

LE CANAL DU MIDI, UN CHEF D'ŒUVRE EN PÉRIL

ARRONDISSEMENT DE LA CCI BÉZIERS SAINT-PONS



**VOLET 1 : ÉTAT DES FAIBLESSES ET ENJEUX LIÉS AU CANAL
DU MIDI**

TABLE DES MATIÈRES

LE CANAL DU MIDI, OBJET DE L'ÉTUDE

I. LE CANAL DU MIDI, UN AXE STRUCTURANT DU SUD-OUEST DE LA FRANCE.....	3
A. Brève présentation.....	3
B. La partie Héraultaise du Canal du Midi.....	3
C. La construction de l'œuvre, pourquoi ce Canal?.....	5
II. LE CANAL DU MIDI, 22ÈME SITE CLASSÉ AU PATRIMOINE MONDIAL DE L'UNESCO.....	6
A. Motifs du classement.....	6
B. Les ouvrages d'art, éléments constitutifs du Canal.....	6
C. Les chemins de halage et les berges.....	8
D. Les plantations d'alignement.....	8
III. LES ACTEURS DU CANAL.....	10
A. Statut.....	10
B. Gestion du site et principes d'action.....	10

LE CANAL DU MIDI, UN OUTIL DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

I. DE CAPESTANG À AGDE, PRÉSENTATION DU TERRITOIRE D'ÉTUDE (ARRONDISSEMENT DE LA CCI BÉZIERS SAINT-PONS).....	15
A. Cadre géographique et périmètre d'étude.....	15
B. Occupation des sols et paysages.....	16
C. Urbanisme et relation ville-Canal.....	18
II. L'IMPORTANCE DU CANAL DU MIDI POUR L'ÉCONOMIE.....	19
A. Classement et attractivité touristique.....	19
B. Le tourisme fluvial en France, éléments de contexte.....	19
C. De Capestang à Marseillan, un lieu de navigation et de promenade qui profite à l'activité commerciale des communes.....	20

LES DÉGRADATIONS DU CANAL, ÉTAT DES FAIBLESSES ET MENACES

I. ÉTAT DES LIEUX DES DÉGRADATIONS DU CANAL.....	23
A. Les eaux du Canal.....	23
B. Des berges dégradées.....	25
C. Dégradation des ouvrages d'art.....	26
D. Une signalétique vieillissante voire manquante.....	27
II. LES DIFFÉRENTES SOURCES DE DÉGRADATION DU CANAL DU MIDI.....	28
A. Les sources de pollution liées à la navigation.....	28
B. Les sources de pollution liées à la navigation – Les sources de pollution terrestre.....	34

C. Un manque d'équipement dans les ports et sur les communes.....	35
D. Les rejets non liés à l'activité de la navigation.....	36
E. Une gouvernance qui nuit à la bonne santé du Canal.....	39
III. UN CANAL DÉGRADÉ, QUELS RISQUES POUR SES DIFFÉRENTS USAGES?.....	41
A. Des risques sanitaires liés à la qualité des eaux.....	41
B. Des risques pour l'environnement.....	44
C. Une possible remise en cause du classement au Patrimoine Mondial de l'Unesco.....	45

Le Canal du Midi, objet de l'étude

I. LE CANAL DU MIDI, UN AXE STRUCTURANT DU SUD-OUEST DE LA FRANCE

A. BRÈVE PRÉSENTATION

Le Canal du Midi, également dénommé Canal du Languedoc ou Canal de communication des Deux Mers, est un imposant ouvrage d'art hydraulique de 241 kilomètres de cours principal. Le site est constitué de deux versants. Le versant Atlantique, situé dans la région Midi-Pyrénées d'une longueur de 52 kilomètres et le versant Méditerranée situé dans la région Languedoc-Roussillon et qui mesure 189 kilomètres soit près de 80% de la longueur totale du Canal. Sa superficie est de 1298 hectares.

Le Canal est alimenté en grande partie par les eaux de la Montagne Noire au seuil de partage des eaux de Naurouze. A l'ouest de ce seuil, le Canal s'écoule vers Toulouse, tandis qu'à l'est, les eaux se dirigent vers Béziers et l'étang de Thau.

B. LA PARTIE HÉRAULTAISE DU CANAL DU MIDI

Le Canal du Midi traverse le département de l'Hérault d'ouest en est sur 70 kilomètres.

Le long de son parcours héraultais, il est alimenté par l'Orb, l'Hérault.

C. LA CONSTRUCTION DE L'ŒUVRE, POURQUOI CE CANAL?

a. L'idée

Le premier objectif du Canal du Midi était de relier la Mer Méditerranée à l'Océan Atlantique en évitant de passer par la péninsule ibérique. Cette idée de relier les deux mers est née dès l'Antiquité mais n'a vu le jour que bien des siècles plus tard.

b. Les travaux

Construit sous le règne de Louis XIV, le Canal du Midi est l'œuvre de l'ingénieur Pierre-Paul Riquet. Dès 1661, il travaille à la réalisation du site. Les travaux, quant à eux, commencèrent plus tard, en 1667, pour se terminer en 1681, quelques mois après la mort de Riquet.

Ce chantier de 14 ans a engagé près de 12 000 ouvriers hommes et femmes.

L'ouvrage atteste aujourd'hui d'un moment clé dans l'évolution des techniques de construction. En effet, il marque le début de l'époque moderne de création des réseaux navigables d'Europe et d'Amérique du Nord.

c. Le Canal du Midi, un mode de transport de marchandises...

Profond d'en moyenne 2 mètres pour une largeur de 20 mètres en surface et de 10 mètres au fond, le Canal du Midi était autrefois utilisé pour le transport de marchandises. Pendant environ 200 ans, il a servi au transport des vins du Languedoc. A cet effet, de nombreux ports, où les tonneaux de vin étaient chargés, ont vu le jour le long du Canal du Midi.

C'est le rail, concurrent imbattable en matière de transport de marchandises, qui a entraîné une baisse de la fréquentation du Canal entre 1848 et 1898. Ce n'est qu'à la fin du XIX^{ème} siècle que l'État reprend en main la gestion du Canal où, jusqu'en 1970, le transport de marchandises a repris.

d. ...et de passagers

Outre le transport de marchandises, le Canal du Midi était également utilisé pour le transport de passagers avec un service appelé "La Barque de Poste". Ce service, établi dès l'ouverture du Canal, proposait aux voyageurs un trajet depuis Toulouse jusqu'à Agde en 4 jours. Le trajet comportait quelques étapes dans les communes traversées par le Canal, étapes qui portaient le nom de " dînées " pour les arrêts du repas de midi et de " couchées " pour les haltes du repas du soir et la nuit en auberge.

Ainsi, le creusement du Canal du Midi a eu des répercussions importantes sur la vie des communes traversées. Déjà, certaines d'entre elles avaient orienté une grande partie de leurs activités économiques autour de la voie d'eau.

II. LE CANAL DU MIDI, 22^{ÈME} SITE CLASSÉ AU PATRIMOINE MONDIAL DE L'UNESCO

A. MOTIFS DU CLASSEMENT

Inscrit le 7 décembre 1996 sur la liste des sites relevant du Patrimoine Mondial de l'humanité par l'Unesco, le Canal du Midi est le 22^{ème} site français classé. Le Canal du Midi constitue un patrimoine remarquable et universel et son classement au titre des sites se justifie par ses différents intérêts (annexe A).

a. Le Canal du Midi, témoignage de trois siècles d'histoire

Le classement au Patrimoine Mondial de l'Unesco du Canal du Midi se justifie en premier lieu de part son intérêt historique. Inauguré à la fin du XVII^{ème} siècle, le Canal du Midi a subi de nombreuses modifications, réparations et améliorations qui témoignent aujourd'hui de plus de trois siècles d'histoire.

b. Une grande réalisation d'ingénierie civile de l'époque moderne

D'un point de vue scientifique, le Canal du Midi est une prouesse d'ingénierie. Il constitue un moment clé dans l'histoire du génie civil avec le passage des techniques de la Renaissance à celles de l'époque moderne.

c. Le Canal du Midi, un intérêt pittoresque

Le Canal est un élément marquant du territoire, il modèle le paysage, et constitue un environnement particulier. Sa structure et son architecture sont proportionnées. Pour la première fois à une échelle aussi grande, les ingénieurs du Canal ont cherché à modeler le paysage pour en faire un cadre de verdure, un exemple d'urbanisme linéaire d'une grande qualité architecturale.

Ainsi le Canal façonne le paysage, mais constitue aussi un paysage à lui seul. En suivant les courbes de niveau, l'ouvrage linéaire souligne et accompagne les accidents du relief.

d. L'intérêt légendaire

Enfin, le Canal du Midi a été classé au titre de l'intérêt légendaire. Il existe en effet une légende fondatrice selon laquelle Riquet aurait découvert le phénomène de partage des eaux à la fontaine de Naurouze. A l'ouest de ce seuil, le courant descend vers l'Océan, tandis qu'à l'est les eaux coulent vers l'Étang de Thau.

B. LES OUVRAGES D'ART, ÉLÉMENTS CONSTITUTIFS DU CANAL

Un grand nombre d'ouvrages d'art tricentenaires jalonnent le site, permettant au Canal de franchir les obstacles (dénivelés, rivière...) : 328 au total, dont 63 écluses, 126 ponts, 49 aqueducs, mais aussi des ponts-canaux, et un tunnel.

Aux ouvrages d'art s'ajoutent les nombreux ouvrages de régulation hydraulique (épanchoirs, déversoirs, prises d'eau....). Le nombre et la diversité de ces ouvrages

constituent une caractéristique majeure du site.

Certains, comme par exemple les ponts-canaux, le tunnel du Malpas, ou encore l'écluse ronde d'Agde sont parmi les premiers au monde à avoir été construits en Europe.

a. Les écluses

Ce sont en tout 63 écluses qui sont présentes le long du Canal. Ayant pour rôle de franchir les dénivelés, elles auraient été inventées par Léonard de Vinci. On compte actuellement 47 écluses simples, 10 doubles, 4 triples, 1 quadruple et 1 octuple, soit au total 90 sas. La forme ovoïde des écluses du Canal du Midi les rend particulièrement reconnaissables.



Écluses de Villeneuve-Les-Béziers et de Béziers

b. Epanchoirs et déversoirs

L'épanchoir et le déversoir sont des ouvrages qui permettent de réguler le niveau du Canal. Le déversoir est une sorte de seuil au-dessus du niveau duquel l'eau se déverse dans un cours ruisseau voisin. L'épanchoir est muni de vannes qui permettent de régler le débit d'eau prélevé.

c. Les ponts, ponts-canaux et aqueducs

Le Canal est composé de 126 ponts qui permettent de rétablir les voies terrestres coupées lors du creusement du site. Les ponts construits à l'origine sont caractéristiques et qualifiés de "dos d'âne". La plupart des ponts, comme la plupart des ouvrages du Canal ont été bâtis avec les roches disponibles sur place. Ainsi, depuis l'est vers l'ouest, certains ponts sont en roches volcaniques, d'autres en calcaire, en grès ou encore en briques.

En plus des ponts simples, le Canal présente des ponts-canaux. Il s'agit d'ouvrages qui permettent au Canal de navigation de franchir un cours d'eau qui poserait des problèmes si l'on devait mélanger leurs eaux comme c'était souvent le cas à l'origine du Canal du Midi (crues dévastatrices, ensablement...).

Les aqueducs sont l'œuvre de Vauban. A partir de 1686, suite à des problèmes d'envasement du Canal, Vauban généralise les aqueducs qui permettent d'éviter les apports de sédiments en faisant passer les cours d'eau sous le Canal. Vauban

construit également les contre-canaux utilisés afin de collecter les eaux de ruissellement des terres environnantes.



Pont-Canal de Béziers enjambant l'Orb

d. Le tunnel du Malpas

Seul passage souterrain du Canal, le Tunnel de Malpas, situé sur la commune de Colombiers, a été percé par les ouvriers de Riquet. D'une longueur de 173 mètres, l'œuvre est un carrefour de trois tunnels : une ancienne voie romaine, une conduite de drainage de l'étang, aujourd'hui asséché, de Montady et de l'Oppidum d'Ensérune.



Tunnel du Malpas, Colombiers

C. LES CHEMINS DE HALAGE ET LES BERGES

Les berges des voies navigables ont de nombreuses fonctions.

a. Fonctions physiques

Les berges séparent l'eau de la terre, elles doivent donc permettre :

- Le soutènement de l'ouvrage et sa pérennité.
- L'étanchéité : c'est surtout le cas pour des voies en remblai où les fuites peuvent avoir de lourdes conséquences.
- La circulation sur un côté de la voie d'eau : c'est le chemin de halage. Les chemins de halage étaient autrefois empruntés par les chevaux qui avaient pour mission de remorquer, à l'aide de câbles, les bateaux circulant sur le Canal.
- L'effet brise-vent : la végétation des berges peut atténuer l'effet du vent sur la voie d'eau. Ceci réduit l'évaporation de l'eau et peut améliorer les conditions de navigation.
- L'atténuation des inondations : la végétation ralentit les courants lors de crues et diminue ainsi les effets érosifs de la crue.

b. Fonctions biologiques

La berge est tout d'abord un lieu d'échanges très riche. Elle permet les échanges d'eau entre la voie d'eau et la nappe d'eau. La végétation des berges a ici un rôle très important de filtre. En filtrant les eaux arrivant des terres voisines, elle filtre les polluants éventuels et limite ainsi la pollution des eaux.

c. Fonctions socio-économiques

Le développement touristique a induit des modifications dans le mode de gestion des berges, puisque celles-ci peuvent maintenant accueillir diverses activités telles la pratique du vélo, la randonnée pédestre et équestre ou encore la pêche. Les berges sont ainsi remodelées pour répondre à ces nouvelles attentes.

d. Fonctions paysagères

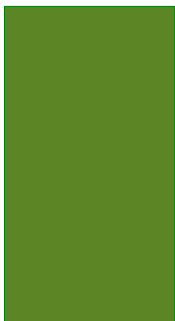
Les trois fonctions précédentes ont un impact direct sur la fonction paysagère des voies d'eau. L'attrait touristique de la voie d'eau est conditionné par l'aspect esthétique des berges.

D. LES PLANTATIONS D'ALIGNEMENT

Les plantations d'alignement qui bordent le Canal (actuellement 220 000 arbres sont recensés dont 60 000 platanes) participent au dessin et à la lisibilité de la voie de communication.

A l'origine, il n'y avait pas d'arbre le long du Canal. Les premiers à avoir été plantés, au XVIII^{ème} siècle, sont des fruitiers. Puis, d'autres essences ont été mises

en bordure du site. Aujourd'hui, ce sont pour la plupart des platanes, parfois des pins, des peupliers ou des cyprès.



III. LES ACTEURS DU CANAL

A. STATUT

Le statut juridique du Canal est codifié au *Code du Domaine Public Fluvial et de la navigation intérieure* puis au *Code général de la propriété des personnes publiques*.

B. GESTION DU SITE ET PRINCIPES D'ACTION

a. Voies Navigables de France (VNF), et les services de navigation

Le site classé appartient intégralement au Domaine Public Fluvial (DPF) de l'État. Le DPF géré par VNF est estimé à 80 000 hectares. Il se compose des rivières et canaux navigables et de leurs dépendances (chemins de halage, ports de commerce ou de plaisance, maisons éclésières...).

Les missions de VNF

VNF intervient dans la gestion, l'entretien, et l'exploitation du Canal du midi. La structure est placée sous la tutelle du Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer.

