



Alain CHATILLON
Sénateur

Une ambition légitime pour le canal du Midi et le canal des Deux Mers

Rapport de mission



Février 2012

Le Premier Ministre

Paris, le 18 OCT. 2011

1289 / 11 / SG

Monsieur le Sénateur,

Le Canal du Midi est un des hauts lieux du patrimoine culturel de la France. Il a été inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO en 1996 et a été classé au titre des sites en 1997.

Les plantations du Canal du Midi constituent un élément essentiel de la qualité architecturale et paysagère exceptionnelle de l'ouvrage qui a justifié cette reconnaissance nationale et internationale. Elles sont aujourd'hui menacées par la propagation rapide de la maladie du chancre coloré du platane qui devrait conduire à abattre, à l'échéance de 10 à 20 ans, selon les estimations, les 42 000 platanes qui constituent 90 % des arbres d'alignement qui bordent le canal. Leur disparition ferait perdre à l'ouvrage une grande partie de son intérêt patrimonial et pourrait remettre en cause la valeur universelle exceptionnelle du site.

Par ailleurs, cette disparition porterait atteinte aux nombreux services rendus par le canal. En effet, le double alignement d'arbres qui le borde remplit de multiples fonctions : écologiques (habitat de certaines espèces, limitation des espèces invasives, maintien du niveau et de la température de l'eau), techniques (stabilisation des berges et des digues par les racines des arbres, limitation de l'évaporation), touristiques (aménité du paysage et ombrage des voûtes qui profitent aux usagers du canal - plaisanciers, promeneurs, cyclistes), économiques (retombées directes ou induites par la fréquentation du canal)...

Du fait de la maladie des arbres, ce sont toutes les composantes de l'ouvrage, miroir d'eau, berges, digues et ouvrages d'art, qui sont menacées, et à travers elles un pôle d'activités économiques et touristiques significatif pour les deux régions concernées.

En réponse à cette menace, il convient de trouver des solutions techniques et financières rapides, à la hauteur de l'enjeu.

Monsieur Alain CHATILLON
Sénateur
Palais du Luxembourg
15 rue de Vaugirard
75291 PARIS CEDEX 06

Au plan technique, devant la propagation de plus en plus rapide de la maladie, Voies navigables de France (VNF), gestionnaire de la voie d'eau, a lancé en 2008 une étude de restauration patrimoniale des plantations du Canal du Midi destinée à mettre au point un véritable projet partagé de « reconstruction » des paysages. Cette étude, qui devrait s'achever à l'automne, fera l'objet d'une validation ministérielle après consultation de la commission supérieure des sites, perspectives et paysages, déjà sollicitée une première fois en septembre 2010.

Au plan financier, le coût de la mise en oeuvre du projet de restauration paysagère, qui pourrait s'échelonner selon les scénarios sur 10, 20 voire 30 ans selon le rythme de propagation de la maladie, pourrait atteindre 200 millions d'euros. Cette estimation comprend l'abatage et le démontage des arbres, la protection des berges, les nouvelles plantations et leur gestion sur 20 à 30 ans pour retrouver une voûte similaire à celle qui existait au moment du classement du canal en 1997.

J'ai décidé de vous confier une mission portant sur cette restauration paysagère.

Eu égard à l'importance du coût des travaux, l'Etat, à travers l'établissement public VNF, apportera une participation correspondant au tiers des besoins estimés. Au regard de sa dimension paysagère, culturelle et touristique, une participation des collectivités territoriales, qui bénéficient des activités liées au canal, est donc à rechercher.

Je souhaite que soient également étudiées d'autres voies de financement, plus innovantes, comme une souscription nationale ou le recours au mécénat des particuliers et des entreprises. Vous envisagerez notamment le lancement d'une opération nationale « adoptez un arbre » ou la création d'une fondation.

Peuvent également être explorées, dans la gestion du site, les évolutions qui permettraient une amélioration de la valorisation économique et touristique de l'ouvrage et qui pourraient contribuer au bouclage du plan de financement tout en étant vigilant sur le fait qu'elles ne portent pas atteinte à l'image et à la valeur du canal.

Je vous demande de me rendre vos conclusions pour le début de l'année 2012, au moment où des étapes techniques auront été franchies sur l'étude de VNF relative à la restauration patrimoniale des plantations, le rapport de Mme Hanneltel commandé par le comité des biens français du patrimoine mondial et les deux tests de replantation.

Je vous invite enfin à vous rapprocher du préfet de la région Midi-Pyrénées, préfet coordinateur auquel est parallèlement confiée une mission, coordonnée avec la vôtre, et relative au plan de financement, s'agissant notamment de l'association des collectivités territoriales.

Pour l'exercice de cette mission, vous pourrez vous appuyer sur les services du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, et plus particulièrement la direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature et la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer.

Un décret vous nommera, en application de l'article L.O. 297 du code électoral, parlementaire en mission auprès de Madame Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET, Ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

Je vous prie de croire, Monsieur le Sénateur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'François Fillon', with a long horizontal flourish extending to the right.

François FILLON



Je remercie Valérie MURA pour sa collaboration efficace à la réalisation de ce dossier ainsi que les services des VNF et notamment son Directeur général.

CHAPITRE I : HISTORIQUE

Introduction

I. De l'idée à la réalisation du canal du Midi

L'émergence de l'idée d'un canal à travers le Languedoc

L'épopée de la construction

La gestion du canal de 1685 à 1898

La gestion paternaliste de la famille Pierre-Paul Riquet de 1685 à 1790

Les conséquences de la Révolution Française sur la gestion du canal du Midi

L'avènement du chemin de fer et ses conséquences sur le canal du Midi

II 1898 à 1998 : un siècle de gestion publique au service des Canaux du Midi

Les espoirs et l'échec d'une politique visant à dynamiser les activités de la voie d'eau

Les Canaux du Midi : un patrimoine à protéger et valoriser

La recherche de nouveaux équilibres

Le classement au Patrimoine Mondial

CHAPITRE II : SITUATION DU CANAL DES DEUX MERS EN 2011

I. Contexte et problématique

I.1. VNF Sud ouest :

1.1.1. Les missions

1.1.2. Les chiffres clefs

1.1.3 La spécificité du canal du Midi - Patrimoine Mondial

I.2. Les activités de la Direction Régionale du Sud Ouest

1.2.1. Infrastructures et entretien

1.2.2. Le patrimoine bâti

1.2.3. Le patrimoine : de la conservation à la valorisation

II. Les plantations du canal du Midi : un enjeu majeur pour le devenir du Canal du Midi

II. 1. Etat des lieux

II.1.1 Historique des plantations

II.1.2 La situation en 2011

II.1.3 Le chancre : un déclencheur et un changement d'échelle pour les interventions sur le patrimoine arboré

II.2. Un projet en émergence

II.2.1 Des orientations de projet issues de la commission supérieure des sites, perspectives et paysages (CSSP)

II.2.2 Une évolution forte et rapide du paysage :

II.2.3 Des travaux d'envergure qui demandent un accompagnement financier collectif – chiffrages estimatifs

III. La gouvernance

III.1 Eléments de bilan du Schéma de développement du canal des Deux Mers

- III.1.1 Historique
- III.1.2. Le bilan dix ans après

III.2. La charte inter régionale du 16 juillet 2009

- III.2.1. Le texte de la charte
- III.2.2. L'action de l'association des communes du canal des Deux Mers 2002 à 2011
- III.2.3. Le plan d'actions et les contrats régionaux

CHAPITRE III : LES MODALITES DE FINANCEMENT DES PLANTATIONS DU CANAL DES DEUX MERS

I. Les enjeux

II. Les différentes sources de financements

- II.1. Le mécénat
- II.2. La taxe carbone
- II.3. Les sur péages
- II.4. Les taxes de séjour
- II.5 La valorisation du foncier et du patrimoine bâti

III. Propositions de trois scénarios d'organisation

ANNEXES

I. Voies Navigables de France

- Un intérêt renouvelé pour la voie d'eau
- Un projet stratégique

II. Le patrimoine du canal du Midi

- Liste des monuments classés
- Liste des monuments inscrits
- Délais d'instruction des demandes d'autorisation

III. Cahier de l'Association des communes riveraines du canal des Deux Mers

IV. Schéma de développement du Canal des Deux Mers: scénarios possibles de développement

V. Plan d'action de la charte inter régionale (juillet 2001)

VI. Synthèse des préconisations proposées par le comité scientifique « Chancre » de mai 2011

VII. Hydraulique

IX. Mécénat

Chapitre 1 : Historique

Introduction

L'un des plus fameux équipements dont s'est dotée la France sous l'Ancien Régime est sans conteste le canal du Midi assurant la liaison entre la Garonne à Toulouse et l'étang de Thau près d'Agde.

Cet ouvrage, long de 240 kilomètres, permit en son temps d'ouvrir une grande voie de communication visant à faciliter les échanges depuis la vallée du Rhône jusqu'à l'estuaire de la Gironde. Maillon central d'un système de navigation fluvial mettant en relation les façades maritimes de l'Atlantique et de la Méditerranée, le canal de *Jonction des Deux Mers* a longtemps été un instrument performant du développement économique du sud - ouest du pays.

Le canal du Midi est un canal à seuil de partage. La partie navigable débute au phare des Onglous sur l'étang de Thau, au niveau de la mer. A 188 kilomètres à l'ouest, il gagne le seuil de Naurouze à 189 mètres d'altitude. Il descend ensuite sur 52 kilomètres la vallée de l'Hers pour faire sa jonction avec la Garonne à Toulouse, à 132 mètres d'altitude. Tandis que le versant océanique comporte quinze écluses, le versant méditerranéen est équipé de quarante-neuf écluses parmi lesquelles se trouvent les plus beaux ouvrages du genre : l'écluse octuple de Fonserannes à Béziers, l'écluse quadruple de Saint-Roch à Castelnaudary et l'écluse ronde à Agde. Cette partie du canal est ponctuée des ouvrages de navigation les plus remarquables : le tunnel du Malpas à travers la colline d'Ensérune, les ponts canal sur l'Orb à Béziers et ceux sur la Cesse ou l'Orbiel près de Trèbes font partie des joyaux du patrimoine fluvial.

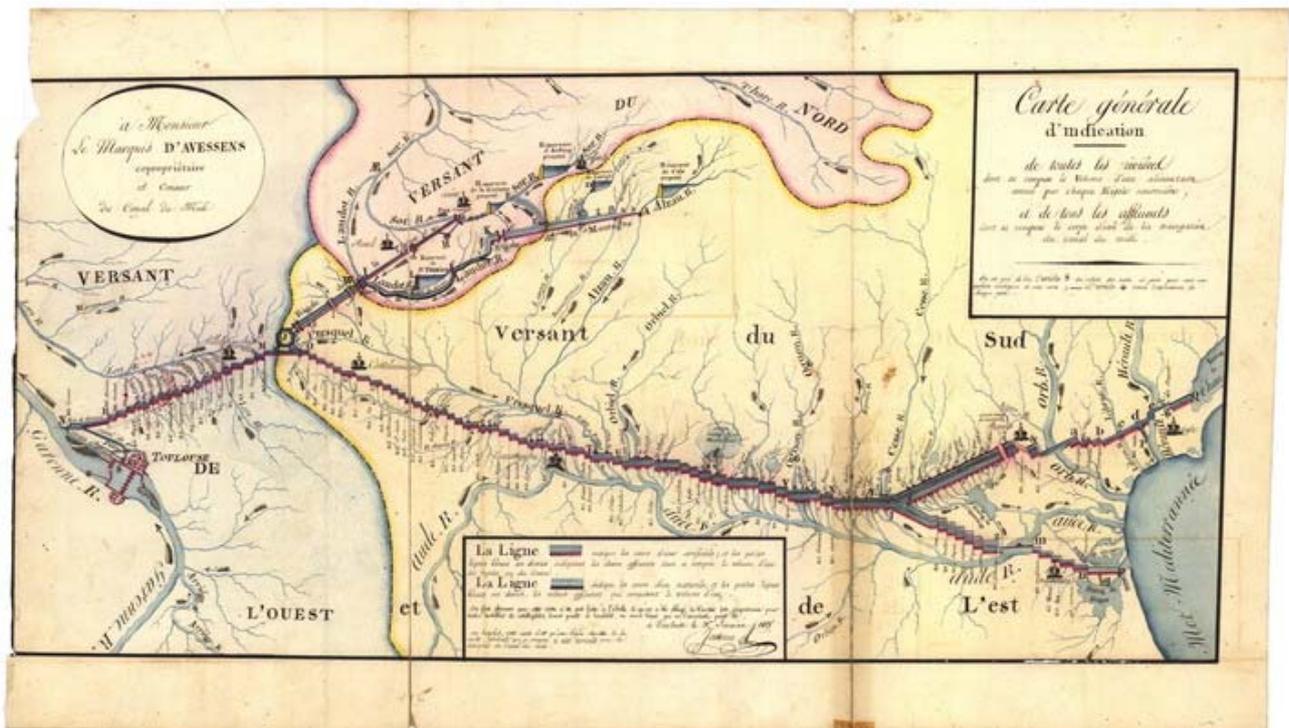
Proche du hameau du Somail (Aude), un embranchement permet au navigateur de descendre sur Narbonne et Port-La-Nouvelle. Nommé Canal de Jonction, il comprend sept écluses et aboutit dans l'Aude, au sud du village de Sallèles d'Aude. Une fois le fleuve traversé, le navigateur entre dans le canal de la Robine de Narbonne et atteint cette ville en parcourant moins de 10 kilomètres après avoir franchi quatre écluses. Si le plaisancier souhaite poursuivre plus au sud, il trouvera Port-La-Nouvelle, 21 kilomètres plus loin, après avoir traversé deux autres écluses.

L'ensemble de ce circuit hydraulique ne fonctionnerait pas sans le très ingénieux système d'alimentation de la Montagne Noire. La Rigole de la Montagne collecte la plupart des eaux du versant sud de ce massif. Une partie est stockée dans des réservoirs dont celui de Saint-Ferréol est le plus ancien. La rigole de la plaine achemine cette eau jusqu'au seuil de partage des eaux, à Naurouze. Ce réseau, long de 76 kilomètres, assure l'alimentation principale du Canal du Midi. Des prises d'eau complémentaires existent sur le Fresquel et sur l'Aude près de Carcassonne, sur l'Orbiel près de Trèbes et sur la Cesse à Mirepeisset. La partie du canal située entre Béziers et Agde bénéficie d'une alimentation par l'Orb et la section entre Agde et l'étang de Thau par l'Hérault.

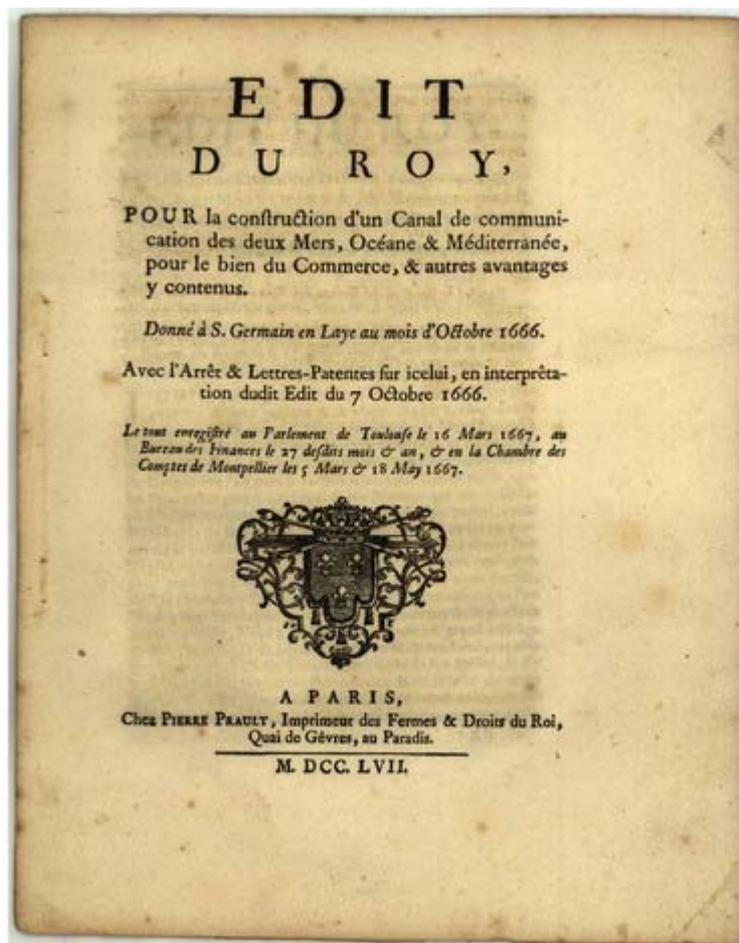
A cette partie la plus ancienne du réseau fluvial, s'ajoutent deux embranchements qui complètent le dispositif à l'ouest. Le Canal de Brienne, long de 1,5 kilomètre, met en relation le Canal du Midi et la Garonne en amont du moulin du Bazacle à Toulouse. Outre son utilité pour la navigation, il fournit son eau au Canal Latéral à la Garonne. Celui-ci commence à Toulouse au port de l'Embouchure, à l'endroit où se termine le Canal du Midi. Il ouvre la voie vers Bordeaux desservant au passage les villes de Montauban, Moissac et Agen. Long de 193 kilomètres, parsemé de cinquante-trois écluses, il assure aux bateaux la descente de la vallée de la Garonne en toute sécurité. Il se termine à Castets-en-Dorthe (Gironde) où l'effet des marées offre des conditions de navigation sur le fleuve plus favorables.

Cet axe fluvial, aujourd'hui fréquenté par les bateaux de plaisance, est le fruit d'une longue histoire. Il est le produit d'un total engagement de tous ceux qui ont cru en la réussite de ce projet. Sans la volonté, l'attention et la bienveillance de plusieurs générations d'hommes et de femmes, de l'éclusier à l'ingénieur, du postillon au receveur général, cette énorme machine hydraulique n'aurait pas pu traverser les siècles en conservant son intégrité. Certaines périodes de son existence ont été propices à des modernisations rendues nécessaires par l'évolution des autres modes de transport.

Aujourd'hui ce réseau est devenu un emblème du patrimoine mondial. Pour comprendre cette évolution, il est nécessaire de rappeler les grandes étapes de son histoire.



La carte réalisée par M. Jasseureu en 1825 décrit clairement le système de navigation imaginé par Pierre-Paul Riquet 150 ans plus tôt (Archives du canal du Midi, L898-03).



L'Édit de construction signé en 1666 par Louis XIV permet le démarrage de l'un des plus grand chantier de génie civil de l'Ancien Régime (Archives du canal du Midi, L003-09).

De l'idée à la réalisation du Canal du Midi

L'émergence de l'idée d'un canal à travers le Languedoc.

Depuis l'Antiquité, le Languedoc et l'Aquitaine étaient reliés par une route qui permettait les échanges commerciaux. A l'intérieur même du Languedoc, cette voie antique incarnait l'unité politique de cette grande province. Narbonne, construite sur les berges de l'Aude, en était le point de départ. L'archevêque de Narbonne occupait le siège de Premier Président des États du Languedoc. A l'autre extrémité, sur la rive droite de la Garonne, Toulouse était la ville où siégeait le Parlement de la Province, le plus puissant du royaume après celui de Paris. Le grand chemin de Narbonne à Toulouse était d'une importance capitale. Il souffrait pourtant des maux que bon nombre de routes du royaume connaissaient. Le mauvais entretien des chaussées existantes à cette époque rendait les déplacements difficiles. Les voitures avec leur chargement n'y progressaient que péniblement. Le Haut - Languedoc était réputé pour la qualité de ses terres. La culture du blé constituait l'une des principales ressources de son économie. Mais c'est la culture du pastel qui, au XVIème siècle, donna à cette région son appellation de *Pays de Cocagne*. Le Lauragais et l'Albigeois furent au cœur de cette économie qui permit l'enrichissement spectaculaire d'un groupe de marchands et, dans leur sillage, d'une large partie de la population. C'est alors que la question de l'amélioration du réseau de communication fut mise à l'étude.

Le premier projet d'un canal de jonction entre l'Aude et la Garonne fut étudié en 1539, durant le règne de François Ier. L'idée de détourner une partie des eaux de la Garonne en amont de Toulouse pour les mener au seuil de Naurouze et, par-delà jusqu'à l'Aude, ne fut jamais entreprise.

Soixante ans plus tard, Henri IV confia à Pierre Reneau le soin de reprendre l'étude d'un projet qui n'eut pas plus de suite que le précédent. Durant la première moitié du XVII^{ème} siècle, les projets se succédèrent sans jamais apporter des solutions techniques qui auraient permis de vaincre les nombreux obstacles qui se présentaient.

L'espoir d'ouvrir une voie de communication fluviale entre l'Aude et la Garonne fut certainement nourri par une évolution importante des techniques hydrauliques appliquées aux ouvrages de navigation. Les diverses améliorations apportées aux rivières navigables du royaume durant le XVI^{ème} siècle permirent d'affiner ces techniques et de mettre au point le système de l'écluse à sas avec ses bajoyers en maçonnerie. Cet élément fut une des clefs de la réussite des canaux de dérivation bâtis à cette période. Ainsi en France, au début du XVII^{ème} siècle, on savait canaliser une rivière et construire un canal de dérivation ne possédant qu'une seule pente. Restait alors à inventer un nouveau type : le canal à seuil de partage. L'aventure entreprise sur l'ordre d'Henri IV par Hugues Cosnier en 1604 visait justement à joindre deux rivières : la Loire et la Seine. Le canal projeté devait avoir deux pentes et par voie de conséquence était tributaire d'un système d'alimentation différencié, positionné à une altitude supérieure au bief le plus haut dénommé *seuil de partage*. Cosnier ne put mener à bien ce projet qu'il abandonna en 1611. Gelé durant un quart de siècle, le projet fut repris par Guillaume Bouthouze et Jacques Guyon en 1638. Ces deux financiers pensaient pouvoir réussir dans cette entreprise. En échange de leur engagement (ils assurèrent une part du financement des travaux sur leurs fonds propres), le Roi leur en concédait l'exploitation et les anoblissait. L'inauguration du canal de Briare eut lieu en 1642. Son succès commercial fut immédiat et assura aux associés un substantiel bénéfice. Les dettes consenties pour réaliser les travaux de construction étaient ainsi éteintes lorsque Pierre-Paul Riquet commença la construction de son canal.

Le personnage central de l'histoire du Canal du Languedoc est Pierre-Paul Riquet. Issu d'une famille aisée, il naquit à Béziers en 1609. De son père, il hérita un sens aigü des affaires. La fourniture des armées du Roi en Cerdagne et Roussillon lui donna l'occasion d'asseoir sa position sociale. Riquet acquit en 1648 la charge de fermier des gabelles pour le Haut-Languedoc. Il quitta alors Mirepoix pour s'établir à Revel, une position stratégique sur les routes du sel.



Pierre-Paul Riquet fut un homme complexe aux intuitions géniales. Ses convictions et sa ténacité lui ont permis de triompher d'un projet maintes fois débattu (Archives du canal du Midi).

Pour fournir les greniers à sel dont il était responsable, Riquet avait développé une importante logistique et se trouvait à la tête d'une véritable entreprise de transport. Mais le mauvais état général des routes lui procurait de nombreux désagréments. Comment acheminer d'aussi grandes quantités de sel depuis les marais de Narbonne et Aigues-Mortes jusqu'aux greniers à sel de Mirepoix, Castres et Lacaune dont il avait la charge ? Comment assurer en temps voulu les livraisons aux armées du Roi stationnées autour de Perpignan ?

Les différents projets d'un canal de jonction entre l'Aude et la Garonne ne contenaient pas de nouvelles solutions techniques pour la création d'un tel canal. L'inauguration en 1642 du Canal de Briare ouvrait une ère nouvelle et suscitait d'autres espoirs. Pour tous ceux qui étaient convaincus de l'utilité d'un canal traversant le Languedoc, il ne restait plus qu'à trouver des ressources suffisantes pour conduire l'eau jusqu'au seuil de partage de Naurouze.

Beaucoup s'accordent à penser que la situation géographique de Revel fut propice à l'étude des ressources en eau de la Montagne Noire. Guidé par des spécialistes qu'incarne la figure de Pierre Campmas, fils du fontainier de Revel - mais fut-il le seul ? - Riquet sillonna le flanc sud-ouest de ces reliefs. Reconnaître les principales rivières, jauger leur débit et imaginer le tracé idéal d'un système de dérivation ne dut pas se faire en un jour. Combien d'excursions en montagne furent nécessaires pour que Riquet puisse concevoir son ingénieux système pour alimenter le canal de jonction des deux mers ? Dans le parc du château de Bonrepos qu'il acquit 1652, il se livra à des expériences hydrauliques en utilisant le potentiel offert par deux ruisseaux. Les grands bassins qu'il y fit construire servirent à ses observations, à ses calculs et à nourrir les réflexions de cet hydrographe autodidacte. En 1658, Riquet quitta Revel pour s'établir à Toulouse où il acheta une maison, à deux pas du Capitole. Il séjournait aussi à Bonrepos où il recevait de hautes personnalités locales. L'archevêque de Toulouse, Charles d'Anglure de Bourlemont, encouragea Riquet à faire part de ce projet à Colbert.

L'épopée de la construction.

Le 15 novembre 1662, Riquet écrivit de Bonrepos une lettre à Jean-Baptiste Colbert dans laquelle il lui faisait part de son projet de construction d'un canal réunissant les deux mers. Son argumentaire retint l'attention du Surintendant qui l'invita à se rendre à Paris. La rencontre eut lieu en 1663. Il fut convenu qu'une commission d'enquête serait nommée pour vérifier la pertinence et la faisabilité du projet. Ainsi, de novembre 1664 à la fin janvier de 1665, les commissaires nommés par le Roi et ceux dépêchés par la Province furent conduits par Riquet sur les lieux. Le tracé du canal de navigation proposé par Riquet fut ajusté, nivelé et piqueté. Le circuit des rigoles d'alimentation fut l'objet d'un débat plus délicat. Pour achever de convaincre certains membres qui doutaient que l'eau de la Montagne Noire puisse être amenée au seuil de Naurouze, Riquet réalisa à ses frais et avec l'autorisation du Roi, une rigole d'essai. Ce petit fossé, excavé entre juillet et octobre 1665, prouva que les solutions techniques avancées par Riquet tenaient leurs promesses. Colbert demanda alors au Chevalier Nicolas de Clerville, commissaire général aux fortifications du royaume, de dresser le devis du canal en considérant le tracé retenu par les commissaires. Le texte de l'Edit de construction fut rédigé au même moment. L'Edit de construction fonde les droits du propriétaire du Canal du Midi. Il définit la consistance du domaine créé à cette occasion; il indique la nature des droits d'eau qui permettent de remplir et de faire fonctionner le canal; il définit les droits et les devoirs du

gestionnaire à qui le Roi envisageait de confier l'exploitation. En fait, l'Edit de construction du Canal du Midi s'inspire assez largement de celui du Canal de Briare. Par exemple, un droit serait prélevé sur toutes marchandises passant sur le canal, l'argent collectée devant servir à entretenir l'infrastructure. En cas de comptes excédentaires, l'excédent revenait au seigneur. Celui-ci devait aussi assumer les déficits mais pouvait alors retirer un revenu de l'exploitation du domaine. Parmi les postes lucratifs sur lesquels pouvait compter le seigneur, existait la possibilité de construire des moulins parallèles aux écluses et d'utiliser l'eau qui n'était pas nécessaire à la navigation. La mise en exploitation des terriers (les terres accumulées sur les berges lors du creusement de la voie d'eau) pouvait aussi être envisagée. Le 7 octobre 1666, Louis XIV signa alors l'Edit pour la construction du Canal de Jonction des Mers Océane et Méditerranée. La mise en adjudication des travaux fut lancée immédiatement. Le 14 octobre, Riquet fut désigné comme entrepreneur de la construction du canal. Il s'engagea à réaliser sa construction de Toulouse à Trèbes pour une somme de 3.630.000 livres et dans un délai de huit ans à compter du 1er janvier 1667.

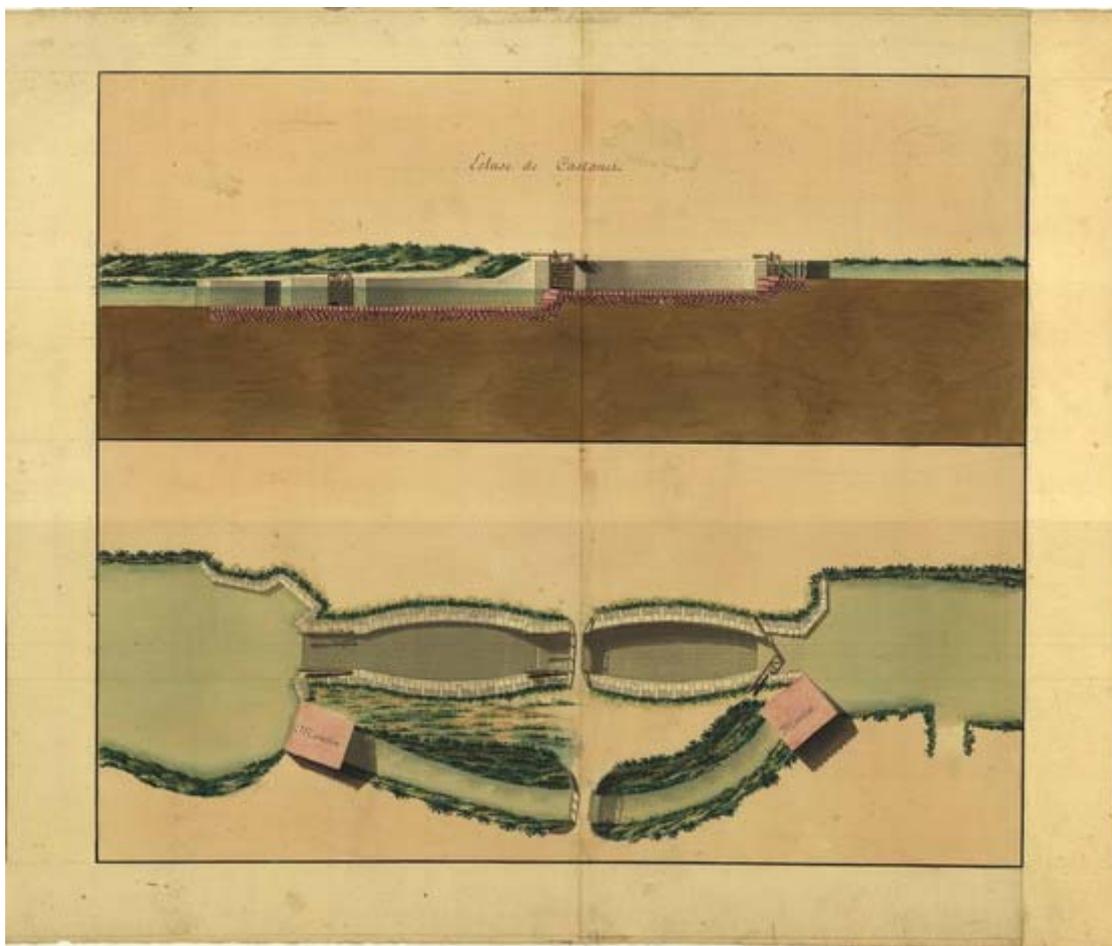
Les premiers coups de pioche concernèrent le creusement des rigoles d'alimentation. A la tête de plusieurs centaines de terrassiers répartis sur différents points en ateliers, Riquet fit rapidement avancer les travaux. En avril 1667, la première pierre du barrage de Saint-Ferréol fut posée. Il constituait l'un des plus beaux chantiers de son entreprise. Il fit aussi débiter les travaux d'excavation de la ligne de navigation dans le courant de l'année 1667. La première pierre de l'écluse de Garonne fut posée à Toulouse en grande pompe. Ainsi, le système d'alimentation et le système de navigation étaient construits en même temps. Déjà, à la fin de l'année 1668, Riquet organisa une mise en eau de la rigole de la plaine et fit naviguer l'évêque de Saint-Papoul et l'Intendant du Languedoc sur une barque entre Revel et Naurouze. Au mois d'août de la même année, Riquet rencontra Colbert. L'objet de cette réunion fut la redéfinition du tracé du canal après Trèbes. Initialement, le canal devait descendre par la vallée de l'Aude jusqu'à l'étang de Vendres en passant par Narbonne. Riquet proposa de mener le canal plutôt vers Béziers pour joindre ensuite l'étang de Thau à Marseillan. De là, les barques pourraient gagner le port de Sète dont la construction venait de débiter, ou même aller rejoindre le Rhône par le réseau des étangs entre Sète et Saint-Gilles. Colbert convint de l'intérêt de cette modification. Il présenta le projet au Roi. Le 25 novembre suivant, la mise en adjudication du canal depuis Trèbes jusqu'à l'étang de Thau, incluant la construction du port de Sète (le premier entrepreneur ayant fait défaut) fut annoncée. Riquet se porta candidat et emporta le marché pour 5.832.000 livres. Les conditions d'exécution restaient identiques, le canal devant être livré au bout de huit ans à compter du 1er janvier 1670. Dès lors, à partir de janvier 1670, la dimension de l'entreprise prenait une tournure plus complexe. Les effectifs de tous les ateliers réunis approchaient les 12.000 employés dans les périodes de forte activité. Les correspondances envoyées par Riquet le montrent dans une extrême mobilité, *allant de proue à poupe* de son chantier. Il séjourna souvent au cap de Sète pour superviser les travaux de construction de la jetée du port. Il y fit bâtir des logements, des écuries et une chapelle pour le confort de ses employés, jetant les bases de la ville alors inexistante.

