



Le Livre Blanc sur le Canal du Midi rédigé par les CCI de Béziers, Narbonne et Carcassonne est maintenant rédigé et mis en ligne.

Avec une vision "de l'intérieur" mais aussi étayée par des expériences menées sur d'autres canaux, voici quelques commentaires sur ce travail.

#### **La qualité de l'eau :**

Il y a un manque de précision sur le taux de pollution de l'eau, bien qu'on insiste beaucoup sur celles qui seraient due à la navigation. Pourrait-on consulter les données recueillies lors de cette étude ? Par contre sont parfaitement identifiées celles qui sont dues aux activités externes au canal, cave viticole, pisciculture..... Qui sont donc les premières sur lesquelles on peut et doit agir.

L'article page 24 de l'étude environnementale commence par "une eau sale....": n'est ce pas aller un peu vite et poser un postulat qui demanderait à être démontré ? Et comme toujours, il est fait une confusion entre turbidité et pollution.

Cette étude sur l'état de l'eau est à comparer aux résultats de celle commandée par VNF qui, elle, fait état d'une relativement bonne qualité de l'eau. Pourquoi alors autant insister sur la pollution supposée de l'eau ?

P.44 de l'étude environnementale, il est dit que le canal se jette dans l'étang de Thau .Pour sortir du canal et aller sur l'étang il faut emprunter l'Hérault à la sortie de l'écluse ronde à Agde, remonter le courant sur quelques centaines de mètres, et reprendre le dernier bief qui lui aboutit dans l'étang aux Onglous.**Ce qui signifie que l'eau du canal va directement à la mer mélangée aux eaux de l'Hérault, et non pas dans l'étang.**

Le constat de cette erreur pose la question de la validité de l'ensemble de l'étude et des objectifs poursuivis par les CCI dans ce Livre Blanc.

Si la CCI montre du doigt les conséquences négatives de l'occupation humaine du canal par des bateaux, ne risque-t-il pas d'être vidé de sa composante vivante, habitants, professionnels, navigants, pour le réduire à un décor vidé de son âme, au détriment à terme de son attractivité touristique? Que devient le canal hors saison? Allez-vous promener au Somail ou à Homps en hiver, lieux réputés pour leur vitalité.....

Toute la démonstration du Livre Blanc tend à prouver que la place doit être faite en priorité, pour ne pas dire exclusivement, pour le tourisme de location. Pourtant, cette activité ne peut se développer que hors la loi, comme il est pointé dans le livre p.33 :

- les bateaux bénéficient d'un passe droit, appelé nolisage, qui permet à n'importe qui de piloter un bateau qui nécessiterait un permis, si le pilote en était le propriétaire.
- les pilotes, dont de jeunes enfants qui restent souvent au volant plus que quelques minutes, ne respectent ni les limitations de vitesse, ni les règlements de police en matière de sécurité, de priorité ou de stationnement
- comme en a fait la remarque un haut responsable de VNF, les pilotes sont un peu moins aptes à conduire le soir que le matin.....

Doit-on encourager ce genre de comportement, alors que parallèlement on durcit les règles appliquées aux professionnels navigants comme aux propriétaires de bateau de plaisance ?

Quid de la sécurité, du patrimoine (dont les vieilles pierres souffrent de se retrouver occultées par des agglutinations de bateaux à l'esthétique plus que contestable, voir par exemple la maison Bonnal au Somail) ? La sécurité des bateaux stationnaires est mise en cause, il serait intéressant de faire une enquête sur les accidents causés par les bateaux de location, nombreux mais passés sous silence pour ne pas nuire à cette activité économique ? Doit-on pour certains brandir l'argument sécuritaire et pour d'autres fermer les yeux sur ce sujet ?

Depuis les orientations prises dans les années 90, le tourisme en se développant a montré ses limites : il ne faut pas oublier qu'on arrive à un niveau de saturation sur la subdivision Languedoc Est, et que ce n'est pas vers la quantité qu'il faut se tourner mais vers une amélioration de la proposition touristique.

#### **-La voie verte:**

Il est vrai que la berge côté chemin de halage, à de nombreux endroits, est abîmée et ne facilite pas le passage des usagers, et notamment des vélos. Une remise en état du chemin de halage paraît donc nécessaire. Mais il serait dangereux de voir dans le chemin de halage une piste cyclable.

Le risque est de dénaturer le canal, qui attire les visiteurs pour son côté "authentique", identique (du moins veut-on le croire) à ce qu'il est depuis sa création. Les VVTistes se contentent d'un chemin de halage en bon état, et l'empruntent en famille. Pourquoi ne pas cibler cette clientèle familiale, les touristes à la recherche de nature, plutôt que le tourisme de masse, ce qui peut nuire à l'image du canal. C'est sans doute de la surfréquentation que souffre le plus le canal dans sa partie est. On peut faire ce constat sur les berges goudronnées de Haute Garonne: nous ne sommes plus au bord du canal mais sur un vélodrome où se multiplient les conflits d'usage entre des cyclistes utilisant cette voie pour faire de la vitesse, et les promeneurs à pied.