Sur le Canal du Midi, la police de la pêche et la police de l'eau sont exercées par le Service de la Navigation du Sud-Ouest (SNSO). Au travers du SNSO, VNF est chargée en plus de la police de la navigation et de l'eau :

- De gérer et assurer la ressource en eau.
- D'assurer la navigabilité du Canal
- De développer le transport fluvial

- De sécuriser la gestion hydraulique du territoire

Les compétences de VNF

Afin d'assurer ses missions, VNF reçoit les taxes des titulaires d'ouvrages ainsi que les redevances sur les personnes publiques ou privées pour toute emprise sur le DPF.

VNF a pour compétence de fixer les tarifs d'usage sur le domaine.

Les agents VNF assurent le contrôle de l'acquittement des taxes et ont droit à un accès aux installations.

En théorie, VNF se substitue à l'état dans l'exercice de ses pouvoirs pour la répression des atteintes à la conservation du Canal du Midi.

b. Pôle Canal, la structure coordinatrice interrégionale.

Pôle Canal est constitué d'un pôle interrégional coordonnateur, ainsi que d'un pôle pour chaque département. Ce pôle de compétence des services de l'Etat a pour vocation initiale de donner une cohérence aux différents avis émis par ces services, ceci afin de garantir la préservation et la mise en valeur du Canal du Midi. L'avis du pôle vaut avis conjoint des trois services de l'Etat (DREAL, DRAC et DTM)

■ **Les Directions Régionales de l'Environnement (DREAL)** des régions Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées sont chargées de la gestion administrative du site. Tous les projets soumis au DPF sont soumis à l'avis conjoint des DREAL et des Architectes Bâtiments de France.

■ **Les Directions Régionales des Affaires Culturelles (DRAC)** participent quant à elles de la réhabilitation du Canal dans le cadre de Contrats de Plan Etat-Région. C'est également un acteur financier du Canal.

■ **La Direction des Territoires et de la Mer**

c. Les outils de gestion du patrimoine du Canal

■ Un cahier de gestion : c'est le document de référence qui donne la description et fait l'état des lieux de chacun des éléments constitutifs du Canal. Il définit les grands enjeux et les principes d'intervention. Son objectif est d'aider les services de l'État dans l'instruction de demandes d'autorisations et de préciser les orientations d'une gestion patrimoniale du Canal.

■ Des cahiers ou plans de gestion portant sur un secteur ou un thème précis.

■ Le Schéma Directeur d'Exploitation des Voies Navigables qui

précise les engagements de l'établissement sur le réseau en termes de disponibilité, d'exploitation, d'information et de services

d. Les acteurs institutionnels du Canal du Midi sur l'arrondissement de Béziers Saint-Pons

■ **La Région Languedoc-Roussillon** : elle n'intervient pas sur la gestion du Canal du Midi mais constitue un partenaire financier pour sa protection et sa valorisation.

■ **Le Conseil Général de l'Hérault** gère la voie verte de Béziers à Portiragnes. Il n'intervient pas dans la gestion du Canal au delà de ce territoire. Il constitue toutefois un partenaire financier dans l'aménagement du territoire.

■ **Les Communautés d'Agglomération** de Béziers , d'Agde et de Sète. En matière de compétences, la Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée (CAHM) a établi une convention de superposition de gestion avec Voies Navigables de France, permettant de mieux définir les responsabilités de chacun des nombreux partenaires en matière de pratiques et d'usages. Un comité de pilotage, animé par la CAHM a pour but de fédérer les acteurs autour d'un projet commun sur le tracé du Canal du Midi, pour sa portion allant de Portiragnes et au débouché de l'étang de Thau.

■ **Les 3 Communautés de Communes** (Communauté de communes Canal-Lirou, la Communauté de communes La Domitienne et la Communauté de communes Le Minervois)

■ **Les 14 communes riveraines.** Les maires peuvent intervenir sur le domaine public fluvial, au titre de leurs *pouvoirs généraux de police issus de l'article L.2212-2*, qui comprennent notamment « tout ce que intéresse la sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, voies publiques, ce qui comprend le nettoiement, l'éclairage, l'enlèvement des encombrants, ... »

■ **L'Agence de l'Eau**, à travers le SDAGE 2010-2015, vise comme objectif pour le Canal du Midi, un objectif de bon état 2027. L'Agence de l'eau peut également être un partenaire financier dans les projets qui touchent à l'amélioration de la qualité de l'eau.

■ **Le Syndicat Mixte du Bassin de Thau** (Agde et Portiragnes). Cette structure a établi un schéma d'aménagement et de développement du Canal des Deux-Mers qui constitue un document de référence pour les actions à moyen et long termes sur ce Canal, à l'horizon 2020. Ce document est organisé suivant trois thèmes : infrastructure aménagement-équipement, environnement et patrimoine-culture-tourisme.

e. Les acteurs socio-économiques

■ **La Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) Béziers Saint-Pons** est un acteur clé du développement économique du territoire. Outre l'accompagnement des entreprises dans leurs diverses démarches, la CCI travaille aux côtés des collectivités pour l'aménagement du territoire.

■ **CRT, CDT et Offices de Tourisme** participent à la valorisation du Canal par leurs outils de promotion.

■ **Le Réseau National d'Observation du Tourisme Fluvial (RNOTF)**. Né en 2001 de la collaboration entre VNF et Audit France, le RNOTF a pour vocation de fournir des données utiles à la définition de politiques de développement de la voie d'eau. Ainsi le réseau réalise des études concernant :

➔ Les activités et les équipements présents sur le réseau, les flottes et les flux

➔ Les clientèles pour suivre et anticiper les évolutions

■ **L'association Canal du Midi en Languedoc-Roussillon** apporte des connaissances diverses concernant le Canal du Midi (histoire, économie...)

■ **Des acteurs privés** peuvent intervenir sur le Canal par délégation du service public du Canal du Midi. Il s'agit d'une pratique qui permet aux acteurs privés de gérer une partie du site. Ainsi à Poilhes et Capestang, les ports sont gérés par une compagnie privée.

f. Les acteurs de l'eau et de l'environnement

■ **L'Office International de l'Eau (OIEau)**. Il s'agit d'une association chargée de mission d'intérêt général. Elle réalise des études et veille à la bonne qualité de l'eau.

■ **L'ADEME**, elle, incite les usagers à une meilleure utilisation du Canal par un travail de communication.

■ **Le CEMAGREF** est un organisme de recherche spécialisé en sciences et technologies pour l'environnement. Il veille à la qualité des milieux aquatiques, à la ressource en eau et l'usage de l'eau.

g. Les usagers du Canal

■ Les habitants de péniches. Depuis les "Seventies", un goût de liberté et d'espace, la crise de la batellerie et le prix des maisons ont incité nombre de "terriens" à acheter une péniche de commerce pour la transformer en bateau logement, en habitation fluviale ». Ainsi, sur le

territoire de la CCI Béziers Saint-Pons, ce sont plus de 30014 péniches réparties sur les 14 communes riveraines, qui constituent des logements permanents. Ces personnes qui vivent sur l'eau ont les mêmes besoins en termes d'équipement que les résidents « terrestres ». Aussi, bien souvent, les « pénichards » sont raccordés au réseau électrique et bénéficie des services de collecte des déchets ménagers. La vie sur l'eau est un rêve pour beaucoup mais qui présente toutefois des contraintes.

■ Les touristes. Avec 10 000 bateaux de plaisance par an et 100 000 visiteurs sur le site de Fonserannes à Béziers, le Canal est un site attractif pour les touristes. Le Canal du Midi est ouvert à la navigation d'avril à octobre, ce qui permet un allongement de la fréquentation touristique sur les ailes de saison.

■ Les locaux. Les locaux pour leurs loisirs. Les berges du Canal constituent un lieu de promenade agréable car ombragé et à l'écart de la circulation automobile. C'est un endroit qu'apprécient les habitants des communes pour des activités comme la pêche, autorisée dans le Canal, la randonnée, ou encore le cyclisme. Le Canal est en quelque sorte le poumon vert de certaines communes.

■ **Les commerçants et professionnels du tourisme.** La location de bateaux sans permis, les péniches hôtel ou péniche d'hôtes ainsi que les croisiéristes sont des activités propres à la présence du Canal. La restauration, l'hôtellerie, les campings, super et hypermarchés ainsi que les commerces non alimentaires viennent également compléter l'offre touristique.

Si VNF et le pôle Canal sont les gestionnaires officiels du site, de nombreuses entités, aux profils bien différents, peuvent intervenir sur le territoire. Ainsi, les aménagements et les projets sur le canal peuvent émaner aussi bien de la Région, que du Département, des Communautés de Communes, et Communes ce qui constitue plus de 22 collectivités territoriales sur le seul territoire de l'arrondissement de la CCI Béziers Saint-Pons auxquelles s'ajoutent de nombreux autres acteurs aux compétences diverses et variées.

Le Canal du Midi, un outil de développement territorial

I. DE CAPESTANG À AGDE, PRÉSENTATION DU TERRITOIRE D'ÉTUDE (ARRONDISSEMENT DE LA CCI BÉZIERS SAINT-PONS)

A. CADRE GÉOGRAPHIQUE ET PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

Le territoire étudié est celui de la CCI Béziers Saint-Pons, située dans la région Languedoc-Roussillon et dans le département de l'Hérault.

Le Canal du Midi y effectue un linéaire de 70 kilomètres traversant les agglomérations de Béziers (Béziers Méditerranée), Sète (Bassin de Thau) et Agde (Hérault Méditerranée).



B. OCCUPATION DES SOLS ET PAYSAGES

De Capetang à Béziers, le territoire est composé de plaines viticoles : c'est le Biterrois.

A l'est, les paysages se modifient pour laisser place à des marais salants et des lagunes.

Les paysages qui entourent le Canal du Midi sont essentiellement agricoles sur la zone étudiée. En effet, le Canal du Midi est majoritairement entouré de vignes puisque le Languedoc-Roussillon est un domaine agricole majeur de par sa superficie et son volume de production.

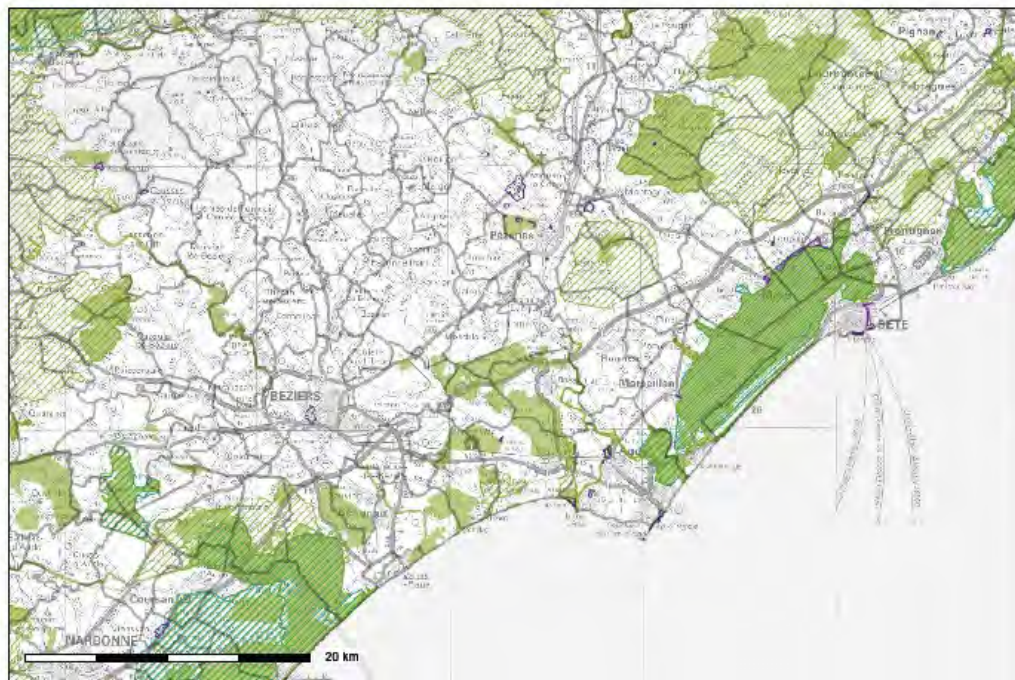


Le Canal vu du ciel (à gauche) et vue sur Béziers (à droite)

Le Canal passe également à proximité de plusieurs étangs et marais à forts enjeux environnementaux comme sur le territoire d'étude :

- **Les herbiers de l'étang de Thau** : plusieurs secteurs de la lagune de Thau et de son bassin sont inscrits sur la liste européenne des sites protégés Natura 2000. L'herbier de l'étang de Thau est un Site d'Intérêt Communautaire au titre de la Directive « Habitats naturels ». La zone est par ailleurs classée Zone Nationale d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF).
- **L'étang du Bagnas** : il s'agit d'une vaste zone humide communiquant avec la lagune de Thau par le Canal du Midi. L'étang de Bagnas a le statut de Site d'Intérêt Communautaire et celui de Zone de Protection Spéciale au titre de la Directive européenne « Oiseaux ». La zone est par ailleurs classée ZNIEFF.
- **La Grande Maïre** de Portiragnes : zone humide de 400 hectares présentant une mosaïque de paysages.

Carte des Enjeux environnementaux



Conception : DREAL Lang.Rous.
Date d'impression : 02-09-2010

- Communes
- Sites inscrits
- ZNEFF de type 2
- ZNEFF de type 1
- ZOO

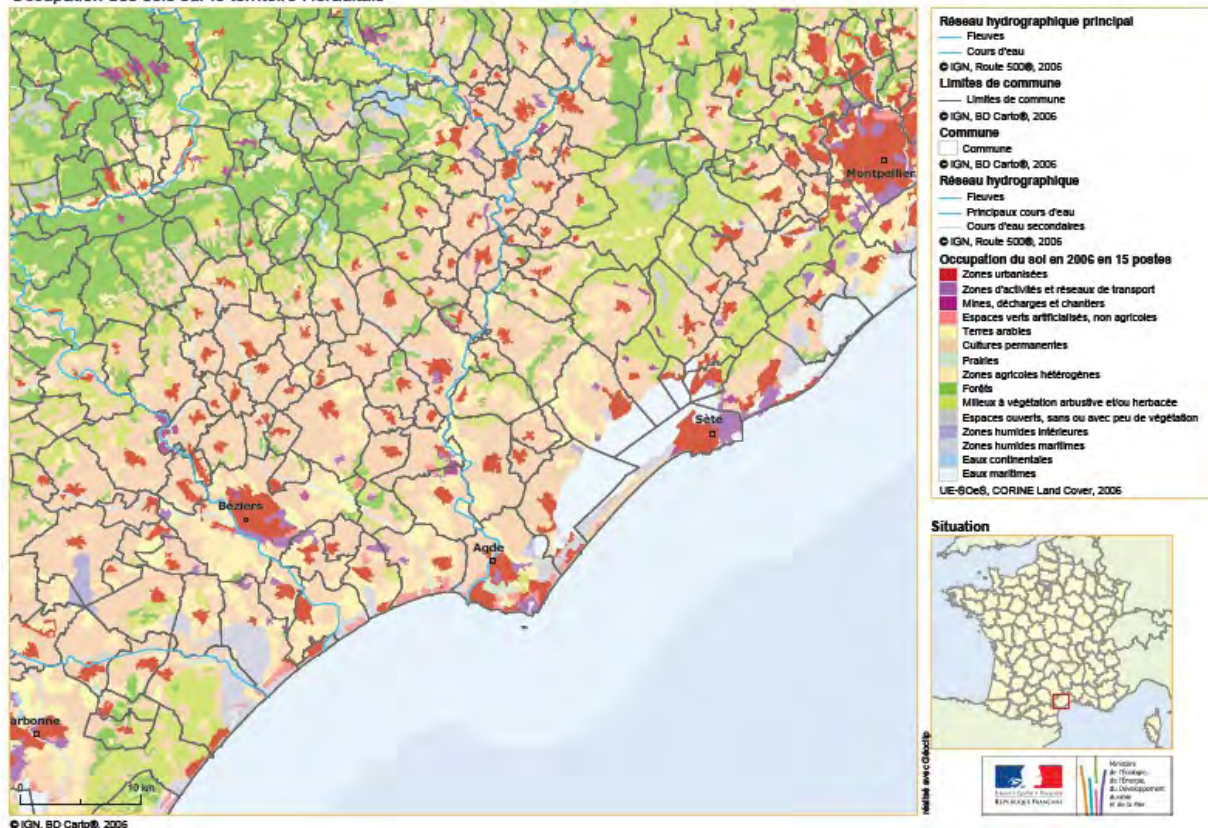
Description :
Carte des Enjeux environnementaux

Carte publiée par l'application CARTELIE
© Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer
CP21 (DOMETER)

C. URBANISME ET RELATION VILLE-CANAL

Outre les zones agricoles, le Canal du Midi traverse quelques zones urbaines.