En 1672, le système d'alimentation était opérationnel, même si le barrage de Saint-Ferréol n'était pas encore tout à fait achevé. Le canal de navigation de Toulouse à Naurouze était terminé. Riquet ordonna la mise en eau et fit procéder au premier essai de navigation. Quelques modifications furent nécessaires. La navigation allait pouvoir bientôt commencer. A la fin de l'année 1673, le canal fut mis en service de Toulouse à Castelnaudary. Marchandises et passagers empruntèrent aussitôt cette nouvelle voie.

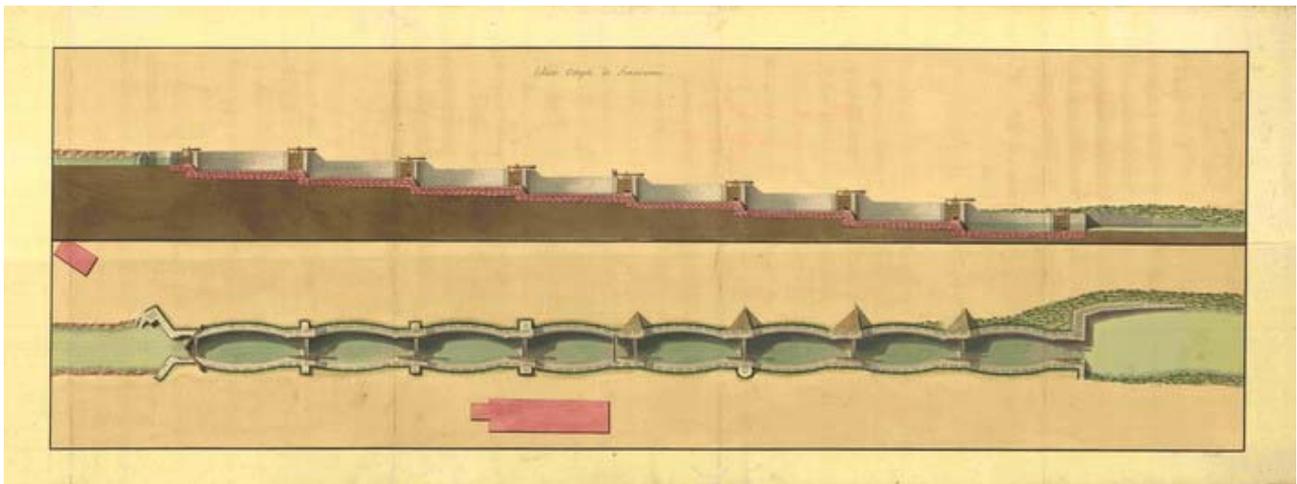
Malgré ces succès, Riquet connut de réelles difficultés. Les tempêtes mettaient à l'épreuve la solidité de la jetée de Sète qu'il fallait reprendre fréquemment. Proche de

Marseillette, le tracé devait franchir une zone rocheuse difficile à creuser. Près de Ventenac, pour le franchissement du torrent de Répudre, Riquet avait opté pour l'édification d'un pont-canal comme il en existait en Italie. Mais l'architecte désigné, Emmanuel de Lestang, se heurta à de nombreux obstacles qui retardèrent la livraison de l'ouvrage d'art. Enfin, entre Béziers et Capestang, le canal devait franchir la colline d'Ensérune. Riquet avait prévu la création d'une voûte. L'entreprise semblait hasardeuse et coûteuse et, en 1679, les délais de l'adjudication de 1669 étaient dépassés. L'appui de Colbert n'était pas aussi assuré qu'au début de l'entreprise. Riquet ne se découragea pas et consacra ses dernières énergies à résoudre chaque problème.

Atteint de paludisme, Riquet associa son fils aîné, Jean-Mathias, à la construction du canal. Il était aussi entouré de techniciens tels que François Andréossy et Dominique Gilades auxquels il délégua la conduite de plusieurs chantiers. Pierre-Paul Riquet mourut le 1er octobre 1680. Son fils prit immédiatement la direction de l'entreprise. En mai 1681, la mise en eau du canal entre Castelnaudary et Marseillan fut ordonnée. Un convoi de barques chargées de marchandises quitta



L'écluse de Castanet fut la première où Riquet fit expérimenter les bajoyers en forme courbe pour mieux résister à la poussée des terres (Archives du canal du Midi, Plans & profils, rouleau n°1).



Surnommée « L'escalier de Neptune », l'écluse octuple de Fonsérannes à Béziers est l'échelle la plus longue de France. Commencée en 1678 et opérationnelle en 1681, elle fut l'un des derniers grands chantiers de Pierre-Paul Riquet (Archives du canal du Midi, Plans & profils, rouleau n°10)

Toulouse le 15 mai et arriva à Sète le 25 mai. L'ouvrage n'était toutefois pas parfait et l'Intendant recommanda d'entreprendre quelques travaux de parachèvement. Le canal fut vidé aux endroits litigieux et de nouveaux travaux furent entrepris. Cette phase s'acheva en décembre 1682. Durant un an et demi, le fonctionnement du canal fut mis sous surveillance. Louis XIV prit acte du bon ordre de la voie d'eau et ordonna la visite de réception des travaux. Elle fut réalisée par l'Intendant du Languedoc en juillet 1684 et le canal fut officiellement déclaré terminé par l'arrêt du Conseil du Roi du 19 novembre 1684.

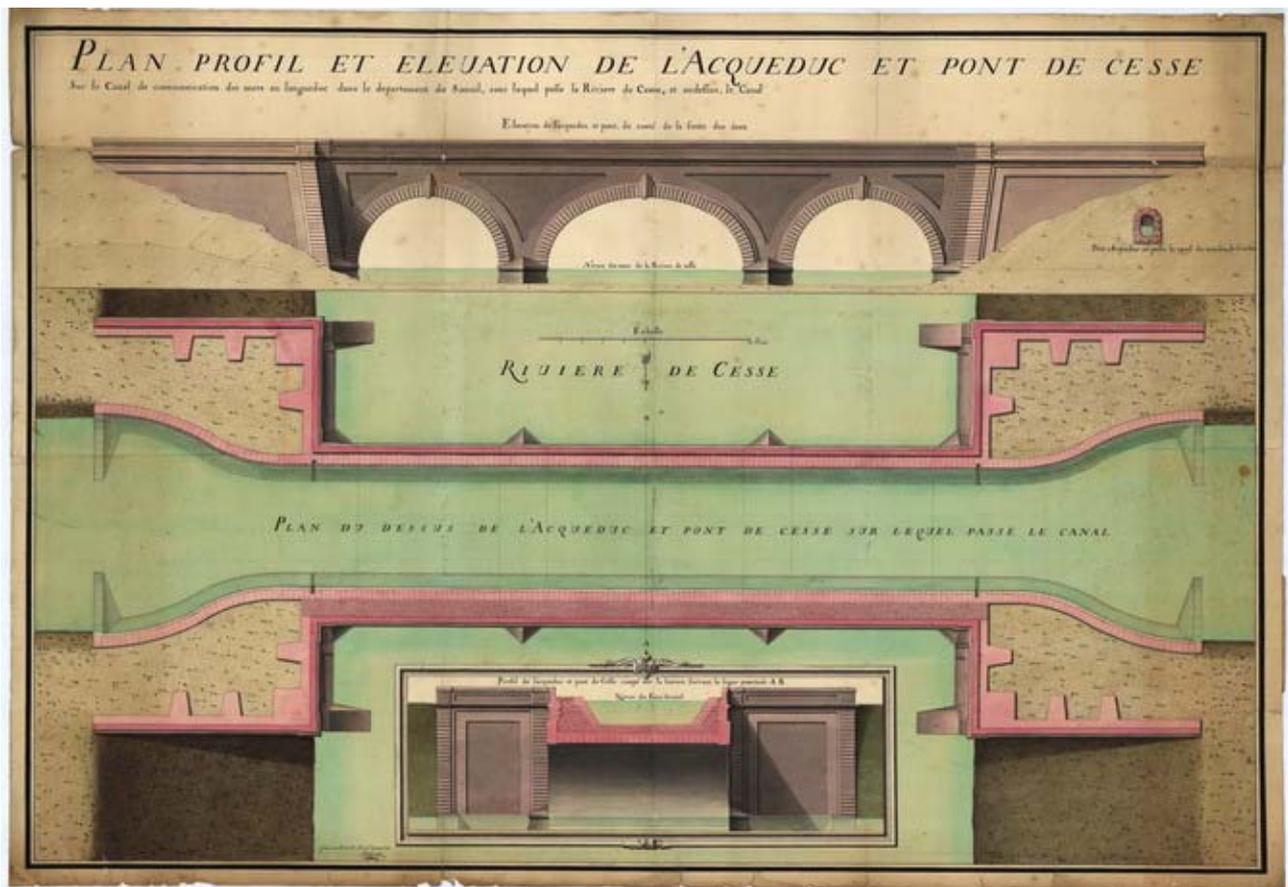
La force de Pierre-Paul Riquet dans cette entreprise résidait autant dans ses talents d'organisateur que dans sa maîtrise de la finance. Dans sa lettre à Colbert de 1662, Riquet évoque un plan de financement possible après avoir fait la description technique de son projet. Il proposait que lui soient accordées différentes fermes du Languedoc et du Roussillon, lui-même se chargeant d'en percevoir les recettes pour le compte du Roi. Ce dernier garantissait que les fonds collectés soient attribués au paiement des travaux du canal. En conséquence, si Riquet voulait que le Roi s'acquittât des échéances prévues par les termes de l'adjudication, il devait d'abord faire rentrer les fonds provenant des diverses affaires et impositions que le Roi lui avait confiées. La Province du Languedoc contribua au plan de financement en accordant un don gratuit affecté prioritairement aux remboursements des terres expropriées et aux diverses indemnités consenties aux riverains.

Les premières difficultés apparurent lorsque le Trésor royal se trouva en retard de paiement. Dans un premier temps, Riquet dut prélever l'argent sur sa fortune personnelle. Il eut recours à des emprunts coûteux qui le mirent en délicate situation. Il s'adressa plusieurs fois à Colbert pour que lui soient comptés les travaux extraordinaires qu'il avait jugé nécessaires d'exécuter. Dans le même temps, Riquet avait su ménager ses intérêts. En 1668, il avait acquis la seigneurie du canal qui lui conférait de fait un titre de noblesse et offrait à sa descendance une chance unique d'enrichissement. Puis, en 1670, il acquit pour son fils cadet, Pierre-Paul, le comté de Caraman dont le titulaire avait droit de siège aux Etats du Languedoc. Pierre-Paul Riquet porta le titre de baron de Bonrepos, au grand dam d'un bon nombre de ses détracteurs. Mais cette marque de reconnaissance qui lui était consentie cachait mal un état financier précaire. En 1682, la dette contractée par

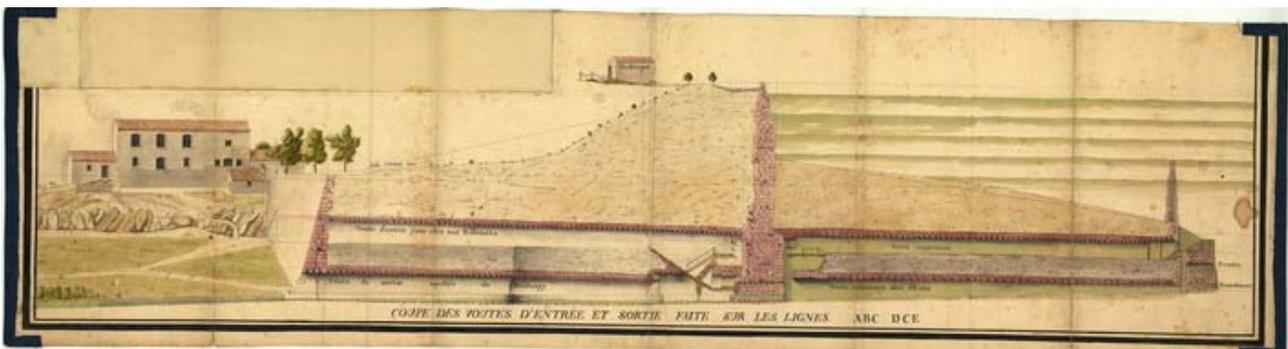
la famille Riquet se montait à 2.090.000 livres. Les deux fils, Jean-Mathias et Pierre-Paul, héritèrent de la seigneurie mais n'eurent d'autre choix que de vendre des parts de la propriété du canal avec une clause de rachat. A la réception des travaux du canal en 1684, le montant total de sa construction avoisinait les 15.000.000 livres. Les déboires des premières années d'exploitation conduisirent à une nouvelle phase de travaux conçus et réalisés sous la direction de Vauban (1685-1694).

Le Roi ayant déclaré les travaux conformes aux devis, les fils de Riquet purent mettre le canal en exploitation. Mais l'année 1685 fut source de désillusion. Les rivières qui croisaient le tracé du canal y déposaient d'importantes alluvions au point de compromettre le déplacement des barques. Pour résoudre les problèmes, le Roi dépêcha Vauban qui rédigea un rapport dans les premiers jours de mars 1686 et portant sur trois améliorations générales. La première visait à éviter l'ensablement de la cuvette du canal. Vauban préconisa la construction de soixante aqueducs sur le modèle de celui du Répudre pour isoler le canal du réseau hydrographique naturel. Il commanda de renforcer le système d'alimentation de la Montagne Noire. Il souhaita enfin améliorer le réseau de navigation de manière à établir des connexions avec les autres rivières navigables alors isolées: ouverture de liaisons vers la Robine de Narbonne, vers la Garonne en amont de Toulouse, vers l'Agout au-delà de Revel. Il préconisa aussi la création de liaisons avec Carcassonne et la haute vallée de l'Aude et avec Pézenas par un aménagement de l'Hérault. Il souhaitait enfin que le Lez fût aménagé pour mettre Montpellier en liaison avec le réseau fluvial.

Antoine de Niquet, Ingénieur général des fortifications de Provence et du Languedoc fut mandaté pour établir les devis de ces projets. Entre 1687 et 1694, quarante-neuf aqueducs et ponts-canal furent construits dont ceux sur l'Orbiel et la Cesse sont les plus beaux témoignages. Le système d'alimentation fut renforcé par la surélévation du barrage de Saint-Ferréol dont la capacité fut portée de 4,5 à 6 millions de mètres cubes d'eau. Pour en assurer le remplissage, la Rigole de la Montagne fut allongée de 5 kilomètres permettant de fournir en eau les sources du Laudot sur lequel était placé le barrage. Pour atteindre ce but, la construction d'une voûte de 120 mètres de long fut nécessaire près du village des Cammazes. Les autres préconisations de Vauban, bien que jugées positivement, ne furent pas suivies. Cette phase de travaux, achevée en 1694 coûta au Trésor royal et à la Province du Languedoc 1.500.000 livres. Au total, le coût de la construction du canal et du port de Sète s'éleva à 17.161.028 livres, la répartition entre le Trésor royal et la Province du Languedoc étant à peu près équivalente. L'investissement était conséquent et après 27 ans de travaux chaque partie souhaitait mettre un terme à ces dépenses pour laisser le soin aux seigneurs-propriétaires du canal de gérer eux-mêmes leur affaire.



Le pont canal sur la Cesse est le plus bel ouvrage du programme de Vauban, dessiné par Antoine de Niquet et construit entre 1688 et 1691 (Archives du canal du Midi).



La surélévation voulue par Vauban pour le barrage de Saint Ferréol permet de fiabiliser les réserves d'eau indispensables au bon fonctionnement du canal (Archives du canal du Midi, L402-12)

La gestion du canal de 1685 à 1898

La gestion paternaliste des héritiers de Pierre-Paul Riquet (1685-1790).

La mise en exploitation du Canal Royal du Languedoc débuta dès que la voie d'eau fut en état de fonctionner, avant la réception définitive des travaux. A partir de 1685, les héritiers de Pierre-Paul Riquet se consacrèrent entièrement à l'administration de leur nouveau domaine. Mais le poids de la dette qu'ils devaient rembourser leur interdisait de se livrer à des actions trop coûteuses. Jusqu'à l'extinction des créances en 1724, la gestion peut être qualifiée de prudente. Après le premier quart du XVIIIème siècle, les projets d'amélioration du réseau furent plus nombreux.

Le bon fonctionnement du canal a toujours reposé sur l'emploi d'un personnel qualifié. La longueur du réseau (240 kilomètres) conduisit les fils Riquet à opter pour une organisation en « départements ». Le canal fut découpé en sept divisions fonctionnelles : Toulouse, Naurouze, Castelnaudary, Trèbes, Le Somail, Béziers et Agde. Un directeur dirigeait chaque division et avait sous ses ordres le personnel attaché au fonctionnement technique. Le directeur cohabitait avec un receveur chargé de la perception des droits. Un contrôleur des travaux était également affecté à chaque division. Enfin, chaque division était pourvue d'un lieutenant de justice qui commandait à des gardes postés sur la voie d'eau. La tête de cette administration était installée à Toulouse. Elle comprenait un directeur général, un receveur général, un contrôleur général et un juge châtelain. Son frère, Pierre-Paul II, lieutenant général des armées du Roi, vivait à Paris mais était étroitement associé à la gestion du canal.

Les gens attachés au service des ouvrages avaient été pour une bonne part employés sur les chantiers de la construction. Pour le remplacement d'un employé trop âgé, les héritiers de Riquet donnèrent en priorité le poste à un membre de la famille. Cette gestion familiale, somme toute assez répandue sous l'Ancien Régime, permit de maintenir sur place des familles dont l'histoire se confondait avec celle du canal. La formation des employés était assurée par les aînés ainsi que le fonctionnement hydraulique du canal

Selon les termes de l'Edit de construction, Riquet possédait l'exclusivité de la navigation sur le canal. Dès l'ouverture, la flotte servit à transporter les matériaux nécessaires aux chantiers du canal. Les chargements de pierres, de briques, de poudre ou de bois croisaient les cargaisons de blés, de vins (un cahier de recette de 1675 cite une commande de vin partie de Castelnaudary pour le Roi d'Angleterre) et d'autres menues marchandises. Si dans les premières années les patrons des bateaux furent des employés de Riquet, peu à peu des investisseurs achetèrent une ou plusieurs barques et recrutèrent leurs propres équipages. En 1765, 223 barques furent recensées dans les ports du canal entre Toulouse et Agde. Les rapports entre les investisseurs et l'administration du canal ne furent pas toujours faciles; mais chacun y trouvait

son bénéfice. Des liens se tissèrent entre gens de terre et gens de l'eau. Des familles de bateliers fréquentèrent des familles d'éclusiers conduisant parfois à des alliances matrimoniales. Ainsi, le canal constituait une société fermée, favorisant les actions des seigneurs propriétaires qui gardaient une parfaite maîtrise de l'évolution de la voie d'eau.

Le transport des passagers demeurait sous la maîtrise de l'administration du canal. Une régie interne fut mise en place et confiée au Receveur général. Des voyageurs au long cours tels que Adams Smith et Arthur Young s'intéressèrent au canal considéré comme un ouvrage exceptionnel dans sa conception et sa réalisation. Le trajet de Toulouse à Agde durait 4 quatre jours. Pour accueillir les passagers, les héritiers Riquet firent construire des auberges, des chapelles et des écuries aux étapes des bateaux. Les auberges étaient tenues par des fermiers dont le bail était reconduit s'ils donnaient satisfaction aux directeurs et receveurs généraux

En 1787, Thomas Jefferson alors ambassadeur des Etats-Unis, affréta une barque marchande sur laquelle il fit placer sa voiture. En raison de leur rang, certains voyageurs pouvaient utiliser la barque que les héritiers de Riquet mettaient à leur disposition. Il en fut ainsi pour les ducs de Bourgogne et de Berri en 1701 et pour le comte de Provence, frère de Louis XVI en 1777.

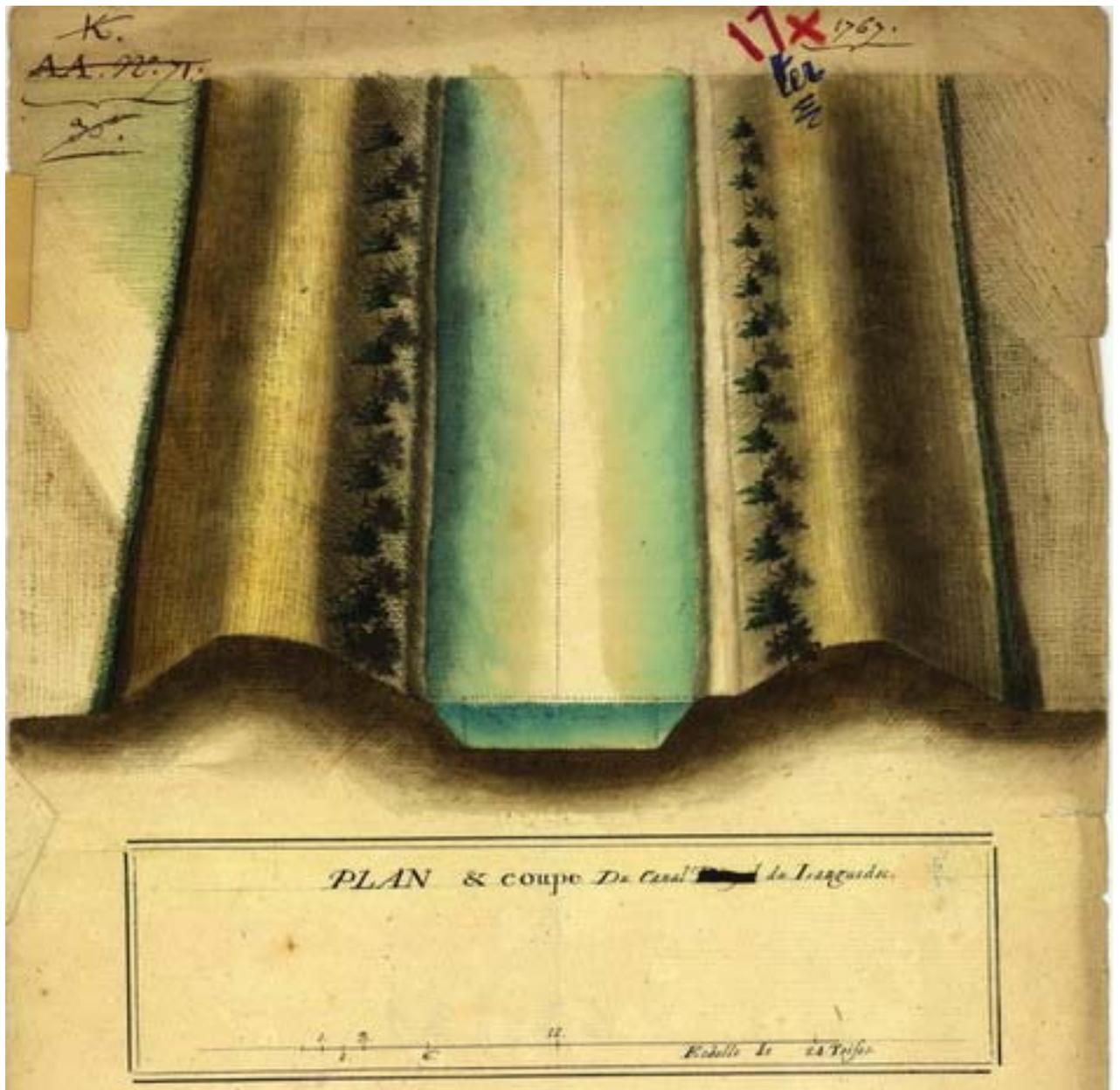
En cas d'infraction aux règles, les gardes intervenaient pour contraindre les contrevenants et les conduire devant le Lieutenant de justice. Grâce à la bonne administration du domaine, passagers et marchandises pouvaient voyager en toute sécurité.

Le passage d'une écluse ou d'un canal au-dessus d'une rivière suscitait la curiosité, voire l'admiration des voyageurs. Le soin apporté à la construction des ouvrages d'art, leur multiplicité, la grande quantité d'eau mobilisée pour la navigation dans un pays qui en manquait périodiquement sont autant de raisons qui firent passer le canal du Languedoc pour *la merveille de l'Europe* du XVIIIème. Un mémoire écrit vers 1700 et adressé à Jean-Mathias Riquet, alors président du Parlement de Toulouse, nous renseigne sur la mise en exploitation des berges. Son auteur y fit une démonstration convaincante de la source importante de revenus que les propriétaires pouvaient en espérer. Parmi les propositions avancées citons *la faculté de pouvoir semer tout ce qu'on voudrait au-delà du terrain qui sert pour le passage des hommes et des chevaux...* Une autre retiendra notre attention : « *La faculté la plus importante de toutes serait celle de planter des oliviers des deux côtés du canal, des muriers et des arbres fruitiers. [...] Ils pourraient être plantés d'un bout du canal à l'autre, de tous les deux côtés, ce qui serait d'une grande facilité [et] utilité,...* ». De ces propositions, les héritiers de Riquet devaient en retirer *un très honorable et fort revenu*.

On continua donc à cultiver les francs bords, au risque de précipiter l'ensablement de la cuvette du canal par le glissement des terres labourées. Alors, pourquoi ne pas remplacer les cultures de céréales par des plantations d'arbres ? Un programme de plantations fut adopté dans les années 1730. Oliviers et mûriers furent plantés dans les terrains où leur venue était assurée.

Mais le rapport que les propriétaires en retirèrent fut décevant. Entre 1755 et 1775, mûriers et oliviers cédèrent leur place aux ormes, frênes et peupliers. Dans un petit nombre d'endroits proches des villes, on vit apparaître sur les berges un nouvel arbre : le platane. Acclimaté en France autour de 1700, cet arbre bénéficia vers 1730 d'un effet de mode. Les héritiers de Riquet en firent planter près du Somail et près d'Agde en 1764. Le platane n'est pas mentionné dans les recensements antérieurs à 1775. A cette date, on dénombre seulement 168 individus sur le bief de Bayard à Toulouse. Le même recensement comptabilise 60.173 arbres sur l'ensemble du canal. En 1791, seuls quelques alignements de platanes sont recensés à proximité des villes. On en trouvait à Toulouse sur les biefs du Béarnais, des Minimes et à Béziers. Mais, globalement, le nombre de platanes bordant le canal était insignifiant: 702 individus sur près de 98.000 arbres. Cultures et plantations coexistèrent pendant tout le XVIIIème siècle. Dans son traité intitulé *Des canaux de navigation* paru en 1778, Jérôme de Lalande décrit le canal, près de Carcassonne, « planté de peupliers d'Italie qui lui donne l'aspect d'un véritable jardin ».

Le succès du Canal Royal du Languedoc ne laissait pas dans l'indifférence les autorités de la Province. Nombreux furent ceux qui se rappelaient que ce canal, désormais propriété des descendants de son inventeur, avait été aussi largement financé par l'argent des Languedociens. Bien que les ingénieurs du Roi et ceux de la Province eurent un droit de regard sur la bonne administration de la voie d'eau, les richesses tirées de son exploitation tombaient dans l'escarcelle des Riquet. Pour éviter tout manquement des propriétaires à leur devoir d'entretien, la Province se posa en arbitre des conflits répétés entre les populations riveraines et les représentants de l'administration du canal. Elle fut à plusieurs reprises dans l'obligation de mettre en demeure les seigneurs propriétaires d'effectuer des travaux d'entretien. Les autorités provinciales s'impliquèrent surtout dans la construction de portions de canaux permettant de prolonger le canal de Riquet. Les prescriptions du rapport de Vauban sur la nécessité d'établir des liaisons entre le canal royal et d'autres réseaux navigables furent remis à l'étude. Après 1765, le projet de relier, à Toulouse, la Garonne et le canal réapparut. Joseph-Marie de Saget, ingénieur de la Province, dressa les plans de cette liaison. Approuvé par les États du Languedoc en 1768, ce petit canal long de 1,5 kilomètre fut construit et mis en service en 1775. Appelé Canal de Brienne, du nom de l'archevêque de Toulouse qui en avait été un ardent promoteur, il permit aux bateliers d'éviter la dangereuse chaussée du moulin du Bazacle qui coupait la Garonne en deux aux portes de la ville. A l'occasion, la Province fit réaliser un bas relief par le sculpteur François Lucas. Placé entre les Ponts Jumeaux, il incarne physiquement l'union des deux voies d'eau.



La seigneurie du canal était constituée de la ligne d'eau et de deux berges d'environ vingt mètres de large sur lesquelles les héritiers de Riquet autorisèrent d'abord des cultures puis des plantations d'arbres. Ce mode de mise en valeur modela un paysage qui évoluait à chaque période d'exploitation des boisements (Archives du canal du Midi, L673-31).

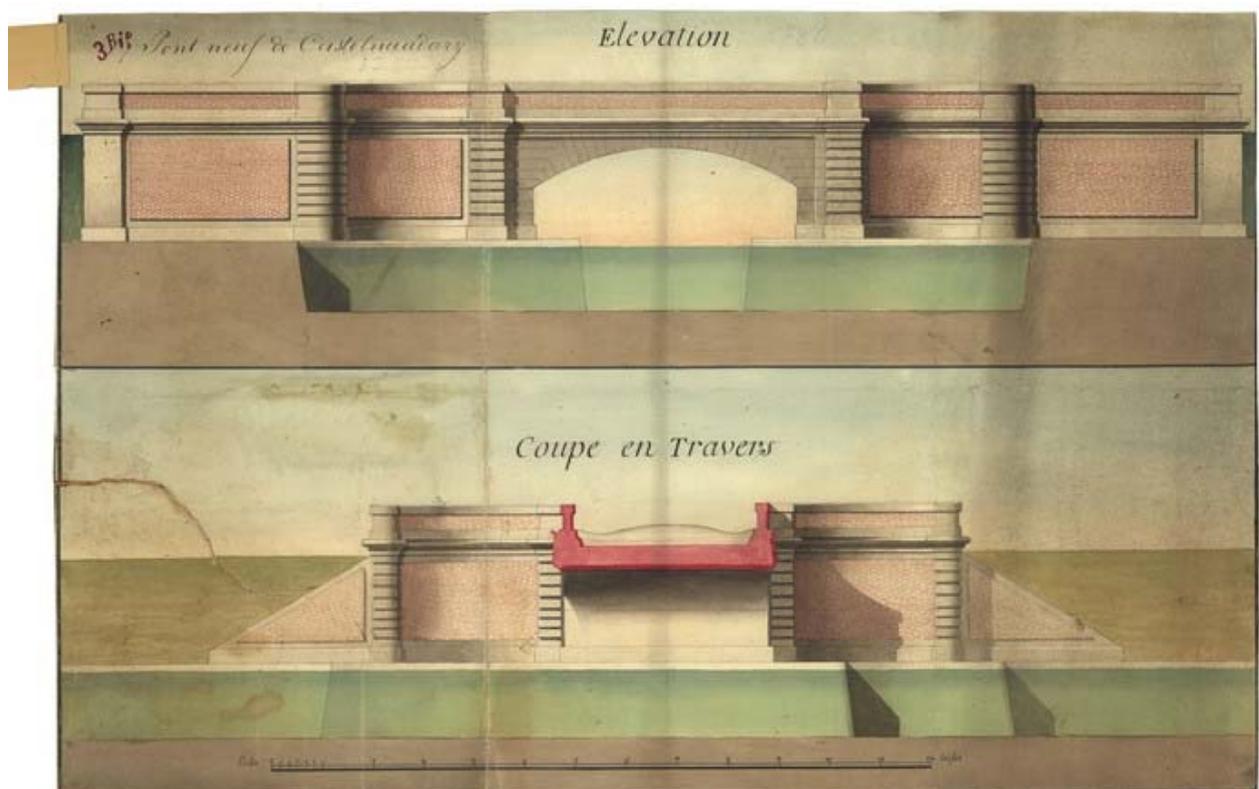
A l'autre bout du canal du Languedoc, la Province entreprit la construction du Canal de Jonction pour relier le Canal Royal à la Robine de Narbonne. Les habitants de Narbonne réclamaient cette liaison depuis près d'un siècle. Vauban l'avait donnée comme *considérable et d'un grand commerce*. En 1775, l'ingénieur Garipuy fut mandaté pour établir les plans du projet. Les travaux commencèrent en 1777 et s'achevèrent dix ans plus tard. Cet embranchement long de 4,8 kilomètres et équipé de sept écluses fut construit avec un grand soin. Ces ouvrages d'art évoquent de nos jours la volonté des États du Languedoc de prolonger l'œuvre de Riquet. Les écluses, les ponts et les bâtiments furent édifiés dans une belle architecture propre à exalter l'image de la Province. Monseigneur Arthur-Richard Dillon, archevêque de Narbonne et président des États de Languedoc assista peu avant sa mort à la mise en service de la jonction. En 1786, la Province s'était aussi intéressée au projet de déviation du canal à Carcassonne pour le faire passer au plus près des murs de la ville basse. L'ingénieur Ducros avait fait les plans et dressé le projet. Les travaux commencèrent peu avant 1789 ; ils furent suspendus sine die.