L'autre question qui se pose est sur la pertinence d'investir 15 millions d'euros, comme il a été annoncé, pour une voie verte qui sera sans doute déserte pendant les mois les plus chauds de l'année. Ne vaudrait-il pas mieux réserver une partie de ces fonds à des études sur la relance du fret fluvial ou d'activités nouvelles utilisant la voie d'eau? Il existe un certain nombre de pistes à explorer, qui n'attendent que l'encouragement des pouvoirs publics pour voir le jour. Le principal, pour ne pas dire le seul obstacle au retour du transport est la mono-vision ambiante qui n'arrive pas à sortir du seul schéma de développement basé sur le tourisme. Pourtant, et cela est dit dans le paragraphe sur le fret, des péniches chargées de marchandises participeraient à la valorisation du canal, avec, pourquoi pas, pour les produits transportés, une labellisation Eco-Transport.

#### **-Annexe 3 sur le transport fluvial:**

Pendant 300 ans (avant le développement du transport de vin) le canal a servi au transport de marchandises. Cette fonction première, il l'a perdue depuis la fin du XXème siècle, après avoir connu un pic en 1970, avec 620 000 tonnes de marchandises, pour 100 000 000 de tonnes kilomètres ( 1 TK = 1 tonne transportée sur 1 kilomètre). Cette activité s'est éteinte sur le réseau Sud Ouest au moment où le transport fluvial vivait une

crise au niveau national et européen, et que se développaient le réseau autoroutier et le transport par la route.

Trente ans après, le contexte est tout autre. Le Grenelle de l'environnement a pour objectif d'accroître de 25% la part modale des modes de transport alternatifs à la route. Le canal, jusque là "vendu" pour ses alignements de platanes, son ombrage, et son histoire datant du règne de Louis XIV, ne pourra plus faire sa promotion seulement sur ses aspects patrimoniaux et esthétiques. Il apparaît comme une nécessité de lui rendre sa fonction première, de lien entre les territoires et de support d'activité économique et aujourd'hui écologique, de transport de marchandises. C'est grâce à la relance de cette activité, et sur les fondations d'une activité économique durable, opérationnelle à l'année et sur tout son linéaire, que le tourisme pourra se maintenir et se développer dans l'avenir.

Il est bien rappelé dans le livre blanc les atouts du transport fluvial, qui, même s'il n'atteint pas les tonnages les plus performants réservés au grand gabarit, n'en reste pas moins une alternative crédible à la route. A noter que le canal est au gabarit Freycinet entre Agde et Port la Nouvelle, avec une coupure à Béziers du fait de l'arrêt de la pente d'eau, ainsi qu'entre Baziège et Toulouse, se prolongeant par le canal latéral qui bénéficie d'un gabarit supérieur au gabarit Freycinet, dès que la pente d'eau de Montech sera remise en activité.

Pour mémoire, les échanges entre le Languedoc Roussillon, Midi Pyrénées et Aquitaine s'élèvaient en 2009 à presque 9 millions de tonnes de marchandises, pour 1 milliard de tonnes kilométriques. Il y a une part de ces volumes qui pourraient être transférées sur la voie d'eau, ce qui participerait aux efforts en faveur de la lutte contre le réchauffement climatique

Concernant les difficultés de navigation évoquées dans ce chapitre, les problématiques évoquées ne sont en rien un obstacle à la reprise de la navigation: elles sont consubstantielles au métier de transporteur fluvial, qui connaissent ailleurs d'autres contraintes bien plus preigantes. Un propulseur d'étrave fait partie des équipements utiles bien que non indispensable et d'un coût relativement modeste.

Concernant le manque d'infrastructures, il est vrai que tous les quais et ports sont occupés par les bateaux de plaisance, ce qui d'ailleurs pose problème aussi aux péniches-hôtels, souvent anciennes péniches de transport reconvertis, pour s'amarrer. Pourtant, cela n'empêcherait pas le chargement et déchargement par exemple à Port la Nouvelle, ou à la minoterie de Truilhas, au quai moderne qui ne demande pas d'investissements lourds pour créer un accès camion contournant les bâtiments.

Concernant les coûts d'équipement de quai et la création d'infrastructures, en regard des 15 millions d'euros que l'on se propose d'investir dans la voie verte, rajoutés aux investissements déjà réalisés, sans oublier bien sur les 200 millions des replantations, les sommes à investir pour la relance du fret apparaissent bien modestes. Ne serait-il pas possible de réserver une infime partie de ces sommes pour ré-équiper des quais, réserver des bâtiments au bord du canal afin de permettre la création d'une activité de transport et pourquoi pas faire une étude débouchant sur la construction de nouvelles unités de transport au gabarit du Midi?