Occupation des sols sur le territoire Héraultais



En rose sur la carte, les zones agricoles et en rouge les zones urbanisées

Sur la zone d'étude de l'arrondissement de la CCI Béziers Saint-Pons on compte 14 communes (Olonzac, Cruzy, Quarante, Capestang, Poilhes, Nissan-lez-Ensérune, Colombiers, Béziers, Villeneuve-les-Béziers, Cers, Portiragnes, Vias, Agde et Marseillan). Ces communes constituent :

- 2 pôles urbains
- 7 communes de plus de 2 000 habitants
- 4 communes de moins de 2 000 habitants

II. L'IMPORTANCE DU CANAL DU MIDI POUR L'ÉCONOMIE

A. CLASSEMENT ET ATTRACTIVITÉ TOURISTIQUE

Parmi les grandes voies du Sud-Ouest, le Canal du Midi représente un enjeu considérable en termes d'image mais également d'activités diverses liées à la voie d'eau.

Son classement au Patrimoine Mondial de l'Humanité a renforcé l'intérêt d'une valorisation active de cet ensemble.

Le Canal du Midi constitue sur le département de l'Hérault une offre complémentaire au tourisme lié à la plage.

B. LE TOURISME FLUVIAL EN FRANCE, ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

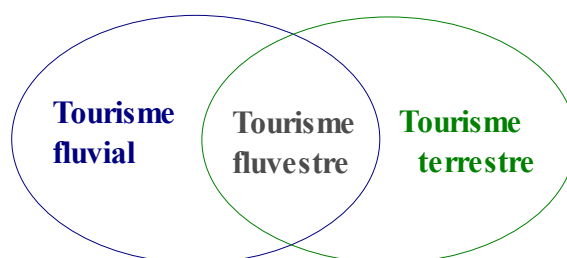
a. Le tourisme fluvial, éléments de contexte

Avec 8 500 kilomètres de voies navigables, la France bénéficie du plus long réseau fluvial exploitable d'Europe. Cela représente un potentiel important pour le développement du produit touristique fluvial tant auprès des populations locales que des clientèles françaises ou internationales.

La pratique du tourisme fluvial est multiple et engage deux milieux :

- **L'eau**, pour la plaisance fluviale et la pratiques du nautisme avec les bateaux promenades, les péniches hôtels et les bateaux de location,
- **Les abords des voies d'eau**, pour la pêche et les promenades pédestres ou cyclistes.

On parle ainsi du tourisme fluestre¹ :



b. Les retombées économiques du tourisme fluvial

Le tourisme fluvial constitue un mode de transport doux et ses multiples escales journalières s'accordent avec la découverte de la nature, des territoires et de leur culture (gastronomie, terroir, identité...).

¹ D'après l'étude VNF, 2010, *Le Tourisme, un secteur porteur*, page 1

Il engendre des flux touristiques et des retombées économiques vers les sites, les produits et les services touristiques ainsi que vers les prestataires situés à proximité des voies d'eau, tant à l'échelle des villages ruraux que des communes plus importantes.

Les retombées économiques du tourisme fluvial sur les territoires représentent l'équivalent du chiffre d'affaires généré par l'activité elle-même. Selon l'étude *Le Tourisme Fluvial, un secteur porteur*, réalisée par VNF en février 2010, ce chiffre d'affaires était estimé à près de 230 millions d'euros pour l'ensemble du tourisme fluvial français.

c. La fréquentation terrestre des sites fluviaux

Il est nécessaire d'attirer les plaisanciers vers les commerces des communes traversées et inversement les riverains vers la voie d'eau.

Les bases de location, les ports ou encore les haltes nautiques constituent des points d'animation pour les plaisanciers comme pour les visiteurs « terrestres ».

La fréquentation des berges constitue donc un enjeu considérable pour le développement des communes concernées.



Le port de Colombiers, sa supérette, ses restaurants

C. DE CAPESTANG À MARSEILLAN, UN LIEU DE NAVIGATION ET DE PROMENADE QUI PROFITE À L'ACTIVITÉ COMMERCIALE DES COMMUNES

a. Le tourisme fluvial sur le Canal, état des lieux de l'offre et la demande

Sur le territoire de la CCI Béziers Saint-Pons, d'après l'étude intitulée *Tourisme fluvial en France et premières évaluations des retombées économiques locales*, datant de 2003, réalisée par Le réseau National d'Observation du Tourisme Fluvial la navigation est ouverte de Mars à Novembre, avec une durée moyenne d'activité de 31,7 semaines.

En termes d'offre, on compte sur les communes du territoire de la CCI Béziers Saint-Pons :

- 7 opérateurs de bateaux promenades
- 8 bases de bateaux de location ayant, pour certains, jusqu'à 70 bateaux
- 6 opérateurs péniches hôtel/ d'hôtes

Selon VNF², un bateau en location génère des retombées directes à hauteur de 13 020 € sur une année (hors coût de location du bateau) pour le territoire Béziers Saint-Pons.

La consommation des navigants sur les communes se présente comme suit :

- Une dominante alimentation
- Choix de commerces à proximité du Canal étant donné le temps imparti aux haltes (2 heures en moyenne)
- Trois activités préférées : « boire un verre », « les visites culturelles », ainsi que « les restaurants »
- Une dépense moyenne de 20,65€ par jour et par personne (hors coût de location des bateaux) pour les personnes qui louent et 8,67€ par jour et par personne pour les propriétaires de bateaux.

b. L'offre touristique terrestre

Outre les navigants, le Canal du Midi accueille chaque année divers types de touristes : randonneurs, cyclistes...

Si pour certain, le Canal est l'objet de leur visite sur le territoire, d'autres profitent d'être sur les communes en vacances pour se rendre sur le site et profiter des structures qui le bordent.

Un état des lieux des commerces présents sur le linéaire du Canal du Midi depuis Capestang jusqu'à Marseillan, territoire de la CCI de Béziers Saint-Pons, a permis de distinguer :

- Les commerces directement liés à l'utilisation du Canal comme les bateaux de location, les péniches d'hôtes et péniches hôtel ainsi que les croisiéristes.
- Les commerces fortement dépendants de la présence du Canal et dont l'implantation géographique confirme le lien entre l'activité du Canal et la leur. Ce sont les bars et restaurants, les supérettes qui ravitaillent les plaisanciers situés sur les quais de certaines communes ou encore les hébergements. Le nom de leur enseigne est parfois explicite : « Épicerie du Canal » « Le Relais du Port » , « Camping Les Berges du Canal », « Côté Canal » ou encore « Chez l'Éclusier ».

2 VNF, 2008, Enquête de satisfaction des Navigants Plaisanciers sur le Canal du Midi



La Résidence Odalys «Les Berges du Canal » à Béziers

- Les commerces à proximité du Canal, qui bénéficient en partie des retombées de la fréquentation du Canal mais dont le lien avec le site n'est pas évident.

N'ont pas été retenus dans la synthèse qui suit les commerces trop éloignés du Canal, dont le site n'a clairement pas d'incidence sur leur activité : ce sont les hôtels situés en bordure d'autoroute, les grandes enseignes de supermarchés en périphérie des communes ou encore certaines structures touristiques très éloignées du Canal

**Commerces liés directement à la présence du Canal et situés sur les berges du Canal ou à moins de 100 mètres de celles-ci
(Arrondissement de la CCI Béziers Saint-Pons)**



Les dégradations du Canal, état des faiblesses et menaces

I. ÉTAT DES LIEUX DES DÉGRADATIONS DU CANAL

Une eau sale, des berges dégradées, des ouvrages d'art mal entretenus, une signalétique hétérogène et abimées, ainsi que la présence de bateaux à l'état d'abandon, c'est le triste constat que l'on peut faire lorsque l'on fréquente les abords du Canal du Midi.

A. LES EAUX DU CANAL

a. La qualité des eaux, quels indicateurs?

Le Canal est un site artificiel et de ce fait le taux de renouvellement de l'eau est faible.

De plus, il sert de milieu récepteur à divers rejets plus ou moins polluants. Le Canal a perdu sa fonction première qui était le transport de marchandises et aujourd'hui, les principaux usages du Canal sont l'irrigation, le tourisme fluvial et la pratique des loisirs sur les berges et enfin l'habitation.

L'appréciation de la qualité de l'eau est effectuée selon les dispositions du code de la santé publique.

La qualité des eaux de baignade est évaluée au moyen de deux types d'indicateurs :

- ➔ Microbiologiques (bactéries)
- ➔ Physico-chimiques

Les analyses microbiologiques effectuées concernent la mesure des germes (bactéries) témoins de contamination fécale. Ces microorganismes sont normalement présents dans la flore intestinale des mammifères, et de l'homme en particulier. Ils constituent ainsi un indicateur du niveau de pollution par des eaux usées.

Les bactéries recherchées en laboratoire sont :

- ➔ Les Coliformes totaux
- ➔ Les Escherichia coli
- ➔ Les Entérocoques intestinaux

Les paramètres physico-chimiques font l'objet d'une mesure ou d'une évaluation visuelle ou olfactive sur le terrain. Ils concernent :

- ➔ La présence de mousses, de phénols (composés chimiques aromatiques, utilisés pour la fabrication de produits tels que colorants, produits pharmaceutiques, parfums, huiles essentielles, solvants) et d'huiles minérales (mélange d'hydrocarbures)
- ➔ La couleur de l'eau
- ➔ La transparence de l'eau

D'autres paramètres sont importants. Il s'agit du pH (potentiel hydrogène), des nitrates, phosphates, chlorophylle, cyanobactéries, et micropolluants (métaux lourds).

b. Résultats des analyses et observations de terrain

Des effluents d'origine organique ou chimique.

Des relevés concernant la qualité bactériologique de l'eau ont été effectués sur les communes de Vias, de Marseillan, Béziers et Villeneuve-Les-Béziers (annexe B). Ils révèlent la présence de matières fécales dans le Canal. Cette étude montre que la qualité de l'eau du Canal est « moyenne ». D'autres analyses³ ont, quant à elles, démontré la présence de produits chimiques.

Les pollutions visuelles

L'observation de terrain a permis de voir qu'en divers points du Canal, les détritits s'accumulent faute de courant.



Béziers, le Canal du Midi en aval des écluses de Fonserranes (gauche) et Villeneuve-les-Béziers (droite)

En outre, un léger film d'hydrocarbures est visible à la surface des eaux de Canal. Les bateaux utilisant l'énergie électrique sont très peu nombreux sur le Canal. La grande majorité sont des bateaux/péniches utilisant du carburant.

3 Etude Egis Eau, menée par l'Agglomération de Béziers

B. DES BERGES DÉGRADÉES

a. Des arbres malades qui menacent de tomber

Depuis quelques années, les arbres sont atteints par un champignon appelé Chancre Coloré. Ce champignon est redoutable et peut entraîner la mort des arbres au bout de 2 à 5 ans. La contamination des arbres se fait par contact avec le champignon. Ainsi, les cordes d'amarrage aux arbres emportent les spores du Chancre Coloré d'un arbre malade pour les transmettre, à un arbre sain lors de l'amarrage suivant.

b. Présence de nombreux détritits

D'après les entretiens réalisés lors de cette étude, la présence de détritits sur les berges est un sujet dont se plaignent souvent la clientèle des loueurs de bateaux ainsi que les promeneurs. Ainsi, les remarques du type « c'est une vraie poubelle ici » ne sont pas rares.



Berge de Villeneuve-Les-Béziers (à gauche) et de Colombiers (à droite)

c. Érosion des berges

Les berges s'érodent pour diverses raisons : effet du temps, impact du batillage⁴, disparition des plantations, inondations...

En effet, certains bateaux circulent à une vitesse telle que leur passage détruit peu à peu les berges du Canal par érosion.

Par ailleurs la présence de ragondins abîme les berges. Les ragondins creusent des terriers qui fragilisent les berges, les digues, les petits ouvrages d'art et parfois les routes. De plus, la terre évacuée des galeries est systématiquement repoussée dans l'eau, ce qui accélère le comblement de la voie d'eau et peut gêner le bon fonctionnement hydraulique du Canal. Le ragondin véhicule également des maladies pouvant atteindre les autres espèces et même l'homme (leptospirose).

4 Batillage : vaguelettes générées par le passage des bateaux



Des berges retenues par les racines des platanes à Béziers qui se décomposent peu à peu

Depuis le 13 février 2002, la loi sur l'eau⁵ intègre une rubrique spécifique à la consolidation et à la protection des berges. Ainsi divers systèmes sont mis en place le long du Canal.



Le palplanche (à gauche) et le gabion (à droite), deux solutions pour maintenir les berges

C. DÉGRADATION DES OUVRAGES D'ART

a. La plaisance, une activité qui « use » les ouvrages du Canal

Le Canal a été dessiné pour la navigation et son usure est logique. Ainsi, certains ponts ou certaines écluses sont détériorés par le passage des bateaux.

b. Les tags et graffitis, des réalisations présentes sur de nombreux ouvrages du Canal

En France, les tags et les graffitis sont condamnés par la loi puisqu'ils sont considérés comme une « destruction, une dégradation ou une détérioration volontaire d'un bien appartenant à autrui ».

Le dessous des ponts constitue un spot apprécié des graffeurs.



CCI Béziers



CCI Béziers

Villeneuve-Les-Béziers (à gauche) et Béziers, à proximité des écluses de Fonserannes(à droite)

D. UNE SIGNALÉTIQUE VIEILLISSANTE VOIRE MANQUANTE

La signalétique le long de la voie d'eau n'est pas seulement un support d'information pour les plaisanciers, c'est également une marque de qualité qui participe à l'image du territoire. Or, sur le territoire de la CCI Béziers Saint-Pons, la signalétique est d'une part dégradée comme le montrent les images ci-dessous et d'autre part hétérogène.