Les conséquences de la Révolution Française sur le mode de gestion du Canal du Midi :

En 1789, le Canal Royal du Languedoc était une entreprise prospère. Les héritiers Riquet de Bonrepos et Riquet de Caraman possédaient une belle fortune. En 1792, la branche de Caraman était propriétaire de 22 portions sur les 28 que constituait la propriété du canal. Les représentants de cette famille ayant émigré, leurs biens furent mis sous séquestre. Le Directoire de l'Aude entreprit alors le dépeçage de l'ancien fief en publiant une décision unilatérale : « *Les propriétaires ayant émigré, il est décidé que le directoire de l'Aude administrera la gestion du canal pour le département. Les autres départements sont appelés à en faire de même* ». Mais il fut bien difficile pour des groupes aux intérêts divergents d'assurer la gestion d'un canal traversant trois départements. Le 31 juillet 1796, un rapport présenté au conseil des Cinq-Cents déplorait le manque d'entretien : « *ce canal, regardé à juste titre comme l'un des plus beaux monuments de l'industrie humaine... a été en quelque sorte abandonné depuis trois ans...* ». L'État reprit alors le contrôle de la gestion en confiant aux Préfets la responsabilité de son administration. Dans chaque département, un ingénieur en chef des Ponts et Chaussées avait la responsabilité technique des infrastructures. Au final, le mode d'administration de la famille Riquet fut réhabilité. Par le décret du 21 mars 1808 et la loi du 23 décembre 1809, les canaux appartenant à l'État furent destinés à être vendus afin de financer la construction d'autres canaux. La Compagnie du Canal du Midi (ce nom devint alors l'appellation officielle de la voie d'eau) fut créée par le décret du 10 mars 1810. La propriété du canal fut divisée en actions. Les Riquet de Bonrepos reçurent l'équivalent des 6/28ème des parts dont ils

n'avaient jamais cessé d'être les propriétaires. Les autres actions furent distribuées par Napoléon Ier à des membres de sa famille, à des militaires et à diverses personnes ayant rendu de notables services à l'Empire. L'administration générale fut confiée à un administrateur général nommé par l'Empereur. Il assurait le lien entre les actionnaires et les directeurs généraux chargés de la gestion quotidienne du canal. Dans le même temps, le Conseil général des Ponts et Chaussées conservait la surveillance de l'entretien du canal. Seul, un collège composé des trente plus importants actionnaires constituant le conseil d'administration de la compagnie définissaient les politiques d'investissement. Le domaine appartenant à la Compagnie du Canal du Midi était constitué par le Canal du Midi, le Canal de Jonction et de la Robine de Narbonne auxquels venait s'ajouter l'embranchement du Canal de Brienne à Toulouse. C'est donc l'ensemble du réseau fluvial artificiel qui passait dans le domaine privé.

Dès 1798, le chantier de la déviation du canal par Carcassonne avait repris. On y trouvait, entre autres, de jeunes ingénieurs des Ponts et Chaussées comme Jean-Polycarpe Maguès également polytechnicien. Tout en demeurant fidèles aux formes traditionnelles des structures du canal, ils innovèrent en améliorant et en créant de magnifiques ouvrages d'art tel que le pont à la fois canal et routier franchissant le Fresquel et inauguré en 1810.



L'existence du canal a pu compliquer la vie des riverains. Les ponts furent souvent au cœur des revendications des communautés qui obtinrent le droit d'en faire édifier. Le pont neuf de Castelnaudary (1788) est l'un des plus beaux exemples des

investissements réalisés par la Province du Languedoc pour satisfaire les demandes des populations (Archives du canal du Midi, L558-13).



La présence du canal offrait aussi des commodités vite revendiquées par les populations riveraines. Lavoirs (ici celui de Villepinte, Aude) et abreuvoirs furent des structures autorisées par les propriétaires du canal mais aussi soigneusement règlementées (Archives du canal du Midi, fonds photographique).

La section du canal joignant le port de La Nouvelle posait de gros problème de navigation. Les barques ne pouvaient y naviguer qu'à demi-charge. Jean Polycarpe Maguès y fut envoyé en mission pour renforcer l'équipe déjà en place. Il participa à la définition des projets de création de l'écluse de Mandirac et signa un mémoire pour améliorer les conditions de navigation dans la traversée de Narbonne. Le vieux pont des marchands, avec ses maisons construites au-dessus, ne trouvait pas grâce à ses yeux. Il proposa de le détruire et de le remplacer par un pont moderne, plus large, faisant ainsi disparaître les habitations insalubres

Grâce à l'expérience et à la prévoyance de ces hommes, l'avenir du canal fut prêt à affronter les bouleversements du XIX^{ème} siècle. Les routes étaient aussi l'objet d'un vaste programme de modernisation facilitant les transports et réduisant notablement la durée des trajets. La concurrence toucha d'abord le transport des passagers. Les services de diligences proposaient des liaisons entre les grandes villes du Languedoc dans des délais plus courts que par le coche d'eau. Comment accélérer la marche des barques de poste ? Maguès, nommé depuis 1804 directeur de la division de Toulouse, s'intéressa à l'amélioration de la forme des barques. Il dessina les plans d'une

carène plus fluide espérant ainsi gagner un peu de vitesse. Il améliora aussi le confort des barques en créant à l'avant du bateau un salon muni de larges fenêtres permettant aux voyageurs de jouir pleinement du paysage. Le service, de meilleure qualité que celui des diligences, permit au canal de conserver une importante clientèle. L'avenir de la barque de poste allait aussi se jouer sur la vitesse. Ainsi, dès 1826, les relais furent multipliés de manière à ne faire travailler les chevaux que sur de courtes distances. Leur rendement était bien meilleur et la vitesse pouvait atteindre 11 kilomètres à l'heure. La barque de poste avait une priorité de passage aux écluses. Enfin, la navigation de nuit fut autorisée pour ce seul service. La liaison Toulouse-Agde passa de quatre jours à 36 heures. Les barques marchandes ne furent pas en reste. A compter de 1834, la Compagnie du Canal créa le *service de la navigation accélérée*. A certains endroits le canal présentait des courbes très importantes obligeant les barques à ralentir. Des travaux de redressement des courbes furent engagés. Les coupures des contours de Roubia ou du Malpas furent réalisées en 1843. Ailleurs, la largeur du canal étant insuffisante, les barques ne pouvaient se croiser que difficilement. La cuvette du canal fut modifiée dans bien des endroits, entraînant à chaque fois des acquisitions foncières. Les ouvrages d'art furent aussi concernés par ces travaux de modernisation. Les ponts, notamment ceux construits au XVIIIème siècle, étroits et offrant un tirant d'eau limité, furent reconstruits avec plus de hauteur sous la voûte et plus de largeur pour la passe navigable. Les écluses furent aussi l'objet de modifications. Le temps de passage fut raccourci par l'amélioration des systèmes d'ouverture des portes des vannes (les ventelles), diminuant du même coup le temps des manœuvres. Enfin, pour éviter toute perte temps, il fallait posséder une parfaite maîtrise de l'alimentation du canal sur tout son parcours. Les études portèrent ainsi sur l'amélioration des systèmes hydrauliques assurant l'alimentation du canal.

Les résultats de cette politique étaient probants. Les recettes provenant de la navigation avaient fortement augmenté depuis le début du siècle. Les actionnaires étaient satisfaits et consentaient à investir une part de leurs gains pour améliorer l'habitat des employés du canal. Certaines maisons éclusières réputés insalubres furent entièrement reconstruites. D'autres furent surélevées ou agrandies. Les bâtiments de l'administration n'échappèrent pas au mouvement. C'est à cette période (1830-1832) que la Compagnie du Canal consentit à la construction du dépôt des archives du canal, exemple précurseur d'un local dédié à la conservation des documents. La modernisation toucha aussi les moulins présents sur le canal dès les années 1820. Des investisseurs firent construire des minoteries sur les sites où existaient déjà des moulins. La fabrication de la farine de minot - une farine plus raffinée et se conservant mieux que la farine traditionnelle - répondait à l'émergence de flux commerciaux d'exportation. L'implantation de grosses unités de production était favorisée par la Compagnie du Canal qui percevait les recettes des baux de ces installations ainsi que les taxes sur la navigation des productions exportées. Parmi les actionnaires, la famille Riquet de Caraman avait pu, en 1814, se faire restituer les actions restées entre les

mains du gouvernement. Le duc de Caraman fut l'un des instigateurs de la modernisation du canal, pesant de toute son autorité dans le conseil d'administration. Ce même personnage fit publier en 1838 un *Guide du voyageur sur le canal du Midi*, par lequel il fit la promotion des actions de la Compagnie du Canal du Midi en les plaçant dans la continuité de l'histoire du canal. Il y décrivait l'économie du canal et citait l'exploitation des plantations parmi les recettes perçues par la compagnie. De nombreuses fois, il insiste dans ses descriptions sur la beauté des paysages : « *les francs-bords, destinés à recevoir les terres provenant des recreusements, sont afferchés en culture et toujours plantés de deux et quelquefois de quatre rangs d'arbres. Les plantations tracent de chaque côté les lignes du canal et forment ces beaux contours qui se dessinent avec grâce dans la plaine et sur les pentes des coteaux. Ainsi, réunissant à la fois l'utile et l'agréable, le Canal se montre presque partout bordé de belles plantations d'arbres qui varient suivant la nature du sol, embellissent ses rives et concourent à leur conservation, en constatant en même temps cette bonne entente administrative qui n'exclut pas une sorte de luxe, toutes les fois qu'il est motivé* ».

Utiles, les bois l'étaient assurément car leur exploitation assurait les besoins internes de la compagnie, le surplus étant vendu au plus offrant. Mis à part un peuplier d'une dimension extraordinaire à La Redorte, les arbres ne formaient pas encore ces voûtes qui enchantent les plaisanciers en ce début du XXIème siècle. Dans ces alignements, la part du platane était bien plus importante qu'en 1791. Le recensement de 1817 comptabilisait 30.000 arbres. Cette essence arrivait en troisième position après les frênes (37.000) et les ormes (32.000) Mais plus de quarante essences différentes furent recensées à cette période. Au milieu du XIXème siècle, le Canal du Midi était une entreprise prospère et la Compagnie comptait de solides soutiens. En octobre 1852, Saint-Ferréol se préparait à accueillir avec faste Louis Napoléon pour une visite du barrage; les cérémonies prévues furent annulées, le prince Président ayant renoncé au dernier moment à se déplacer. Les actionnaires de la Compagnie du Canal du Midi comprirent alors que le vent de l'histoire était en train de tourner.

L'avènement du chemin de fer et ses conséquences sur l'activité du Canal du Midi.

La liaison fluviale entre l'Atlantique et la Méditerranée souffrait depuis toujours des conditions de navigation sur la Garonne de Toulouse à Bordeaux. Le Conseil général des Ponts et Chaussées pencha pour la construction d'un Canal Latéral. L'étude fut confiée en 1828 à l'ingénieur en chef Jean-Baptiste de Baudre. L'État se résolut à assumer directement la conduite du chantier. Les travaux furent lancés en 1838. En 1844, le premier tronçon entre Toulouse et Montauban fut ouvert à la navigation. Moissac fut atteint en 1845 et Agen en 1849. Alors que le canal allait être ouvert jusqu'à Buzet-sur-Baïse, le parlement vota le loi du 8 juillet 1852 autorisant la concession simultanée

du canal Latéral à la Garonne et du chemin de fer de Bordeaux à Sète. Le 6 novembre 1852, un décret entérina la création de la *Compagnie des Chemins de fer du Midi et du Canal Latéral à la Garonne*. Les frères Pereire, banquiers proches du Prince Président, possédaient une très large participation dans cette compagnie. Les actionnaires de la Compagnie du Canal du Midi devaient désormais compter avec un concurrent de poids. Le Canal Latéral fut achevé le 12 mars 1856. Le tronçon fut remis à la compagnie concessionnaire. Celle-ci avait rapidement lancé les travaux de construction de la ligne de chemin de fer entre Bordeaux et Toulouse. Le premier train assura la liaison des deux villes le 30 août 1856. Le 2 avril 1857, la Compagnie des Chemins de fer du Midi inaugura sa ligne entre Bordeaux et Sète. Dès lors, la liaison Atlantique-Méditerranée était doublement assurée. Mais y avait-il de la place pour deux ?

En 1852, la direction générale du Canal du Midi fut confiée à Urbain Maguès, fils de Jean-Polycarpe et ingénieur en chef des Ponts et Chaussées. Il avait œuvré dès 1830 aux côtés de son père comme directeur particulier de la division de Toulouse. Pour demeurer concurrentiel avec le chemin de fer, le canal devait s'affranchir des caprices de la nature qui gênait le passage des barques à deux endroits de l'itinéraire. D'abord, les crues du Libron entre Agde et Béziers obligeaient les agents du canal à interrompre la navigation pour mettre en place un dispositif (le ponton du Libron) permettant de faire passer les crues au-dessus du canal. Urbain Maguès réfléchit à un système plus élaboré permettant de gérer le passage des crues sans suspendre la navigation. Les ouvrages du Libron (en fait une série d'aqueducs mobiles prenant place au-dessus du canal) furent mis en place en 1855. L'originalité du système fut saluée et le principe figura parmi les innovations des travaux publics présentés à l'exposition universelle de Londres en 1862. Ensuite, à Béziers, le passage de l'Orb était soumis aux aléas du fleuve. L'idée de franchir la vallée en pont-canal courrait depuis le milieu du XVIIIème siècle sans jamais avoir été réalisée. La nécessité du moment amena Urbain Maguès et l'ingénieur Simonneau à imaginer un pont-canal franchissant l'Orb sur sept arches, à l'image des grands ouvrages construits sur le Tarn et la Garonne pour le Canal Latéral à la Garonne. Les travaux commencés en 1854 furent achevés en 1856. Le Canal du Midi, paré des deux nouveaux ouvrages d'art, était prêt à affronter la concurrence.

1857 fut l'année des désillusions. Les passagers de la barque de poste renoncèrent à utiliser les coches d'eau pour emprunter le chemin de fer. La navigation des barques fut supprimée à la fin de 1857. C'est alors que les représentants de la Compagnie des Chemins de fer proposèrent de prendre en fermage le Canal du Midi. Le montant de la ferme permettrait d'assurer un revenu fixe aux actionnaires de la Compagnie du Canal du Midi. Un bail d'affermage d'une durée de 40 ans fut signé entre les parties avec prise d'effet au 1er juillet 1858. Par ce traité, la Compagnie des Chemins de fer avait le contrôle sur l'offre de transport longue distance entre Atlantique et Méditerranée. Pour la première fois de son histoire, le réseau fluvial du sud-ouest de la France était géré par une direction unifiée. La Compagnie des Chemins de fer créa les Services des Canaux au sein de sa propre

administration. Elle désigna Urbain Maguès comme directeur et conserva l'ensemble des personnels en place avant la fusion des services. Ainsi, l'administration des canaux était-elle promise à une certaine stabilité. Mais l'activité des voies fluviales s'amenuisa très sensiblement. Entre 1856 et 1868, les volumes transportés diminuèrent de 37 %. 580.000 tonnes étaient transportées en 1868 sur les canaux alors que le rail en acheminait trois fois plus.

L'intérêt de la Compagnie des Chemins de fer pour l'exploitation des canaux se porta sur les autres potentiels offerts par les canaux. En premier lieu, le potentiel hydraulique favorisait l'implantation d'industries. Le canal Latéral était conçu pour qu'une quarantaine d'usines puissent être installées sur les dérivations des écluses. Les concessions de prise d'eau furent distribuées à des industriels qui bâtirent des moulins, des usines sidérurgiques et des papeteries. Sur le Canal du Midi, le potentiel des minoteries fut amélioré par l'installation de turbines de dernière génération développant une puissance bien supérieure aux meules traditionnelles. Ces équipements industriels stimulaient les transports. Il fallait approvisionner les usines en matières premières et acheminer la production jusqu'aux centres de consommation. Or, lorsque l'on étudie la cartographie des implantations industrielles, on constate que les sites étaient desservis aussi rapidement par voie d'eau que par chemin de fer. Durant la période d'affermage, le soin apporté aux plantations des francs bords se perpétua. L'utilisation prédominante du platane dans les programmes de plantation fit passer cette essence dans une position dominante. Les raisons de ce choix ne nous sont pas encore bien connues. Pour autant, le platane est un arbre robuste qui pousse assez rapidement et n'exige que peu de soin. Par ailleurs, la valeur économique du bois avait diminué depuis le passage à l'industrie du charbon. Les plantations étaient davantage justifiées pour la consolidation des berges des canaux. Les racines tenaient les berges et l'ombre limitait l'évaporation de l'eau dans les périodes sèches.

Dans les deux dernières décennies du XIX^{ème} siècle, la part du transport fluvial continua de s'appauvrir : 260.000 tonnes de marchandises passaient sur la voie d'eau chaque année. C'était moins de la moitié qu'en 1868. Les Chambres de Commerce du sud-ouest de la France commencèrent à s'émouvoir du sort réservé aux canaux. La politique de la Compagnie des Chemins de fer était jugée dangereuse pour l'équilibre économique des régions desservies. Après 1880, un important lobby à la tête duquel étaient les Chambres de Commerce et d'Industrie dénonça le monopole de la Compagnie des Chemins de fer. L'objectif visé était d'inciter le gouvernement à intervenir pour mettre un terme à cette situation abusive. En outre, selon les recommandations de Freycinet, le Ministre des Travaux Public, la modernisation du réseau fluvial devait être appliqué aux canaux du Midi. Mais le plan Freycinet, conçu en 1879, ne pouvait pas s'appliquer à un réseau placé sous gestion privée. En préalable à toute action, l'État devait reprendre le contrôle du réseau. S'agissant du canal Latéral à la Garonne, il fallait revenir sur la concession consentie en 1852 pour 99 ans au profit de la Compagnie

des Chemins de fer. Le Canal du Midi, toujours propriété de la Compagnie, devait être acheté. Après plusieurs années de négociations, le parlement vota la loi de rachat du 27 novembre 1897. En vertu de cette loi, au moment où prit fin le bail d'affermage du Canal du Midi à la Compagnie des Chemins de fer, l'État prit en main la destinée du réseau fluvial.

59
1

PREFECTURE DE LA GIRONDE.

35



CANAL LATÉRAL A LA GARONNE OUVERTURE

Arrêté du Préfet de la Gironde, du 15 Mars 1856.

Le **PRÉFET** du département de la Gironde, Commandeur de l'Ordre impérial de la Légion d'honneur, etc.

Vu les propositions présentées le 9 Mars courant et ce jour, 15 dudit mois, par M. l'Ingénieur en chef du Canal latéral à la Garonne,

ARRÊTE :

Le Canal latéral à la Garonne est déclaré ouvert à la Navigation dans le département de la Gironde.

Bordeaux, le 15 Mars 1856.

Pour le Préfet en tournée :

Le Secrétaire général délégué,
DOSQUET.

Bordeaux. — DURAND, imprimeur de la Préfecture, allée de Tourne, 1.

L'ouverture du canal Latéral à la Garonne en 1856 fut un non événement. L'inauguration de la ligne des chemins de fer du Midi la même année attira toutes les attentions (Archives du canal du Midi, CF013)

II. 1898-1998 : un siècle de gestion publique au service des Canaux du Midi

Le premier juillet 1898, le Service des Canaux du Midi venait de naître. Rattaché au Ministère des Travaux Publics, son aire de compétence recouvrait celle de l'ancien service des Canaux de la Compagnie des Chemins de fer du Midi : le canal du Midi, avec ses embranchements du canal de Jonction et de la Robine de Narbonne, du canal de Brienne et le canal Latéral à la Garonne avec son embranchement de Montech à Montauban. L'ingénieur en chef nommé à la direction du réseau s'installa dans les bureaux que la Compagnie des Chemins de fer du Midi avait fait aménager en 1882 à Toulouse, au 2-10 port Saint-Etienne. Des ingénieurs furent nommés à la tête des subdivisions composant les 480 kilomètres du linéaire.

Les espoirs et l'échec d'une politique visant à dynamiser les activités de la voie d'eau.

Le temps pour mettre le service en ordre de marche fut très court. L'espoir suscité à la suite de la prise de contrôle du réseau fluvial par l'État ne devait pas être déçu. Une première mesure fut adoptée pour relancer les activités de transport des marchandises: le gouvernement supprima immédiatement les droits de navigation. Le trafic, servi par une conjoncture favorable, connut une croissance rapide. De 259.600 tonnes en 1896, on passa en 1900 à 492.000 transportées puis à 520.000 en 1909, soit à un niveau d'activité presque équivalent à celui qui existait avant la mise en service des lignes de chemin de fer. En contrepoint de ces succès, la voie navigable laissait apparaître ses faiblesses, dues essentiellement à l'ancienneté de sa conception. Depuis 1858, la Compagnie des Chemins de fer du Midi n'avait réalisé que peu d'investissements pour adapter la voie d'eau à l'évolution des modes de transport. Nombreux étaient ceux qui plaidaient ardemment pour une modernisation du réseau, en conformité avec les instructions du plan Freycinet. Plusieurs et importants congrès mobilisant notamment les acteurs politiques et économiques locaux se tinrent dans le sud-ouest de 1902 à 1909 dans le but d'attirer l'attention des pouvoirs publics sur la nécessité de mettre les canaux du midi au gabarit Freycinet. Du point de vue du ministère, le réseau du sud-ouest devait être mieux intégré aux problématiques nationales, ces canaux reliant directement trois importants ports marchands du pays : Bordeaux, Sète et La Nouvelle. Un rapport fut rendu en 1903 pour évaluer la faisabilité de la mise du réseau au gabarit Freycinet. Cela supposait des actions de grande envergure : allonger de 10 mètres toutes les écluses pour leur donner une longueur de 40 mètres, permettant ainsi le passage des péniches de type Freycinet de 38,50 mètres de long sur 5,50 mètres de large. Pour qu'elles puissent transporter les 350

tonnes de marchandises à pleine charge, elles devaient naviguer sur un chenal possédant une profondeur de 2,20 mètres. Approfondir le chenal nécessitait des ressources en eau plus importantes. La construction de nouveaux barrages en Montagne Noire devenait indispensable. D'autre part, les péniches devaient aussi pouvoir passer sous les ponts; il fallait donc modifier ou reconstruire certains vieux ponts. La liste des ouvrages à reconstruire fut rapidement établie. Le coût d'un tel programme était considérable. Les crédits votés en 1903 permettaient de financer des actions jugées prioritaires. La modification des ponts fut ciblée comme étant la prochaine étape. Les études achevées, les appels d'offre furent lancés en 1913. Les marchés furent notifiés à la fin de premier semestre 1914, peu avant l'appel à la mobilisation générale. Le programme de modernisation fut immédiatement suspendu.

A côté des Services des Canaux, le gouvernement créa en 1913 un établissement public destiné à accompagner la modernisation de la batellerie et des infrastructures portuaires : l'Office National de la Navigation (ONN). Son action favorisa le renouvellement de la flotte fluviale de la France. Grâce à une politique d'aide en faveur des bateliers, les bateaux traditionnels en bois, tractés par des attelages, furent remplacés à partir de 1924 par des péniches en fer automotrices. Dix ans plus tard, de très rares attelages passaient sur les chemins de halage. Le renouvellement de la flotte posa à nouveau la question de la modernisation du réseau. Mais dans cette période d'après-guerre, les budgets de l'État furent d'abord consacrés à la reconstruction des infrastructures détruites dans les zones des combats. Le programme de remplacement des portes des écluses lancé en 1919 fut le projet d'investissement le plus important de cette époque. La crise économique de 1929 éloigna les perspectives d'amélioration du réseau fluvial du midi. Curieusement, un événement météorologique relança le programme. Le 1er mars 1930, des pluies torrentielles s'abattirent sur l'ensemble du sud-ouest du pays. Les fortes crues causèrent de très nombreux dégâts. Un élan de solidarité nationale renforça l'effort de reconstruction des pouvoirs publics. Le directeur du Service des Canaux du Midi fut désigné par le ministère comme directeur du *Service de la reconstitution des départements inondés*. Charles Crescent profita de l'opportunité pour faire avancer le programme de modernisation des canaux. Les ponts suspendus du Canal Latéral, durement éprouvés par la crue de la Garonne, furent remplacés par de nouveaux ouvrages utilisant une technique toute nouvelle: le *bow string*. D'autres ponts sur le Canal du Midi furent reconstruits à la même période. Appelé en 1937 en qualité de chargé de mission auprès du directeur des Voies Navigables et des ports maritimes, Charles Crescent fut un relais important pour promouvoir le programme de modernisation. Mais l'entrée en guerre de la France en 1939 stoppa encore une fois le projet.

Après 1945, un fort essor économique s'amorça. Les activités industrielles mobilisaient les capacités des infrastructures de transport. Les acteurs économiques du sud - ouest s'emparèrent une nouvelle fois du projet de modernisation des Canaux du Midi. Ils créèrent en 1954 le *Consortium pour*

la défense des voies navigables du sud - ouest et du Midi de la France. Cette association se fixa pour objectif d'obtenir la mise au gabarit Freycinet du réseau du sud-ouest. Le projet avait été chiffré à 269 millions de francs. Aidé par une reprise du transport fluvial (350 000 tonnes en 1954, 435 000 tonnes en 1962 et 552 000 tonnes en 1966) ce groupe de pression arriva enfin à décider le gouvernement. La modernisation du Canal Latéral à la Garonne fut entamée en 1970; elle dura jusqu'en 1973. Toutes les écluses furent allongées à 40 mètres, exceptées les cinq écluses de Montech pour lesquelles le ministère préféra expérimenter un système novateur : celui de la pente d'eau. Le coût des travaux s'éleva à 28 millions de francs, supporté à 80 % par l'Etat et à 20 % par les collectivités locales. Toutefois, la cuvette du canal n'ayant pas été approfondie, les péniches Freycinet ne purent naviguer à pleine charge. Dans l'espoir que le programme soit conduit à son terme avec la modernisation du Canal du Midi, les bateliers investirent dans de nouveaux bateaux. Les dernières barques en bois disparurent du réseau, remplacées par des péniches de 38,50 mètres. Hélas, la crise économique provoquée par le choc pétrolier de 1973 fit s'effondrer le trafic fluvial (610 000 tonnes en 1973, 358 000 tonnes en 1977). Le gouvernement hésita à engager les travaux de modernisation du canal du Midi. Finalement, un plan triennal d'investissement de 70 millions de francs fut approuvé. Les trois Régions supportaient 40 % du financement, l'État finançait les 60 % restant. Les travaux concernèrent les extrémités du canal : de Toulouse à Baziège (28 kilomètres), de Béziers à l'étang de Thau (34 kilomètres) et l'embranchement du Canal de Jonction et de la Robine de Narbonne (37 kilomètres). Un second plan triennal devait permettre de traiter la partie centrale, de l'écluse du Sanglier à l'écluse d'Argens (123 kilomètres). Mais les difficultés économiques persistaient, le trafic fluvial s'amenuisait (297 000 tonnes en 1979) et l'autoroute des deux mers venait d'être inaugurée. En 1984, le gouvernement décida de suspendre le programme de modernisation. Les bateliers qui avaient cru dans les engagements des pouvoirs publics et qui avaient investi dans des péniches de 38,50 mètres se trouvèrent piégés dans un réseau dont le centre restait au petit gabarit. En 1989, la dernière péniche de marchandises du Canal du Midi livra sa cargaison de vin de l'Aude à Bordeaux. La même année, l'Etat annonça l'abandon définitif du programme de modernisation. Sur le canal Latéral, quelques bateliers continuèrent le transport de céréales entre Agen et Bordeaux. Mais la concurrence de l'autoroute acheva de miner l'activité fluviale. Le dernier voyage commercial s'est effectué en 2000.



La loi de rachat du canal du Midi par l'État, votée le 27 novembre 1897, sonna comme une libération de la voie d'eau gérée depuis quarante ans par la Compagnie des chemins de fer du Midi (Collection particulière).



Au XXème siècle, les grands programmes de modernisation du Canal du Midi ne réussirent pas à sauver la batellerie du naufrage. Ils ont fait disparaître un grand nombre d'ouvrages d'art qui participaient à la renommée de la voie d'eau : ici la destruction du pont des Minimes à Toulouse en 1968 (Archives du canal du Midi, fonds photographique).

Les Canaux du Midi : un patrimoine à protéger et à valoriser.

Durant le XX^{ème} siècle, les débats liés à la modernisation du réseau ont quelque peu occulté l'intérêt patrimonial des Canaux du Midi. Un certain nombre de voix s'élevèrent contre les transformations de certains ouvrages anciens de l'architecture fluviale, nécessitées par l'adaptation aux nouvelles techniques. Des personnes attachées à l'histoire des canaux et sensibles à la beauté de leurs paysages attirèrent l'attention de l'opinion publique sur la nécessité de sauvegarder ces pans du patrimoine national. Le Touring Club de France fut l'un de ces acteurs, qui, par l'entregent de ses membres, aida à faire émerger l'idée de protection du patrimoine fluvial. Le Ministère de l'Instruction Publique, doté en 1913 d'une loi permettant la protection des monuments historiques, utilisa immédiatement cet outil pour protéger le bas-relief des Ponts Jumeaux à Toulouse. Le pont - canal du Répudre fut protégé en 1942, ouvrant la voie à de nombreux autres inscriptions ou classements au titre des Monuments Historiques. Par ces mesures de protection, l'idée de préserver l'héritage du *génie créateur* incarné par l'image de Pierre-Paul Riquet s'est radicalisée.

Au XX^{ème} siècle, la gestion du domaine public fluvial allait permettre d'accroître sa dimension paysagère. En effet, la valeur économique des alignements d'arbres n'était pas considérée avec la même acuité que sous la gestion des compagnies privées. Les bois pouvaient être une réserve de secours en cas de conflit ou de catastrophe naturelle. Mais le ministère négligeait le rapport qu'il aurait pu retirer de l'exploitation des arbres, même si la vente du bois provenant des élagages ou la récolte des fleurs des tilleuls constituait toujours une source de revenus. Quand le services des Canaux du Midi projetait des abattages, des récriminations ne manquaient pas d'être adressées à l'ingénieur en chef. Avec l'adoption de la loi du 2 mai 1930 concernant la protection des sites d'intérêt pittoresque, artistique, historique ou scientifique, les commissions départementales des sites furent souvent appelées à émettre un avis sur les projets du service des Canaux du Midi. Les contraintes posées par l'exploitation commerciale du réseau fluvial s'accordaient assez souvent avec les désirs de protection. Cette dimension était encore intégrée dans les débats sur la modernisation des canaux et sa prise en compte révélait le fort attachement des populations locales à une politique de préservation. Vers 1960, dans une plaquette de présentation, le *Consortium pour la défense des voies navigables du sud ouest et du Midi de la France* notait dans un paragraphe de conclusion : « *L'aspect touristique du problème est également à considérer, car un nombre toujours croissant de bateaux de plaisance venant notamment des pays nordiques empruntent cette voie d'eau pour se rendre vers les ports de plaisance du littoral méditerranéen à travers un parcours riche de ses sites et de ses souvenirs historiques* ». Le poids économique de l'activité touristique était encore bien modeste dans les années 1960. Le plaisir de naviguer sur cette voie d'eau traversant de beaux paysages attirait de plus en plus de touristes. Dans les années 1970, un

entrepreneur créa une société de location de bateau de plaisance pour permettre aux amateurs du tourisme fluvial d'aller à la découverte du Canal du Midi. Le succès de cette entreprise devait marquer le début d'un mouvement durable dont on observe encore aujourd'hui les effets.

En marge des considérations patrimoniales habituelles, on se doit de souligner ce qui relie fortement les Canaux du Midi aux populations locales: l'eau et de rappeler l'étonnement et l'émerveillement des contemporains de Riquet lors de l'inauguration du Canal du Midi. Riquet lui-même se désignait comme le Moïse du Languedoc. Dès le début, l'accès à l'eau fut réglementé. Jusqu'à la création de la Compagnie du Canal du Midi, les autorisations de prise d'eau furent contingentées. Les autorisations pour l'établissement des abreuvoirs étaient consenties comme une largesse accordée par les seigneurs propriétaires. Au XIX^{ème} siècle, les concessions de prise d'eau furent accordées en plus grand nombre. Mais le volume des prélèvements autorisés ne devait en aucun cas altérer les besoins de la navigation. Cette règle fut toujours scrupuleusement appliquée.

Le développement de l'agriculture intensive au lendemain de la Seconde Guerre mondiale incita les pouvoirs publics à appliquer une politique de construction de barrages destinés à satisfaire les besoins du réseau d'irrigation. Le réseau des canaux de navigation a été progressivement intégré aux enjeux d'une gestion hydraulique complexe. Le réseau d'irrigation participe à la mise en valeur d'environ 35 000 hectares de terrains agricoles. Il participe aussi à la tenue des équilibres naturels lorsque les périodes de sécheresse menacent l'approvisionnement des populations.

La recherche de nouveaux équilibres.