Un certain nombre de fiches action ont été proposées, ce qui représente un budget non négligeable. Je propose d'ajouter une fiche action: **enquête auprès des entreprises sur la possibilité d'avoir recours au fluvial pour transporter leur production ou les matières premières nécessaires à leur activité?**

Les investissements nécessaires à la relance du transport sont mineurs en regard des possibilités offertes en termes de développement économique sur le canal, et de valorisation du canal et des territoires traversés.

La proposition d'aide aux premiers trafics va dans le bons sens. Il faut chiffrer le montant de l'aide publique qu'on pourrait apporter au démarrage d'un transport sur le canal. Cela va de pair avec une étude auprès des chargeurs, et d'un inventaire des flux sur les axes concernés, entre Bordeaux, Toulouse, Port la Nouvelle et Sète, mais aussi jusqu'au réseau européen via la vallée du Rhône.

Le canal est un lieu de vie, de partage, où il faut préserver la diversité d'usage, sans que l'un prenne le pas sur l'autre. Il faut sortir de la logique du tout tourisme, qui, comme toute les monocultures, fragilise l'économie d'une région. Dans la situation d'incertitude qu'il vit actuellement, on ne peut pas se payer le luxe de fermer la porte à l'émergence de nouvelles activités.

## **PROPOSITIONS**

**Première proposition:** réaliser une enquête auprès des entreprises sur leurs besoins logistiques. Cette enquête devrait être menée conjointement par les CCI concernées par le canal avec le concours de l'Association des Communes Riveraines du Canal: Toulouse, Carcassonne, Narbonne, Béziers, mais aussi Bordeaux, Agen, Sète, Arles, et plus loin encore les CCI de la vallée du Rhône.

**Deuxième proposition :** utiliser des zones d'activité existantes en bordure de canal comme celle de Trulhias ou en créer sur des terrains libres (exemple à Carcassonne) afin d'attirer des entreprises labellisées "Vert" et utilisant un transport respectueux de l'environnement.

Pour information, une péniche au gabarit du Midi consomme jusqu'à 30% de carburant à la tonne kilomètre. Si on l'applique aux 100 000 000 de TK transportées en 1970, cela représente des économies d'émissions de GES substantielles. Pourquoi se priver de l'**outil-canal** à notre disposition et diminuer ainsi l'impact environnemental du transport interrégional, tout en créant une activité pérenne et annuelle sur un canal déserté sur les trois quart de son parcours et pendant quatre mois dans l'année?

J'insiste sur le fait qu'il est nécessaire aujourd'hui d'anticiper sur les changements à venir dans les modes de transport, au vu du durcissement de la législation sur les émissions de GES. Dans le cadre d'une volonté de ré-industrialisation de la France, il faut encourager les entreprises à se re-localiser en bord de canal, afin de minimiser les frais d'acheminement jusqu'au bateau.

Si le tourisme est générateur d'emplois, ce sont des emplois non qualifiés et saisonniers. Le transport fluvial et les emplois liés aux entreprises utilisant ce vecteur sont des emplois pérennes et annualisés, et le canal actif au delà de la saison touristique sera aussi générateur d'emplois pérennes.

C'est sur un canal vivant, emprunté tout au long de l'année par des péniches participant à l'entretien du canal, que pourra continuer à se développer un tourisme de qualité, dans une cohabitation comprise par chacun de ses utilisateurs.

**En conclusion,** je citerai l'exemple du Conseil Général de la Loire qui a le projet de relancer le transport fluvial en affrétant une péniche sur le canal de Roanne à Digoin, malgré l'arrêt de cette activité depuis de nombreuses années. Je citerai aussi le transport de colis Vert Chez Vous qui connaît un réel succès, et le projet Alizarine de transport de vin entre Sète, Paris et Bruxelles.

En 1970, il n'y avait plus un seul tramway en France. Aujourd'hui les grandes villes investissent 20 M d'euros par kilomètre de voie. Le choix a été fait de reprendre un bonne idée abandonnée pour des solutions moins bonnes pour la collectivité. Bel exemple à suivre pour le canal des Deux Mers.

**Les collectivités, comme les entreprises faisant appel au transport fluvial tireront tout le bénéfice d'un engagement en faveur du transport fluvial. Et le canal du Midi verra son image revalorisée par le retour à sa fonction originelle, dans une démarche environnementale volontariste .**

Jean-Marc Samuel  
Gérant de l'eurl FRETSUD  
Président de la SAS L'Équipage