CCI Béziers



CCI Béziers

Béziers, aux écluses de Fonserannes, site majeur du Canal du midi qui reçoit chaque année près de 100 000 touristes et 10 000 bateaux (à gauche) et le port d'Agde (à droite)

II. LES DIFFÉRENTES SOURCES DE DÉGRADATION DU CANAL DU MIDI

A. LES SOURCES DE POLLUTION LIÉES À LA NAVIGATION

a. Les bateaux logements ou bateaux ventouses, quelle définition?

Caractéristiques des bateaux logements

D'après le Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer, les bateaux logements font partie de l'ensemble des bateaux de plaisance⁶.

Ce sont donc des établissements flottants, de plaisance, pour le loisirs ou pour l'habitation qui peuvent être motorisés ou non.

Le Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques (CSNPSN) distingue deux catégories de bateaux de plaisance :

- ➡ " automoteurs à usage privé de plus de 20 mètres"
- ➡ "bateaux stationnaires et établissements flottants, non motorisés, à usage privé de plus de 20 mètres"

Morphologiquement, les bateaux logements peuvent être très différents les uns des autres.

b. Bateaux logements, entre légalité et illégalité

Les Conventions d'Occupation Temporaire, un document qui autorise l'amarrage à l'année de certaines péniches mais qui manque de fermeté

En théorie, un bateau ne peut pas stationner plus de 21 jours en un même lieu. Le propriétaire doit donc bouger son bateau au delà de cette période.

Pour ceux qui souhaitent s'installer sur le long terme, il existe la Convention d'Occupation Temporaire (COT). C'est Voies navigables de France qui, en application de l'article 14 du décret n°91-797 du 20 août 1991, et conformément aux dispositions de l'article R 56 du Code du Domaine de l'Etat, fixe le montant des redevances; les redevances sont à payer auprès de l'agent comptable de Voies navigables de France désigné par la convention. La COT est un acte domanial conventionnel permettant d'autoriser l'occupation privative et personnelle d'un élément du domaine public. Ces autorisations ne constituent pas des droits réels immobiliers, ce qui signifie que le bénéficiaire de l'autorisation ne devient pas propriétaire d'une partie du domaine public fluvial. De plus, ces autorisations sont révocables, attribuées à titre personnel, et non cessibles.

En principe l'attribution d'une COT pour un bateau nécessite que celui-ci réponde à certaines normes dont des normes de sécurité.

⁶ Est considéré comme bateau de plaisance un bateau qui n'est pas de commerce.

Sur la COT, figurent les informations suivantes :

- ➔ L'emplacement attribué ainsi que les caractéristiques du bateau (immatriculation, nom du bateau...)
- ➔ Les installations annexes autorisées
- ➔ La durée de la convention
- ➔ Les conditions de remise en état du DPF une fois la COT passée et la responsabilité du bénéficiaire en cas de dommages
- ➔ Les permissions de stationnement, de circulation, les conditions d'accès au public
- ➔ Les modalités de résiliation
- ➔ Les frais liés à l'occupation du domaine (impôts, redevance, garantie)
- ➔ Les conditions d'intervention de VNF

Les bateaux en situation illégale

En pratique, de nombreuses embarcations s'installent illégalement sur les abords du Canal.

- ➔ Pas d'autorisation de stationnement en raison d'un défaut de certificat de bateau ou d'expertise récente (nécessaire pour se voir délivrer un COT)
- ➔ Pas d'autorisation de stationnement en raison d'un litige entre le gestionnaire et le propriétaire du bateau (par rapport au montant à payer par exemple)
- ➔ Stationnement dans des zones gênant la circulation ou dangereuse
- ➔ Stationnement de longue durée sur un stationnement réservé pour une courte durée

Certaines de ces péniches sont laissées à l'abandon par les propriétaires voire squattées.



L'arrière d'un bateau laissé à l'abandon (à gauche) et une péniche très dégradée (à droite) à Agde



Deux bateaux qui se dégradent peu à peu dans les eaux du Canal du Midi à Béziers (à gauche) et Colombiers (à droite)

Si pour beaucoup de pénichards⁷, la vie sur l'eau est un mode de vie choisi, avec un confort digne de celui qu'ils pourraient avoir sur terre, la péniche constitue parfois une solution d'hébergement pour les plus démunis.

Parfois, les personnes installées sur les péniches s'exposent à divers risques du fait de la non conformité de certaines installations. Ainsi, à Agde, une péniche est à demie coulée dans le Canal tandis qu'une autre a été ravagée par les flammes.



Une péniche ravagée par les flammes à Agde(gauche) et une péniche coulée à Béziers (à droite)

La présence de bateaux ventouses dégradés

La pollution qu'engendrent les bateaux ventouses non entretenus par leurs propriétaires est liée à la diffusion du biocide des peintures. Les matériaux de ces bateaux se dégradent dans l'eau entraînant une pollution certes faible mais qui peut s'avérer forte lorsque ces bateaux coulent alors qu'ils sont encore remplis de carburant.

⁷ Le terme "pénichards" désigne les habitants de la voie d'eau

c. Eaux usées des bateaux logements et équipements

Les eaux usées des bateaux logements sont de trois types :

- ➔ Les **eaux dites noires**, il s'agit des eaux issues des sanitaires des bateaux
- ➔ Les **eaux grises** qui proviennent des lavabos, douches, machines à laver le linge ou la vaisselle
- ➔ Les **eaux de cales** qui sont constituées des eaux d'infiltration et résidus pétroliers très polluants accumulés dans les cales des bateaux

La réglementation

La Directive européenne 94-25 sur les bateaux de plaisance stipule, dans l'article 5.8 de son Annexe I, que les bateaux équipés de toilettes doivent être munis :

- ➔ Soit de réservoirs
- ➔ Soit d'installations pouvant recevoir des réservoirs

Les bateaux ayant des réservoirs fixés à demeure doivent être équipés d'un raccord de vidange normalisé permettant la connexion des tuyaux des installations de réception au tuyau de vidange du bateau. De plus, tout tuyau de décharge de déchets organiques traversant la coque doit être équipé de vannes pouvant être fermées avec un dispositif de sécurité en position fermée.

L'article 43 de la loi sur l'eau du code de l'environnement stipule que «Les navires de plaisance, équipés de toilettes et construits après le 1er janvier 2008, qui accèdent aux ports maritimes et fluviaux ainsi qu'aux zones de mouillages et d'équipement léger sont munis d'installations permettant soit de stocker, soit de traiter les eaux usées de ces toilettes».

Les règlements intérieurs de tous les ports de plaisance français interdisent tout rejet d'eaux noires dans les eaux des ports.

Les entretiens menés avec les loueurs de bateaux⁸, péniches d'hôtes ou croisiéristes démontrent que la réglementation est connue de tous. Bien que la plupart des bateaux sont équipés de cuves de stockage des eaux usées, tous les rejettent dans le Canal. Ce qui, au total sur les loueurs de bateaux d'habitation sans permis, ressortissants de la CCI Béziers Saint-Pons, constitue 159 bateaux qui rejettent leurs eaux directement dans le Canal. La raison invoquée est l'absence d'équipement de collecte sur le territoire.

En ce qui concerne les habitants de la voie d'eau, ils semblent de plus en plus adopter un comportement plus respectueux de l'environnement, à en lire les nombreux forums qui traitent de la vie fluviale. La question de la pollution par les eaux usées est dans leurs préoccupations mais malgré cela cette pollution subsiste.

Cela entraîne une dégradation diffuse de la qualité de l'eau sur l'ensemble des

⁸ Entretiens menés auprès de 13 loueurs de bateaux en mai/juin 2010 – Bilan en annexe C de ce document

canaux avec des pointes de pollution sensibles au niveau des zones de stationnement des bateaux.

A Thau par exemple, selon l'étude réalisée par le Syndicat Mixte de l'étang de Thau⁹, près de 50% des péniches transitant par l'étang ne font que traverser la lagune et ne s'arrêtent pas aux haltes de Thau. Une très forte proportion des eaux usées produites par la population navigante fluviale est ainsi rejetée en continu dans l'étang.

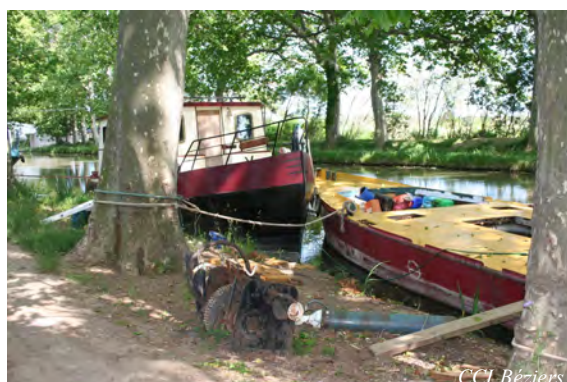
Les dispositifs de traitement des eaux usées

Il existe selon l'étude de la Fédération de Défense de l'Habitat Fluvial¹⁰ 3 grandes catégories de systèmes de traitement des eaux usées :

- ➔ Les systèmes de traitement embarqués (bateaux fixes ou mobiles)
- ➔ Les systèmes de stockages à bord du bateau avec vidange et traitement ultérieur
- ➔ Un raccordement à quai, directement vers un réseau d'assainissement

d. L'occupation des berges par les habitants du Canal

Sur les cours d'eau navigables, l'occupation des chemins de halage est réglementée. Ainsi, la servitude de halage, codifiée par *l'article 15 de code du Domaine Public Fluvial*, issu du décret du 6 février 1932 impose aux riverains des cours d'eau navigables de laisser une bande de terre sur leur propre terrain le long du cours d'eau pour le passage des hommes. Plus récemment, l'arrêt du Conseil d'État du 13 février 2002, stipule que la servitude de halage doit mesurer au minimum 7,80 mètres et interdit aux riverains de rendre inaccessible leur terrain sur une bande de 9,75 mètres en plantant des arbres par exemple ou en fermant leur terrain par des haies.



Un potager aménagé sur le berges à Agde (à gauche) et des appareils déposés sur la berge à Villeneuve-les-Béziers (à droite)

9 D'après le Syndicat Mixte du Bassin de Thau, 2009, Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux du Bassin Versant et de l'étang de Thau page 3

10 Centre d'études Techniques Maritimes et Fluviales, 2002, Traitement des eaux usées des bateaux de navigation intérieure



Des berges aménagées comme un jardin (à gauche) et des berges où sont entreposés des effets personnels (à droite) à Villeneuve-Les-Béziers

e. Les pollutions liées au fonctionnement des bateaux

La perte de carburant par les moteurs des bateaux navigants sur le Canal est difficilement quantifiable. Il n'est toutefois pas à exclure certains dysfonctionnements laissant apparaître des traces irisées à la surface de l'eau.

f. Des touristes parfois mal sensibilisés à l'usage du Canal

La location de bateaux sans permis est une activité répandue sur le Canal du Midi. Loués à la journée ou à la semaine, ces bateaux sont confiés à des néophytes qui reçoivent une courte formation sur la navigation. Ainsi les loueurs leur enseignent les principales règles de navigation et les consignes de sécurité.

En matière d'environnement, les loueurs n'estiment pas nécessaire de donner des consignes qu'ils jugent comme du bon sens (ne pas jeter les déchets par dessus bord par exemple).

Les entretiens réalisés au cours de l'étude ont toutefois démontré que certains touristes avaient des comportements irrespectueux vis à vis du site et de ses habitants.

Ainsi, certains comportements sont pointés du doigt :

- ➔ Des touristes qui conduisent en état d'ébriété
- ➔ Des bateaux qui naviguent à vive allure et heurtent les péniches stationnées en bordure de Canal (il est important de noter ici que la vitesse de certains bateaux n'est pas bridée par les loueurs)
- ➔ La conduite des bateaux est parfois, pour un court instant, confiée à des enfants
- ➔ Des déchets, telles que des bouteilles d'alcool, sont jetés par dessus bord

B. LES SOURCES DE POLLUTION LIÉES À LA NAVIGATION – LES SOURCES DE POLLUTION TERRESTRE

a. Une importante fréquentation touristique des berges

Parallèlement au développement du tourisme fluvial, les berges connaissent une exploitation importante :

La randonnée pédestre

Inquantifiable, cette activité connaît un grand succès comme en témoignent les guides touristiques ou encore les sites internet spécialisés.

Le cyclisme

La politique nationale de développement des voies vertes , officialisée par le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire du 15 décembre 1998 a entraîné une augmentation de la pratique du vélo sur les berges du Canal.

Ainsi, VNF met à la disposition des collectivités qui souhaitent réaliser ces itinéraires cyclables les chemins de halage qui offrent un cadre de qualité (paysage, continuité linéaire, ombre...).

L'adhésion de VNF à la politique des voies vertes constitue pour l'établissement un projet difficile du point de vue juridique et technique.

Sur le plan juridique, l'accès des 2 roues sur le domaine public fluvial est strictement interdit par le décret de 1932, *article 62 du Domaine Public Fluvial* qui stipule que "Nul ne peut, si ce n'est à pied, circuler sur les digues et chemins de halage".

Sur le plan technique, VNF assure un niveau d'entretien et de consolidation des berges qui est suffisant pour la navigation mais souvent, insuffisant pour garantir la sécurité des cyclistes.

La solution proposée par VNF est la mise en superposition de gestion du chemin de halage. Cet acte administratif confie la responsabilité des usagers aux collectivités (communes, départements, région) qui réalisent les vélo-routes et voies vertes.

Il permet également de définir le qui fait quoi en matière de travaux et d'entretien. Ainsi, sur le territoire de la CCI entre Béziers et Portiragnes, c'est le Département de l'Hérault qui gère la voie verte.

La randonnée équestre

Interdite sur les berges du Canal elle est toutefois pratiquée et pose des problèmes sanitaires dus aux déjections produites par les chevaux. Cette pollution reste toutefois anecdotique.

b. Les rejets d'eaux usées des aires de carénage

Les aires de carénage sont des zones destinées à la révision des bateaux. Les bateaux sont mis en cale sèche afin d'y vérifier la coque, de la nettoyer et la décaper pour la remettre en peinture.

La zone d'étude comporte 4 aires de carénage qui sont à Colombiers, Béziers, Portiragnes et Agde.

Le décapage de la coque et l'application de l'antifouling (peinture spéciale destinée à empêcher les organismes de se fixer sur la coque des bateaux) libèrent des substances nuisibles pour la santé et l'environnement.

La réglementation européenne impose des dispositifs de collecte des déchets toxiques ainsi que leur traitement.

Or sur les aires de carénages citées plus haut, aucun système de collecte et de traitement avant rejet n'est en place, ce qui signifie que les eaux rejetées dans le Canal sont polluées.

c. Les eaux de ruissellement des zones d'avitaillement

Les eaux de ruissellement sont chargées d'hydrocarbures déversés lors du remplissage des réservoirs des bateaux ainsi que des cuves de ravitaillement. C'est une source de pollution faible mais qui peut se révéler forte en cas d'accident (mauvaise manipulation des pompes ou dysfonctionnement du système).