Au début des années 1990, les enjeux de développement autour des canaux du Midi étaient multiples. Ils s'éloignaient de la gestion traditionnelle de la voie d'eau. Les collectivités locales, déjà directement impliquées dans le programme de modernisation, furent associées à divers projets de développement. La création d'une piste cyclable sur le domaine public fluvial par le Conseil Général de la Haute-Garonne en est un bon exemple. Au plan national, l'État confia le réseau navigable à un nouvel établissement public dénommé *Voies Navigables de France* (VNF). Une stratégie globale de développement fut initiée au plan national pour favoriser la relance du transport fluvial. Sur les réseaux à petit gabarit, la volonté de développer le tourisme s'est rapidement imposée. Toutefois, une part des acteurs de la voie d'eau n'était pas disposée à sauter le pas. Les bateliers nourrissaient de solides rancœurs envers les pouvoirs publics et bien peu pensèrent à se reconvertir dans des activités de loisirs. Ceux qui convertirent leur péniche en bateau pour passagers apparurent au début comme des excentriques; d'autres transformèrent des bateaux en péniches – hôtels pour offrir à une clientèle aisée des croisières fluviales. Mais l'activité touristique se développa de manière spectaculaire lorsque un mode dérogatoire aux règles de navigation fut adopté en 1991. Les plaisanciers ne possédant pas de permis

pouvaient piloter eux-mêmes les bateaux de location. Pour les Canaux du Midi, les offres de location se multiplièrent. De nouveaux emplois furent ainsi créés et le trafic fluvial augmenta. Cette nouvelle économie nécessitait des investissements spécifiques car le réseau était équipé pour l'activité de transport de marchandises. Il fallut multiplier les points d'eau potable pour les plaisanciers. Les éclusiers furent souvent mis à contribution pour dépanner les navigants qui découvraient les contraintes du métier de marinier.

Le programme d'investissement de VNF portait en priorité sur la restauration du réseau. Plusieurs ouvrages d'art souffraient d'un manque d'entretien. Pour faire face aux exigences des plaisanciers, VNF se tourna vers les collectivités locales qui bénéficiaient largement des bienfaits de cette nouvelle économie. Le manque de concertation risquait de nuire à l'intégrité du patrimoine et d'altérer l'activité touristique. Pour éviter cela, VNF et les Conseils régionaux décidèrent de la tenue d'une assemblée où furent invités tous les acteurs, publics et privés dont le rôle était déterminant pour l'avenir des canaux du Midi. En juin 1996, les assises de Revel, présidées par Alain Chatillon, Maire de Revel et vice-président du Conseil Régional de Midi Pyrénées constituèrent un événement important. Depuis la construction du Canal du Midi, la gestion de la voie d'eau avait toujours obéi à un groupe d'intérêts particuliers : ceux de la famille Riquet, puis ceux des actionnaires de la Compagnie du Canal du Midi. Depuis l'achat du réseau par l'État, le destin de la voie d'eau avait été confié au Ministère des Travaux Publics. Les assises de Revel débouchèrent sur la signature d'une charte associant l'Etat et VNF aux Conseils Régionaux d'Aquitaine, de Midi Pyrénées et du Languedoc Roussillon pour définir et mettre en oeuvre une politique commune

Le classement au Patrimoine Mondial de l'Humanité

En 1993, Michel Cotte, expert auprès de l'ICOMOS et spécialiste en histoire des techniques apprit que les instances de l'UNESCO souhaitaient ouvrir les protections au titre du Patrimoine Mondial à des sites profondément ancrés dans les territoires. Passionné par le Canal du Midi, Michel Cotte prit contact avec le directeur du service de la navigation de Toulouse et rencontra Mireille Brière, chargée de la communication; il n'eut aucun mal à la convaincre pour constituer et présenter un pré dossier en vue de solliciter l'inscription du canal du Midi sur la liste du Patrimoine Mondial. Le projet fut très bien accueilli. Une mécanique se mit alors en marche qui devait conduire au montage du dossier final porté par les ministères de l'Équipement et de la Culture devant les instances de l'UNESCO à la fin de l'année 1995. Le 7 décembre 1996, l'ensemble du canal du Midi fut inscrit sur la liste du Patrimoine Mondial ; désormais, il bénéficie d'une reconnaissance internationale. Ce prestigieux label eut d'importantes conséquences. L'État a été amené à classer au titre de la loi de 1930 l'ensemble du périmètre inscrit par l'UNESCO. Toutes les opérations de restauration ou de valorisation doivent être depuis lors approuvées par les services compétents du ministère chargés de faire appliquer la loi (Ministère de l'Environnement jusqu'en 2007).

La seconde conséquence fut une forte augmentation du nombre de touristes sur l'ensemble du canal et un intérêt économique accru lié principalement au tourisme fluvial.

Ainsi, le canal du Midi connaît aujourd'hui un nouveau destin; une ère nouvelle s'est amorcée pour cette « Merveille de l'Europe » dont la fonction patrimoniale constitue l'élément fondamental. Dans cette perspective, le tourisme est un des objectifs majeurs des programmes de valorisation. La difficulté sera sans doute de trouver un juste équilibre entre une exploitation touristique respectueuse de l'environnement et la conservation de ce patrimoine unique que nous ont légué Pierre-Paul Riquet et ses continuateurs.



ORGANISATION DES NATIONS UNIES
POUR L'ÉDUCATION,
LA SCIENCE ET LA CULTURE

CONVENTION CONCERNANT
LA PROTECTION DU PATRIMOINE
MONDIAL
CULTUREL ET NATUREL

*Le Comité du patrimoine mondial
a inscrit*

Le canal du Midi
sur la Liste du patrimoine mondial

*L'inscription sur cette Liste consacre la valeur
universelle exceptionnelle
d'un bien culturel ou naturel afin qu'il soit protégé
au bénéfice de l'humanité*

DATE D'INSCRIPTION

7 décembre 1996

FAC-SIMILÉ DU DOCUMENT ORIGINAL

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL
DE L'UNESCO

Diplôme délivré par le Comité du patrimoine mondial suite à l'inscription du canal du Midi sur la liste du patrimoine mondial (7 décembre 1996).

CHAPITRE II : SITUATION DU CANAL DES DEUX MERS EN 2011

I. Contexte et problématiques

I.1. VNF Direction Sud ouest (DIRSO) – Service Navigation Sud Ouest (SNSO)

Le Canal des Deux Mers est propriété de l'Etat. Son exploitation, son entretien, sa gestion et son développement, sont confiés depuis 1991 à Voies Navigables de France (VNF), établissement public à caractère industriel et commercial.

VNF a pour missions principales :

- l'exploitation, l'entretien, la restauration et l'extension d'un réseau de 6700 km de voies navigables et d'ouvrages (écluses, barrages, ponts canaux),
- la valorisation du domaine terrestre attenant,
- la promotion du transport et du tourisme fluvial.

Pour l'exercice de ses missions, VNF s'appuie sur :

- un service central à Béthune,
- des services déconcentrés imbriquant salariés de l'établissement public et fonctionnaires des services de l'Etat, mis à disposition de VNF.

VNF perçoit des taxes, péages et redevances sur les prises d'eau et ouvrages hydrauliques, la navigation et l'occupation du domaine public fluvial. De plus, VNF bénéficie d'une dotation du budget de l'Etat pour les voies navigables et le transport fluvial, du concours des collectivités locales ainsi que des droits de pêche et de chasse.

La Direction Inter régionale du Sud-Ouest gère environ 700 Km de voies d'eau (et rigoles d'alimentation en eau), dont 500 Km pour le Canal des Deux Mers (Canal de Garonne et Canal du Midi) et les parties fluviales de la Garonne et de la Dordogne aval.

Le siège de la DIR Sud Ouest est situé à Toulouse et sept subdivisions territoriales réparties le long du linéaire assurent les missions locales sur leurs secteurs respectifs.

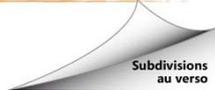
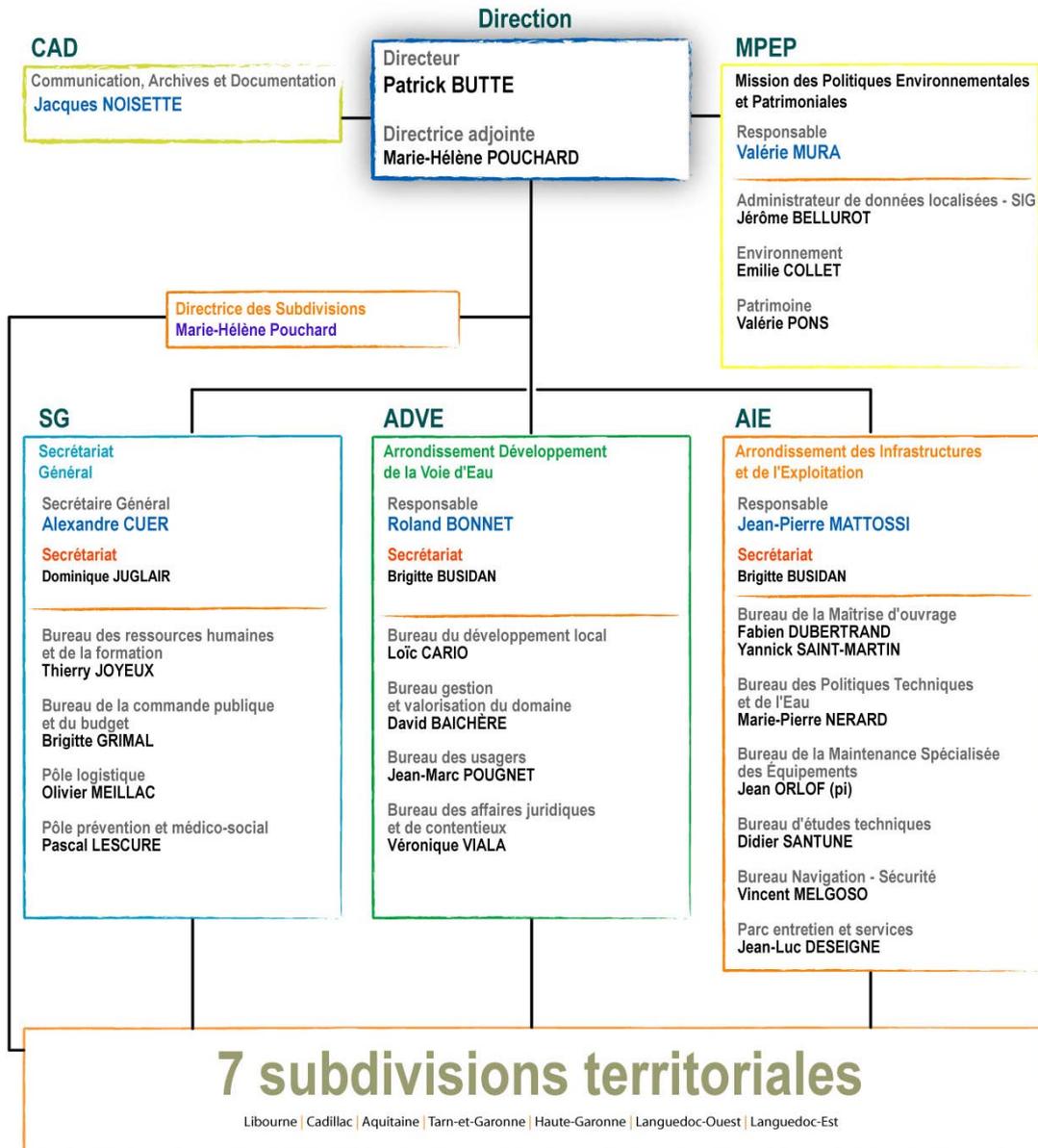


2, port Saint Étienne
BP 7204
31073 Toulouse
Cedex 7
téléphone : 05 61 36 24 24
télécopie : 05 61 54 66 50
courriel : SN-Toulouse@
developpement-durable.
gouv.fr

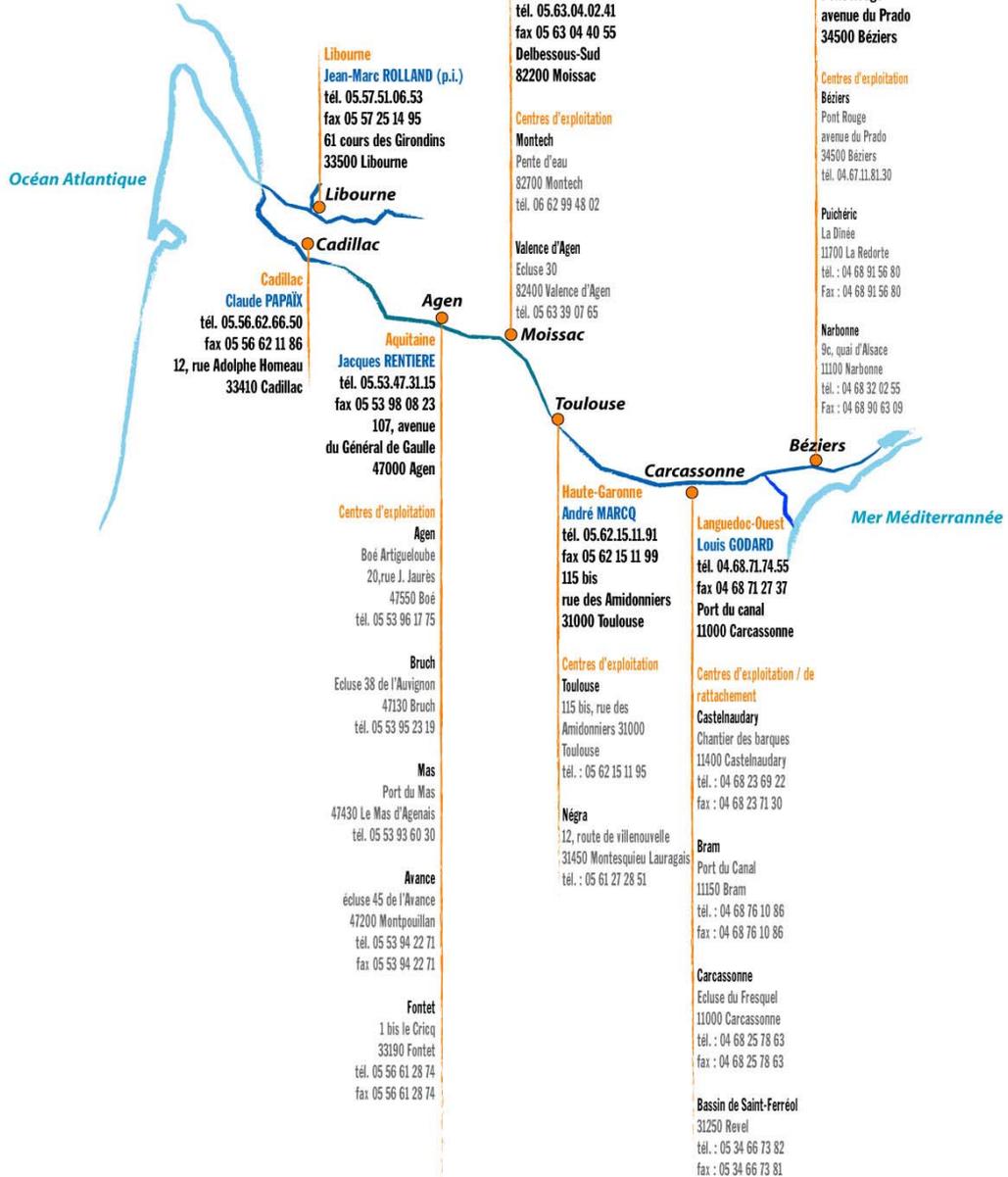
Organigramme

Service de la navigation du Sud-Ouest,
direction interrégionale du Sud-Ouest de Voies navigables de France

au 1^{er} septembre 2011



7 subdivisions territoriales



1.1.1. Les missions

Au titre de ses missions régaliennes

Le Service assure aujourd'hui les missions de police du domaine de la pêche, police du domaine public fluvial et de la navigation.

Il n'assure plus, depuis 2006, la police de l'eau confiée aux services uniques départementaux. Toutefois, conformément aux propositions qu'il a faites au Préfet de Région Midi Pyrénées, coordonnateur sur le Canal des Deux Mers, le Service continue à apporter son expérience en matière de gestion hydraulique aux services départementaux et aux Missions Inter Services de l'Eau (MISE).

Le Service a également en charge la sécurité des usagers de la voie d'eau. Le directeur du Service de la Navigation du Sud-Ouest préside notamment la Commission de Surveillance des Bateaux de Toulouse, chargée du contrôle et du suivi des bateaux à propulsion mécanique, ainsi que des engins et établissements flottants. Cette dernière mission couvre un territoire plus étendu que celui du service (13 Départements sur 4 Régions).

Pour l'ensemble de ces missions régaliennes, le Service de la Navigation du Sud-Ouest agit sous l'autorité des trois Préfets de Région et des sept Préfets de Département, le Préfet de Région Midi-Pyrénées étant le Préfet coordonnateur.

Depuis le rattachement de la partie fluviale du Service Maritime et Navigation de la Gironde (SMNG) au Service Navigation Sud-Ouest (SNSO), le service assure également pour l'Etat, la conservation et la gestion du Domaine Public Fluvial (DPF) sur la partie non navigable de la rivière Isle.

Le Service intervient en relation étroite avec la Direction Générale de la Mer et des Transports (DGMT) et notamment, la sous-direction des transports maritimes et fluviaux (TMF) ainsi qu'avec la Direction Générale du Personnel et de l'Administration (DGPA), au sein du Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire.

Au titre de la mise à disposition de VNF

La Direction Interrégionale du Sud-Ouest (DIRSO) est chargée de l'entretien, de l'exploitation, de la gestion et de la valorisation de l'ensemble des voies d'eau qu'elle gère.

Enfin, la DIRSO doit veiller à ce que tous les usages terrestres du Domaine Public Fluvial (DPF) (promenades pédestres, cyclables, activités sportives, pêche,...) soient bien gérés dans un cadre réglementaire de conventionnement avec les collectivités ou les associations. A ce titre, la DIRSO met en oeuvre des programmes de restauration et de remise en état ainsi que des programmes de modernisation de l'exploitation, grâce notamment aux financements négociés, dans le cadre des trois contrats de plan Etat / Région et avec les collectivités territoriales dans le cadre de chartes partenariales.

Au titre de l'exploitation du canal, la DIRSO doit garantir les meilleures conditions de navigation aux bateaux.

Elle assure également la gestion hydraulique du système alimentaire de la Montagne Noire, devenue complexe par l'émergence au fil du temps, d'usages nouveaux par rapport à la fonction première du canal (irrigation-eau potable).

1 .1.2 Chiffres clés¹

Le réseau

- 700 Km de voies d'eau, dont 240 km pour le canal du Midi, 193 km pour le canal de Garonne, 66 km sur la Garonne et 166 km sur la Dordogne et l'Isle. 145 écluses, dont 65 sur le canal du Midi et 53 sur le canal de Garonne, 400 ouvrages d'art, 2 barrages réservoirs, 2 pentes d'eau, 7 grands ponts-canal.
- 467 bâtiments dont 320 maisons éclusières, 47 ouvrages classés ou inscrits monuments historiques.
- 220 000 arbres dont 60 000 platanes (27,2 %).
- 245 km de vélo-routes et voies vertes.
- 3 régions, 8 départements et 261 communes traversés.

Les usages

- Le tourisme fluvial :
 - 464 bateaux de location, 17 bases, 45 000 passagers/an
 - 28% du marché national, 50 à 70% de clientèle étrangère
 - 67 bateaux à passagers et bateaux hôtels, 950 bateaux privés.
 - Entre 45 000 et 60 000 passagers annuels des 464 bateaux de location relevant de 17 bases, soit 28% du marché national, dont 50 à 70% de clientèle étrangère.
 - Entre 300 000 et 500 000 touristes navigants sur les bateaux-promenade.
 - 31 000 nuitées vendues et 5 600 passagers transportés (2006) sur 67 bateaux à passagers.
 - 950 bateaux de plaisance privée « à demeure ».
 - +4,2% de fréquentation pour le canal de Garonne en 2010, stabilité pour le canal du Midi.
 - +21% de fréquentation des bateaux à passagers en 2010, stabilité des trafics de bateaux de location et légère baisse (-0,4%) des trafics de plaisance privée.
- Répartition des trafics en 2010**

Catégorie	Pourcentage
bateaux de location	74%
bateaux privés	18%
bateaux à passagers	7%
autres	1%
- Le tourisme terrestre : 1,5 millions de personnes ayant emprunté les berges du canal (2010).
 - Le fret : en 2010, 82 allers-retours Pauillac-Langon de barges Airbus acheminant des pièces de l'A380, soit 12 434 tonnes (19 avions), +21% par rapport à 2009.
 - Le canal, vecteur d'eau agricole et publique : canal du Midi : 472 irriguants, 40 000 ha ; canal de Garonne : 325 irriguants, 85 000 ha ; eau potable : 200 000 habitants.
 - Le canal, vecteur de 850 emplois directs.

¹ Projet de service DIRSO - MENSIA2011

Investissement



Fonctionnement



Les recettes

En 2011

FONCTIONNEMENT		CP
RECETTES		
PÉAGES		250 000.00
	Plaisance professionnelle	175 000.00
	Plaisance privée	75 000.00
TAXE HYDRAULIQUE		487 600.00
	Usages industriels	71 600.00
	Usages eaux publiques	268 000.00
	Usages agricoles	135 000.00
	Usages hydroélectriques	13 000.00
REDEVANCES DOMANIALES		1 202 640.00
	Amarrages de barques	940.00
	Manifestations nautiques	200.00
	Maisons éclusières	90 000.00
	Bâteaux, logements, associatifs autres	250 000.00
	Concessions pour équipements légers	129 000.00
	Haltes nautiques	123 000.00
	Fibres optiques	50 000.00
	Autres occupations	559 500.00
TOTAL RECETTES		1 940 240.00

Prévisions 2012

FONCTIONNEMENT		CP
RECETTES		
1A000 PÉAGES		195 000.00
	1A0 Péages	195 000.00
	1A002 Plaisance professionnelle	145 000.00
	Plaisance professionnelle	145 000.00
	1A003 Plaisance privée	50 000.00
	Plaisance privée	50 000.00
2A000 TAXE HYDRAULIQUE		534 000.00
	2A0 Taxes hydrauliques	534 000.00
	2A002 Usages industriels	80 000.00
	Usages industriels	80 000.00
	2A003 Usages eaux publiques	320 000.00
	Usages eaux publiques	320 000.00
	2A004 Usages agricoles	120 000.00
	Usages agricoles	120 000.00
	2A005 Usages hydroélectriques	14 000.00
	Usages hydroélectriques	14 000.00
3A000 REDEVANCES DOMANIALES		1 365 000.00
	3A0 Redevances domaniales	1 365 000.00
	3A003 Maisons éclusières	120 000.00
	Maisons éclusières	120 000.00
	3A004 Bâteaux, logements, associatifs autres	300 000.00
	Bâteaux, logements, associatifs autres	300 000.00
	3A006 Concessions pour équipements légers	110 000.00
	Concessions pour équipements légers	110 000.00
	3A007 Haltes nautiques	150 000.00
	Haltes nautiques	150 000.00
	3A008 Fibres optiques	85 000.00
	Fibres optiques	85 000.00
	3A009 Autres occupations	600 000.00
	Autres occupations	600 000.00
TOTAL RECETTES		2 094 000.00

Les effectifs de la DIRSO

324 ETP au 01/12/12

	2011	2011
Gironde	14	
Lot et Garonne	22,7	
Total région Aquitaine		22,7 (+14 Gironde)
Tarn et Garonne	28,8	
Haute Garonne *	Subdivision 32,1 Parc 19 Maintenance 32,60 Siège 61,28 Total 144,98	
Total Midi Pyrénées		173,78
Aude	56,1	
Hérault	57,6	
Total Région Languedoc Roussillon		113,7
		324,18

Les effectifs de 2011 comptent 7 agents VNF, les autres personnels sont fonctionnaires des services de l'Etat, mis à disposition de VNF.

1.1.3 La spécificité du canal du Midi – Patrimoine Mondial

Le canal du Midi est inscrit depuis 1996 au patrimoine mondial de l'humanité et cette situation a des conséquences fondamentales sur le mode de gestion au sens large du terme de cet ouvrage exceptionnel.

Il a été décidé d'inscrire ce bien sur la base des critères culturels (i), (ii), (iv) et (vi), considérant que le site est de valeur universelle exceptionnelle en tant qu'une des réalisations les plus extraordinaires du génie civil de l'ère moderne. Il est représentatif de l'éclosion technologique qui a ouvert la voie à la Révolution industrielle et à la technologie contemporaine. En outre, il associe à l'innovation technologique un grand souci esthétique sur le plan architectural et sur le plan des paysages créés, approche que l'on retrouve rarement ailleurs.

Le canal du Midi a été classé au titre des sites ainsi qu'au titre du code de l'environnement.

Les enjeux de cette reconnaissance peuvent se résumer ainsi :

- sur le Domaine Public Fluvial (DPF), il s'agit de concilier les interventions du gestionnaire (VNF) et des tiers avec la préservation des qualités patrimoniales qui lui ont valu sa reconnaissance mondiale et nationale, afin de conserver, restaurer et valoriser l'ouvrage. Cela s'est concrétisé par le classement au titre des sites remarquables (loi de 1930) de la totalité du DPF et au titre des Monuments Historiques (loi de 1913) de certains ouvrages ;
- sur les abords (la future « zone tampon » du bien inscrit au patrimoine mondial), il convient de s'assurer que les mesures prises, en particulier par les collectivités locales au titre de l'urbanisme, ne puissent porter atteinte à la valeur patrimoniale du bien inscrit par l'UNESCO.

L'importance de ces enjeux, la diversité des intervenants concernés, l'ampleur et la variété des actions de mise en cohérence à entreprendre ont conduit le Préfet coordonnateur Midi-Pyrénées à décider en 2000 la mise en place d'une instance d'impulsion, de coordination et de concertation à vocation interministérielle : le pôle de compétence inter régional des services de l'État, placé sous son autorité. L'objectif donné à la création de ce pôle était de permettre aux différents services de l'État (DDE, SDAP, DIREN, DRAC, SN...) de se doter d'une culture commune et partagée afin d'avoir des avis cohérents de l'État au niveau du porté à connaissance dans le domaine de l'urbanisme ou au niveau de l'instruction des autorisations de travaux (site classé).

L'actualisation de la Déclaration Universelle Exceptionnelle (DVUE)

Les dossiers des biens qui font l'objet d'une inscription récente sur la Liste du patrimoine mondial comportent des informations plus détaillées que celles des dossiers des premiers biens inscrits : justification de l'inscription s'appuyant sur la Valeur Universelle Exceptionnelle (VUE), critères d'inscription, authenticité et intégrité.

Dans la perspective d'un meilleur suivi des dossiers, le comité du patrimoine mondial a décidé de redemander aux États et aux responsables de biens de formuler un nouveau texte qui permette une évaluation homogène.

Ces « déclarations de valeur universelle exceptionnelle » doivent être remises par les États européens le 31 janvier prochain 2012. Elles seront la fiche d'identité du bien, une référence à la veille d'un nouveau cycle du rapport périodique qui commencera en 2012 (juillet 2012 à juillet 2013).

L'enjeu de cette actualisation au moment où les plantations d'alignement de platanes sont vouées à être détruites alors même qu'elles ont été un élément de la reconnaissance du bien par l'UNESCO, est de deux ordres :

- Expliquer en quoi les conditions d'intégrité vont évoluer puisque le développement de l'épidémie du chancre coloré annonce l'abattage de tous les platanes du canal du Midi à moyen terme,
- Démontrer la création d'une dynamique de projet collectif de restauration du patrimoine arboré qui établisse la pertinence et l'efficacité des mesures de protection et de gestion mises en place par l'État français, garant du bien.

Cette démarche éloigne la perspective de déclassement crainte par certains. En effet, le processus de suivi de l'état de conservation des biens du patrimoine Mondial comporte différentes étapes avant un déclassement :

- 1) Le suivi réactif²
- 2) L'inscription sur la Liste du Patrimoine Mondial en péril :
- 3) Procédure de retrait éventuel.

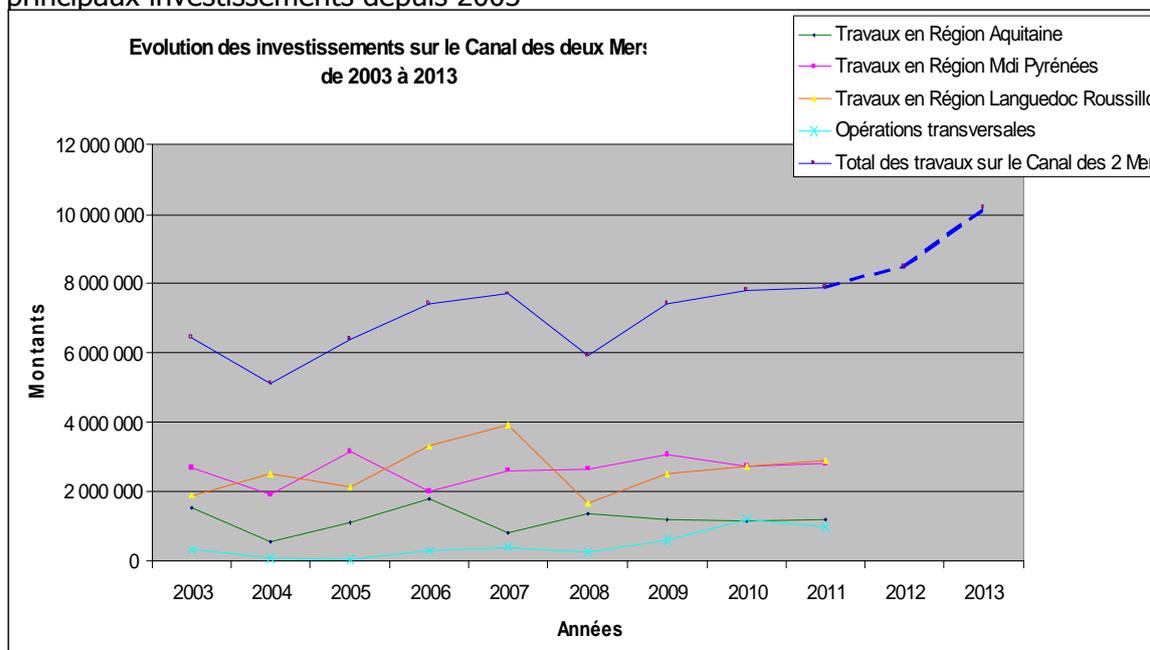
² mis en œuvre quand les Etats parties adressent des rapports spécifiques et des études d'impact chaque fois que des circonstances exceptionnelles ou que des travaux sont entrepris qui pourraient avoir un effet sur l'état de conservation du bien Lorsqu'il a adopté ce processus, le Comité est particulièrement soucieux de s'assurer que toutes les mesures ont été prises afin d'empêcher le retrait de tout bien de la Liste et il est prêt à offrir, dans la mesure du possible, une coopération technique à cet égard.

I.2. Les activités de la Direction Régionale du Sud-Ouest³

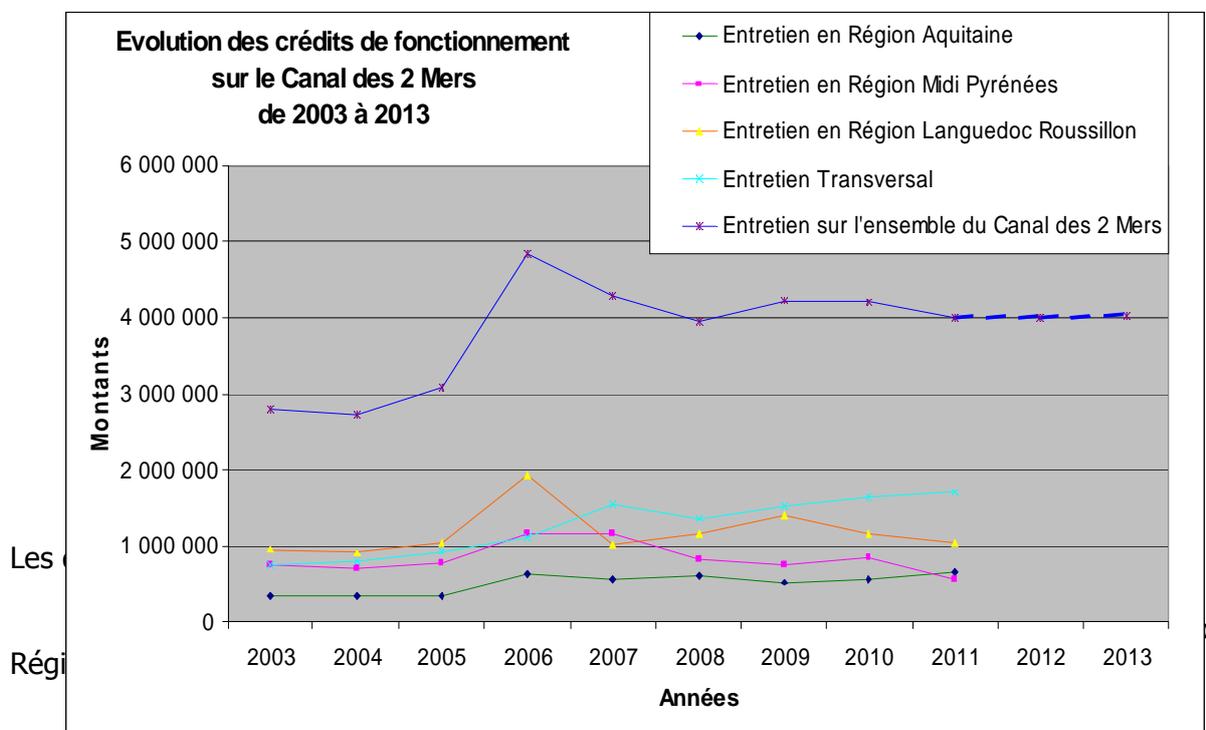
Le montant total du budget 2011 (investissement et fonctionnement) pour les infrastructures, le développement et le fonctionnement courant est de 14 795 M€.

