon. Il y aura un début de restitution des travaux des ateliers, mais en chambre. Ensuite, une vraie restitution quasiment publique aura lieu au premier trimestre, avec une synthèse.

Et je rendrai mon rapport définitif début mars.

## Tchat sur la journée

**Léo BEILMANN** : Bonjour, malgré leur gabarit important, les bateaux de croisière fluviaux de 90 à 110m, au nombre de 16 actuellement sur le bassin Rhône-Saône, pourraient représenter un potentiel touristique très important pour ce canal. Il serait intéressant de développer aussi pour ce type de gabarit.

**Anne Ackermans ANPEI** : Et le port de Lattes ? Une superbe structure qui malheureusement n'est pas mise en valeur à cause de l'abandon du Lez.... Et de épaves qui le jonchent. Que compte faire la métropole de Montpellier

**Muriel MILHAU** : Oui

**G. Chauvel** : Mme Petit quel est le retour de vos clients sur la cohabitation des plaisanciers non expérimentés avec le fret ?

**Albecq-Megias Claudel Noémie** : Tout à fait d'accord avec Mr Barral

**Anne Ackermans ANPEI** : Pour la cohabitation Fret Plaisance, la mise en place de l'application VNF a déjà bien amélioré la situation.

**Marjan Petit** : Nos clients prennent souvent peur quand un bateau de fret arrive et ils amarent leur bateau s'ils en ont le temps

**ROC Muriel** : Mr Gilles, nos bateaux ne sont pas des fluvio maritimes. Ils ne naviguent pas en mer.

**G. Chauvel** : Effectivement nous avons bien identifié les besoins sur les berges Sud dans le Gard et l'Hérault

**Carole Colenson** : Puisque le fret semble très important pour l'entretien de la voie d'eau, comment se passe la maintenance de la voie d'eau sur le canal du Midi sans fret ?

**ROC Muriel** : le canal du midi n'a pas de passes sur les étangs et ne se remplit pas de limon régulièrement

**Anne Ackermans ANPEI** : De plus en plus de difficultés pour naviguer. La réduction de l'enfoncement. Un retour de plus en plus important de la sinistralité des hélices ...

**MUNDLER Cécile** : Les branches Est et Ouest d'Aigues Mortes (et le chenal maritime vers Le Grau du Roi) sont-elles concernées par la réflexion globale sur le développement touristique du canal du Rhône à Sète dans le cadre du prochain CPER.

**ROC Muriel** : même problème sur les canaux interbassin sur la petite Saône, de moins en moins de fret et envasement à grand pas. Freycinet limité à 210 T aujourd'hui

**Carole Colenson** : Comme Muriel Milhau je m'interroge sur les amarrages "libres" et l'entretien de ces espaces (dépôt poubelles...) que nous rencontrons. Qui va les entretenir ? VNF, les communes, l'ANPEI ?

**Candice LECLERE VNF DTRS Frontignan** : Madame HACKERMANS votre demande a bien été notée par nos services. Elle est en cours d'instruction

**Candice LECLERE VNF DTRS Frontignan** : Pour rebondir sur les propos de Madame HACKERMANS, l'aménagement de nouveaux quais réservés à la plaisance est plus complexe que vous l'imaginez. Il faut prendre en compte les contraintes liées aux besoins du fret mais également à la sécurité des différents sites et ouvrages avant de créer de nouveaux emplacements.

**MANZI Delphine - Chargée de mission GSO - SMCG** : Oui, et une forme de sensibilisation à grande échelle

**Carole Colenson** : Tout à fait Delphine, y compris en partenariat avec les sociétés de location de bateaux.

**Léo BEILMANN** : Avez-vous évoqué les paquebots fluviaux ?

**Anne Ackermans ANPEI** : Non. Il faut quoi comme carré de navigation ? Si l'on part sur le scénario 4, c'est mort !...

**Mathias GILLES PLC** : trop gros trop haut

**Léo BEILMANN** : Certains gabarits peuvent passer. Donnez-moi le TA et le TE et on en reparle Monsieur Gilles ...

**Anne Ackermans ANPEI** : Je pense : TA : 4m TE : 2m

**ROC Muriel** : Suivant la cote à St Gilles, cela peut changer tous les jours.

**Léo BEILMANN** : Merci et OK Anne. Merci Muriel, oui je sais...

**MANZI Delphine - Chargée de mission GSO – SMCG** : L'idée d'une charte/ d'un cahier des charges sur le type de tourisme voulu sur ce canal pourrait effectivement être intéressant

**ROC Muriel** : le TA le plus bas actuel 5,25 Carnon

**Catherine Respaut** : Pour les paquebots fluviaux, je rajoute le problème des courbes du canal

**Léo BEILMANN** : oui merci Muriel c'est ce que j'avais aussi noté/en tête dont nos gabarits les plus petits 85+90m passeraient.

**ROC Muriel** : oui c'est déjà le cas avec nos 105 m

**Léo BEILMANN** : oui pour les courbes c'est chaud si y'a pas de dragage régulier, pour sûr

**ROC Muriel** : oui car à chaque crue, ou entrée maritime c'est compliqué

**LARMET Hélène, VNF/DT Rhône-Saône/DS/Fontignan** : oui, attention, n'oubliez pas le plafond, un "rectangle" de navigation est une illusion sur le CRS du fait de sa configuration et de son exposition aux aléas météo.

**Carole Colenson** : Nous avons régulièrement des plaisanciers qui passent d'un canal à l'autre : été d'un côté - hivernage sur un autre.

**Catherine Respaut** : La question des paquebots fluviaux rejoint celle du fret

**Bertrand Joly** : Le Provence de 110 à 135m

**Léo BEILMANN** : tout à fait, les perspectives de retombées sur les territoires seraient décuplées avec les paquebots fluviaux

**Léo BEILMANN** : 90 à 110

**Léo BEILMANN** : 125 et 135 cela ne passera pas. Mais attention, notre TA se situe autour de 6.00 pour les 110...

**ROC Muriel** : aujourd'hui à h de navigation suivant les conditions

**Bertrand Joly** : Léo tes bateaux sont trop larges il y a beaucoup de courbes qui sont étroites

**ROC Muriel** : 12 à 19 h

**Carole Colenson** : Si il y a Gallician !!!

**Marjan Petit** : C'est juste pour signaler que 50% de nos clients vont sur les 2 canaux, soit en aller-retour soit en aller simple

**Léo BEILMANN** : Merci Bertrand, nous avons des 110\*11,4, le Provence fait 89,9\*9,5

**MANZI Delphine - Chargée de mission GSO – SMCG** : Est-ce que le fluvestre au service d'une logistique de ce type a déjà été étudié ?

<https://www.velo-territoires.org/actualite/2020/10/28/fluvestre-logistique-urbaine-durable/>

Le fluvestre au service d'une logistique urbaine durable | Vélo & Territoires

Longtemps évacuée en deuxième couronne des agglomérations, la logistique redevient une priorité pour les territoires...

[www.velo-territoires.org](http://www.velo-territoires.org)

ROC Muriel : connaissons-nous la date de la décision finale ?

@Delphine: voir expérimentations Strasbourg mais Paris est sur une bonne lancée aussi.