D'après l'étude Port Propre¹¹ menée par le cabinet BCEOM, les volumes vendus sont les suivants :

- ➔ Colombiers (Rive de France) : 40 000 l/an
- ➔ Portiragnes (Le Boat) : 40 000 l/an
- ➔ Agde (Nautic) : 22 000 l/an

C. UN MANQUE D'ÉQUIPEMENT DANS LES PORTS ET SUR LES COMMUNES

Le tourisme fluvial a connu un important développement ces 30 dernières années avec aujourd'hui un trafic annuel de 10 000 bateaux par an aux écluses de Fonserannes à Béziers.

a. Le manque d'équipement pour les eaux usées

Face à l'essor du tourisme fluvial, de nombreux ports se sont développés. Ces ports nécessitent donc des équipements tels que :

Les installations sanitaires

L'article 95 du règlement sanitaire du département de l'Hérault prévoit que soient installés des équipements sanitaires en rapport avec le nombre de postes d'amarrage :

11 Etude réalisée par le cabinet BCEOM, 2004, Opération Ports Propres en Languedoc-Roussillon

- ➔ 1 WC, 1 urinoir, 1 lavabo et 1 douche par tranche de 25 postes d'amarrage
- ➔ 1 bac à laver par tranche de 50 postes d'amarrage

Les installations de traitement des eaux usées

Selon les loueurs de bateaux interrogés, les ports manquent d'équipements et d'aménagement notamment en ce qui concerne la question des eaux usées. Ainsi, même si la plupart des professionnels sont équipés de cuves de récupération, tous regrettent devoir déverser leurs eaux usées dans le Canal.

Équipements des ports et haltes¹² :

CAPESTANG	POILHES	COLOMBIERS	BEZIERS	VILLENEUVE-LES-BEZIERS	CERS	PORTIRAGNES-CASSAFIERE	VIAS	AGDE	MARSEILLAN
Eau	Eau potable	Eau	Pas de services spécifiques	Eau potable	Pas de services spécifiques	Eau potable	Eau potable	Eau potable	Eau potable
Électricité	Électricité	Électricité		Électricité (au camping)		Électricité	Électricité	Point phone	Électricité
Douches et sanitaires	Point phone Sanitaires	Douches et sanitaires		Sanitaires		Sanitaires			
Lave-linge		Rampe de mise à l'eau				Carburant			
Sèche-linge		Poste d'avitaillement				Bouteille de gaz			
Gaz en bouteille		Location VTT Wifi (camping)							

b. Le manque d'équipement pour la collecte des déchets ménagers

Les systèmes de collecte des déchets ménagers des ports en période estivale sont sous dimensionnés par rapport à la fréquentation touristique et en matière de tri des déchets, certains ports ne sont pas équipés.

D. LES REJETS NON LIÉS À L'ACTIVITÉ DE LA NAVIGATION

a. L'activité vinicole et industrielle, une source de pollution des eaux du Canal

La cave de Cers constitue une source de pollution des eaux du Canal¹³. Il est question du sous dimensionnement de l'installation qui nécessite parfois une vidange du bassin dans le Canal.

Sur la commune de Portiragnes, c'est l'aire de lavage agricole privée qui pose question. En effet, il n'existe pas de dispositif de stockage des eaux de lavage des engins agricoles en période de vendange. Les eaux sont donc directement rejetées dans le Canal.

¹² D'après les observations de terrain mai/juin 2010. Adéline Pascal

¹³ D'après le Schéma de préservation, de restauration et de mise en valeur des milieux aquatiques (SDVMA) du département de l'Hérault

b. La pisciculture de Portiragnes

L'aquaculture utilise des produits chimiques, des engrais des antibiotiques qui sont nocifs alors que les contrôles sont très limités. Les effets nocifs de l'aquaculture sur l'environnement proviennent de plusieurs facteurs : du gaspillage de nourriture non consommée par les poissons (de 10 à 30% selon la méthode de nourrissage), des produits du métabolisme des poissons, des traitements chimiques utilisés pour éviter l'accumulation de déchets sur les filets, et des produits chimiques pour traiter les maladies et parasites des poissons. Selon les experts de l'ONU, l'aquaculture intensive produit 110 kg d'azote par tonne de poissons produits, 12 kg de phosphore, et 450 kg de carbone.

c. Les réseaux publics d'eaux fluviales

L'impact bactériologique du pluvial sur le Canal est certes moins important que les autres sources de pollution mais reste important. La présence de zones industrielles à proximité du Canal, comme c'est le cas à Béziers peut être à l'origine de pollutions par ruissellement des eaux de pluie.

d. Le Canal du Midi, un site en interaction avec les cours d'eau

Comme ce document l'a montré précédemment, l'alimentation du Canal du Midi dans l'ouest Hérault se fait grâce à trois cours d'eau que sont l'Orb, l'Hérault et le Libron. La bonne qualité des eaux du Canal dépend donc aussi de la qualité des eaux qui l'alimentent.

En ce qui concerne l'Orb, la qualité de l'eau est bonne malgré une contamination bactériologique.

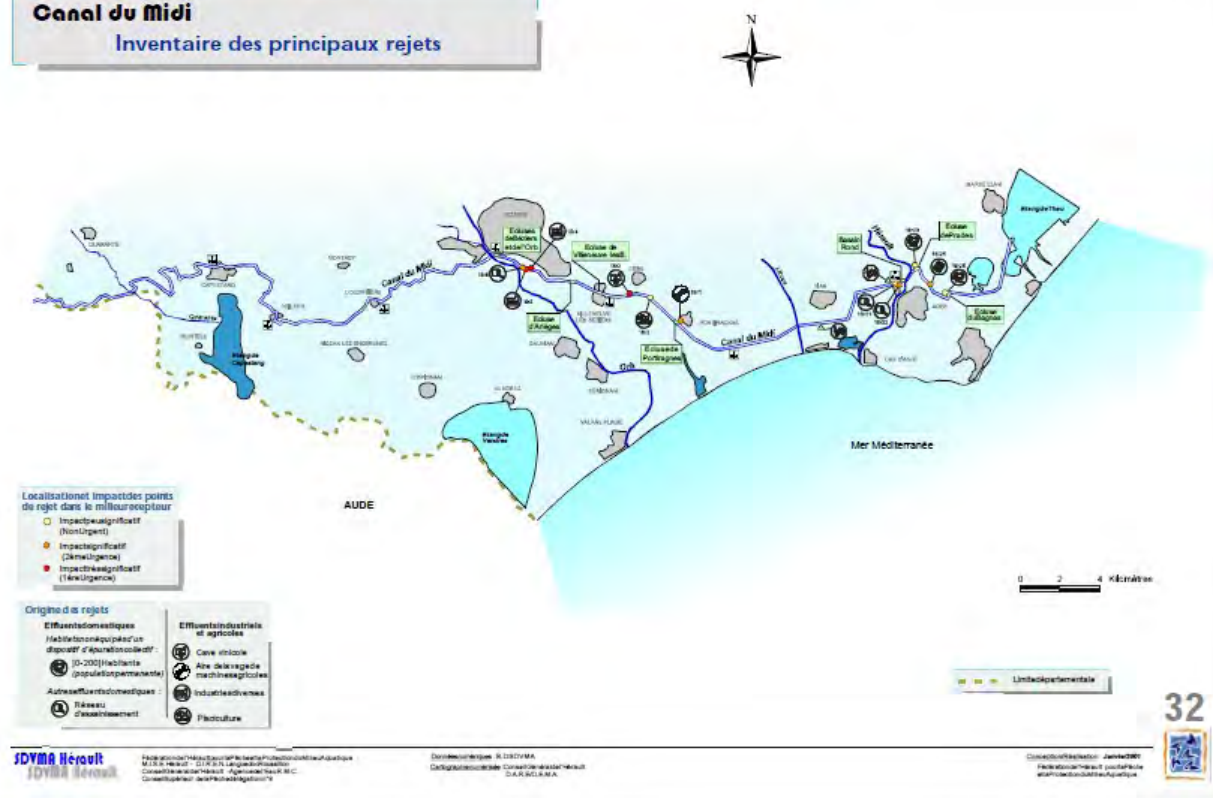
Pour l'Hérault, la qualité des eaux est bonne malgré une contamination bactériologique, la présence de micropolluants minéraux et de pesticides.

Enfin, le Libron présente une grande sensibilité au phénomène d'eutrophisation liée d'une part aux étiages sévères auxquels est soumis le cours d'eau, accentués par les prélèvements réalisés dans sa nappe d'accompagnement et d'autre part au flux domestique relativement important rejeté par les stations d'épuration.

e. Irrigation et baisse des eaux du Canal

L'utilisation du Canal du Midi entraîne parfois une baisse notable du niveau de l'eau ayant pour conséquences un tirant d'eau moins important avec des conditions de navigabilité restreintes et une concentration plus importante des pollutions.

Canal du Midi Inventaire des principaux rejets



E. UNE GOUVERNANCE QUI NUIT À LA BONNE SANTÉ DU CANAL

a. VNF, un acteur qui présente quelques faiblesses

Les entretiens ont démontré que les actions menées par VNF sur le Canal n'étaient pas ou peu reconnues par les loueurs. Pour beaucoup, le Canal manque d'entretien et VNF ne fait que le « strict minimum » quant à ses missions. Beaucoup attribuent la discrétion de VNF au manque de moyens de l'Etat. Le Canal du Midi est qualifié par certains acteurs du territoire de laissé pour compte de l'Etat.

b. Une gestion difficile, qui nécessite des moyens importants

Les moyens humains de VNF

Ce sont en tout 7 directions territoriales et 68 subdivisions territoriales avec 4300 employés sur tout le territoire Français.

Le budget de VNF pour 2010 (en K€)



Recette de fonctionnement		Dépenses de fonctionnement	
Péages	13 089	Infrastructure	72 314
Taxes hydrauliques	126 717	Développement	8 000
Redevances domaniales	24 237	Fonctionnement	44 280
Autres recettes	19 104	Autres dépenses	6 902
Total	183 247	Total	131 496
Ressources d'investissement		Dépenses d'investissement	
Autofinancement	51 751	Infrastructure	178 907
Contribution État	93 280	Développement	8 122
Autres financements	44 439	Fonctionnement de VNF	9 488
Autres recettes	7047	Projet Sein-Nord Europe	78 950
Projet Seine-Nord Europe	78 950		
Total	275 467	Total	275 467

c. La superposition des acteurs, une contrainte majeure pour la mise en place de projets

La principale faiblesse du Canal est son système de gouvernance qui rend difficile toute initiative ou intervention de mise en valeur.

En effet, les acteurs du Canal sont nombreux mais il n'existe pas d'entité forte qui les organisent entre eux et les fédère autour de projets communs.

Le Canal est un patrimoine lourd à entretenir et à valoriser, car VNF, est spécialisé dans la gestion et l'entretien des canaux français dans le cadre d'un marché économique et commercial, et non dans celui du marché touristique dans lequel se situe le Canal du Midi. De plus, les coûts de maintenance sont plus élevés que sur un réseau traditionnel du fait de la vétusté du Canal. Aussi, l'exploitation du Canal génère de faibles taux de bénéfices. VNF doit donc essayer de mettre en place des partenariats locaux pour valoriser et entretenir le Canal, son budget ne lui permettant pas d'assurer seul l'entretien et la surveillance du Canal.

Le classement au titre du patrimoine de l'UNESCO engendre un niveau de surveillance supplémentaire de la part de l'État qui doit s'assurer que toute modification des abords du Canal et de ses ouvrages est compatible avec les enjeux de l'UNESCO.

III. UN CANAL DÉGRADÉ, QUELS RISQUES POUR SES DIFFÉRENTS USAGES ?

A. DES RISQUES SANITAIRES LIÉS À LA QUALITÉ DES EAUX

La qualité actuelle des eaux du Canal ne remet pas en cause ses usages. Toutefois, utilisations du Canal et qualité de l'eau sont fortement interdépendants. Ainsi, une situation de crise pourrait avoir des conséquences sur les activités liées au site.

a. Le Canal et l'irrigation, quelles conséquences pour les cultures ?

De nombreux prélèvements d'eau sur le Canal

L'environnement du Canal est, sur le territoire étudié, surtout constitué de zones cultivées avec notamment la vigne. Les prélèvements servent donc à l'usage agricole avec de nombreuses prises d'eau d'irrigation.

La gestion du volume d'eau du Canal est organisée de telle sorte qu'un équilibre est créé entre prélèvements et alimentation du site.

Ainsi sont recensés :

- ➡ Les prélèvements par pompages avec près de 205 ouvrages recensés au fichier VNF avec pour les plus importants :
 - Pompage du Malpas au pont de Colombiers
 - Station de pompage de Portiragnes
- ➡ Les pompages mobiles des groupements d'agriculteurs et des particuliers.



Système de prélèvement dans le Canal à Colombiers

Ce sont en tout, pour la plaine Languedocienne, près de 2150 hectares de zones cultivées, constitués à 75% de vignes, 12% de cultures maraîchères et 13% de cultures par submersion, qui sont alimentés par le Canal. Certaines de ces cultures (maraîchères surtout) sont donc directement aspergées par l'eau du Canal. Il est alors important que la qualité des eaux soit surveillée notamment lors de l'utilisation de l'eau pour la production de fruits et légumes qui se

consomment crus.

Si les bactéries sont sensibles aux UV et donc susceptibles de disparaître lorsque l'eau est utilisée directement sur les cultures, les pollutions chimiques sont quant à elles à craindre.

Un législation inexistante en matière de qualité des eaux

La réglementation pour les prélèvements incombe au Domaine Public Fluvial et VNF gère les autorisations de branchement. A ce titre, une taxe est demandée pour tout prélèvement avec un montant qui diffère selon la nature des ouvrages de pompage. En revanche il n'existe pas de législation mais des recommandations de l'Organisme Mondial de la Santé pour la qualité des eaux de pompage.

b. La baignade, une activité interdite étant donné les risques sanitaires

La qualité des eaux représente un enjeu sanitaire important. La pollution des eaux par des germes de contamination fécale comme c'est le cas dans le Canal peut avoir des conséquences sur l'homme. Ainsi, la baignade est interdite car susceptible de causer des infections et certaines plages, en contact avec les eaux du Canal comme à Vias avec le Libron, se voit, depuis plusieurs années, refuser le Pavillon Bleu.

Les amibes

La température élevée de l'eau favorise le développement d'amibes dont certaines peuvent être à l'origine de pathologie affectant le cerveau. Bien qu'il s'agisse de cas très rares, le risque n'est pas nul.

Le dermatite des nageurs ou la "puce des canards"

Ce sont des parasites portés par les oiseaux d'eau et qui se développent lorsque la température de l'eau est élevée. La conséquence est bénigne le plus souvent puisque la dermatite provoque des démangeaisons.

Les algues

Les algues microscopiques peuvent être favorisées par l'ensoleillement ainsi que les températures élevées. Parmi ces algues, certaines génèrent des toxines qui selon leur concentration peuvent entraîner des troubles de santé, qui selon l'espèce d'algue peuvent être graves.

Une qualité dégradée de l'eau peut conduire à des affections de santé qui sont le plus souvent par contact cutané mais aussi par ingestion ou inhalation de l'eau.

c. La pêche et les activités d'élevage, des activités économiques conditionnées par la qualité des eaux



Deux jeunes pêcheurs à Colombiers, le port

Les apports du Canal du Midi vers l'Étang de Thau et vers la mer

Avec près de 600 établissements d'élevage, 12 000 tonnes d'huîtres produites chaque année, et près de 2 000 personnes employées directement dans l'activité, l'étang de Thau est un site important pour le territoire Héraultais.

Les eaux du Canal du Midi se jettent dans l'étang de Thau à Marseillan. Ces apports peuvent constituer une source de pollution non négligeable, sans toutefois expliquer à elle seule les épisodes de contamination microbiologiques des zones conchylicoles.

Les mesures réalisées dans le cadre du RSL¹⁴ montrent que les apports du Canal du Midi sont faibles en éléments nutritifs (azote et phosphore) et qu'ils représenteraient à peine 1% des apports totaux du bassin versant.