Infrastructures et entretien

Les principaux investissements depuis 2003



Les crédits de fonctionnement :



³ Présentation VNF au comité technique de la charte interrégionale du 5 juillet 2011.

- Midi Pyrénées 21,93 M€ (dont 8,5 M€ en co financements et 3,73 M€ participation Région)
- Languedoc Roussillon 21,74 M€ (dont 3,96 M€ en co financements et 2,24 M€ participation Région).

Le montant du budget 2011 en investissement infrastructures s'élève à 7 780 K€ et se structure autour des axes suivants :

- Investissement :
berges et digues, portes d'écluses, maintien du niveau de service (automatisation⁴)
restauration des ouvrages
- Maintenance :
dragages, dépendances vertes, plantations (sécuritaire et chancre).

#

1.2.2 Le patrimoine bâti

#

Les statistiques 2011 concernant les bâtiments gérés par la DIRSO sont les suivantes :

Nombre total de bâtiments : 466

Nombre total d'occupations : 555 (plusieurs occupations possibles dans un même bâtiment, exemples maison éclusière avec local intérim ou activité au RDC et logement à l'étage)

Lieux de travail : 167

Logements agents : 124 (102 Nécessités de service (NAS), 8 Utilités de service (US), 14 autres (Autorisations d'occupation temporaire (AOT...))

Occupation tiers : 141 (conventions d'Occupations Temporaires (COT), concessions...)

Vacants à valoriser : 87 dont 39 réservés pour appels à projets programmés

Autres : 36 (églises, lavoirs, anciens transfos...)

Les appels à projets⁵

VNF a pour mission entre autres, d'entretenir, exploiter et valoriser les voies navigables et leurs dépendances. Parmi ces dépendances, VNF a la gestion d'un important patrimoine immobilier, dont il convient d'optimiser voire de diversifier l'usage avec l'objectif :

- de participer grâce à la mise en valeur du patrimoine du canal à l'amélioration de l'offre touristique au bénéfice des trois régions,
- d'améliorer, de restaurer et de conserver les dépendances en gestion,
- de trouver des partenariats de développement d'activités en cohérence avec le caractère prestigieux du canal du Midi, ou sportif et de plein air du canal Latéral.

C'est à travers une démarche d'appels à projets que ces objectifs sont recherchés.

Le type d'appel à projets est défini en fonction des demandes et de l'intérêt du bâti. Un état des lieux et/ou un diagnostic technique du bâtiment sont réalisés si nécessaire. Cette

⁴#sur144 écluses en activités sur le Canal des Deux Mers :

58% d'écluses automatisées

40% d'écluses mécanisées

2% d'écluses manuelles.#

⁵#Note de contexte : activités d'appels à projets de la voie d'eau DIRSO/ADVE/BDL/CG- avril 2011

description très minutieuse permet de rédiger une note de synthèse qui précise les exigences spécifiques de VNF imposées aux candidats dans le cahier des charges.

Une mise en ligne sur le site Internet de VNF assurent l'information du public. L'analyse des propositions est préparée en interne avant de la soumettre à l'avis du jury. Après sélection du candidat le plus pertinent par rapport aux objectifs du service, la phase de contractualisation au travers de la Convention d'Occupation Temporaire (COT) est réalisée par la DIRSO.

Cette valorisation financière et qualitative du patrimoine immobilier permet d'affecter les recettes à d'autres investissements sur le canal ainsi qu'à de nouvelles opérations de rénovation.

Les appels à projets s'inscrivent dans un contexte global pour ce qui concerne la région Aquitaine avec le développement et l'aménagement de la Voie Verte qui doit conduire à rechercher les partenaires offrant le meilleur choix de prestations par rapport au cyclisme notamment.

La région Midi-Pyrénées a mis à disposition les conclusions de l'étude FIGESMAS comprenant de nombreuses pistes de réflexion sur l'affectation potentielle du patrimoine de VNF en lien avec l'hébergement, la restauration les activités de plein air (kayaks, vélos...).

Pour ce qui concerne le canal du Midi, des réponses devront être apportées sur des sites emblématiques comme le Somail, les Onglous ou la maison des ingénieurs, ces bâtiments se situent sur les sites les plus fréquentés du canal, ils participent pleinement à la promotion de celui-ci, le choix des candidats est donc particulièrement important.

L'action du service est envisagée sur deux axes :

- pour le canal Latéral : des appels à projets sont en cours en région Aquitaine, pour l'essentiel sur des maisons éclusières ou cantonnières, (Castets en Dorthe, Bassane) d'autres infructueux seront relancés (Puech d'Agenais).
- en ce qui concerne le canal du Midi : il est nécessaire de travailler sur plusieurs sites emblématiques, notamment un bâtiment situé à Saint Nazaire d'Aude, lieu-dit « Le Somail » , la maison des ingénieurs à Sallèles d'Aude, l'éclusière de Sauzens, le moulin de Trèbes ou celui de Castelnaudary.

1.2.3 Le patrimoine : de la conservation à la valorisation du patrimoine⁶

Vers une prise en compte moderne de la notion de patrimoine

La notion de patrimoine est née en France des destructions révolutionnaires. Dès le début, l'accent a été mis sur la conservation des monuments, compte tenu de l'urgence à sauver le « gisement patrimonial » pour sa valeur d'héritage culturel et de marqueur identitaire. Les premières lois de protection des monuments historiques (1887 puis 1913) témoignent de cette démarche conservatrice.

Un demi-siècle plus tard, on accordera une attention particulière à la relation entre le monument protégé et son milieu. Interviendront ainsi les lois de protection des sites, la création des zones d'abords de monuments historiques et la loi sur les secteurs sauvegardés. Les lois de décentralisation compléteront ce dispositif en introduisant la Zone de protection du patrimoine architectural et urbain (ZPPAUP - futures AVAP-).

⁶ Aline Tomasin - Note de travail- janvier 2012

L'ensemble des dispositifs a permis de donner une vision globale du patrimoine sur le plan des espaces notamment.

Il manquait, pour compléter l'approche contemporaine de la notion de patrimoine, de se pencher sur la place et la valeur économique que représente la conservation du patrimoine au sein du développement territorial.

Sur ce point, les études conduites ces dernières années par l'Agence du patrimoine de la région PACA, et reprises dans leur méthodologie par le Ministère de la Culture ont montré que l'impact économique et social du patrimoine représente un enjeu déterminant pour les différents acteurs (institutionnels, associatifs, économiques, scientifiques) qui interviennent dans sa gestion, sa restauration, sa conservation et sa valorisation.

Parallèlement, l'émergence des politiques de développement durable font que l'on considère aujourd'hui que pour être durablement sauvegardé, le patrimoine doit avoir une fonction, répondre à un besoin contemporain. Ceci donne lieu à des projets patrimoniaux fortement territorialisés, articulant des dimensions culturelles, historiques, scientifiques, sociales, économiques...

Si la restauration du patrimoine pour lui-même reste indispensable pour le conserver et transmettre sa valeur, elle ne peut aujourd'hui être dissociée des programmes de valorisation développés pour dynamiser les territoires. Elle doit donc être conduite en partenariat entre les propriétaires ou gestionnaires publics ou privés et les acteurs locaux.

Le canal des Deux Mers comprend au total 47 immeubles protégés au titre des monuments historiques (cf. annexe I)

Ces mesures de protection touchent à 95 % le canal du Midi. En effet, elles sont intervenues dans leur presque totalité dans les années 1997 et 1998 pour appuyer la demande d'inscription de cette partie du canal des Deux Mers au patrimoine mondial de l'UNESCO.

Les mesures de protection touchent presque exclusivement des ouvrages dits d'infrastructure : écluses, épanchoirs, aqueducs... Seules quatre maisons éclusières font l'objet d'une protection (inscription).

Le canal du Midi est classé au titre des sites dans son ensemble.

Dans un site classé, la conservation est la règle et la modification l'exception; seuls peuvent être autorisés les travaux compatibles avec le site (entretien, restauration, mise en valeur ...). Selon la nature et l'ampleur des travaux, l'autorisation spéciale est délivrée par le Ministre chargé des sites ou le Préfet du département.

Le coût de la restauration et de la valorisation du patrimoine

VNF est confronté à deux contraintes impératives difficiles à concilier dans la gestion du patrimoine historique du canal :

- la prégnance de l'approche traditionnelle de conservation du patrimoine qui induit des coûts importants,
- la nécessité d'avoir une vision plus volontariste de mise en valeur et d'exploitation, qui intègre les coûts de fonctionnement et de maintenance.

A : Un coût élevé dû à des modes d'intervention spécifiques

Les travaux de restauration du patrimoine sont coûteux car ils nécessitent :

- l'intervention de maîtres d'œuvres formés aux techniques de restauration des bâtiments anciens,
- l'utilisation de matériaux adaptés,
- des techniques de mises en œuvre demandant une main d'œuvre qualifiée.

Cette réalité est une constante liée à la nature même du patrimoine, que celui-ci soit ou non affecté par des mesures de protection.

La doctrine de restauration respectueuse des qualités historiques des monuments se forge autour des critères suivants :

- réversibilité de l'intervention,
- compatibilité sanitaire de l'intervention avec les particularités structurelles de l'édifice,
- restauration du dernier état connu,
- etc.

Cette doctrine de restauration est naturellement rappelée pour la restauration du patrimoine historique par les prescripteurs (ABF) dans le cadre de l'instruction de la demande d'autorisation à travaux. Son respect est une condition de l'obtention de ces autorisations.

B : Un investissement rentable pour les territoires

Le patrimoine du DPF constitue le plus souvent un élément d'attractivité pour les territoires. A ce titre, il représente l'une des composantes de l'offre touristique française appréhendée au niveau national et promue sur les marchés émetteurs intérieurs et étrangers.

Cette forme de « tourisme bleu » sur lequel prospèrent plus de 350 entreprises (chiffre 2007) contribue fortement à l'aménagement des territoires concernés et génère des retombées économiques importantes notamment en milieu rural ou urbain.

Le rapport remis le 1er mars 2011 au premier ministre français par le conseil économique⁷ souligne que, loin d'être un frein, le patrimoine est au contraire un moteur de développement touristique. Le patrimoine culturel représente l'un des tous premiers critères de choix des touristes.

Le canal des Deux Mers représente parfois la principale ressource patrimoniale de certains territoires. Le canal du Midi, fort de la notoriété que lui confère l'inscription au patrimoine mondial de l'UNESCO, en est le principal emblème avec un tourisme fluvial important générant de fortes retombées économiques pour les collectivités traversées.

C : Restauration ou valorisation, qui fait quoi ?

La question de la restauration du patrimoine du canal pourrait être abordée en considérant que les travaux de restauration au sens strict, c'est-à-dire ceux qui permettent de maintenir en navigabilité la voie d'eau reviennent à VNF seul, et que ceux de valorisation, qui ont un impact sur l'économie des territoires, ils seraient conduits en partenariat.

⁷ Rapport n° 9 Valoriser le patrimoine culturel de la France. Il a été remis au ministre de la culture le 1er mars et édité le 14 juin 2011.

Mais, force est de constater que les travaux de conservation primaires mis à la charge de VNF ne se réduisent pas au simple maintien des infrastructures, mais, compte tenu du niveau de qualité exigé par les mesures de protection, ont une vraie valeur qualitative.

Or, c'est précisément cette valeur qui assure l'attractivité du canal et sert aux acteurs locaux de levier de développement.

C'est pourquoi il est possible de considérer que toute action d'envergure (autre que l'entretien courant de la voie d'eau) pourrait être dès le départ intégrée dans un projet de développement territorial.

Cette démarche vaut pour les grands ouvrages mais aussi pour les maisons éclésières, quand ce patrimoine n'est pas indispensable à la voie d'eau.

L'opportunité de nouer des partenariats financiers n'existe que pour le patrimoine qui offre de l'attractivité en terme d'image et donc en potentiel de développement économique.

Or, ce patrimoine est généralement celui qui bénéficie de reconnaissances officielles : protection au titre des monuments historiques, inscription au patrimoine mondial, garanties aux yeux de tous de l'intérêt patrimonial et historique du bien.

VNF pourra être conduit à privilégier la recherche de financements publics pour les éléments du patrimoine bénéficiant d'une protection

- au titre du patrimoine mondial de l'UNESCO
- au titre des monuments historiques
- au titre des sites.

Cette exigence se vérifie au plus haut point pour la recherche de **mécénat d'entreprise**. Les entreprises mécènes recherchent du patrimoine à forte valeur d'image, celui-ci devant servir de théâtre d'expression à leur propre savoir faire.

Cette exigence se vérifie également pour la recherche de partenariat public des collectivités qui sont attentives à l'attractivité des sites et monuments, garants d'un retour sur investissement en terme de retombées socio-économiques par le biais du tourisme culturel.

II. Les plantations du canal du Midi : un enjeu majeur pour le devenir du Canal du Midi⁸

II. 1 Etat des lieux

II.1.1 Historique des plantations

A la mise en navigation en 1681, les terriers sont nus, sans aucune mise en exploitation agricole ou sylvicole. Il a fallu près de trois quarts de siècle avant que l'idée d'un projet de plantations pour la production de bois (orme champêtre), la protection des berges (saule blanc) ou la production agricole (olivier, mûrier) s'impose aux propriétaires du canal comme une manière de valorisation économique complémentaire.

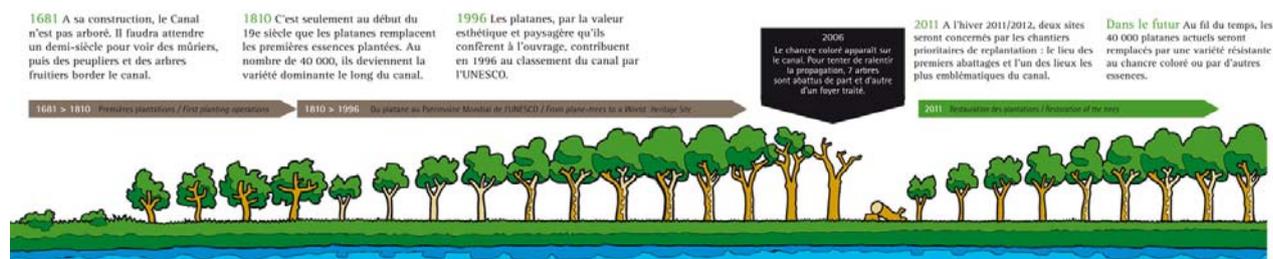
Le véritable essor des plantations se produit à partir de 1764 avec la « folie des mûriers » devenu une quasi monoculture. Au même moment une diversification commence à apparaître avec le peuplier d'Italie, le chêne, le frêne et les sapins.

La date de 1772 (avec la fin du bornage du canal) peut être considérée comme le point de départ d'une politique économique rationnelle des plantations avec un essor considérable (55 648 arbres) caractérisé par une dizaine d'essences différentes. En parallèle, survient le déclin du mûrier qui fut un échec économique et technique cuisant.

Les premiers platanes (168) apparaissent timidement en 1776 puis leurs plantations se développent entre 1820 et 1850.

Avec l'expansion de la navigation motorisée, la question de la protection des berges contre l'érosion impose définitivement le platane comme essence dominante (et bientôt emblématique) du canal du Midi.

Le retour en 1898 du canal dans le domaine de l'État affirmera l'avènement d'un nouveau regard porté sur les arbres du canal du Midi dont on privilégie alors les aménités : beauté, ombrage, fraîcheur, valeurs confirmées depuis la fin de la navigation commerciale (1989) et le développement du tourisme fluvial.



⁸ Les sources utilisées dans ce sous chapitre sont essentiellement celles d'études commanditées par la DIRSO : Plan de gestion canal du Midi –Diagnostic 2011 P.Grillet 2011, Cahier de référence pour une approche patrimoniale et paysagère des plantations du canal du Midi -VNF DIRSO/DIRENMPY/DIRENLR/ CRMIPY/CRLR- Agence Paysages- janvier 2010, prospections annuelles, notes internes DIRSO/MPEP.

II.1.2 La situation en 2011

Le patrimoine arboré du Canal des Deux Mers⁹

Encore très entretenues au début du XX^e siècle, les plantations d'alignement subissent depuis quelques décennies une dégradation générale liée à un vieillissement des sujets, à des aménagements ou des pratiques de gestion pas toujours adaptés et à des moyens consacrés insuffisants malgré les efforts financiers consentis, notamment par les Régions. Ce vieillissement « normal », combiné à l'épidémie de chancre, nécessite de pouvoir mettre en place des moyens afin de prévoir le renouvellement des plantations.

Les plantations du canal Latéral :

Le Canal Latéral à la Garonne et l'embranchement Montech-Montauban sont bordés de plantations sur la quasi-totalité de leur linéaire. Ce sont plus de **cent mille arbres** qui composent ce patrimoine végétal, avec des essences variées : platanes environ 25-30% des plantations, érables, frênes, chênes ou trembles, peupliers, marronniers, etc.

Les plantations du canal du Midi :

Le canal du Midi et ses annexes (canaux de la Robine et de Jonction, rigoles de Cesse, Orbiel et Lachaux) est planté sur la quasi totalité de son linéaire, ce qui **représente plus de 180 000 arbres au total**.

On peut estimer le patrimoine arboré du canal du Midi à plus de **43 000 arbres en alignement, dont près de 42 000 platanes (*Platanus acerifolia*)**, ce dernier étant ainsi l'essence emblématique du canal du Midi

Les bandes boisées comptabilisent à elles seules un grand nombre d'individus (près de 137 000 !), du fait des densités de plantations, sur près de 150 ha au total.

Soixante-cinq taxons ont été relevés, cinquante-trois feuillus et douze conifères. Cela représente une diversité intéressante mais très déséquilibrée car beaucoup d'essences ne sont représentées que par quelques sujets.

Malgré la prépondérance du platane en alignement, les structures et les motifs paysagers rencontrés offrent une grande richesse et une diversité certaine.

Cette diversité provient tant des modes de gestion (conduites des arbres modifiant les hauteurs de fûts et les formes, les ports, même sur l'essence dominante) que des structures végétales elle-mêmes.

Trois grands motifs végétaux ont été recensés :

- **l'alignement** : c'est le motif végétal **emblématique** du canal. Il est mono spécifique, rythmé de façon régulière (7-8 mètres d'espacement en général, plus exceptionnellement 3 – 5 mètres), composé de sujets du même âge et entretenu de façon homogène. L'alignement peut être simple, double, voire triple, accompagné ou non d'une strate intermédiaire (type « haie »).
Ce motif concerne **environ 65% du linéaire planté du canal**.

⁹ Diagnostic réalisé en 2011 dans le cadre du Plan de Gestion des Plantations du canal du Midi – DIRSO/MPEP- P.Grillet.#



- **la bande boisée** : structure végétale de type « boisement » (futaies, taillis, taillis - sous-futaie), elle s'est développée en général sur les secteurs difficiles d'accès ou défavorables, tout en étant parfois liée à un défaut d'entretien. cette figure végétale se développe en général sur les zones de contre-halage, souvent peu accessibles, et représente environ **30% du linéaire planté**.
- **la bande arborée** : qui diffère de la structure précédente par un travail de mise en transparence en pied par débroussaillage régulier, autour d'arbres d'essences variés, qui ne sont pas plantés en alignement. C'est une structure relativement peu rencontrée (plutôt aux abords des villes) : **7% du linéaire planté**.
- Le reste du linéaire planté correspond à des arbres isolés ou des « bouquets d'arbres » particuliers.

Dans les alignements, trois essences sont principalement représentées :

- le **platane**, essence emblématique du canal du Midi, qui représente **82 % des sujets des alignements homogènes**¹⁰ ;

¹⁰ Le sujet type d'un alignement homogène a un diamètre compris entre 50 et 100 cm, une hauteur totale comprise entre 20 et 25 m, un fût de hauteur comprise entre 4 et 6 m et une couronne de diamètre comprise entre 15 et 20 m. Cela témoigne du caractère déjà avancé du développement des sujets des alignements homogènes, mais donne également une bonne idée de l'ambiance et de l'image qu'ils confèrent au canal.

- **le cyprès**, présent sous forme de haies très denses dont la fonction est d'abriter les bateaux du vent au niveau des écluses et des virages pour faciliter leurs manœuvres ;
- **le chêne pubescent**, essence caractéristique du milieu méditerranéen et probablement le reliquat d'anciennes plantations.

Les pins parasols, les peupliers d'Italie, les robiniers, les pins noirs et les frênes oxyphylles sont les essences suivantes les plus représentées (0,5 à 1 % des sujets répertoriés en alignement homogène). Des micocouliers apparaissent également dans quelques alignements.

La classe la plus largement représentée dans les alignements (78 %) est celle des adultes, vient ensuite celle des matures (15 %) et enfin celle des jeunes adultes (6 %). Cette répartition témoigne d'une lacune importante en alignements jeunes, voire très jeunes.

En outre, plus de la moitié des arbres d'alignement présente des traces de stress, ce qui s'explique par le fait qu'ils sont arrivés ou arrivent à maturité.

II.1.3 Le chancre : un déclencheur et un changement d'échelle pour les interventions sur le patrimoine arboré

Probablement introduit en France en 1945 par des caisses de munition en bois de platane infecté en provenance des Etats Unis, le chancre coloré est une maladie provoquée par un champignon microscopique, le *Ceratocystis fimbriata* qui s'attaque exclusivement aux platanes. Il pénètre au cœur de l'arbre sain, bloque les canaux de sève et le tue en 2 à 5 ans seulement.

Au plan réglementaire, l'arrêté ministériel du 31 juillet 2000 modifié classe le chancre coloré comme organisme nuisible aux végétaux et rend sa lutte obligatoire sur tout le territoire en tout temps et en tout lieu ce qui signifie l'abattage de tout arbre dont la contamination est avérée.

Le platane en tant qu'hôte du parasite, est un organisme de quarantaine et reste soumis aux règles du Passeport Phytosanitaire Européen en ce qui concerne tout transport.

Des arrêtés préfectoraux ont été pris dans tous les départements contaminés afin de préciser les modalités de lutte, le projet d'arrêté national n'étant pas validé à ce jour.

Le canal du Midi est bordé sur la grande majorité de son linéaire par des plantations d'alignement (62% du linéaire planté), constituées à 90% de platanes, avec des inter distances courtes (moins de 8mètres en général). Cela le rend donc particulièrement vulnérable à une attaque sanitaire de ce type.



Le premier foyer de chancre coloré a été repéré sur le Canal du Midi en 2006 à Villedubert (à l'est de Carcassonne).

Malgré les efforts en matière de prévention, environ 900 arbres ont été abattus entre 2006 et début 2011, répartis sur 21 foyers.

Evolution de la propagation depuis 2006

Les résultats des prospections témoignent d'une propagation visiblement exponentielle de la maladie : 15 nouveaux foyers repérés en 2008, 30 en 2009, 122 nouveaux foyers en 2010 sur un linéaire de plus en plus étendu : la propagation à l'aval de Villedubert semble totalement inexorable.

Les premiers résultats de prospection en cours pour 2011 indiquent en aval de Castelnaudary déjà 130 foyers nouveaux sans compter les extensions de foyers existants (environ 70).

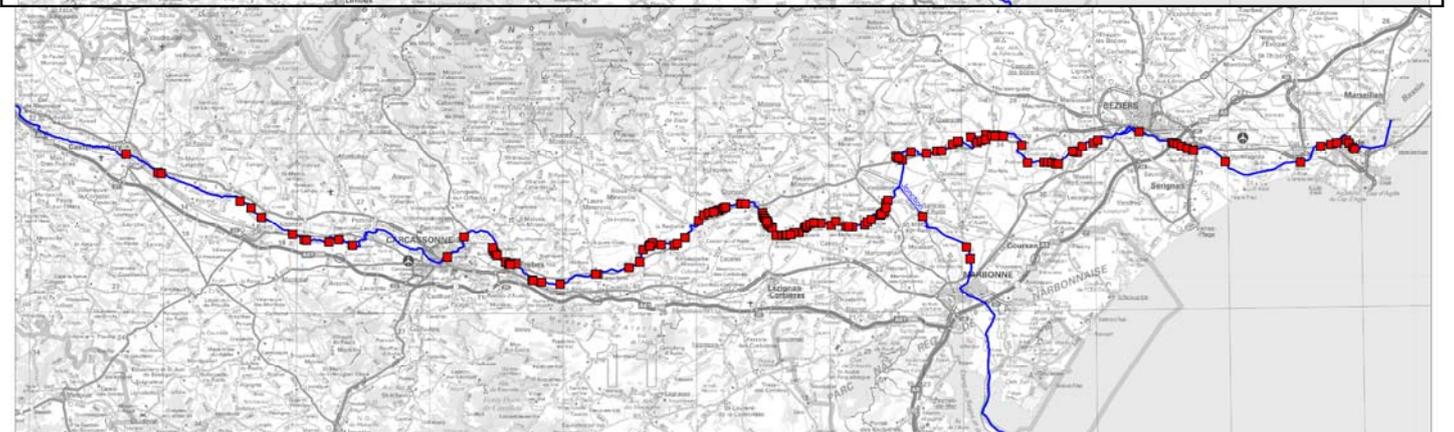
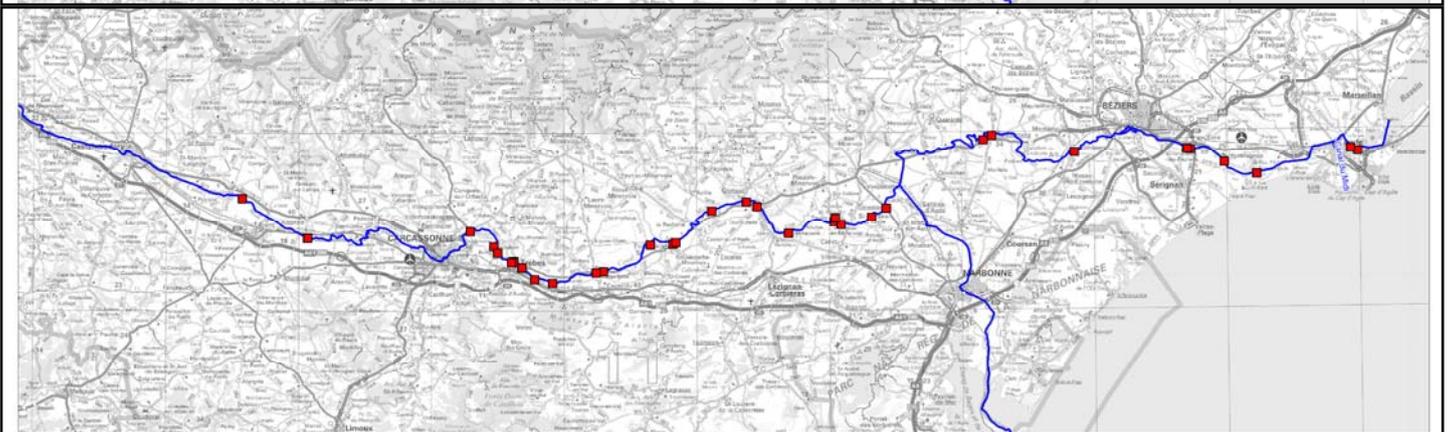
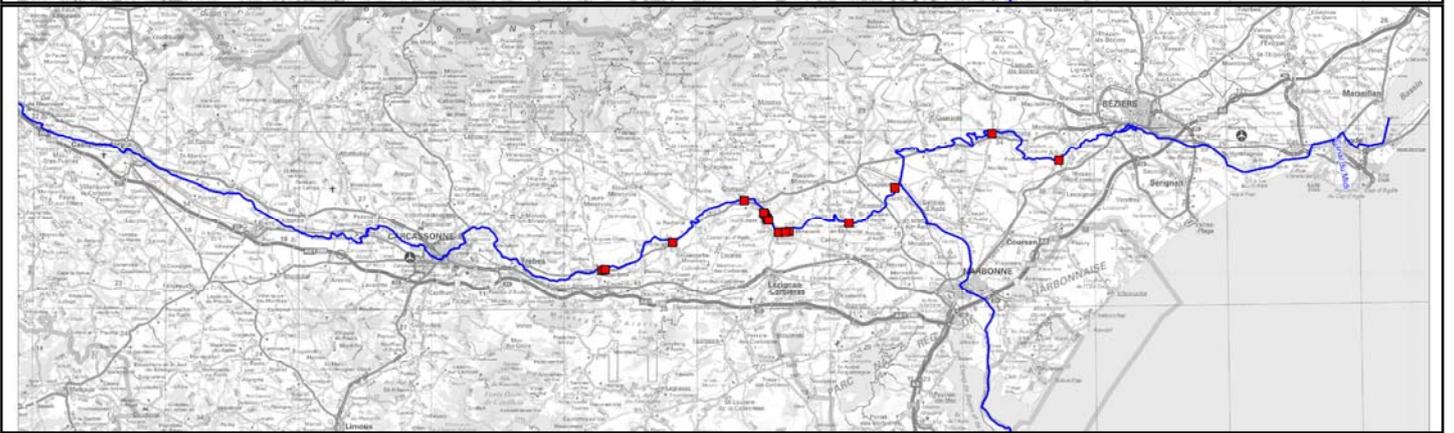
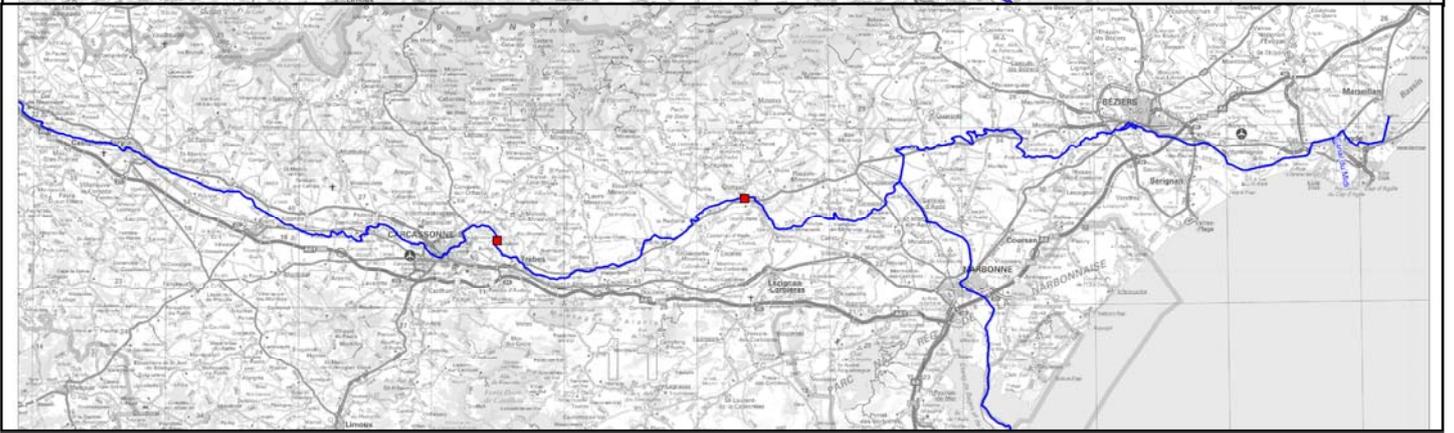
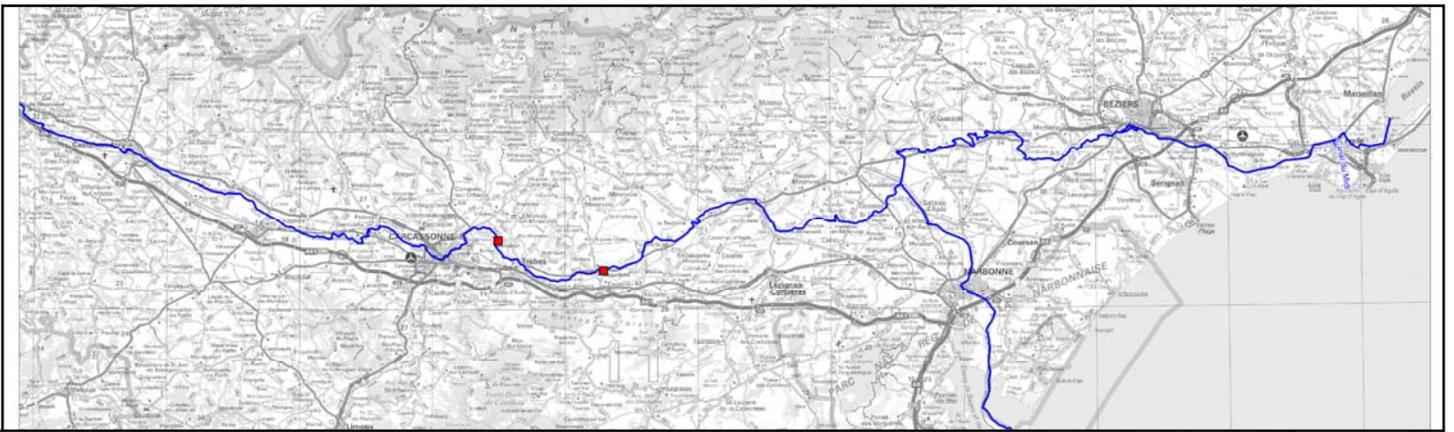
Ils ne signalent pas de remontées de la maladie en amont de Castelnaudary. Cela met en exergue l'importance de mesures vigoureuses à prendre pour protéger la partie midi pyrénéenne du canal du Midi.

Constat fin 2011

- **une zone aval à partir de Villedubert considérée comme perdue,**
- **deux zones « tampon » de Villedubert à Castelnaudary et le secteur de la Robine;**
- **une zone amont apparemment saine.**

Ceci conduit à l'élaboration de stratégies d'intervention différenciées selon les secteurs : abandon de la dévitalisation, devenue inutile, sur les zones contaminées, protection renforcée des zones saines., etc. Certaines actions demanderont des dérogations aux arrêtés préfectoraux : dévitalisation, périmètres de sécurité, etc.

Voir ci dessous les cartographies de la propagation de l'épidémie de chancre de 2006 à 2010.



Actions entreprises depuis 2006 par VNF

Plusieurs séries de mesures ont été prises par la DIRSO de VNF depuis 2006 pour lutter contre l'épidémie de chancre :

- mise en œuvre d'abattages pour neutraliser les foyers avec gestion des risques de propagation par l'eau et par les soudures racinaires :
 - vidange des biefs,
 - dévitalisation des arbres infectés, de leurs voisins et des souches
 - protection de berges dans certains cas.



- mesures de gestion préventive :
 - important travail de sensibilisation et de formation des agents
 - insertion de clauses spécifiques dans les cahiers des charges et marchés
 - mesures de prophylaxie (désinfection des outils et engins...)
 - inspection préalable et suivi interne
- campagne de prospection annuelle depuis 2006 (une prospection complète des 42 000 platanes du canal du Midi et des 13 400 du canal Latéral en 2006/2007)
- expérimentations
 - mesures de la contamination de l'eau (opération bûchettes)
 - prospection par infra rouge.

- constitution d'un comité scientifique dès 2008
 - o Il est composé d'experts scientifiques, de laboratoires et de services spécialisés auxquels sont associés les services de l'Etat et diverses autres collectivités ayant une expérience dans la lutte contre le chancre.

Budgets VNF Environnement et évolution montant opération chancre depuis 2007

	Fonctionnement	Investissement	Total
2007	168 000 €	260 000 €	428 000€
2008	168 000 €	260 000€	428 000€
2009	145 000 €	450 000€	€595 000
2010	574 000 €	250000 €	824 000€
2011	220 000 €	635 000 €	855 000€
Prévisions 2012	175 000 €	705 000 €	880 000€

La démarche de travail avec les services de l'Etat et les Régions :

Afin de faire face à cette situation, VNF avait lancé en 2008, en partenariat avec les Directions Régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) et les régions Midi-Pyrénées et Languedoc Roussillon, une étude dite « cahier de référence pour une approche paysagère et patrimoniale des plantations du canal du Midi » afin de mettre au point un véritable projet partagé de « reconstruction » des paysages du canal.

L'objectif de cette démarche de travail était triple :

- se doter d'une vision partagée du paysage futur du canal du Midi,
- fluidifier les procédures ,
- renforcer les partenariats techniques et financiers.

L'étude de cahier de référence pour une approche patrimoniale et paysagère des plantations, a été présentée par VNF, pour avis, à la Commission supérieure des sites, perspectives et paysages (CSSP) du 30 septembre 2010.

Elle a reçu un avis défavorable qui a été notifié au préfet coordonnateur par courrier du ministre de l'écologie le 19/11/2010. Cette lettre fournit également des principes sur les suites à donner à la réflexion, en particulier :

- l'étude présentée en CSSPP du 30/09/2010 doit être « refondée et complétée » selon les orientations du rapport FORTIER-KRIEGEL, en vue de l'élaboration d'un projet global de conservation et de restauration des alignements,
- sans attendre les conclusions de cette étude, un programme prioritaire de replantations a été établi dans les secteurs concernés par les abattages d'urgence (chancre coloré).

Un dossier, présenté en septembre 2011 pour autorisation a proposé de replanter deux sites : Trèbes où ont été replantés des Platanor vallis causa (résistant au chancre) et Villedubert, premier bief où les platanes ont été abattus en 2006, où ont été replantés des tilleuls.

Une étude complémentaire pour la restauration patrimoniale des plantations du canal du Midi a été lancée à l'automne 2011 par VNF et les deux Directions Régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Midi Pyrénées et Languedoc Roussillon avec comme perspective que le cahier de référence révisé et complété soit déposé auprès de la CSSP à l'été 2012.

II.2. Un projet en émergence

II.2.1 Des orientations de projet issus de la commission supérieure des sites, perspectives et paysages (CSSP)

La CSSP a adopté les principes devant servir de base de travail à la reprise et à la complétude de la première étude réalisée. Ils précisent les orientations d'un projet global de conservation et de restauration des alignements se référant à la Valeur Universelle Exceptionnelle (VUE) qui a conduit l'UNESCO à porter le canal au rang de patrimoine mondial.

La recomposition d'un "parc linéaire" répondant aux demandes formulées par la CSSPP est l'objectif principal auquel doit répondre le projet.

Cinq principes fondateurs ont notamment été posés :

- La structure de l'alignement doit être la règle ; les bandes boisées et arborées et les haies arbustives existantes sur certains sites doivent être supprimées.¹¹
- Les deux rives d'un même bief doivent être traitées de façon symétrique.¹²
- Dans la structure de l'alignement, l'intervalle entre deux fûts doit être de 7 à 8 mètres.
- Une seule essence doit être présente par bief, le changement d'essence devant se réaliser au niveau des écluses.
- Les arbres doivent être de haute tige, d'une ombre agréable et se développer en hauteur (houppier haut et droit) pour restituer à terme l'effet de colonnade et de voûte arborée.

Les secteurs où ces principes ne seraient pas adaptés au contexte environnemental du canal (géométrie particulière, passage en déblai, traversée de secteurs boisés, voisinage générant des nuisances sonores ou visuelles) devront être identifiés. Les propositions d'aménagement dérogatoires devront être justifiées et validées par le comité de pilotage de l'étude.

¹¹ sauf cas particulier à identifier dans la reprise de l'étude, 100% du linéaire du canal du Midi doit être replanté d'alignement d'arbres (actuellement, elles occupent 68% du linéaire) ; cela entraîne l'abattage des bandes arborées ou boisées existantes pour y substituer de nouveaux alignements.

¹² En cas de dissymétrie actuelle entre les deux rives, les deux plantations existantes seront abattues et reconstituées avec une essence unique. Le principe devra être appliqué de façon systématique, la reprise de l'étude permettant de justifier des adaptations (notamment du fait de la topographie).

II.2.2 Une évolution forte et rapide du paysage

Une obligation : des abattages massifs sur 10/15 ans

Les résultats des dernières prospections ainsi que les avis du comité scientifique conduisent VNF à poursuivre l'application de mesures drastiques dans la lutte contre le chancre coloré.

- Depuis le début de la campagne d'abattages en 2006 et à travers 4 campagnes, environ 900 arbres ont été abattus,
- Sur les 42 000 platanes existants il en resterait donc 41 000 à abattre à long terme.
- Si on admet 3 hypothèses suivant la rapidité du rythme de progression :
 - o 15 ans 2733 arbres à abattre / an
 - o **10 ans : 4 100 arbres**
 - o 5 ans : 8 200 arbres
- En admettant une évolution exponentielle cela conduirait à une prévision de **2 733/3 000 arbres pour la période commençant en 2011/2012, puis 4000 arbres en vitesse de croisière.**



Bief de Villedubert avant les abattages.



Bief de Villedubert à nu.

Evaluation de l'activité engendrée¹³:

Abattages : 4000 arbres / an : coûts de 5,5 à 7 M€ / an et interventions de 64 personnes.

Un engagement : des plantations pour construire un paysage au futur

Replantations :

Coût platanes résistants : 1045 €

Hypothèse : de 1000 à 2000 / an

Coût autres arbres (tilleuls argentés): 400 €

Hypothèse : de 1000 à 2000 / an

Si on envisage des plantations « mixtes » , les montants des marchés peuvent s'estimer par an entre 1,5 M€ et 3M€ / an.

¹³ Pour 4000 arbres sur 5 mois d'intervention (novembre à mars) entre 8 et 10 équipes d'environ 8 personnes par chantier, pilotes engins, élagueurs, bûcherons, ouvriers "polyvalents" compris).
Prix "unitaire" d'abattage (estimation 2011) est de 1500-1700€ TTC tout compris par arbre (brûlage. 4000 x1400-1800 =5 600 000€ à 6 800 000 €.



Replantations en cours à Villedubert.



Replantations à Trèbes.

Un défi :

Passer d'un processus artisanal (300 arbres abattus) à une production industrielle (4000 arbres abattus par an) accompagnée de replantations reconstruisant le paysage progressivement.

Sachant que les chiffres évoqués constituent encore aujourd'hui des estimations sommaires, le montant total de ces deux composantes du projet s'élève à des sommes variant de **7 à 10 M€/an**.

Cela implique qu'une sensibilisation du milieu professionnel soit faite très en amont afin que celui-ci puisse anticiper en acquisition de matériels, préparation de marchés et plans de charge pour répondre à une demande intense pendant plusieurs années, fortement créatrice d'emplois.

Ces constats amènent à envisager de forts impacts sur l'organisation actuelle et de passer encore plus vite à l'externalisation de la maîtrise d'œuvre doublée d'un renforcement de la maîtrise d'ouvrage.

Recherche Développement

Les replantations de platanes dits « résistants » sont dus aux travaux d'André Vigouroux qui, à l'INRA, a pu créer un clone. L'INRA continue à travailler sur d'autres clones mais avec des moyens très limités.



Parallèlement à ces travaux, des pistes de recherche pour tenter d'enrayer l'épidémie ou réduire les coûts devront être recherchées. Deux axes ont d'ors et déjà été identifiés :

Recherche sur le traitement du chancre coloré

Avec la médiatisation de la propagation du chancre sur le canal du Midi, un certain nombre de structures se sont rapprochées de VNF afin de proposer leurs services pour réaliser des expérimentations ou proposer des traitements susceptibles de permettre une meilleure gestion (ralentissement de la propagation) voire une prévention suffisante pour sauver les arbres encore indemnes, du moins sur les zones encore préservées.

Deux grands types de traitements sont proposés :

- les traitements plutôt préventifs, visant à aider l'arbre à lutter contre le parasite,
- A ce titre, ECOCERT et l'Association Française d'Agroforesterie (AFAF) sont en cours de conventionnement pour mener une expérimentation afin de développer les résistances des platanes.
- les traitements plutôt curatifs, à un stade très précoce de l'infection, destinés à tuer le champignon, permettant ainsi soit à l'arbre de recouvrer sa santé directement, soit

de bloquer plus efficacement le parasite en terme de propagation (essentiellement des techniques de micro-injections de fongicides).

Les scientifiques (notamment ceux du comité scientifique Chancre Coloré) contactés à ce propos et l'expert national (Service Régional de l'Alimentation (SRAL) Midi Pyrénées, G. Chauvel) semblent réticents et peu enclins à l'optimisme face à ces solutions, qu'ils jugent même pour certains (injections) risquées si on les administre à grande échelle et sans discernement.

La question connexe des berges :

Aujourd'hui, nul n'est capable de prédire le devenir des berges compte tenu de la dégradation (prévisible quoique non quantifiable) des systèmes racinaires.

Des scientifiques ont été sollicités sur cette question. Un partenariat est envisagé avec le CEMAGREF qui s'intéresse à la question depuis quelques années.¹⁴ Des expérimentations/recherches pourraient être conduites spécifiquement sur la question des platanes dans les digues de type canal, à la faveur des opérations d'abattage à venir.

Valorisation énergétique des bois de platane chancre

Les gestionnaires et services de l'Etat impliqués dans la gestion du chancre coloré en Région PACA ont lancé en 2007 une réflexion sur les possibilités de valoriser le bois de platane infecté afin d'éviter son brûlage en pure perte (obligation réglementaire portée dans les arrêtés préfectoraux et le projet d'arrêté national pas encore validé à ce jour).

La piste de valorisation la plus sérieuse à ce jour est celle du **bois-énergie**, avec l'impératif de maîtriser parfaitement la filière de production et de transport et les points d'utilisation de ce matériau (a priori plutôt vers des chaudières à bois industrielles ou de collectivités).

Un cahier des charges général a été bâti par le Service Régional de l'Alimentation (SRAL) Provence Alpes Cote d'Azur (PACA), sur lequel les services pourraient s'appuyer afin de mettre en place ce système pour les arbres du canal du Midi et plus largement des Régions Languedoc Roussillon et Midi Pyrénées.

La réflexion devra également porter sur les aspects techniques et juridique afin de structurer la filière.

¹⁴ Travaux notamment de Caroline Zanetti sur les digues du Rhône et la modélisation des dégradations racinaires de certaines essences.#

II.2.3 Des travaux d'envergure qui demandent un accompagnement financier collectif – Estimation sommaire

La base de travail pour l'établissement de cette estimation est le Cahier de Référence des Plantations de septembre 2010 pour les linéaires et les coûts de plantations. Son niveau de précision est donc relativement sommaire. L'estimation pourra être précisée mi 2012 à partir du document établi dans le cadre de l'étude en cours de reprise du Cahier de Référence des Plantations et du Plan de Gestion des Plantations existantes sur le Canal du Midi.

Cette estimation inclut les coûts de la réfection des berges rendue nécessaire consécutivement aux abattages des alignements de platanes. En effet, les racines enchevêtrées forment un réseau très dense et continu, qui est un élément déterminant dans la bonne tenue des berges du canal. Leur disparition progressive quelques années après les abattages (5 ans environ selon les retours d'expériences) nécessitera dans le cadre du projet la mise en œuvre de protection de berges respectueuses des valeurs patrimoniales du Canal du Midi.

Enfin, cette estimation inclut certains coûts annexes tels que :

- l'entretien des plantations pendant la période de garantie de deux ans.
- la prévention du développement du chancre coloré (mesures de prophylaxie liées aux abattages, mesures de protection des racines hors zone « perdue »¹⁵)
- les interventions en faveur de la lutte contre le développement de la maladie

Les principaux éléments quantitatifs servant de base à l'estimation sont les suivants :

- 430 km de plantations d'alignements à abattre (toutes espèces confondues, soit 44 000 arbres dont 42 000 platanes),
- 195 km de bandes boisées et 6 km de bandes arborées, à mettre à blanc.
- 630 km de plantations d'alignement à créer ou re-crée, (circonférence : 20/25 en site emblématique et 12/14 en section courante)
- 410 km de défenses de berges à reconstituer.

Le tableau ci-dessous constitue le détail de l'estimation (base septembre 2010) ; il comporte des éléments explicatifs. Cette estimation n'inclut pas les frais de prospection, de maîtrise d'œuvre et la conduite des arbres pendant 15 à 20 ans en vue de la formation des voûtes.

Les coûts de prospection ne doivent pas être négligés. Ils concernent pour l'instant essentiellement le canal du Midi à hauteur de 25 000€ par an pour tout le linéaire. Si le canal de Garonne devait être prospecté entièrement on peut estimer l'intervention à un coût au moins égal.

¹⁵ La zone considérée comme « perdue » par les experts du comité scientifique mis en place par VNF est la section comprise entre Castelnaudary et la Méditerranée.

		Coût TTC base/km	Coût total TTC par poste	Éléments justificatifs	
abattages + plantations = régénérations	abattages	<i>abattage alignements</i>	125 000 €	49 450 000.00 €	430 km; coût moyen abattages 2007-2010, y compris mesures de prophylaxie : 700 à 1500€/arbre selon complexité des sites. Base 143 arbres/km.
		<i>mise à blanc bandes boisées</i>	125 000 €	24 375 000.00 €	195 km à mettre à blanc; base 160 arbres à abattre sur 1km + gros débroussaillage - marge incertitude importante
		<i>abattage bandes arborées</i>	125 000 €	750 000.00 €	6 km à abattre. Coût idem alignement
				78 875 000.00 €	
	replantations (y compris 2 ans entretien)	<i>plantations alignements 7m</i>	70 000 €	44 100 000.00 €	630 km; prix estimé y compris toutes sujétions liées au travail et à l'amendement des sols et entretien sur 2 ans : 500€/arbre. Base: 143 arbres/km.
			44 100 000.00 €		
TOTAL REGENERATION			122 975 000.00 €		
berges	Défenses de berges		175 000 €	71 750 000.00 €	410 km à reconstituer; prix estimé d'après les derniers marchés pour des techniques mixtes de type tunage sous-fluvial végétalisé: environ 175€/ml
	TOTAL BERGES			71 750 000.00 €	
lutte contre la maladie	recherche et développement	<i>recherche sur le traitement du chancre coloré</i>		2 000 000.00 €	contribution à des programmes de recherche
		<i>valorisation énergétique des bois de platane chancre</i>		100 000.00 €	appui au développement
				2 100 000.00 €	
	protection du réseau racinaire en zone non contaminée	<i>pieux de protection du réseau racinaire</i>	35 000 €	2 100 000.00 €	pieux bois implantés tous les 4 m. 60km de berges à traiter
					2 500 000.00 €
TOTAL PREVENTION			4 200 000.00 €		
TOTAL PROJET			198 925 000.00 €		

III. La gouvernance

III.1 Eléments de bilan du Schéma de développement du Canal des Deux Mers¹⁶

Historique

Les assises de Revel - 20 et 21 juin 1996

Elles ont confirmé que compte tenu du retard accumulé en matière d'entretien, la remise en état des ouvrages était un préalable à toute action d'envergure dans le but de donner une crédibilité aux activités existantes et à développer.

La cohérence de l'ouvrage, qu'il convenait de préserver, passait par une harmonisation des fonctions du canal (patrimoniale, touristique, agricole, vecteur d'eau, culturelle, résidentielle, loisirs de proximité, environnementale, transport de marchandise).

Seule une approche globale et concrète devait permettre de garder une cohérence des efforts et actions.

La charte de stratégie commune - 24 septembre 1997

Conséquence logique des assises de Revel, les régions Aquitaine, Midi Pyrénées et Languedoc Roussillon, l'Etat et VNF ont signé le 24 septembre 1997 une charte engageant les partenaires sur une stratégie commune d'intervention à mettre en œuvre sur le canal dans le cadre des contrats de plan.

Les partenaires signataires s'étaient engagés à mener à bien de manière concrète et chacun dans le cadre de ses compétences, les actions suivantes :

- réhabilitation et valorisation des ouvrages,
- protection et conservation du patrimoine, du paysage et l'environnement en garantissant la qualité des actions et interventions,
- promotion des grands bassins de navigation du sud-ouest,
- soutien et stimulation des dynamiques de coopération, notamment intercommunales.

Les signataires s'étaient par ailleurs engagés à mettre en chantier un schéma de développement qui devait être le cadre de référence pour l'évolution de l'infrastructure, de son environnement et des équipements et aménagements qui lui sont liés.

Le schéma de développement du Canal des Deux Mers (C2M)

L'étude s'est déroulée en deux phases, de juin 2001 à septembre 2002 :

- Réalisation d'un état des lieux et diagnostic (état actuel) éclairé par la mise en exergue des potentiels et des contraintes ;
- Proposition d'orientations et d'objectifs à moyen terme (2006) et long terme (2015 – 2020).

Chaque phase a fait l'objet d'une validation par le comité de pilotage¹⁷. Le Schéma de

¹⁶ Source VNF DIRSO/ADVE/2011.

¹⁷ Constitution du Comité de Pilotage

Développement a été approuvé par la Commission Territoriale d'Entre-Deux-Mers le 15 novembre 2002.

Diagnostic

La première phase de l'étude du «Schéma de Développement» constitue un état des lieux sans concession établi à partir des trois thématiques suivantes :

- l'infrastructure et les aménagements ;
- le paysage, l'environnement et la gestion de l'eau ;
- le patrimoine, la culture et le tourisme.

Ce diagnostic souligne une diversification des usages :

- une navigation de plaisance en forte augmentation ;
- une fonction « vecteur d'eau » pour d'autres usages que la navigation ;
- une forte fréquentation «externe» du canal et de ses abords.

Ce constat positif, car il confirme les multiples atouts de cette infrastructure, était cependant être tempéré par :

- un constat physique préoccupant pour l'infrastructure ;
- une incidence directe ou indirecte de ces usages sur les désordres constatés tels que l'érosion des berges, l'envasement ;
- une incidence marquée sur l'environnement ;
- une gestion de l'eau difficile et délicate tant pour la navigation que pour la fourniture d'eau aux tiers avec des problématiques différentes suivant les saisons ;
- une mise en valeur et un développement du potentiel touristique et patrimonial trop fragmentaire et sans cohérence globale ;
- une représentation du canal et de son environnement patrimonial et culturel trop hétérogène;
- une communication trop institutionnelle et souvent réduite à la satisfaction d'intérêts locaux sans mise en perspective d'ensemble.

Les efforts de maintenance, au rythme des financements de l'époque, et malgré leur augmentation notable, étaient encore insuffisants et, compte tenu de l'activité en forte croissance, n'empêchaient pas les dégradations de progresser plus vite que les réparations. Les tentatives locales de développement étaient freinées, dans ce contexte, par leur manque de cohérence avec les besoins d'ensemble.

La valorisation et le développement local sur le Canal et son environnement immédiat pour se réaliser pleinement devaient donc rechercher une meilleure adéquation entre l'engouement pour le canal et sa capacité à y répondre par :

-
- Le Président de la Commission Territoriale,
 - des représentants de l'État (SGAR Midi-Pyrénées, Aquitaine et Languedoc-Roussillon, DIREN, DRT)
 - un élu de chaque région et chaque département
 - un représentant de la Caisse des Dépôts et Consignations
 - un représentant de VNF

Constitution des comités techniques

- de l'État (SGAR, DIREN, DRAC, SDAP, DRT, DDE, DDAF, SMNLR, SMNG)
- du Conseil Régional ;
- des Conseils Généraux ;
- de la Commission Territoriale
- du Bassin ou du Pays
- de chaque grande ville traversée par le Canal
- des Communes riveraines du Canal
- de Voies Navigables de France
- Caisse des Dépôts et Consignations.#

- une mobilisation concertée et accélérée de financements substantiels dédiés à la restauration ;
- une recherche de cohérence des actions de développement dont l'effet de synergie assurerait l'efficacité ;
- l'établissement d'une banque de données, mémoire vivante des actions engagées.

Les objectifs stratégiques et orientations

La concertation, à travers les comités techniques et de pilotage et des diverses consultations, a confirmé que :

- le canal participait à des problématiques de tous domaines, de tous territoires, de nombreux secteurs économiques et sociaux,
- les axes de développement étaient multiples,
- la régression de certaines de ses fonctions initiales l'affaiblissait face à ses fonctions existantes et potentielles dans les territoires traversés,
- certains enjeux échappaient aux compétences des acteurs du canal.

Le premier outil de développement a été une **sectorisation**¹⁸.

Cette sectorisation définissait 10 sous-secteurs pour un linéaire de plus de 500 km au total, des unités de 50 km en moyenne

Cette sectorisation des territoires permettait une approche technique et politique globale, que le linéaire du canal rendait impossible sur son ensemble et que les attributions de VNF ne légitimaient pas. Elles partaient également de **l'hypothèse que le schéma de développement ne serait valorisé que si ses propositions s'intégraient dans les stratégies territoriales** (projets régionaux et départementaux, chartes des pays, contrats locaux...).

⇒ Le schéma ne définissait donc pas les projets locaux, mais fournissait un document de référence pour leur définition voire dans quelques cas pour leur confirmation.

Le schéma de 2002 était structuré autour de trois grandes familles d'objectifs :

- la sauvegarde de la voie d'eau,
- la sauvegarde du patrimoine,
- le développement des fréquentations de loisirs, touristiques et culturelles et ce à trois échéances, court, moyen et long terme.

Par simplification, leur durée a été rattachée aux exercices comptables des co-financeurs (contrats de plan État-Région). Elles sont articulées à partir des interventions sur l'infrastructure.

⁴ ; ##

- La Garonne, du pont François Mitterrand à Castets-en-Dorthe
- Le Canal de Garonne, de Castets-en-Dorthe à la limite des départements 47-82.
- Le Canal de Garonne, de la limite des départements 47-82 à Lespinasse (inclus)
- De Fenouillet à Toulouse inclus
- Le Canal du Midi, de Ramonville (inclus) au seuil de Naurouze
- Le Canal du Midi, du Seuil de Naurouze à Trèbes (inclus)
- Le Canal du Midi, de Trèbes (exclu) à Argeliers (inclus)
- Le Canal du Midi, de Argeliers (exclu) à Sète
- Le Canal de jonction et le Canal de la Robine
- Les rigoles de la Plaine et de la Montagne.#

Pour la **sauvegarde de la voie d'eau**, l'objectif premier a été de « remettre en état l'infrastructure » puis, dans l'ordre du critère d'ordonnement :

- sécuriser la ressource en eau,
- maîtriser la qualité de l'eau,
- stabiliser les berges,
- favoriser la navigation de loisir et touristique,
- valoriser l'économie de transport.

Pour la **sauvegarde du patrimoine**, l'objectif premier consistait à « mettre en valeur l'infrastructure » puis selon le même critère :

- mettre en sécurité les boisements,
- éviter les accidents,
- régler les problèmes d'insalubrité,
- valoriser le tourisme sur le domaine public fluvial,
- mettre en valeur les paysages.

Pour le **développement**, les objectifs ont été classés selon le même critère :

- définir le positionnement touristique transversal,
- donner sa place à l'initiative locale,
- connaître les utilisateurs,
- renforcer et restructurer l'information,
- renforcer la signalétique.

Le schéma a été présenté à la commission territoriale du canal des Deux Mers. Celle-ci n'a pas statué sur le scénario. Il n'y a pas eu de déclinaison opérationnelle ni d'outil de gestion du projet.

Le schéma s'appuyait sur les Contrats de Plan Etat Région (CPER) à venir. Ils n'ont pas été renouvelés en 2006 pour le canal. Aussi l'outil opérationnel de mise en œuvre du schéma a-t-il été perdu.

Le bilan 10 ans après...

Le partenariat mis en œuvre notamment entre l'Etat, VNF et les Régions Aquitaine, Midi Pyrénées et Languedoc Roussillon dans le cadre des Contrats Etat - Région successifs a permis depuis 1991 d'accélérer la restauration de la voie d'eau, d'améliorer les conditions d'accueil des usagers par des aménagements adaptés, et de contribuer à la sauvegarde de l'environnement par des interventions sur le paysage et la gestion de l'eau.

La remise en état de l'infrastructure qui apparaissait alors comme un préalable a été significativement engagée et traduite dans les contrats spécifiques.

Sauvegarde de la voie d'eau

Il s'agit des actions sur l'infrastructure. Depuis 2003, les dépenses d'investissement sur le Canal sont passées de 5 M€ à 8 M€ par an et les dépenses de fonctionnement sont passées d'un peu moins de 3 M€ à 4 M€ par an.

La connaissance s'est affinée (berges, utilisation de l'eau, ouvrages, mouillages garantis...), l'exploitation s'est modernisée (automatisation des ouvrages et de la gestion hydraulique, maintenance préventive..., et des programmes pluriannuels peuvent être élaborés. Ils sont repris dans les contrats spécifiques avec les Régions Midi-Pyrénées et Aquitaine.

Les actions d'infrastructures ne sont plus le préalable aux actions de valorisation et de développement et n'ont donc plus vocation à figurer dans le projet stratégique à venir.

Développement touristique

Il s'agit d'une des ambitions et d'un thème d'action central de la charte inter régionale de 2009 qui doit se traduire par des initiatives au niveau inter régional mais surtout d'initiatives locales coordonnées.

Sauvegarde du patrimoine

Les orientations correspondantes traitent de la complémentarité entre le Canal et les territoires traversés.

Plusieurs avancées notables sont à signaler :

- le document de référence de l'Etat sur le Canal du Midi (DPF et zone tampon) et le projet d'extension du classement
- les études pour la gestion et le renouvellement des plantations
- le recensement des services aux usagers
- la fiabilisation de l'inventaire du patrimoine bâti
- la connaissance de la fréquentation et des attentes des usagers
- l'aménagement de la voie verte du Canal des Deux Mers en continu de Castets-en-Dorthe à Avignonet-Lauragais et la réflexion générale sur les services à la voie verte
- des projets territoriaux pris en charge par les collectivités locales.

III. 2.1. La charte inter régionale du 16 juillet 2009¹⁹

Le développement du Canal des Deux Mers a connu trois évènements majeurs, à savoir

- le classement du Canal du Midi au Patrimoine Mondial de l'Humanité (1996) et la mise en place d'un pôle de compétences auquel aujourd'hui les Régions souhaitent être associées afin de partager avec l'Etat, dans le respect des valeurs patrimoniales de l'ouvrage et des territoires riverains, la cohérence de la mise en œuvre des actions de développement
- sur le plan législatif, les lois du 30 juillet 2003 et du 13 août 2004 définissent un réseau magistral constitué de l'infrastructure utile au transport de marchandises par voie fluviale, et un réseau régional à vocation touristique dont le Canal des Deux Mers fait partie. Or seul le réseau magistral est éligible aux contrats de projets 2007 – 2013.
- ces mêmes lois donnent la possibilité aux Régions de prendre la gestion, l'exploitation et la propriété de l'ouvrage via la mise en œuvre de transfert ou d'expérimentation, démarches auxquelles elles n'ont pas souhaité participer.

C'est dans ce contexte général que les signataires de la charte souhaitent relancer une dynamique globale et durable en faveur du Canal des Deux Mers, dans un cadre spécifique de partenariat refondé et plus équilibré, hors du champ de la décentralisation et des contrats de projets.

Les Régions, l'Etat et VNF envisagent donc de continuer à œuvrer au développement et à la valorisation du Canal des Deux Mers en lien plus étroit avec les territoires riverains, d'une part sur des objectifs interrégionaux dans le cadre d'une charte commune et d'autre part, sur des objectifs territoriaux dans le cadre de contrats spécifiques à chacune d'entre elles.

Dans ce contexte, la charte a pour objet :

- de partager des ambitions communes pour le développement du Canal des Deux Mers, les faire valoir et les défendre dans toute réflexion et projet en lien avec le Canal,
- de fixer les thèmes et objectifs de développement à aborder collectivement dans une vision interrégionale,
- de définir les conditions d'une démarche partenariale refondée et plus équilibrée.

Des conventions bilatérales entre chacune des Régions, l'Etat et VNF seront conclues pour mettre en œuvre des actions régionales et locales en continuité de la présente charte interrégionale ; elles fixeront notamment les engagements financiers de chaque partenaire.

Le périmètre concerné comprend l'ensemble du Canal des Deux Mers, ses embranchements et son système alimentaire.

Il s'agit de :

- contribuer au développement économique du bassin de navigation du sud-ouest et à la notoriété de la destination fluviale du Sud de la France,

¹⁹Texte intégral de la charte inter régionale signée le 16 juillet 2009.

- favoriser un développement touristique s'intégrant dans les politiques des territoires riverains, dans le respect de la cohérence de l'itinéraire
- valoriser les sites à potentiels sur le canal, dans le respect des principes de développement durable, soucieux de concilier au mieux nécessités de protection, impératifs de développement, et modernité,
- améliorer l'état de fonctionnement de la voie d'eau pour servir au mieux les différents usages ; protéger et mettre en valeur ses richesses naturelles et patrimoniales.

A cet effet, les Régions seront associées au fonctionnement du pôle de compétence du « Canal des Deux Mers ».

Les partenaires s'engagent à mener des actions et réflexions collectives sur des thèmes d'intérêt interrégional, à savoir : la promotion touristique, l'amélioration et la valorisation de la connaissance, les services aux usagers.

La Promotion touristique

Il s'agit de construire une stratégie promotionnelle de la destination fluviale vis à vis des marchés internationaux.

Ainsi les actions de promotion viseront à

- mieux faire connaître la destination fluviale des régions concernées (Lot, Canal des Deux Mers, Baïse, Tarn...),
- envisager un positionnement fluvial/vélo de la destination reposant sur une offre de services qualifiée et diversifiée,
- densifier les flux de fréquentation,
- rechercher une meilleure articulation entre la promotion de la destination fluviale et les atouts de l'offre terrestre.

L'amélioration et la valorisation de la connaissance du patrimoine

Actuellement la connaissance sur le Canal des Deux Mers est éclatée entre tous les acteurs de la voie d'eau (institutionnels, professionnels, usagers), avec très peu de partage et de capitalisation. Par ailleurs, le savoir est souvent empirique. Cela entraîne des analyses partielles et parfois sujettes à caution.

Les objectifs visent à :

- aider à l'élaboration de la stratégie et à la prise de décision,
- disposer d'outils partagés de gestion, d'information, de communication et de concertation,
- suivre et évaluer les politiques menées.

Trois types d'actions sont envisagés :

- connaissance de l'offre, de la demande et des retombées économiques par la création d'un observatoire économique et touristique,
- connaissance et suivi de l'état du domaine (infrastructure, bâtiments, arbres...) en s'appuyant sur un système d'informations géographiques,
- création d'un centre de ressources interactif par la numérisation des archives historiques du canal.

Les services aux usagers

Côté navigation, on compte :

- 45 000 passagers par an sur 550 bateaux de location naviguent sur le Canal des Deux Mers, correspondant à 28% du marché national, avec une importante clientèle étrangère,
- 20% du trafic aux écluses concernent la plaisance privée,
- 31 000 nuitées vendues en 2006 sur les péniches hôtels,
- des milliers de visiteurs sur les bateaux promenades,
- un déficit de fréquentation à l'ouest du canal.