Outre l'étang de Thau, les eaux du Canal aboutissent régulièrement à la mer par le Libron à Vias. La proximité avec les plages et les zones de pêche aux coquillages exige une qualité des eaux des meilleures.

La pêche de deuxième catégorie dans les eaux du Canal

La pêche est actuellement autorisée dans le Canal puisqu'elle ne présente à priori pas de risques en ce qui concerne la consommation des poissons.

En cas de pollution importante des eaux du Canal, l'activité halieutique pourrait être remise en cause.

¹⁴ réseau régional de suivi de la qualité de l'eau, piloté par la Région en partenariat avec l'Agence de l'Eau, Ifremer et le Cépralmar

B. DES RISQUES POUR L'ENVIRONNEMENT



Le Canal du Midi, vers Béziers

Le Canal ne doit pas être considéré comme un milieu récepteur potentiel du fait de la fragilité de son équilibre, de son faible pouvoir de dilution et des conditions hydrauliques d'écoulement qui favorisent l'accumulation des dépôts.

Le Canal sert de déversoir notamment lors de fortes pluies. Le déversement d'eaux provenant du Canal en plusieurs endroits peut avoir un impact négatif sur les milieux.

C'est particulièrement le cas dans des zones sensibles comme les herbiers de l'étang de Thau, l'étang du Bagnas ou encore La Grande Maïre de Portiragnes.

De plus, le Canal, bien qu'artificiel, constitue un écosystème aquatique à part entière. L'apport de matières organiques dans le bassin induit une consommation accrue d'oxygène due à l'oxydation de la matière organique ce qui favorise, par l'augmentation d'éléments nutritifs, le développement des algues. L'eau devient alors moins transparente et prend une teinte verte à marron.



Les eaux marrons de Colombiers

Les conséquences de cette eutrophisation peuvent être la diminution du nombre d'espèces voire la prolifération d'espèces indésirables (comme certaines espèces d'algues : phytoplanctons par exemple)¹⁵.

¹⁵ D'après l'Observatoire Régional de l'Environnement Poitou Charente

C. UNE POSSIBLE REMISE EN CAUSE DU CLASSEMENT AU PATRIMOINE MONDIAL DE L'UNESCO

a. Le classement au patrimoine de l'Unesco, un gage de qualité ?

Le classement au Patrimoine Mondial de l'Unesco est un argument touristique et patrimonial important. L'attente des touristes et leur appréciation du Canal est d'autant plus forte que celui-ci est classé. En effet, le classement est une sorte de garantie de qualité et le touriste face aux dégradations et à l'entretien est exigeant et intransigeant.

b. Quelle remise en cause possible du classement ?

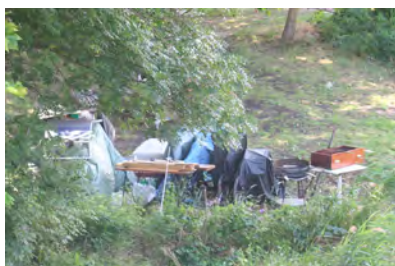
Le retrait d'un site classé au Patrimoine Mondial de l'Unesco est un fait rare. Cependant, le risque existe en témoigne l'exemple du sanctuaire de l'Onyx arabe (Oman) en 2007 suivi de la Vallée de l'Elbe à Dresde en Allemagne. Pour ce dernier site, le Comité du Patrimoine Mondial¹⁶ a décidé de placer le paysage de la Vallée de l'Elbe sur la Liste du Patrimoine Mondial en péril en réaction à un projet de la municipalité visant à construire un pont sur ce site. Le Comité a décidé que le projet de construction d'un pont sur l'Elbe porterait une telle atteinte à l'intégrité du paysage du site que ce dernier ne mériterait plus de figurer sur la Liste du Patrimoine Mondial. Le comité avait alors annoncé, de façon prudente, de « retirer le site de la Liste du Patrimoine Mondial en 2007 si le projet de pont voyait le jour ». Le projet de pont a été maintenu entraînant en 2009 le retrait de la Vallée de l'Elbe de la liste des sites classés à l'UNESCO.



16 Le Comité du Patrimoine Mondial décide si un site est accepté pour inscription sur la liste du Patrimoine Mondial de l'Unesco

LE CANAL DU MIDI, UN CHEF D'ŒUVRE EN PÉRIL

ARRONDISSEMENT DE LA CCI BÉZIERS SAINT-PONS



VOLET 2 : DES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES AU PLAN D'ACTION

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	3
-------------------	---

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

I. ORIENTATIONS STRATÉGIQUES PRIORITAIRES.....	4
A. Résoudre le problème de la cabanisation sur le Canal du Midi.....	4
B. Assainir le Canal du Midi, réduire les sources de pollution de l'eau.....	5
a. Un objectif de bonne qualité des eaux du Canal pour 2020.....	5
b. Rappel des sources de pollution et de leurs impacts.....	5
II. ORIENTATIONS STRATÉGIQUES SECONDAIRES, POUR UNE MISE EN VALEUR DU SITE.....	7
A. La remise en état des ouvrages d'art du Canal.....	7
B. La communication sur le Canal.....	7
C. Le développement des pistes cyclables le long du Canal.....	7

PISTES D'ACTION POUR L'ASSAINISSEMENT DU CANAL DU MIDI

I. RÈGLEMENTER ET REVOIR LES CONDITIONS D'INSTALLATION SUR LE CANAL DU MIDI.....	9
A. Retirer du Canal les péniches abandonnées par leurs propriétaires	9
a. Ce que dit la loi.....	9
b. Traiter les péniches enlevées.....	9
B. Renforcer les contrôles des COT et reloger les personnes en situation illégale.....	9
a. Le rôle des Services de la Navigation du Sud-Ouest, la police de l'eau.....	9
b. Le rôle des communes.....	10
c. Reloger les personnes en situation illégale, quelles solutions?.....	10
C. Revoir les conditions d'occupation du Canal par les bateaux titulaires de COT, des dispositions que VNF doit prendre.....	11
a. Dégager les entrées des ports et y favoriser le stationnement des bateaux de location sur de courtes durées.....	11
b. Rendre les COT plus contraignantes pour améliorer l'image du Canal.....	11
II. AMÉLIORER LA QUALITÉ DES EAUX, UNE PRIORITÉ SUR LE CANAL.....	12
A. Objectif n° 1 : Encourager les professionnels dans une démarche environnementale.....	12
a. L'équipement des aires de carénage en collecte et traitement	12
b. Améliorer les zones d'avitaillement.....	12
c. Comment rendre ces démarches efficaces?.....	12
C. Objectif n°2 : Accompagner les collectivités territoriales dans l'équipement des ports	13
a. Stockage des eaux usées et collecte : un paradoxe.....	13
b. La présence de déchets dans les eaux et sur les berges, une pollution liée au manque d'équipement.....	14
c. Comment rendre efficaces les actions?.....	14
D. Traiter les sources de pollution extérieures.....	15

PISTES D'ACTION POUR LA VALORISATION TOURISTIQUE DU CANAL DU MIDI

I. AMÉLIORER L'ÉTAT DES OUVRAGES D'ART.....	17
A. La gestion des graffitis et des tags.....	17
B. Remise en état des ouvrages détériorés par la plaisance.....	17
II. VALORISER L'OFFRE TOURISTIQUE PAR UNE SIGNALÉTIQUE ADAPTÉE.....	18
A. La signalétique liée à la navigation.....	18
B. La mise en place d'un circuit de découverte du Canal avec panneaux d'informations pour les piétons et cyclistes.....	18
III. AMÉNAGER LES BERGES DU CANAL EN VOIES CYCLABLES.....	18
A. La demande.....	18
B. L'offre actuelle.....	18
C. Agir avec VNF.....	18

PLAN D'ACTION.....	20
--------------------	----

ANNEXES



Introduction

La CCI Béziers Saint-Pons, soucieuse des enjeux économiques qui reposent sur le Canal du Midi souhaite s'engager dans une politique visant la réduction des sources de pollution du Canal.

Certains de ses ressortissants vivent de la présence du Canal et elle se doit d'agir pour que l'économie touristique liée au Canal ne s'affaiblisse pas.

Afin d'impulser une dynamique autour du Canal, la CCI s'est proposée comme interlocuteur entre les différents acteurs.

Le Pôle Canal, organisme réunissant les services de l'État n'a pas cette vocation de coordonner les projets entre eux.

Sur le territoire de la CCI, le Canal concerne 3 communautés d'agglomération, 3 communautés de communes avec 14 communes riveraines.

La réalisation d'un projet quel qu'il soit sur le site n'a de sens que s'il est pensé sur son ensemble. La mise en place d'un réseau de suivi pérenne et qui coordonne les actions sur l'ensemble du linéaire du Canal est donc essentielle.

L'exemple de la mise en place d'une station de pompage des eaux usées dans le Port de Mèze, sous utilisée même en période touristique témoigne de la nécessité de proposer une offre globale de services et d'aménagements tout en conservant les spécificités de chaque territoire.

La CCI, organe décentralisé de l'État a donc pour intention de **mettre en réseau les acteurs de la plaisance, de l'aménagement du territoire et de l'environnement.**

Elle souhaite à ce titre nouer des alliances avec ces partenaires, conseiller et accompagner les collectivités et soutenir les entreprises de la plaisance dans leurs projets d'aménagement du Canal du Midi.

Ainsi, la CCI entend accompagner les projets ainsi que les opérations dès leur émergence. A ce titre, elle mettra en réseau les acteurs et relayera les porteurs de projets vers les bons interlocuteurs, son objectif étant d'accompagner les projets dans leur phase de montage techniques, administratifs et financiers.

Enfin, la CCI a pour ambition de permettre une prise de conscience territoriale sur la question du Canal du Midi. Ainsi a-t-elle déjà sensibilisé les élus aux dégradations qui touchent le Canal du Midi.

L'amélioration du Canal du Midi doit en priorité passer par l'assainissement de l'eau et par une remise en cause de l'utilisation actuelle du Canal.

Ce n'est qu'une fois ces objectifs atteints, qu'une valorisation par des aménagements touristiques pourra voir le jour.



Orientations stratégiques

I. ORIENTATIONS STRATÉGIQUES PRIORITAIRES

Les deux problèmes majeurs constatés sur le Canal du Midi concerne la cabanisation et la qualité de l'eau du site. Ces problèmes s'aggravent à une telle vitesse qu'il devient urgent d'intervenir pour la réduction de leurs sources.

A. RÉSOUDRE LE PROBLÈME DE LA CABANISATION SUR LE CANAL DU MIDI

Phénomène connu sur le littoral héraultais, la cabanisation se manifeste habituellement sur terre en témoigne le territoire Viassois.

Toutefois, le fait est qu'il touche depuis quelques années le Canal du Midi.

Depuis les "Seventies", un goût de liberté et d'espace, la crise de la batellerie et le prix des maisons ont incités nombre de "terriens" à acheter une péniche de commerce pour la transformer en bateau logement, en habitation fluviale .

Si VNF a mis en place un système de COT, détaillé plus haut dans ce document, dans la pratique, beaucoup de propriétaires de bateau se dispensent de cette obligation et VNF est assez tolérant.

Aujourd'hui, la plupart des bateaux sont raccordés au réseau électrique, les chemins de halage et les berges constituent des chemins d'accès aux bateaux et un service d'ordures ménagères a été mis en place par mesure d'hygiène.

Ce sont ainsi une série de péniches les unes à la suite des autres qui occupent le Domaine Public Fluvial avec plus ou moins de respect pour les lieux. Les communes de Villeneuve-Lès-Béziers, Agde et Béziers comptent, à elles seules, près de 130 bateaux habités plus ou moins légalement.

Or l'habitation illégale du Canal pose d'une part un problème vis à vis de l'occupation de l'espace avec des conséquences sur le site classé (pollutions, dégradation des paysages) et d'autre part, la cabanisation soulève la question de la sécurité, de la salubrité et de la tranquillité publiques.

En effet, les occupants des péniches s'exposent à divers risques notamment lorsqu'ils vivent dans l'illégalité. L'attribution d'une COT étant soumise à plusieurs conditions : le bateau doit être assuré; la coque doit avoir été expertisée récemment; le propriétaire doit présenter un certificat de navigation et le bateau doit avoir un certificat d'immatriculation, les bateaux en situation illégale sont donc susceptibles de ne pas être conformes aux normes de sécurité et donc de présenter des dangers pour leurs habitants.

C'est en ce sens qu'il est important de solutionner ce phénomène sur le Canal

avant qu'il ne prenne plus d'ampleur et avant qu'il n'occasionne plus de dégâts pour les personnes et le milieu.

B. ASSAINIR LE CANAL DU MIDI, RÉDUIRE LES SOURCES DE POLLUTION DE L'EAU

a. Un objectif de bonne qualité des eaux du Canal pour 2020

Le diagnostic précédemment établi a démontré les nombreux risques que constitue une mauvaise qualité de l'eau. Risques pour l'environnement, risques sanitaires ou encore perte du classement à l'UNESCO. La première mesure qui s'impose est de réduire les sources de pollution de l'eau du Canal.

L'assainissement de l'eau Canal s'impose notamment vis à vis de la directive cadre sur l'eau qui fixe comme objectif de restaurer d'ici 2015 la bonne qualité des eaux de l'Union européenne. Pour le Canal du Midi l'objectif de bonne qualité des eaux est fixé à 2020.

Le bon état d'une masse d'eau de surface¹ est atteint lorsque son état écologique et son état chimique sont au moins "bons" :

- ➔ **L'état chimique** est l'appréciation de la qualité d'une eau sur la base des concentrations d'un certain nombre de substances. Le bon état chimique est atteint lorsque l'ensemble des concentrations en polluants ne dépassent pas les Normes de Qualité Environnementale (ou NQE) (concentration d'un polluant dans le milieu naturel qui ne doit pas être dépassée). L'état chimique est donc soit bon, soit mauvais dès lors qu'une NQE n'est pas respectée.
- ➔ **L'état écologique** est l'appréciation de la structure et du fonctionnement des écosystèmes aquatiques associés aux eaux de surface. Il s'appuie sur des éléments de qualité biologique (présence d'êtres vivants végétaux et animaux) ainsi que sur un certain nombre de paramètres physico-chimiques ayant une incidence sur la biologie. Le bon état écologique est défini par de faibles écarts, dus à l'activité humaine, par rapport aux conditions de référence.

Il est donc nécessaire d'une part de limiter les pollutions liées à la navigation qu'elle soit à flot ou terrestre, ainsi que les pollutions non liées à l'activité de navigation.

La résorption de ces sources de pollution passe, d'une part, par la mise en place d'équipements permettant le traitement des eaux rejetées dans le Canal mais également par la prise de conscience de la part de l'ensemble des acteurs du Canal des enjeux que ce dernier représente.