En cours d'achèvement, la voie verte le long du Canal de Garonne, sous maîtrise d'ouvrage des départements, permettra de parcourir prochainement en continu les 250 Km qui séparent Castets-en-Dorthe et le seuil de Naurouze. La poursuite de cet aménagement touristique structurant pour assurer la traversée de l'Aude et de l'Hérault nécessite l'identification de maîtres d'ouvrages et la mise au point d'un rapport respectueux du classement du Canal du Midi en intégrant la question de la cohabitation des différents usages.

A terme, la voie verte « Canal des Deux Mers » entre Castets-en-Dorthe et le seuil de Naurouze sera équipée de services, points d'accueil, informations, espaces thématiques... pour devenir un produit qualifiant des territoires et du canal.

Quant aux usagers, ils sont demandeurs de services sur et autour de la voie d'eau, mais ont une réponse parfois insuffisante, inadaptée ou hétérogène suivant les secteurs et les différents lieux d'accueil.

C'est pourquoi les actions à envisager devront :

- chercher à réduire le déséquilibre de fréquentation fluviale,
- apporter une réponse adaptée aux besoins des usagers terrestres et fluviaux tant sur le volet services immatériels qu'équipement, dans une logique d'itinéraire continu, en lien avec les territoires,
- sensibiliser les usagers aux valeurs du canal
- intégrer autant que possible les logiques de démarches qualités dans le but de rechercher une qualification d'offre et de services.

Les partenaires s'engagent à mettre leurs ambitions dans une collaboration partenariale dynamique, active, et équilibrée au profit :

- de la définition de stratégies communes,
- de décisions partagées
- du pilotage d'actions collectives en faveur des territoires fluviaux et du Canal des Deux Mers.

Le comité de pilotage est composé des Régions, de l'Etat et de VNF. Est associée l'Association des communes du canal des Deux Mers. Il est co-présidé par le Préfet, coordonnateur du Canal des Deux Mers et par le Président d'une des Régions, désigné par ses pairs.

Les ambitions qui animent la charte inter régionale étaient déjà identifiées pour l'essentiel dans le schéma de développement de 2002

III.2.2. L'action de l'association des communes du canal des Deux Mers : un levier pour la construction d'une gouvernance

L'association créée en 1994 est constituée de 148 communes couvrant sept départements. Depuis sa création, l'Association s'est impliquée dans tous les projets de valorisation du patrimoine culturel et architectural et la promotion de l'environnement du canal. Aujourd'hui, elle participe activement à une gouvernance refondée autour des collectivités régionales, territoriales et locales en partenariat avec l'Etat et Voies Navigables de France. Son action depuis 2002 est un témoignage constant des efforts réalisés pour faire aboutir la construction d'une nouvelle gouvernance. Dès cette date une motion adoptée en Assemblée Générale met en avant les difficultés rencontrées en matière de développement, de projet à dimension globale et de manque de structure impliquant les acteurs susceptibles d'intervenir sur le linéaire.

Une série de courriers adressés au Premier Ministre, Jean Pierre Raffarin puis au Ministre de l'Équipement, des Transports, du Logement et de la Mer, M. Gilles de Robien en 2003 demandent un examen attentif de ces questions.

En mars 2003, Monsieur le Ministre Gilles de Robien répond « le Canal des Deux Mers revêt un intérêt touristique essentiel pour les régions qu'il traverse. Le développement de cette stratégie touristique s'inscrit pleinement dans le cadre de la démarche de décentralisation qui est engagée par le Gouvernement. **C'est dans le cadre d'une voie d'eau à gestion décentralisée qu'il appartiendra aux acteurs locaux, de définir et de mettre en place les structures les mieux adaptées aux enjeux et aux objectifs qu'ils auront retenus pour leur valorisation** ».

Forte de cette réponse, l'Association interpelle les candidats aux Conseils Régionaux, Midi Pyrénées, Languedoc Roussillon et Aquitaine. Les trois futurs Présidents ont d'ailleurs signé en février 2004 un accord de coopération dont un des thèmes abordait la gestion du Canal.

Mais en 2005, les résultats d'une étude sur les modalités de gestion du Canal des Deux Mers lancée par les trois Régions fait apparaître l'importance de la charge financière de cette gestion.

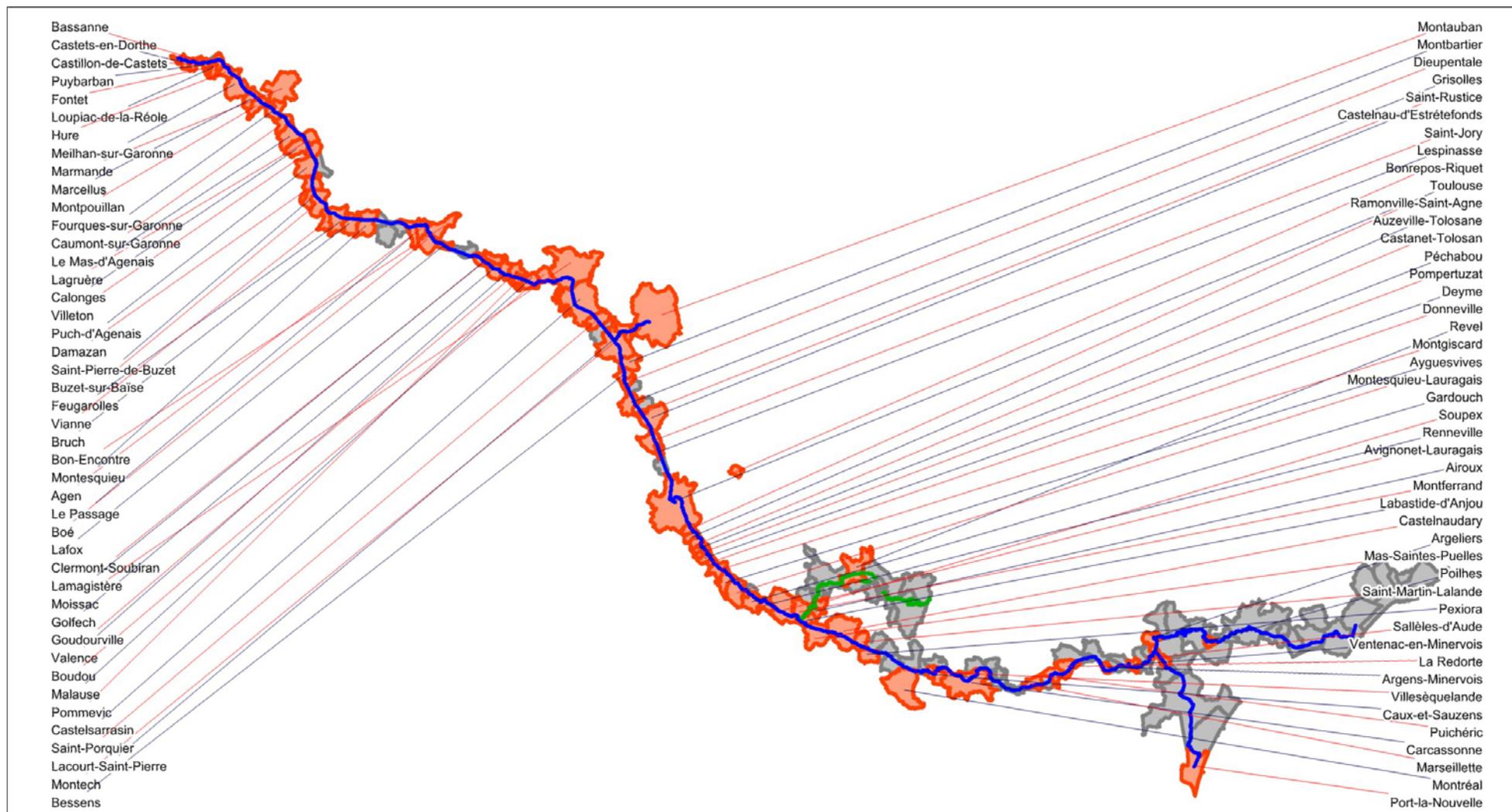
En dépit de nouvelles démarches vers les Régions, le courrier du Président du Conseil Régional Midi Pyrénées de décembre 2007 précise la position des Régions qui ont été amenés à reconsidérer leur position au vu de la loi n°2004-809 du 13 août 2004. Celle-ci faisant désormais peser sur les Régions le transfert des biens et des personnes liées au Domaine Public Fluvial du canal des Deux Mers.

La signature le 16 juillet 2009 de la charte inter régionale Midi Pyrénées/ Aquitaine donne un nouvel élan à l'action de l'Association. Avec le soutien de ses 148 communes adhérentes et renforcée par l'adhésion de Toulouse puis Agen et Carcassonne, elle demande alors à intégrer le comité de pilotage de la charte afin d'être pleinement associée aux décisions sur l'avenir de cette voie d'eau.

Le comité de pilotage de la charte du 4 janvier 2011 sera la concrétisation d'une première participation aux instances de la charte inter régionale.

L'Association, à travers ses années de mobilisation, a mis en exergue la puissance de sa contribution pour la mise en place d'une gouvernance à laquelle elle participe directement maintenant.

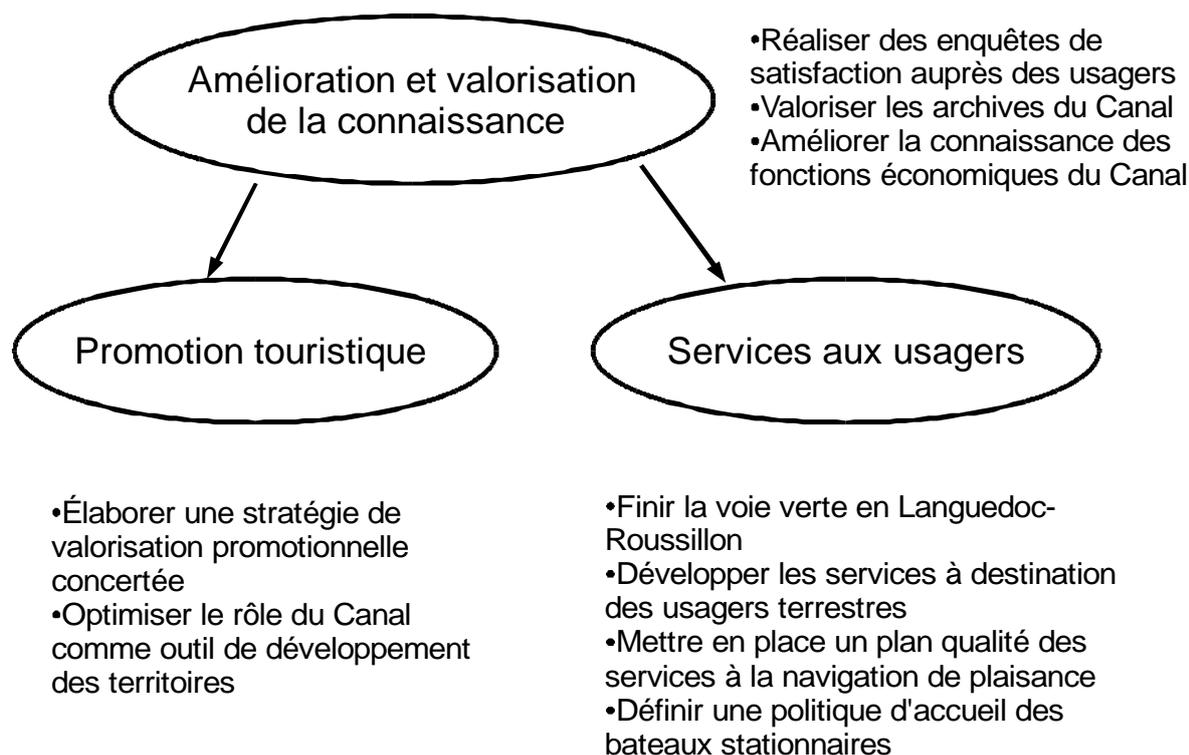
Carte des communes adhérentes à l'Association des communes du Canal des Deux Mers



Source Association des communes du Canal des Deux Mers 2011

III.2.3 Le plan d'actions²⁰ :

Le plan d'actions



Les contrats régionaux

En 2006, à l'annonce de la création des contrats de projets (auxquels le canal des Deux Mers n'est pas éligible étant donné son classement au réseau décentralisable), les trois conseils régionaux, l'Etat et VNF ont recherché le moyen de poursuivre le partenariat engagé en mettant l'accent sur la recherche d'une gouvernance plus équilibrée.

Il a été décidé d'organiser la contractualisation entre les partenaires autour d'une structuration à deux niveaux :

1. - une charte interrégionale à l'échelle de l'ensemble du canal des Deux Mers (voir paragraphe ci-dessus)
2. - **un contrat spécifique à chacune des trois régions traversées**, assortie d'une annexe financière, qui précise les axes d'intervention en matière de restauration, de valorisation et de développement, qui liste les actions et projets prioritaires et qui fixe les modalités de financement collectif .

²⁰ Source : Présentation VNF au comité de pilotage de la charte inter régionale du 28 juillet 2011.

Le contrat spécifique à la région Midi-Pyrénées a été **signé le 22 juillet 2009** entre le président du conseil régional de Midi Pyrénées, le préfet de région Midi Pyrénées et VNF.

Le projet de contrat spécifique à la région Aquitaine est en cours de finalisation et devrait être signé prochainement.

Le conseil régional Languedoc-Roussillon n'a pas souhaité à ce jour entrer dans une démarche de contractualisation globale, son implication s'exprimant au travers d'aides à des projets particuliers.

CHAPITRE III : LES MODALITES DE FINANCEMENT DES PLANTATIONS DU CANAL DES DEUX MERS

I. Les enjeux²¹

Le constat

Le canal des Deux Mers se trouve confronté d'une manière récurrente à de nouveaux enjeux liés à la préservation du patrimoine, la qualité de son environnement et de ses paysages mais aussi à une accélération des défis à relever en matière de développement touristique. La « superposition » des domaines d'intervention des acteurs publics, l'émergence de contraintes nouvelles réglementaires induit un mode de gouvernance complexe, peu lisible et assujéti à un grand nombre de procédures.

Le fait nouveau du chancre vient souligner l'importance de la concrétisation du dialogue inscrit dans la charte inter régionale depuis 2009.

La participation possible de la Région Languedoc Roussillon permettrait l'émergence d'une nouvelle étape de gouvernance du canal des Deux Mers, les plantations constituant un élément essentiel du socle sur lequel repose l'attractivité touristique, commerciale et donc économique du canal.

Cependant, la volonté de la Région Languedoc Roussillon de signer la charte interrégionale du Canal des Deux Mers, implique un nouveau positionnement quant au décret de 2005, la question de l'utilité de ce décret pourrait être posée à l'occasion de l'élaboration des nouveaux décrets de la loi de 2012.

Les grands défis du canal

- Ses paysages, ses plantations sont des éléments de carte postale du canal et de sa richesse mais également un enjeu technique et économique. La protection du milieu aquatique, l'optimisation qualitative et quantitative de la ressource hydraulique sont aujourd'hui essentielles à l'instar de la satisfaction des besoins croissants en eau agricole, industrielle et publique.

- Sur le plan socio-économique, le canal se comporte en fait comme une « vallée » son potentiel est sur l'eau mais aussi autour de l'eau. Ses impacts économiques sont importants, ils constituent à eux seuls la légitimité et la pertinence d'une vraie politique de développement et d'optimisation économique.

- Le classement au patrimoine mondial de l'UNESCO du canal a mis en lumière son potentiel touristique, même si la randonnée pédestre ou cycliste grâce à la Vélo route / Voie Verte du canal a permis un fort développement de la fréquentation, la « destination canal des Deux Mers » est en souffrance en l'absence d'une véritable stratégie touristique. **Une stratégie de marque est incontournable dans la compétition touristique actuelle où l'image est la base identitaire.**

²¹Certains éléments de la rédaction sont issus de l'étude interrégionale pour un projet de développement économique du canal des Deux Mers – Conseil Régional Languedoc Roussillon- Conseil Régional Aquitaine- Conseil Régional Midi Pyrénées – OMEGA consultants – J.P. Redon- 2006.
Note OMEGA canal des Deux Mers janvier 2012.

Le canal des Deux Mers représente deux enjeux de développement :

- les loisirs et le tourisme,
- l'irrigation et la fourniture en eau qui sont des missions du canal actuellement peu visibles mais probablement stratégiques pour les années à venir.

L'articulation avec les plantations se traduit à deux niveaux :

- la transformation radicale du paysage affectera très certainement l'image du canal. Les impacts en matière de fréquentation devront être anticipés tant dans l'organisation des dynamiques de territoires que dans la constitution de l'offre de produits touristiques.
- la quantité et la disponibilité des masses d'eau sur le canal des Deux Mers, la qualité de l'eau, l'interconnexion de la Ganguise et de la Montagne Noire sont des facteurs essentiels pour maintenir l'élément artificiel aquatique structurant qu'est le Canal. Le couvert végétal arboré devant limiter l'ensoleillement de l'eau (donc le développement algal, l'élévation de la température et l'évaporation).

II. Les différentes sources de financements

Le coût élevé du projet de remplacement des platanes atteints par le chancre coloré met en lumière la nécessité pour VNF de mobiliser des fonds significatifs au-delà de sa mission première de navigabilité des canaux.

La part Etat : la participation de l'Etat correspondra à un tiers des besoins exprimés.

Les collectivités territoriales seraient appelées à contribuer à la même hauteur. Avec FEDER ou plans INTERREG (à l'image du plan Rhône).

Le mécénat appuyé par la mobilisation de financements innovants devrait constituer le troisième tiers.

II.1. Le mécénat ²²

Les avantages du projet pour un partenariat de mécénat²³

Le canal du Midi

- est classé au patrimoine Mondial de l'Unesco, lui offrant une forte visibilité nationale, européenne et internationale. Il constitue un patrimoine tant patrimonial qu'environnemental.
- traverse de nombreux territoires et contribue au développement de l'activité socio-économique locale. Son ancrage territorial constitue un atout fort pour les territoires traversés.

²² Voir aussi 1.2.3 restauration ou valorisation : qui fait quoi. Note A. Tomasin -janvier 2012.

²³ VNF – A. Petitprez- Note de cadrage – octobre 2011

- Le canal du Midi et le projet végétal de replantation disposent d'une forte composante environnementale et paysagère qui lui confère une image de projet écologique
- bénéficie d'un attachement particulier du public au regard de ses dimensions historiques et touristiques La replantation des arbres constitue une action pérenne et de long terme, héritage pour les générations futures.

Comme pour tout projet de mécénat, l'entreprise mécène pourra prétendre à une réduction d'impôt correspondant à 60% des versements. (à 66% pour un donateur individuel).

Cadre et contraintes juridiques

Un Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC) ou Etablissement Public à caractère Administratif (EPA) peuvent prétendre au mécénat environnemental, au même titre que tout porteur de projet d'intérêt général (associations, etc.).

Les établissements publics éligibles au mécénat d'entreprise doivent ainsi exercer des activités non lucratives dans un des domaines du mécénat, notamment la protection de l'environnement et la préservation des sites naturels. La condition du caractère non lucratif des activités au sens fiscal est appréciée conformément aux règles exposées en matière d'organismes sans but lucratif, mais le caractère désintéressé de leur gestion est présumé.

Structure de portage et organisation du projet

La Fondation du patrimoine propose aux porteurs de projets de constituer, dans le cadre d'une convention de partenariats une interface notamment financière pour la souscription publique, dans quel cas il n'est pas nécessaire de monter une structure ad hoc (cas de l'ONF ou Conservatoire du littoral). Elle peut aussi abriter des fondations.

Plusieurs types d'actions peuvent se mettre en œuvre :

- organiser un partenariat avec la Fondation du patrimoine, pour bénéficier de son expertise et de sa visibilité pour recourir à la souscription publique et lever des fonds auprès du grand public.
- se doter d'un club de mécènes, cœur d'une dynamique à élargir progressivement
- créer une structure ad hoc de type associatif, préfiguration d'une Fondation. Elle donnerait de la visibilité à cette « offre » de mécénat environnemental en faveur de la préservation et restauration du patrimoine environnemental et culturel de la voie d'eau. Elle pourrait être hébergée au sein de la Fondation du Patrimoine ou la Fondation de France.

Mécènes cibles

Il peut être envisagé de cibler deux types de donateurs :

- les entreprises mécènes

Il conviendrait d'identifier des mécènes potentiels tant au niveau local (Région Languedoc Roussillon et Midi Pyrénées) que national (grandes sociétés). La cible des mécènes étrangers demandera probablement le développement de vecteurs de communication adaptés.

Il conviendra en outre de définir les contreparties de VNF au projet (communication, visites de chantiers, noms aux arbres, croisières fluviales, etc.)

Un ou des parrains pourront porter le projet auprès des partenaires potentiels.

- les donateurs particuliers

Il pourrait être envisagé de recourir à la collecte de fonds auprès du grand public dans un double objectif : informer et sensibiliser le public à l'enjeu des replantations des arbres du Canal du Midi et recourir à un financement complémentaire. Cependant la collecte de fonds peut s'avérer très chronophage et contraignante en personnel et notamment en temps au regard des montants susceptibles d'être collectés, un partenariat avec la Fondation du patrimoine permettrait de palier cette contrainte.

Pour ce faire, la structure de portage du projet pourra développer une stratégie de communication et des outils d'information et de collecte de dons adaptés.

Dans ces deux cas, la mise en place d'un partenariat avec la Fondation de France ou la Fondation du Patrimoine permettra d'augmenter le spectre de mécènes et donateurs potentiels.

II.2. La taxe carbone

La compensation Carbone découle des Mécanismes de Développement Propre (**MDP**) , déclinaison opérationnelle du Protocole de Kyoto. La compensation Carbone s'adresse avant tout aux acteurs non soumis aux obligations de réduction Carbone (ou Quotas CO2 définis au niveau européen) mais aussi aux acteurs souhaitant aller au-delà de cette obligation de quotas.

Le principe sous-jacent à la compensation carbone est qu'une quantité donnée de Gaz à Effet de Serre (**GES**) émise dans un endroit peut être «compensée» par la réduction (ou la séquestration pour ce qui est des plantations) d'une quantité équivalente en un autre lieu. Les acteurs rachètent des crédits Carbone ainsi constitués.

En France la compensation a été recadrée méthodologiquement en 2008 par l'Ademe au sein d'une charte (pour s'assurer notamment de la neutralité carbone).

Le dispositif de MDP étant très lourd, plusieurs organismes passent par une compensation plus informelle, ne donnant pas lieu à une délivrance de certificats de "Réductions d'Emissions Certifiées" (URE en anglais).

Dans le cas des platanes, un opérateur soumis aux obligations GES ou pas pourra racheter des crédits Carbone.

Pour une démarche plus industrielle, il conviendrait de faire certifier le projet replantations du canal du Midi par l'ONU pour être reconnu comme éligible dans le cadre des MDP en passant par des organismes de certification type Voluntary Carbon Standard (VCS) ou Gold Standard en Suisse. Cela implique une démarche assez lourde.

Certains organismes ont déjà développé des méthodes relatives à la déforestation mais rien qui ne corresponde précisément à de la replantation.

II.3. Les sur péages :

A l'initiative de VNF, les ressources directes des péages de VNF ont été estimées à environ 320 000 € par an. Le principe d'un doublement de ce péage pour le cas particulier du canal du Midi permettrait de dégager pour VNF un montant de l'ordre de 200 000 € supplémentaires par an (compte tenu des effets de bord liés aux prises de vignettes nationales)

II. 4. Les taxes de séjour :

A l'initiative de la DGALN et de la DIT , l'idée de l'instauration d'une taxe de séjour payée par les navigants est à l'étude. Le principe est issu d'un texte existant instaurant une telle taxe pour contribuer à la préservation des parcs naturels et des espaces sensibles. Pour en vérifier l'intérêt VNF a produit pour la DIT des estimations de trafic qui montraient que le rendement pourrait être nettement plus intéressant que celui du sur péage, et ce grâce à une contribution journalière modeste payée par les usagers des bateaux.

II.5. La valorisation du foncier et du patrimoine bâti :

- Foncier non bâti

Le long du canal Latéral, le foncier non bâti valorisable est réduit puisqu'il n'existe qu'une centaine d'hectares d'excédents du Domaine Public Fluvial (DPF), formés d'une bande linéaire peu valorisable, souvent inondable et dont la cession nécessiterait de très nombreuses négociations et procédures. Les retours financiers paraissent peu intéressants.

Les sites cessibles sur le canal du Midi, sous réserve d'une définition préalable de la délimitation des terrains cédés de façon à permettre l'accès au domaine public pour sa bonne gestion, sont de plusieurs natures:

Soit des parties du DPF en superposition de gestion avec des villes (voiries et des espaces publics). Les villes pourraient revendiquer ce foncier mais ne semblent pas prêtes à payer.
Soit des parties de Domaine Public Fluvial (DPF) situés en zone inondable ou soumises à la réglementation des Monuments Historiques.

- Patrimoine bâti :

Sur le canal Latéral :

Une demi douzaine de maisons, un ancienne papeterie à Montech, le bâtiment de l'ancienne glacière à Toulouse (concerné par une COT longue avec une association de réinsertion, donc doté de peu de moyens; probabilité d'achat par l'occupant faible)

Sur le canal du Midi

Une dizaine de biens composée de quelques maisons éclusières, deux anciennes minoteries et d'anciens bâtiments techniques, un site important mais situé en partie en zone inondable sont potentiellement valorisables mais soumis à des contraintes variées (accès, convention d'occupation Temporaire (COT) en cours, etc.

II. La valorisation de la marque

La notion de Bassin d'Intérêt Economique et Fluvial (B.I.E.F) pourrait être prise en compte et des entités même informelles comme Rivières et Canaux du Midi pourraient servir d'appui à une réflexion renouvelée en matière d'image de marque pour le canal des Deux Mers.

Un projet touristique global autour d'une identité qui pourrait prendre la forme d'un label contribuerait à la re dynamisation de la « vallée » constitué par le canal du Midi et ses territoires de proximité et au développement de nouvelles pistes de valorisation économique.

.

III. Propositions de trois scénarios d'organisation

La question du renouvellement des plantations révèle la difficulté d'agir au sein d'un réseau d'acteurs multiple et met en exergue l'urgence d'une approche globale en terme de gouvernance. Il est bien évident que la stratégie prioritaire est la replantation et si les scénarios ci-dessous s'adressent principalement au canal du Midi, ils n'excluent pas l'unité essentielle du canal du Midi et du canal des Deux Mers qui s'avère indispensable à une bonne gestion de l'ensemble entre Méditerranée et Atlantique. A cet effet, l'eau d'une part, le tourisme d'autre part et toutes les actions qui s'y rapportent doivent être unitaires. Ce qui implique des actions coordonnées entre les trois Régions et les communes limitrophes. Cette question ouvre largement l'éventail des choix possibles en matière d'organisation.

Trois scénarios sont envisageables :

Ils intègrent le postulat selon lequel les financements innovants et en particulier le mécénat seront gérés depuis VNF pendant la phase de mise en place. Le mécénat devra afficher une visibilité particulière en se dotant d'une association puis d'un club de mécènes et ensuite évoluer vers une fondation indépendante.

Scénario 1 : VNF Maître d'ouvrage

Le premier schéma organisationnel maintiendrait VNF comme maître d'ouvrage mais associerait l'ensemble des financeurs au processus de décision, à l'élaboration des missions, à leur mise en œuvre et à leur contrôle à travers une **convention cadre** qui fixerait pour les quinze années à venir les missions réciproques de chaque intervenant au regard des contractualisations financières.

Cette organisation aurait comme avantages de ne pas introduire de discontinuité dans le pilotage et de minimiser les frais de fonctionnement tout en réduisant le temps de mise en place. Cependant, la transparence du dispositif devra être un élément clef afin que les co-financeurs puissent s'appropriier les décisions.

De plus, ce dispositif devra pouvoir afficher une direction clairement identifiable depuis l'extérieur.

Scénario 2 : Une structure dédiée spécialisée

Cette structure nouvelle de portage concrétiserait une entente inter régionale et serait en charge de la maîtrise d'ouvrage déléguée par les co-financeurs, VNF pouvant rester pilote ou non.

Il s'agirait de faire émerger une structure dotée de moyens d'actions qui puisse recevoir des financements publics destinés l'environnement : plantations et ressources en eau.

Selon le montage financier qui se dessinera, cette structure pourrait prendre la forme d'un Groupement d'Intérêt Public (GIP) ou bien encore d'une Société d'Economie Mixte (SEM) en fonction des possibilités d'acceptation juridique.

Si le choix d'un GIP était décidé, il pourrait être constitué pour une durée limitée (15 ans), avec une réintégration éventuelle en fin de période à VNF. Ce modèle est celui utilisé dans le cadre des interventions urbaines avec un mandat limité dans le temps.

Il pourrait comprendre l'Etat, VNF, les Régions, les collectivités locales et territoriales et notamment l'association des communes du canal des Deux Mers ainsi que les Agences de l'Eau, Adour Garonne et Rhône Méditerranée et Corse .

Son rôle serait d'ordonner les financements et les contributions des membres en recherchant également des financements extérieurs (européens (FEDER) ou INTERREG (voir exemple du Plan Rhône), de gérer des projets communs pendant une durée déterminée, d'établir le programme d'activités pluriannuel, de piloter les activités puis de les contrôler et les évaluer et de leur donner de la visibilité.

Le recours à des sous-traitances à des organismes comme l'Office National des Forêts (ONF) pourrait être aussi envisagé.

Sa mise en œuvre concrète serait conditionnée par des accords sur la définition du périmètre d'intervention des co-financeurs et un engagement sur la durée. Il semble réaliste d'envisager un délai d'un an pour établir une telle structure²⁴.

Pendant la période intermédiaire d'élaboration, il serait envisageable de créer une association de préfiguration compte tenu notamment de l'urgence à régler la question des plantations.

Scénario 3 : Création d'une structure indépendante, identitaire et spécifique inter régionale de développement local, d'animation et de valorisation du canal des Deux Mers sur le champ des trois métiers fondamentaux de la voie d'eau

- Environnement : plantations – ressources en eau
- Gestion domaniale et développement économique
- Valorisation touristique concept de vallée (sur l'eau et autour de l'eau)

Les financeurs rassembleraient l'ensemble des acteurs souhaitant s'impliquer sur ces champs. Ils délègueraient leur maîtrise d'ouvrage à une structure de gestion.

Le transfert volontaire de missions de développement économique, touristique et de valorisation environnementale à une structure pilote ou à minima une convention cadre de développement appuyée par des structures spécialisées (VNF, Agence de l'eau, CRT, ONF, etc.) impliquant l'ensemble des acteurs y compris les collectivités locales et territoriales et leur groupement a déjà montré, certes à une échelle plus faible, sa pertinence (Entente Vallée du Lot devenu EPTB, Syndicat mixte d'aménagement et de développement touristique du canal du Nivernais et autres...)

Cette entité, véritable outil de gestion et de gouvernance coordonnerait les trois métiers conduits par des opérateurs spécifiques (spécialisation et professionnalisation).

²⁴ Ce scénario a appelé de la part de Marc PAPINUTTI, Directeur Général de VNF, les observations suivantes :

« L'imbrication extrêmement forte entre les missions de maîtrise d'ouvrage de la restauration du patrimoine arboré et les autres missions de VNF induirait une prise de risque pour la réalisation en cas de séparation des missions :

- les travaux d'abattages, de plantations ou de reprise de berges conséquences des abattages ne peuvent intervenir qu'en dehors des périodes de navigation libre pour des raisons de sécurité de la navigation,
- leur programmation, déjà rendu complexe par le développement erratique du chancre coloré et les contraintes induites par la protection du canal, est totalement imbriquée avec celle de VNF en tant que gestionnaire de l'ouvrage ».

Cette étape constituerait un nouvel acte fondateur au même titre que le Livre Blanc du Canal et marquerait une reprise en main des problématiques qui conditionnent l'avenir du canal du Midi certes mais aussi l'ensemble du canal des Deux Mers.

Pour le rapporteur, le scénario 2 est celui qui permettrait à la fois de faire face à la question du chancre et de construire une nouvelle dynamique avec les territoires.

ANNEXES

I. Voies Navigables de France

Un intérêt renouvelé pour la voie d'eau
Un projet stratégique

II. Le patrimoine du canal du Midi

Liste des monuments classés
Liste des monuments inscrits
Délais d'instruction des demandes d'autorisation

III. Cahier de l'Association des communes riveraines du canal des Deux Mers

IV. Schéma de développement du Canal des Deux Mers²⁵ : scénarios possibles de développement

V. Plan d'action de la charte inter régionale (juillet 2001)

VI. Synthèse des préconisations proposées par le comité scientifique « Chancre » de mai 2011

VII. Hydraulique

IX. Mécénat

²⁵ Source VNF DIRSO/ADVE/2011.