¹ Est considéré comme masse d'eau de surface un cours d'eau ou tronçon de cours d'eau

b. Rappel des sources de pollution et de leurs impacts

➔ Activités directement liées à la navigation

SOURCE	NATURE DE L'IMPACT
Eaux usées des bateaux	- Irrigation - Conchyliculture dans l'étang de Thau - Baignade
Bateaux dégradés	- Contamination des sédiments par les peintures - Impact visuel fort - Accident de personnes
Motorisation des bateaux	Irisation sur l'eau, impact visuel, négatif en termes d'image

➔ Les pollutions terrestres liées à la navigation

SOURCE	NATURE DE L'IMPACT
Maisons éclésières	- Qualité de l'eau - Pollution visuelle
Aires de carénage (source de pollution accidentelle)	- Qualité de l'eau - Contamination des sédiments - Impact visuel - Risque de pollution de l'eau par accident
Aires d'avitaillement (source de pollution accidentelle)	- Irisation sur l'eau, impact visuel - Risque de pollution de l'eau par accident

➔ Les sources de pollution non liées à l'activité de navigation

SOURCE	NATURE DE L'IMPACT
Cours d'eau Orb, Hérault et Libron	- Irrigation - Conchyliculture
Eaux pluviales	- Irrigation
Rejets industriels : matières organiques, métaux lourds, pesticides	- Vie piscicole - Irrigation - Conchyliculture
Déchets	- Pollution des berges - Impact visuel et donc image négative

Ces deux axes stratégiques visent en priorité la remise en état du Canal. La bonne qualité de l'eau étant l'objectif visé par la loi cadre et la résolution de la cabanisation, une problématique sociale que les territoires ne peuvent pas continuer à laisser passer pour les raisons invoquées plus haut.

II. ORIENTATIONS STRATÉGIQUES SECONDAIRES, POUR UNE MISE EN VALEUR DU SITE

Au deux priorités décrites ci-dessus, s'ajoutent des mesures qui mériteront mûre réflexion, une fois une politique de concertation entre les communes instaurée et à condition que les problématiques prioritaires de qualité de l'eau et de cabanisation aient été résolues. Il s'agit de la **mise en valeur touristique** du Canal du Midi.

La valorisation du patrimoine passe d'une part par des améliorations esthétiques et d'autre part par l'amélioration de la connaissance du site.

A. LA REMISE EN ÉTAT DES OUVRAGES D'ART DU CANAL

Le classement du Canal du Midi au Patrimoine Mondial de l'Unesco en fait un site attractif et cette pression touristique n'est pas sans conséquences sur l'état général du Canal.

Outre cela, le classement au titre du patrimoine de l'UNESCO engendre un niveau de surveillance supplémentaire de la part de l'État qui doit s'assurer que toute modification des abords du Canal et de ses ouvrages est compatible avec les enjeux de l'UNESCO.

B. LA COMMUNICATION SUR LE CANAL

La valorisation du Canal passe par une signalétique homogène et esthétique sur l'ensemble du linéaire. A ce titre, la CCI Béziers Saint-Pons avait engagé en 2007 un travail de propositions graphiques avec une signalétique commune respectant une charte graphique.

La valorisation du Canal passe également par la sensibilisation des usagers au site. Une meilleure connaissance du Canal du Midi par ses usagers permettrait ainsi une fréquentation plus respectueuse du site.

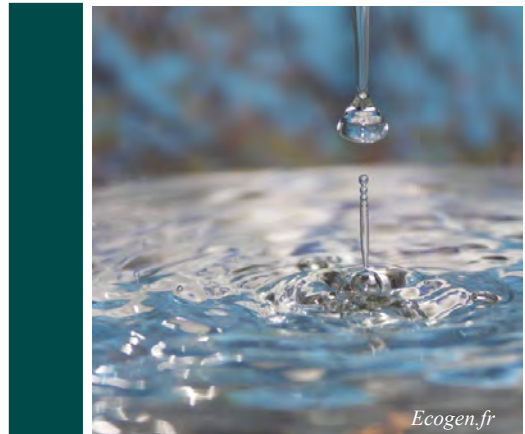
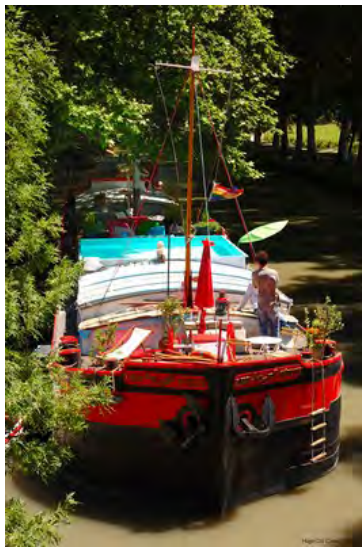
C. LE DÉVELOPPEMENT DES PISTES CYCLABLES LE LONG DU CANAL

Enfin, les chemins de halage doivent être exploités pour la pratique de la randonnée ou du cyclisme et ce, pour les touristes comme pour les locaux.

La demande en termes de pistes cyclable sur le Canal du Midi est importante. Il s'agit d'un lieu propice à la pratique de la randonnée pédestre et cyclable avec un paysage agréable et des chemins de halage ombragés. L'aménagement de voies vertes le long du linéaire renforcerait la fréquentation des communes.

Actuellement, sur le secteur de l'arrondissement de la CCI Béziers Saint-Pons, seul le tronçon entre Béziers et Portiragnes est aménagé pour le passage des vélos.

Pistes d'action pour l'assainissement du Canal du Midi



I. RÈGLEMENTER ET REVOIR LES CONDITIONS D'INSTALLATION SUR LE CANAL DU MIDI

A. RETIRER DU CANAL LES PÉNICHES ABANDONNÉES PAR LEURS PROPRIÉTAIRES

Les péniches épaves constituent des sources de pollution pour les eaux du Canal. Leur non entretien entraîne une décomposition des peintures riches en éléments polluants dans l'eau. De plus, ces épaves ternissent l'image du Canal et véhiculent un sentiment d'insécurité (Fiche action n°1).

a. Ce que dit la loi

L'article 711 du décret 73-192 du 21 septembre 1973 du règlement général de police de navigation prévoit que « tout bâtiment ou matériel flottant abandonné, sans surveillance sera conduit par les soins de l'agent de la navigation dans un lieu où il ne pourra gêner la navigation ».

b. Traiter les péniches enlevées

L'article 68, art.L1127-3 du Domaine Public Fluvial stipule que « ...Si aucun propriétaire ne s'est manifesté dans un délai de six mois, l'autorité administrative compétente déclare abandonné le bateau, navire, engin flottant ou établissement flottant et en transfère la propriété au gestionnaire du domaine public fluvial concerné. Le gestionnaire peut procéder à la vente du bien à l'expiration d'un délai de deux mois et sous réserve des droits des créanciers privilégiés et hypothécaires ou procéder à sa destruction à l'expiration de ce même délai, si sa valeur marchande ne justifie pas sa mise en vente ».

L'enlèvement des péniches n'est pas effectué par les soins de VNF qui fait appel à un prestataire extérieur. Ainsi, les communes, après s'être mises d'accord avec VNF, pourraient prendre en charge l'enlèvement des péniches.

B. RENFORCER LES CONTRÔLES DES COT ET RELOGER LES PERSONNES EN SITUATION ILLÉGALE

a. Le rôle des Services de la Navigation du Sud-Ouest : la police de l'eau

La police de la pêche et la police de l'eau sont exercées par le Service de la Navigation du Sud-Ouest (SNSO). Le SNSO est chargé d'assurer la navigabilité du Canal et de veiller à ce que les conditions de navigation ne soient pas dangereuses.

Il est indéniable que certaines personnes habitent le Canal du Midi sans autorisation. Les raisons sont diverses, ce peut être par manque de moyen financier, comme par choix. Le fait est que les contrôles et répressions sont très rares et que rien ne dissuade cette pratique.

Notons toutefois que les maires ont également le pouvoir d'intervenir sur le Canal dans le cadre de leur pouvoir de police lorsque le SNSO est défaillant.

b. Le rôle des communes

L'article 69 de la loi du 30 décembre 2006 a introduit un nouvel article L.2124-13 dans le *code général des Propriétés des Personnes Publiques* aux termes duquel :

«Les zones d'occupation du domaine public fluvial supérieure à un mois par un bateau, un navire, un engin flottant ou un établissement flottant ne peuvent être délimitées par le gestionnaire de ce domaine qu'après accord du maire de la commune sur le territoire de laquelle se trouvent ces zones.»

C'est dans ce cadre légal qu'il faut agir afin de faire partir les personnes en situation illégale.

La question n'est pas de « chasser » les personnes qui n'ont pas les moyens de vivre ailleurs que sur le Canal. En effet, cette action de lutte contre la cabanisation du Canal ne s'entend qu'à condition de reloger les personnes en situation précaire.

c. Reloger les personnes en situation illégale, quelles solutions?

Tous les résidents permanents ne sont pas en situation de précarité, pour un certain nombre d'entre eux c'est avant tout un choix de vie, celui de vivre sur l'eau, en toute liberté. Il n'en demeure pas moins que leur situation est illégale puisque seuls sont autorisés les bateaux titulaires d'une COT.

Il convient donc de proposer à ces personnes des solutions de substitutions adaptées à chaque type de situation.

Ainsi pour les personnes en situation précaire, il est nécessaire de les inscrire sur la liste des logements sociaux.

➔ **Le logement social**, une compétence des Agglomérations

Les Communautés d'Agglomération d'Agde (CAHM) et de Béziers (CABM) ont parmi leurs compétences obligatoires l'équilibre social de l'habitat. A ce titre, chacune planifie son Programme Local de l'Habitat Intercommunal. Ce document doit permettre de répondre aux objectifs de la loi SRU² en matière de logement social. En outre ces agglomérations prévoient la production de logements temporaires et d'hébergements spécifiques pour les jeunes, personnes âgées, travailleurs saisonniers et pour les plus défavorisés.

Cette mesure passe par des actions favorisant le relogement et l'attribution de logements privés conventionnés.

➔ **La création d'un port adapté**

La majorité des personnes qui habitent illégalement le Canal sont propriétaires de leur bateau. Il paraît donc légitime que ces personnes puissent garder leur bien, à condition que celui-ci réponde à des normes de sécurité.

Proposer un relogement terrestre pourrait avoir pour conséquence la fuite des personnes désireuses de rester sur leur bateau en d'autres lieux sur le

2 La loi Solidarité et Renouvellement Urbain du 13 décembre 2000 qui prévoit que les communes situées dans des agglomérations de plus de 50.000 habitants ayant moins de 20% de logements sociaux devront réduire cet écart en contribuant à la construction de logements sociaux.

Canal, ce qui ne ferait que repousser le problème sur le linéaire.

Il convient donc de proposer un lieu de stationnement permanent pour ces personnes, qui n'encombre pas les haltes de courtes durées aux abords des ports.

Ainsi, peut être imaginée la création d'un port adapté aux personnes défavorisées à l'écart du site classé. Ce port offrirait aux personnes défavorisées des aménagements nécessaires à leur quotidien comme par exemple l'accès à l'eau, l'électricité, la vidange de leurs eaux usées, des bacs pour les déchets...

C. REVOIR LES CONDITIONS D'OCCUPATION DU CANAL PAR LES BATEAUX TITULAIRES DE COT

a. Dégager les entrées des ports et y favoriser le stationnement des bateaux de location sur de courtes durées

Actuellement, trop de péniches stationnent sur la durée à proximité des ports. Cela contraint les bateaux de location à s'amarrer loin des centres-villes voire à passer leur chemin ce qui nuit à l'activité économique des communes.

Les ports doivent être accessibles à tous et l'amarrage doit y être réglementé dans le temps.

b. Rendre les COT plus contraignantes pour améliorer l'image du Canal

Le charme du Canal du Midi, selon beaucoup de touristes, réside pour partie en la présence de péniches logements. Ce sont les péniches qui lui donne tout son dynamisme et le rendent vivant. Or, certaines péniches manquent d'entretien et nuisent à l'image du Canal. Les Conventions d'Occupation Temporaire délivrées par VNF ne sont, à ce titre, pas assez contraignantes. En effet, elles n'intègrent pas :

- ➔ L'obligation d'entretenir l'habitation,
- ➔ L'entretien et l'occupation des berges par les propriétaires des bateaux.

Ainsi, on trouve sur le Canal des péniches très soignées qui participent à la valorisation du site et des péniches peu entretenues qui nuisent à l'image du site classé.

Il paraît donc important que les communes et VNF travaillent ensemble à une charte paysagère qui interdirait certains aménagements, à destination des bateaux titulaires d'une COT.

II. AMÉLIORER LA QUALITÉ DES EAUX, UNE PRIORITÉ SUR LE CANAL

A. OBJECTIF N° 1 : ENCOURAGER LES PROFESSIONNELS DANS UNE DÉMARCHE ENVIRONNEMENTALE

a. L'équipement des aires de carénage en collecte et traitement

L'équipement des aires de carénage³ en collecte et traitement est une action à mener à court terme (Fiche action n°2).

En effet, il est indispensable de traiter et réduire la pollution de l'eau due à l'utilisation de produits toxiques générés par les zones de carénage.

Bien qu'il n'existe pas de réglementation spécifique aux zones de carénage, la bonne qualité de l'eau s'impose par la directive cadre sur l'eau qui constitue une contrainte réglementaire et suppose la réduction des sources de pollution par des aménagements adéquats.

D'une part, il est nécessaire de faire une première décantation afin de retenir les boues de peinture, le déshuilage. Ces déchets sont ensuite traités et éliminés par des entreprises spécialisées. Les eaux ainsi traitées sont soit rejetées directement dans le Canal soit connectées au réseau d'assainissement de la commune.

b. Améliorer les zones d'avitaillement

Les zones d'avitaillement peuvent constituer des sources de pollution lorsqu'il y a d'une part un dysfonctionnement du matériel de distribution du carburant pouvant avoir pour conséquences des débordements ou des fuites au niveau des tuyaux ou encore lorsque les pompes sont mal utilisées.

En outre, les bateaux de location sont nettoyés systématiquement avant les départs. Ils sont lavés à flot et les produits utilisés par les compagnies, et rejetés dans le Canal, contiennent des substances néfastes pour l'environnement. Bien que certains utilisent des produits biodégradables limitant les impacts sur l'environnement, la majorité n'est pas sensibilisée à l'utilisation de ces produits ou n'y adhère pas en raison du coût supplémentaire que cela engendre.

c. Comment rendre ces démarches efficaces ?

Il s'agit pour la CCI d'agir avec les entreprises, de les accompagner dans leurs démarches de qualité et d'amélioration de l'environnement pour une meilleure qualité des eaux du Canal.

Lors des entretiens menés avec les loueurs⁴ de bateaux ainsi qu'avec les péniches d'hôtes et péniches hôtels, le constat a été que les loueurs ont des préoccupations liées à la promotion de leur activité et s'adressent donc prioritairement aux offices

³ Le carénage ou radoub est la série d'opérations de révision périodique de la coque d'un navire en vue de lui redonner ses qualités nautiques (vitesse), ainsi que dans le cas d'une coque métallique de limiter la corrosion. Il comporte le nettoyage de la coque sous la ligne de flottaison, et généralement le décapage des restes d'antifouling, et la remise en peinture.

⁴ Entretiens menés auprès de 13 loueurs de bateaux en mai/juin 2010, résumé disponible en annexe C

de tourisme, ou encore aux structures d'hébergement.

D'elles-mêmes, les structures du tourisme fluvial ne vont pas vers la CCI. Il semble donc important que la CCI fasse la démarche de les rencontrer et de les réunir pour présenter son rôle et ses missions.

Il existe sur le territoire d'étude 4 zones de carénage qui appartiennent chacune à des entreprises de location de bateaux.

- ➔ La zone de Portiragnes, tenue par Le Boat
- ➔ La zone de Capestang, tenue par France Fluviale
- ➔ La zone d'Agde, tenue par Nautic
- ➔ La zone de Colombiers, tenue par Rive de France

Il semble intéressant de proposer aux gestionnaires de ces zones de carénage et d'avitaillement qui le souhaitent, de s'engager avec la CCI dans une démarche de qualité environnementale.

Cette opération répondrait à un réel besoin et constituerait progressivement le témoignage de la prise en compte de l'environnement par les gestionnaires privés de ces sites. C'est une démarche qui pourrait être valorisée par une communication adaptée.

C. OBJECTIF N°2 : ACCOMPAGNER LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES DANS L'ÉQUIPEMENT DES PORTS

a. Stockage des eaux usées et collecte : un paradoxe

La réglementation oblige les bateaux à être équipés d'une cuve de stockage des eaux usées. A ce titre, nombre de professionnels sont dotés de système de réservoirs. Or, aucun système de collecte des eaux usées des bateaux n'est actuellement disponible dans l'arrondissement de la CCI Béziers Saint-Pons, sur le Canal du Midi.

C'est donc en toute logique, bien qu'inacceptable, que les loueurs de bateaux et péniches logements rejettent leurs eaux usées dans le Canal.

Il est donc nécessaire de traiter cette cause de pollution aux moyens d'investissements (Fiche action n°3).

➔ **L'équipement en station de pompage des eaux usées de certaines communes du Canal.** Chaque commune peut choisir de s'équiper ou non et le type d'équipement qui lui correspond le mieux en fonction de l'existant. Pour être efficace, cette solution nécessite que des stations de pompages soient installées régulièrement le long du linéaire. En effet, si trop peu de communes instaurent

un système de collecte, le risque est que ces derniers ne soient pas par les plaisanciers. L'idéal serait d'avoir une vision d'ensemble et de proposer un système de collecte tous les 20 kilomètres.

➔ **La mise en place d'un système de collecte ambulante.** La collecte par camion (peu pratique dans les zones inaccessibles) ou par barge pourrait être mutualisée entre les communes.

➔ **Revoir les équipements sanitaires des ports** vis à vis de la réglementation (Fiche action n°4)

Le *Règlement Sanitaire Départemental*, disponible en annexe A spécifie dans l'article 95 que les ports doivent proposer un certain nombre d'équipements sanitaires en rapport avec le nombre de postes d'amarrage :

- 1 WC, 1 urinoir, 1 lavabo et 1 douche par tranche de 25 postes d'amarrage.
- 1 bac à laver par tranche de 50 postes d'amarrage

b. La présence de déchets dans les eaux et sur les berges, une pollution liée au manque d'équipement

Si le rejet de déchets dans la nature relève pour grande partie d'un manque de civisme des personnes, la problématique est également liée au faible nombre de bacs pour les déchets (recyclables et ménagers) sur le territoire. En effet, en période estivale, les systèmes de collecte ne correspondent plus toujours aux besoins. Il incombe donc aux communes de réétudier les besoins en bacs de collecte ceci afin de s'adapter à la saison touristique.

c. Comment rendre efficaces les actions?

➔ **Engager une réflexion globale :**

Les aménagements portuaires sont importants dans le cadre de la préservation de l'environnement mais également d'un point de vue économique.

Il est donc nécessaire dans un premier temps que la CCI communique auprès des collectivités sur la nécessité de mettre en place ces actions. En s'engageant dans une réflexion et une démarche collective, cela permet d'avoir un plus grand poids auprès des organismes financeurs avec non plus plusieurs petits projets mais un projet à plus grande échelle et éventuellement de réduire les coûts d'investissement.

➔ **Un accompagnement au cas par cas :**

En plus de la démarche collective, la CCI peut préconiser l'intégration de ces aménagements lorsque, dans le cadre de ses missions, elle est sollicitée et

associée à la réalisation ou à la révision de documents d'urbanisme.

D. TRAITER LES SOURCES DE POLLUTION EXTÉRIEURES

- Gestion des eaux pluviales
- Gestion des eaux usées domestiques
- Pollutions dues aux établissements industriels

Un accompagnement au cas par cas est ici à privilégier dans le sens où les situations diffèrent selon les territoires. Il convient d'apporter un éclairage aux collectivités et aux privés en les accompagnant dans leurs projets : dans leur phase de montage techniques, administratif et financiers et en les encourageant à intégrer ces préconisations dans leurs projets d'aménagement.

Pistes d'action pour la valorisation touristique du Canal du Midi

J. Savary



I. AMÉLIORER L'ÉTAT DES OUVRAGES D'ART

A. LA GESTION DES GRAFFITIS ET DES TAGS

Plutôt que de se limiter à nettoyer les ouvrages d'art du Canal du Midi et à réprimander leurs auteurs, il convient d'avoir une démarche intégrée.

Cela signifie d'une part que l'aspect préventif est essentiel et qu'afin d'éviter les graffitis et tags, il est nécessaire de proposer des alternatives légales pour cette forme d'expression.

D'autre part, il est indispensable d'enlever le plus rapidement possible les tags et graffitis afin de décourager les auteurs.

De nombreuses techniques pour enlever les graffitis sont possibles mais cela a un coût et il est conseillé, lorsque cela est possible, d'installer un revêtement anti-graffitis sur les monuments du Canal.

Enfin, la répression, lorsque les auteurs sont interpellés est bien sûr importante mais il ne s'agit pas seulement de "punir" mais surtout d'instaurer le dialogue et de sensibiliser les auteurs.

B. REMISE EN ÉTAT DES OUVRAGES DÉTÉRIORÉS PAR LA PLAISANCE

Il s'agit ici du rôle de VNF. Or, les moyens financiers et humains ne semblent pas suffire pour garder en parfait état les ouvrages du Canal du Midi. Or, il existe différents programmes de soutien à la restauration du patrimoine.

Ainsi, par exemple, la Région Languedoc-Roussillon, dans le cadre de sa politique de conservation du patrimoine et d'aménagement du territoire, favorise les projets permettant d'assurer la conservation et la restauration des sites inscrits au patrimoine mondial de l'Unesco (annexe B).

La protection, la gestion, l'authenticité et l'intégrité des biens sont des considérations importantes pour l'inscription au Patrimoine Mondial de l'Unesco. Le comité du patrimoine mondial, représenté par 21 États parties et se réunissant 1 fois par an, décide de l'inscription ou non d'un site sur la liste du patrimoine mondial, de son classement sur la liste des sites en péril ou de son retrait de cette liste.

Le comité examine également les rapports sur l'état de conservation des sites inscrits et demande aux États parties de prendre des mesures lorsque les sites ne sont pas correctement gérés. Lorsqu'un état partie en fait la demande, le comité, qui gère également l'utilisation du Fonds du Patrimoine mondial peut porter assistance financière.

II. VALORISER L'OFFRE TOURISTIQUE PAR UNE SIGNALÉTIQUE ADAPTÉE

A. LA SIGNALÉTIQUE LIÉE À LA NAVIGATION

B. LA MISE EN PLACE D'UN CIRCUIT DE DÉCOUVERTE DU CANAL AVEC PANNEAUX D'INFORMATIONS POUR LES PIÉTONS ET CYCLISTES

III. AMÉNAGER LES BERGES DU CANAL EN VOIES CYCLABLES

A. LA DEMANDE

B. L'OFFRE ACTUELLE

C. AGIR AVEC VNF



Plan d'action

Afin de mener à bien les actions visant la remise en état des eaux du Canal du Midi, il convient de distinguer la démarche à mener auprès des **entreprises** de celle auprès des **collectivités et de leur(s) regroupement(s)**.

Ainsi la première étape pour la mise en place des actions consistera à accompagner les entreprises et les fédérer autour d'une démarche commune à savoir l'équipement des aires de carénage en collecte et traitement et l'aménagement des zones d'avitaillement en vue de limiter les rejets polluants dans les eaux du Canal. C'est le rôle de la CCI que d'accompagner les entreprises dans leurs démarches et de se faire le relais entre les porteurs de projets et les partenaires financiers et techniques. A ce titre, un groupe de travail pourra être mis en place.

La deuxième étape concerne les collectivités et consiste à les accompagner dans la mise en place de systèmes de collecte pour les eaux grises et eaux noires ainsi que dans la mise aux normes des dispositifs sanitaires des ports. Il s'agira ici de présenter aux collectivités locales les aménagements disponibles et de les encourager, lorsque la CCI est intégrée à la réflexion de documents d'urbanisme, dans les aménagements futurs et de les soutenir dans la lutte contre la cabanisation.

Une fois les entreprises et les collectivités engagées dans la démarche, VNF devra également prendre ses responsabilités et enlever les épaves qui encombrant le Canal.

	ÉTAPE	OBJECTIFS	PLANIFICATION
Diagnostic	RÉALISATION D'UN DOSSIER SUR LE POIDS ÉCONOMIQUE DU CANAL	Prise de conscience de l'importance du Canal du Midi dans l'économie territoriale et notamment pour le tourisme	Mai/ Juin/ Juillet
	RÉALISATION D'UN REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE	Prise de conscience des dégradations visuelles qui touchent le Canal du Midi	
	RECUEIL DES DONNÉES SUR LA QUALITÉ DE L'EAU	Prise de conscience de la pollution bactériologique et chimique du Canal du Midi	
	ENTRETIENS AUPRÈS DES LOUEURS	Recherche des sources de pollution liées à la navigation et des problématiques rencontrées par les loueurs	
Positionnement CCI	RENDEZ-VOUS INDIVIDUELS DE SENSIBILISATION AVEC LES COMMUNES RIVERAINES	Présenter le premier état des lieux : poids économique, dégradations visuelles et qualité de l'eau	Juillet/ Août
	PRISE DE CONTACT AVEC LES PARTENAIRES TECHNIQUES ET FINANCIERS	- Présenter la démarche de la CCI - Rechercher des appuis techniques et financiers	Août
	RÉALISATION DE FICHES ACTION	Éclairer les futurs maîtres d'ouvrage sur les solutions à apporter, les options disponibles et les financements possibles	Août
Lancement des réunions et groupes de travail	RÉUNION AVEC LES LOUEURS	- Présenter le diagnostic - Proposer des pistes d'action - Constituer un groupe de travail qui collaborera avec le service environnement de la CCI Béziers	Courant octobre
	RÉUNION AVEC LES COMMUNES ET LEUR REGROUPEMENT AINSI QU'AVEC LES PARTENAIRES FINANCIERS ET TECHNIQUES	- Présenter le diagnostic - Présenter, le cas échéant, la démarche collective dans laquelle sont engagés les loueurs - Présenter des pistes d'action pour les communes - Positionner la CCI comme l'interlocuteur entre les communes maîtres d'ouvrage et les partenaires financiers et techniques	Courant octobre
	RÉUNION DE PRÉSENTATION DEVANT VNF	- Présenter l'ensemble de la démarche auprès de VNF - Inciter VNF à enlever les épaves du Canal et à durcir les COT	Courant octobre

CONSTAT CANAL DU MIDI 2010

- **Cabanisation**
- **Pollution des eaux**
- **Dégradations structurelles des berges et des ouvrages d'art**

➔ Ceci fait craindre un déclassement au Patrimoine Mondial Unesco (exemples de la Vallée de l'Onyx arabe (Oman) en 2007 et de la Vallée de l'Elbe en Allemagne en 2009).

POURQUOI LA CCI ?

Sur le territoire de l'arrondissement de la CCI Béziers Saint-Pons:

- L'État à travers VNF, et les Services de la Navigation du Sud-Ouest
- Le Département de l'Hérault
- 3 Communautés d'Agglomération (Agde, Béziers et Sète)
- 3 Communautés de Communes (Canal-Lirou, La Domitienne, Le Minervois)
- 14 Communes riveraines

Soit 22 collectivités territoriales et leurs regroupements sur le linéaire de l'Ouest Hérault auxquelles s'ajoutent de nombreux autres acteurs (usagers, associations, organismes de recherche...)

➔ **240 km de long dont 80% sur la région Languedoc-Roussillon soit 190 km**

La CCI, organisme neutre à vocation économique peut à nouveau jouer le rôle d'interface et mettre en réseau les acteurs de la plaisance, de l'aménagement du territoire et de l'environnement.

Nécessité de coordonner les actions sur le territoire et de relayer les porteurs de projets vers les bons interlocuteurs.

3 PROBLÈMES QUI S'AGGRAVENT

1. CABANISATION

- 130 bateaux surtout à hauteur des cœurs de villages / 20 familles précaires

Conséquences :

- ➔ Pollution visuelle
- ➔ Pollution par eaux usées et par la dégradation des peintures dans l'eau (biocide)
- ➔ Sentiment d'insécurité
- ➔ Touristes repoussés hors des centres-villes / frein aux retombées économiques sur les communes riveraines
- ➔ Des risques pour les personnes qui vivent sur les bateaux (incendie notamment)

2. POLLUTIONS visuelle / bactériologique / chimique :

- Cassettes de récupération eaux usées pas utilisées par les bateaux (pas de collecte)
- Rejet des eaux usées par les pénichettes de location
- Rejet des eaux de lessive, de vaisselle et WC par les familles vivant à l'année
- Déchets ménagers
- Rejet des eaux usées des aires de carénage et d'avitaillement (4 aires non équipées qui rejettent les eaux polluées directement dans le Canal du Midi)
- Rejets non liés à la navigation (industrie, agriculture...)

Conséquences :

- ➔ Image du Canal dégradée / déception des touristes
- ➔ Risque potentiel d'infection grave avec retombées médiatiques négatives
- ➔ Pas de pavillon bleu pour Vias (2^{ème} station HPA d'Europe)
- ➔ Risques sur la conchyliculture (600 établissements d'élevage, 12 000 tonnes d'huîtres)
- ➔ Risques sur les cultures (2150 hectares de zones cultivées alimentées par le Canal)
- ➔ Risques pour l'environnement : le Canal passe à proximité de plusieurs étangs et marais ayant un fort enjeu environnemental (Herbier de l'étang de Thau, Etang du Bagnas, La Grande Maïre)

3. DEGRADATIONS

- La vitesse n'est pas respectée
- Certains touristes ont des comportements irresponsables (conduite en état d'ébriété, jets de détritus dans l'eau, non respect des règles de navigation...)
- L'entretien des berges n'est pas réalisé
- Les arbres qui maintiennent les berges sont malades
- Présence de graffitis notamment sous les ponts

Conséquences :

- ➔ Les berges s'effondrent et la terre vient envahir le fond du Canal du Midi ce qui rend la navigation parfois difficile (tirant d'eau faible)
- ➔ Les ouvrages d'art se dégradent

MESURES CORRECTRICES

1. CABANISATION

Urgentes

- ➔ Enlèvement des épaves
- ➔ Éloignement des centre-villes / villages
- ➔ Arrêt de toute nouvelle installation
- ➔ Contraintes en termes paysager et d'entretien

A terme

- ➔ Relogement des familles
- ➔ Création bassin(s) d'accueil péniches cabanisées

2. POLLUTIONS

Urgentes

- ➔ Messages civisme
- ➔ Équipement des communes en sanitaires (article 95 de la réglementation Sanitaire Départementale)
- ➔ Bornes de collecte dans chaque village / ville traversée ou autre système de collecte mutualisé
- ➔ Cassettes obligatoires
- ➔ Équipement des 4 aires de carénage en traitement et collecte des eaux usées

A terme

- ➔ Suivi annuel de la qualité de l'eau à charge de chaque commune

3. DÉGRADATIONS

Urgentes

- ➔ Limiteurs de vitesse obligatoires / sanctions

A terme

- ➔ Réhabilitation des berges
- ➔ Réhabilitation des ouvrages d'art détériorés par la plaisance
- ➔ Re-plantation platanes et nouvelles essences