Annexe I. Le positionnement de Voies Navigables de France (VNF)

I.1 Un intérêt renouvelé pour la voie d'eau²⁶

Les travaux du Grenelle de l'environnement ont souligné la contribution essentielle que les voies d'eau navigables peuvent apporter aux objectifs nationaux, régionaux et locaux de développement durable et d'aménagement des territoires :

- Le transport fluvial de marchandises constitue une alternative au transport routier dans un objectif de diminution des émissions de gaz à effet de serre et de réduction des consommations d'énergies fossiles. La loi de programmation du 3 août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement donne ainsi un caractère prioritaire au développement du transport fluvial des marchandises, avec un objectif de croissance de la part modale non routière et non aérienne (fluvial, ferroviaire et maritime) de 14% actuellement à 25% à l'échéance 2022.
- Les voies navigables présentent des potentialités majeures au service de l'aménagement et du développement durable des territoires, qui permettent de concilier développement économique (tourisme fluvial ou aux abords des voies d'eau : usages récréatifs, manifestations nautiques ou culturelles, aménagements urbains, pôles de logistique intermodale...) d'une part et préservation et mise en valeur des paysages et des sites d'autre part.
- Les voies navigables constituent un espace à fort potentiel pour le développement de l'hydro-électricité (des études ont permis d'estimer le potentiel de production encore mobilisable sur le réseau navigable à 165 MW pour une production de 950 GWh, soit les besoins d'une ville de 900 000 habitants hors chauffage), participant à l'objectif national d'accroissement de la part des énergies renouvelables dans la production énergétique nationale.
- La gestion du réseau des voies navigables constitue enfin un vecteur majeur de la gestion de la ressource en eau : garantie de la disponibilité en eau pour ses multiples usages (alimentation des populations en eau potable, irrigation agricole, refroidissement des infrastructures industrielles, pêche, tourisme, loisirs,...), régulation des cours d'eau (stabilisation des débits et niveaux des voies d'eau), protection contre les crues et inondations mais aussi préservation de la qualité de l'eau et de la biodiversité, notamment par la constitution d'une « trame bleue » (rétablissement des continuités écologiques au droit des ouvrages de navigation) et le développement d'espaces de préservation des espèces (frayères).

Si l'objectif de développement de la part modale du fret fluvial ne concerne qu'à la marge **la direction territoriale sud-ouest de VNF** compte tenu de la nature de son réseau, celle-ci **souhaite en revanche affirmer son engagement à part entière pour le développement des autres fonctions des voies d'eau dans le cadre de la politique générale de l'établissement.**

²⁶ Projet de service DIRSO MENSIA 2011.

I.2. Le projet stratégique de VNF .

Les ambitions renouvelées pour la voie d'eau issues du Grenelle de l'environnement, conjuguées d'une part à un audit approfondi de l'état du réseau, de son organisation et de ses méthodes d'exploitation et de maintenance, qui a mis en évidence la nécessité d'actions d'amélioration urgentes et d'autre part aux objectifs de productivité posés dans le cadre de la réforme de l'Etat et de la révision générale des politiques publiques, ont conduit VNF à élaborer un projet stratégique très ambitieux pour la relance de la voie d'eau en France, à horizon 2018, passant par une recomposition majeure de l'organisation de l'établissement et des modalités de gestion des voies navigables.

Appuyé sur le Contrat d'objectifs et de performance passé avec l'Etat pour la période 2011-2013 et sur le projet de loi relatif à l'Agence nationale des voies navigables déposé en première lecture au Sénat en septembre 2011, ce projet stratégique s'articule autour de trois volets principaux :

- L'intensification de la politique commerciale et partenariale de VNF au service des usagers et des territoires desservis :
 - Une politique de développement commercial dynamique pour l'accroissement de la part du transport fluvial de marchandises, la performance des chaînes logistiques et le développement de l'économie des espaces portuaires
 - Une stratégie de valorisation du domaine public fluvial au service de l'hydro-électricité, de la qualité urbaine, de la biodiversité et du développement touristique des territoires.
- La conduite d'un programme d'investissement permettant de disposer d'un réseau modernisé et sécurisé à horizon 2018, présentant les capacités et les équipements nécessaires tant au respect de l'offre de service qu'aux exigences de la gestion moderne des trafics. VNF, en s'appuyant sur un audit complet du réseau, a chiffré les investissements nécessaires à plus de 2 500 M€, dont 840 M€ dans le cadre du prochain contrat d'objectifs et de performance portant sur la période 2010-2013. Les principales composantes de ce programme sont :
 - La mise en sécurité du réseau, et la remise en état de ses ouvrages : 1200 M€.
 - Le développement des capacités dont le canal Seine Nord Europe est naturellement l'emblème : 800 M€.
 - La mise en place d'équipements destinés à permettre l'adoption de méthodes modernes d'exploitation (automatisation, téléconduite, géolocalisation, ...) et de maintenance des ouvrages : 400 M€.
 - La mise en conformité environnementale des ouvrages (rétablissement des continuités écologiques) : 120 M€.
- **La définition d'offres de service adaptées aux enjeux de chaque itinéraire**, aux besoins actuels et futurs des différentes catégories d'usagers et à l'évolution des trafics, sur la base d'une segmentation du réseau :
 - Une ouverture 24h/24 du réseau à grand gabarit et 12h/24 du réseau connexe, avec un niveau de fiabilité (respect des chômages, fonctionnement des ouvrages, etc.) adéquat, l'enjeu étant la compétitivité du mode.
 - **Une adaptation de l'offre de service aux besoins des usagers sur le réseau touristique**, avec une organisation du travail faisant appel à des contrats saisonniers en saison touristique et sachant combiner, en fonction des

besoins locaux et des époques, les activités de maintenance, d'exploitation, de gestion hydraulique et de services aux usagers.

Annexe II. Le patrimoine du canal du Midi²⁷

- 2.1 Les mesures de protection du patrimoine sur le canal des Deux Mers
- 2.2 Liste des monuments classés
- 2.3 Liste des monuments inscrits
- 2.4 Délais d'instruction des demandes d'autorisation
- 2.5 Le financement du patrimoine

II.1 Les mesures de protection du patrimoine sur le canal des Deux Mers

A : Le patrimoine protégé au titre des monuments historiques

- Rappel des mesures de protection

1 : Le classement : « Les immeubles dont la conservation présente, au point de vue de l'histoire ou de l'art, un intérêt public sont classés comme monuments historiques en totalité ou en partie par les soins de l'autorité administrative » Art. L. 621-1 du Code du patrimoine. Le caractère d'intérêt public signifie que la mesure s'adresse aux éléments du patrimoine les plus remarquables.

2 : L'inscription concerne : « Les immeubles ou parties d'immeubles publics ou privés qui, sans justifier une demande de classement immédiat au titre des monuments historiques, présentent un intérêt d'histoire ou d'art suffisant pour en rendre désirable la préservation peuvent, à toute époque, être inscrits, par décision de l'autorité administrative, sur un inventaire supplémentaire » Art. L. 621-25 du Code du patrimoine. Contrairement au classement, l'inscription ne requiert pas le consentement du propriétaire.

- Contraintes engendrées par les protections.

Elles concernent :

- le régime des autorisations à travaux
- l'exercice de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre des travaux.
- les délais d'instruction
- la création de la zone d'abord des 500 m autour de l'édifice protégé.

Ces contraintes sont vécues comme des freins à la gestion du patrimoine de la voie d'eau, notamment celui des ouvrages d'infrastructure.

B : Le patrimoine soumis à un autre régime de protection

- Le patrimoine classé ou inscrit au titre des sites

Les sites classés

La loi du 2 mai 1930 intégrée depuis dans les articles L 341-1 à L 341-22 du Code de l'environnement permet de préserver des espaces du territoire français « qui présentent un intérêt général du point de vue scientifique, pittoresque et artistique, historique ou légendaire »

²⁷ Note A. Tomasin - janvier 2012.

« Les monuments naturels ou les sites classés ne peuvent ni être détruits ni être modifiés dans leur état ou leur aspect, sauf autorisation spéciale ».

(Article L. 341-10 du code de l'environnement)

Le classement est une protection très forte destinée à conserver les sites d'une valeur exceptionnelle.

Comme pour les monuments historiques, le classement au titre des sites ne peut intervenir sans le consentement du propriétaire.

Effets de la mesure

Dans un site classé, la conservation est la règle et la modification l'exception ; seuls peuvent être autorisés les travaux compatibles avec le site (entretien, restauration, mise en valeur ...).

Selon la nature et l'ampleur des travaux, l'autorisation spéciale est délivrée soit par le Ministre chargé des sites ou le Préfet du département.

Les sites classés et les sites inscrits sont des servitudes d'utilité publique qui doivent être reportées au plan local d'urbanisme (PLU).

Le canal du Midi est classé au titre des sites dans son ensemble.

- Les sites inscrits

L'inscription à l'inventaire supplémentaire des sites constitue une garantie minimale de protection. Elle impose aux maîtres d'ouvrage l'obligation d'informer l'administration 4 mois à l'avance de tout projet de travaux de nature à modifier l'état ou l'aspect du site.

NB : L'architecte des bâtiments de France (ABF) est l'acteur déterminant du contrôle de la gestion des sites classés et inscrits

- **Les zones d'abords de monuments historiques**

Tout monument historique (inscrit ou classé) génère une zone de protection d'un périmètre de 500 mètres ayant pour centre le monument.

L'avis de l'ABF obligatoire dans cette zone.

- **Les Aires de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (anciennes ZPPAUP)**

Art. L. 642-1. du Code de l'urbanisme : Une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine peut être créée à l'initiative de la ou des communes ou d'un établissement public de coopération intercommunale lorsqu'il est compétent en matière d'élaboration du plan local d'urbanisme, sur un ou des territoires présentant un intérêt culturel, architectural, urbain, paysager, historique ou archéologique.

L'aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine a le caractère de servitude d'utilité publique. Tous travaux de modification des immeubles ou des espaces situés dans la zone sont soumis à une autorisation spéciale après avis de l'ABF.

- **Les secteurs sauvegardés**

Institué par la loi Malraux en 1962, le secteur sauvegardé est une démarche d'urbanisme qualitatif dont l'objectif est autant de conserver le cadre urbain et l'architecture ancienne que d'en permettre l'évolution harmonieuse au regard des fonctions urbaines contemporaines et en relation avec l'ensemble de la ville.

Avis de l'ABF requis dans la zone du secteur sauvegardé.

Le secteur sauvegardé est un document d'urbanisme.

- **L'inscription au patrimoine mondial de l'UNESCO**

Cette inscription, réservée aux sites les plus remarquables, impose à VNF de garantir, que le bien conserve la même valeur universelle exceptionnelle que celle qui a été constatée au moment de la décision d'inscription. Un rapport périodique vérifie tous les 5 ans que les conditions de gestion du bien sont compatibles avec ce niveau d'exigence. S'il y a défaut, l'UNESCO peut aller jusqu'à la radiation du bien de la liste du patrimoine mondial.

Le canal du Midi (de Toulouse à Sète) se trouve placé sous ce régime.

II.2 Liste des monuments classés

Monuments classés

Dpt.	Commune	Dénomination	époque	Date protection
AUDE	SALLELES-D'AUDE	Epanchoir de Gailhousty, pont, écluse, perron (canal du Midi)	18e	14/10/1996
AUDE	TREBES	Pont-aqueduc de l'Orbiel (canal du Midi)	17e	24/03/1950
HERAULT	BEZIERS	Ensemble des écluses de Fonsérannes	17e	14/10/1996
HERAULT	COLOMBIERS	Tunnel-aqueduc de drainage de l'étang de Colombiers et Montady ou "tunnel des Moines" ou Aqueduc de Montady ou Aqueduc de Malpas		16/06/2009

II.3 Liste des monuments inscrits

Monuments inscrits

Dpt.	Commune	Dénomination	époque	Date protection
AUDE	AZILLE	Aqueduc de l'étang de Jouarres (canal du Midi)	17e	11/12/1997
AUDE	BLOMAC	Ecluse triple de Fonfile	17e	19/09/1996
AUDE	CARCASSONNE	Pont-aqueduc du Fresquel (canal du Midi)	17e	19/09/1996

AUDE	CASTELNAUDARY	Ecluse quadruple Saint-Roch	18e	09/09/1996
AUDE	GINESTAS	Hameau du Somail (également sur commune de Saint-Nazaire-d'Aude)	18e 19e	11/08/1998
AUDE	LA REDORTE	Epanchoir de l' Argent-Double (canal du Midi)	17e	19/09/1996
AUDE	MAS-SAINTE-PUELLES	Ecluse triple de Laurens (canal du Midi)	17e	19/09/1996
AUDE	MAS-SAINTE-PUELLES	Maison éclésièrre de Laurens,	18e	11/12/1997
AUDE	MONTFERRAND	Bassin de Naurouze et obélisque (canal du Midi)	17e	15/10/1996
AUDE	SAINTE-NAZAIRE-D'AUDE	Pont Neuf, situé sur la route départementale no 607 qui enjambe le canal (canal du Midi)	17e	21/11/1997
AUDE	VENTENAC-EN-MINERVOIS	Aqueduc du Répudre (canal du Midi)	17e	19/11/1942
HAUTE-GARONNE	AYGUESVIVES	Ecluse double du sanglier (canal du Midi)	18e 19e	24/04/1998
HAUTE-GARONNE	AYGUESVIVES	Aqueduc pont (canal du Midi)	17e.	24/04/1998
HAUTE-GARONNE	CASTANET-TOLOSAN	Ecluse double et maison élclésièrre de de Castanet (Canal du Midi)	19e	24/04/1998
HAUTE-GARONNE	CASTANET-TOLOSAN	Aqueduc de Castanet ou du Perrier (Canal du Midi)	17e	24/04/1998
HAUTE-GARONNE	DEYME	Pont de Deyme-également sur la commune de Pompertuzat- (canal du Midi)	17e	24/04/1998
HAUTE-GARONNE	DEYME	Aqueduc de la Joncasse (canal du Midi)	18e	24/04/1998
HAUTE-GARONNE	GARDOUCH	Ecluse, pont et maison élclésièrre de Gardouch (Canal du Midi)	18e	24/04/1998
HAUTE-GARONNE	GARDOUCH	Aqueduc des Voûtes ou de l'Hers - également sur commune de Renneville-(Canal du Midi)	17e	24/04/1998
HAUTE-GARONNE	MONTESQUIEU-LAURAGAIS	Pont d'en Serny (canal du Midi)	17e	24/04/1998
HAUTE-GARONNE	MONTESQUIEU-LAURAGAIS	Ensemble élclésièrre de Négra et ses annexes hôtelières (canal du Midi)	18e	24/04/1998
HAUTE-GARONNE	MONTESQUIEU-LAURAGAIS	Aqueduc-pont de Négra ou de la Thésauque (Canal du Midi)	17e	24/04/1998
HAUTE-GARONNE	RAMONVILLE-SAINTE-AGNE	Aqueduc de Sainte Agne (canal du Midi)	18e	24/04 1998
HAUTE-GARONNE	REVEL	Epanchoir du Laudot (Canal du Midi):élclésièrre ; réservoir ; vanne ; pont ; déversoir de superficie	18e	24/04/1998
HAUTE-GARONNE	REVEL	Pont du Riat (Canal du Midi), lavoir ,abreuvoir	17e	24/04/1998
HAUTE-GARONNE	REVEL	Barrage de Sainte Ferréol	17e	13/03/1997
HAUTE-	TOULOUSE	Bassin de radoub (Canal du Midi)	19e	08/08/1989

GARONNE				
HAUTE-GARONNE	TOULOUSE	Ensemble du Port Saint-Etienne (Canal du Midi) (20, 26, 28, 30 rue du Port-Saint-Etienne)	18e 19e	16/07/1992
HAUTE-GARONNE	TOULOUSE	Ecluse double Saint-Pierre sur le Canal de Brienne	18e	24/04/1998
HAUTE-GARONNE	TOULOUSE	Ponts jumeaux enjambant le canal du Midi et le canal de Brienne	17e 18e 19e	21/11/1967
HERAULT	AGDE	Pont Saint-Joseph sur le canal du midi	17e	27/10/1997
HERAULT	AGDE	Ecluse ronde		29/08/1996
HERAULT	BEZIERS	Pont-aqueduc sur l' Orb	19e.	29/08/1996
HERAULT	CAPESTANG	Epanchoir à siphon du Fer de Mulet sur le canal, lieudit l' Ale	17e.	27/10/1997
HERAULT	OLONZAC	Ouvrages sur la rivière Ognon : pont, aqueduc, déversoir de superficie	17e 18e 19e	28/01/1998
HERAULT	VIAS	Barrage-écluse sur le Libron (canal du Midi)	19e	29/08/1996
LOT-ET-GARONNE	AGEN	Pont canal sur la garonne écluses et ouvrages attenants (canal Latéral à la Garonne)	17e	21/08/2003
LOT-ET-GARONNE	FEUGAROLLES	Pont-canal sur la Baïse (également sur commune de Vianne) : canal Latéral à la Garonne	19e	21/08/2003
TARN	ARFONS	Prise d'eau d'Alzau (canal du Midi)	17e	28/04/1998
TARN	ARFONS	Rigole d'alimentation (canal du Midi)	17e	28/04/1998
TARN	LES CAMMAZES	Tunnel des Cammmazes (canal du Midi)	17e	04/03/1997
TARN	SOREZE	Pris d'eau du pont Crouzet (canal du Midi)	18e 19e	24/04/1998
TARN-ET-GARONNE	MOISSAC	Pont-canal du Cacor (canal Latéral à la Garonne)	19e	10/11/1997

II.4. Délais d'instruction des demandes d'autorisation

Délais d'instruction des demandes d'autorisations et déclarations

INSTRUCTION, ACCORD ET DECISION sur les demandes de permis et de déclaration préalable

Type d'autorisation	Déclaration Préalable			Permis de démolir			PC maison individuelle			Permis de construire et permis d'aménager		
	Délai instruction de droit commun	Délai instruction majoré (MHEP)	Dont instruction ABF accord ou avis	Délai instruction de droit commun	Délai instruction majoré (MHEP)	Dont instruc. ABF (Accord ou Avis)	Délai instruction de droit commun	Délai instruction majoré (MHEP)	Dont instruc. ABF (Accord ou Avis)	Délai instruction de droit commun	Délai instruction majoré (MHEP)	Dont instruc. ABF
Immeubles ou parties d'immeubles inscrits	1	2	1	2	6	4	2	6	4	3	6	4*
Immeubles adossés à des immeubles classés	1	2	1	2	6	4	2	6	4	3	6	4*
Sect sauvegardés avec PSMV non approuvé ou en révision	1	2	1	2	3	2*	2	6	4		6	4*
Champ de visibilité d'un MH	1	2	1	2	3	2*	2	6	4	3	6	4*
Sect sauvegardés avec avec PSVM approuvé et non en révision	1	2	1	2	3	2*	2	3	2*	3	4	2*
ZPPAUP	1	2		2	3	2*	2	3	2*	3	4	2*
Site inscrit * Art. R . 425 - 30	1	2	Avis 2*	2	3	2*	2	3	Avis 2*	3	4	Avis 2*
Site classé ou en instance de classement instance Art . R . 425 - 17	1	2	Avis2*	2	1an	Ministre	2	1an	Ministre	3	1 an	Ministre

Les délais d'instruction ABF soulignés correspondent aux cas où ce délai recouvre une partie de la majoration prévue par le code de l'urbanisme

II.5 Le financement du patrimoine

A : Les aides aux monuments historiques

1 : Les aides de l'Etat

Elles sont accordées par le Ministère de la Culture.

Les crédits sont gérés au niveau régional (DRAC sous l'autorité du Préfet de région)

Dans la pratique, montant de l'aide varie entre 20% à 50% pour les monuments classés et de 15 à 20% pour les monuments inscrits²⁸.

D'où la nécessité d'établir en amont un dialogue avec les services des Directions régionales des Affaires Culturelles (DRAC) des trois régions concernées.

2 : Les aides des collectivités territoriales

Ce sont celles qui peuvent être apportées par les régions (au travers des conventions conclues), les départements et les intercommunalités et les communes.

Le taux de financement n'est généralement pas défini mais apprécié par opération.

²⁸ Il est intéressant de noter que les mêmes aides peuvent être accordées aux titulaires de COT, créatrices de droits réels lorsque l'objet de la Convention d'Occupation Temporaire (COT) est un immeuble protégé au titre des monuments historiques. En outre, le preneur peut bénéficier du régime fiscal commun aux monuments historiques classés et inscrits. Article 41^E à 41 j du code général des impôts.

Plusieurs financements peuvent être obtenus simultanément pour la même opération auprès de plusieurs collectivités. Ce sont des financements dits croisés.

Ces derniers seront encadrés à compter du 1er janvier 2012. La loi de réforme des collectivités pose le principe d'une participation minimale d'un maître d'ouvrage au financement d'un projet qu'il porte.

Cette participation minimale est fixée à 20 % du montant total des financements apportés au projet par des personnes publiques, mais elle prévoit des dérogations à cette règle pour les projets d'investissement en matière de rénovation des monuments protégés au titre du code du patrimoine, sur dérogation préfectorale.

3 : Le mécénat

- Règles générales

L'Etat et ses établissements publics peuvent bénéficier du mécénat.

Mais lorsque l'établissement exerce à la fois des activités lucratives et des activités non lucratives, les versements n'ouvrent droit à la réduction d'impôt prévue 29 que si les dons restent affectés directement et exclusivement au secteur non lucratif. Cette dernière condition ne peut être considérée comme remplie, que si l'établissement public dispose d'une comptabilité distincte pour les secteurs lucratif et non lucratif. C'est ce que l'on appelle la sectorisation des activités.

Pour l'immédiat, si VNF veut s'assurer qu'il peut solliciter un mécénat direct d'entreprises privées, il doit faire une demande de « rescrit fiscal » (document en annexe) auprès de la Direction des impôts dont il dépend. L'obtention de ce document l'assurera qu'il peut effectivement bénéficier du mécénat et, surtout, que les mécènes potentiels pourront bénéficier des avantages fiscaux accordés au mécénat.

La fondation du patrimoine³⁰

VNF peut solliciter la fondation du patrimoine, qui aide les porteurs de projets publics (Etat, collectivités territoriales) et associatifs, à financer la sauvegarde et la valorisation de leur patrimoine de proximité (immobilier, mobilier, naturel), grâce au recours au mécénat populaire par intermédiaire de souscriptions.

Au travers de cette campagne de mobilisation du mécénat populaire, les habitants, les commerçants et entrepreneurs locaux, les touristes, et toutes les personnes attachées au site, peuvent faire un don affecté au projet, afin de recueillir les sommes nécessaires à son aboutissement.

Parallèlement, la Fondation du Patrimoine délivre aux donateurs un reçu ouvrant droit à des réductions d'impôts.

Au-delà de l'apport financier qu'elle mobilise, cette campagne de mécénat populaire permet de fédérer la population autour du projet. Pour cela, le porteur de projet doit s'impliquer et créer une dynamique locale, en organisant des manifestations (concerts, etc.) qui

²⁹ Article 238 bis du Code général des impôts.

³⁰ Fondée à l'origine pour aider le patrimoine protégé, la fondation du patrimoine évolue aujourd'hui vers l'aide au patrimoine protégé inscrit et classé.

permettront aux habitants de se rassembler, de découvrir leur histoire locale, et de s'approprier leur patrimoine³¹.

B : Les aides au patrimoine non protégé

1 : Les aides publiques

L'aide des départements au titre du patrimoine rural non protégé.

Il représente en l'occurrence l'ensemble des édifices qui, bien que présentant un intérêt patrimonial certain, ne sont ni classés ni inscrits au titre des monuments historiques par la loi du 31 août 1913. Il s'agit notamment des chapelles, calvaires, églises, moulins, fermes...

Ces aides peuvent être sollicitées pour les ouvrages d'accompagnement de la voie d'eau (maisons éclésières notamment)

2 : Le mécénat (cf. supra la fondation du patrimoine)

Le patrimoine non protégé peut également bénéficier du mécénat. Cependant, disposant d'une visibilité moins forte, il sera plus difficile de lever des fonds et de convenir de partenariats avec la Fondation du patrimoine ou des Fondations abritées.

Cette piste peut en revanche être étudiée pour tout projet de restauration d'un patrimoine non protégé. Une telle démarche favorisera d'autant plus la prise de conscience des acteurs de la nécessité de restaurer ce patrimoine de valeur.

³¹ Depuis sa création, 3254 souscriptions* ont été lancées sous l'égide de la Fondation du Patrimoine. En 2010, 8,3 millions d'euros ont été recueillis par la Fondation dans le cadre des souscriptions, soit une progression de 26% par rapport à 2009.

III. Cahier de l'Association des communes riveraines du canal des Deux Mers

Courriers Communes du Canal des Deux Mers

Sommaire des Annexes

- Motion de l'Association des Communes du Canal des Deux Mers
- Courrier du 9 janvier 2003 du Chef de Cabinet du Premier Ministre
- Courrier du 18 février 2003 au Ministre de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer
- Article de « l'Ecluse » du 9 avril 2004
- Courrier du 13 mars 2003 du Ministre de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer
- Mars 2006 : Délibération
- Courrier du 17 décembre 2007 du Président de Région Midi-Pyrénées



MOTION DE L'ASSOCIATION DES COMMUNES DU CANAL DES DEUX MERS

L'ASSOCIATION DES COMMUNES DU CANAL DES DEUX Mers réunie le 25 octobre 2002 à Castelsarrasin (82) en Assemblée Générale a fait adopter la motion suivante :

Depuis la présentation du Livre Blanc à Revel en 1996, l'inquiétude concernant l'avenir du canal des Deux Mers demeure.

- Le classement au patrimoine mondial de l'Humanité a entraîné un développement touristique important sans pour autant générer d'effets notoires en matière de réhabilitation de l'outil lui-même.
- Le 12^e Contrat de Plan Etat Région malgré les efforts soutenus des partenaires ne suffit pas à lui seul à enrayer le processus de délabrement qui affecte le canal des Deux Mers et son patrimoine.
- Le lancement d'une étude globale sur l'ensemble de la voie d'eau avec pour objectif l'élaboration d'un schéma de développement cohérent a suscité initialement beaucoup d'espoir mais force est de constater que la désillusion liée à l'absence de perspectives probantes, à la lenteur de l'avancement des travaux se traduit par une lassitude et une désillusion généralisée des acteurs du canal, en particulier des élus.

La réhabilitation du canal des Deux Mers et son développement constituent un véritable défi dans le temps et dans l'espace. Les enjeux sont de taille et chacun devra prendre ses responsabilités car si les investissements se poursuivent au rythme actuel le canal se trouvera dans un état de délabrement irréversible.

Le désengagement de l'Etat, la frilosité des collectivités territoriales, les lenteurs administratives, l'insuffisance des moyens, les superpositions de gestion, la multiplicité des acteurs et des financeurs, les difficultés à mettre en œuvre des études et des projets comme celui de la signalétique d'abord et celui à venir du schéma de développement posent de manière récurrente la question de la gouvernance du canal, donc celle d'une structure qui impliquerait tous les acteurs susceptibles de mener une politique globale et cohérente sur l'ensemble du linéaire.

Les élus réunis le 25 Octobre 2002 demandent qu'une étude soit réalisée dans ce sens.

■ ■ ■ ■ ■

ASSOCIATION DES COMMUNES DU CANAL DES DEUX MERS
MAIRIE DE POMMEVIC • 82400 POMMEVIC
TÉL. : 05.63.39.83.60 • FAX : 05.63.29.04.17

*Le Chef de Cabinet
du Premier Ministre*

Références à rappeler :
CAB IV/3 - HL/MF
R037972.01.1

Paris, le 9 JAN. 2003

**ASSOCIATION DU CANAL
des DEUX MERS
MAIRIE de POMMEVIC
Tél. 05 63 39 83 60**

13 JAN. 2003

Monsieur le Président,

Vous avez fait parvenir au Premier Ministre la motion adoptée le 25 octobre dernier par l'Association des Communes du Canal des Deux Mers concernant le devenir de cette voie d'eau.

Monsieur Jean-Pierre RAFFARIN a pris note de votre démarche et m'a chargé de la signaler à Monsieur Gilles de ROBIEN, Ministre de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer, en lui demandant de faire procéder à un examen attentif de ce dossier.

Vous serez tenu directement informé de la suite qui lui sera réservée.

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



Marc FOSSEUX

Monsieur Jean-Paul DELACHOUX
Président de l'Association des Communes
du Canal des Deux Mers

Hôtel de Ville

82400 POMMEVIC



Communes du Canal des Deux Mers

Pommevic, le 18 Février 2003

JPD/NF/03/15

Monsieur de ROBIEN Gilles
Ministre de l'Équipement, des Transports,
du Logement,
du Tourisme et de la Mer
La Grande Arche de la Défense
92055 LA DÉFENSE Cedex

Objet :
Gouvernance du « Canal des Deux Mers »

Monsieur le Ministre,

Notre Conseil d'Administration s'est réuni le 14 février 2003, à Toulouse, afin d'analyser les réponses faites par les instances auxquelles nous avons adressé notre Motion ayant pour objet une « Nouvelle Gouvernance » pour le Canal des Deux Mers.

L'étude de ces courriers nous a permis de constater que la majorité des élus nationaux, régionaux, départementaux et des collectivités locales nous suivent dans l'initiative d'une politique décentralisée de gestion pour l'aménagement et le développement du Canal.

Nombre d'entre eux sont favorables sur l'intérêt de l'organisation d'une structure fédérative qui impliquerait tous les acteurs susceptibles de mener une politique globale et cohérente sur l'ensemble du linéaire pour remettre en état le Canal et lui préparer un avenir ambitieux.

La question de la gouvernance est aujourd'hui fondamentale et doit impérativement être traitée. Comme vous le savez sûrement Monsieur le Ministre, l'Etat et les Régions ont engagé depuis quelques années d'importants moyens financiers pour la réhabilitation du Canal dans les différents Contrats de Plan Etat-Région. Les efforts financiers consentis répondaient avant tout à une logique d'intervention d'urgence qui malheureusement ne permettait pas l'anticipation.

ASSOCIATION DES COMMUNES DU CANAL DES DEUX MERS
Mairie de Pommevic • 82400 POMMEVIC • Tél : 05.63.59.83.00 • Fax : 05.63.29.04.17 • Mel : canal.2.mers@wanadoo.fr

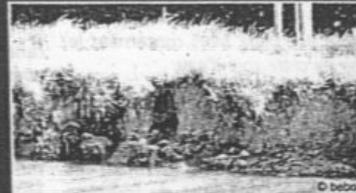


l'écluse

URGENCES

DÉGRADATION DU CANAL

Les travaux de réhabilitation : une priorité pour pouvoir envisager durablement un avenir pour notre canal. La dégradation des rives du canal n'a pas résisté aux fortes chaleurs de l'été 2003 ; c'est bien la démonstration du caractère urgent des travaux nécessaires à entreprendre pour maintenir la structure.



dégradation des rives



UNE VOLONTÉ AFFICHÉE DE PARTICIPER ACTIVEMENT A L'AMÉNAGEMENT ET AU DÉVELOPPEMENT DU CANAL

AU COURS DE SON ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 25 OCTOBRE 2002 A CASTELSARRASIN (TARN-ET-GARONNE) L'ASSOCIATION DES COMMUNES DU CANAL DES DEUX MERS A INTERPELLÉ LE PREMIER MINISTRE : MONSIEUR JEAN-PIERRE RAFFARIN

son développement constituent un véritable défi dans le temps et dans l'espace. Les enjeux sont de taille et chacun devra prendre ses responsabilités car si les investissements se poursuivent au rythme actuel le canal se trouvera dans un état de délabrement irréversible.

MOTION DE L'ASSOCIATION DES COMMUNES DU CANAL DES DEUX MERS

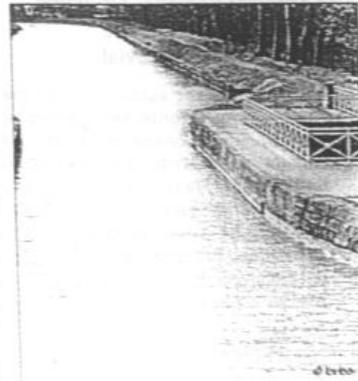
L'ASSOCIATION DES COMMUNES DU CANAL DES DEUX MERS réunie le 25 octobre 2002 à Castelsarrasin (82) en Assemblée Générale a fait adopter la motion suivante :

Depuis la présentation du Livre Blanc à Revel en 1996, l'inquiétude concernant l'avenir du canal des Deux Mers demeure.

- Le classement au patrimoine mondial de l'Humanité a entraîné un développement touristique important sans pour autant générer d'effets notoires en matière de réhabilitation de l'outil lui-même.
 - Le 12^e Contrat de Plan Etat Région malgré les efforts soutenus des partenaires ne suffit pas à lui seul à enrayer le processus de délabrement qui affecte le canal des Deux Mers et son patrimoine.
 - Le lancement d'une étude globale sur l'ensemble de la voie d'eau avec pour objectif l'élaboration d'un schéma de développement cohérent a suscité initialement beaucoup d'espoir mais force est de constater que la désillusion liée à l'absence de perspectives probantes, à la lenteur de l'avancement des travaux se traduit par une lassitude et une désillusion généralisée des acteurs du canal, en particulier des élus
- La réhabilitation du canal des Deux Mers et

Le désengagement de l'Etat, la filiosité des collectivités territoriales, les lenteurs administratives, l'insuffisance des moyens, les superpositions de gestion, la multiplicité des acteurs et des financeurs, les difficultés à mettre en œuvre des études et des projets comme celui de la signalétique d'abord et celui à venir du schéma de développement posent de manière récurrente la question de la gouvernance du canal, donc celle d'une structure qui impliquerait tous les acteurs susceptibles de mener une politique globale et cohérente sur l'ensemble du linéaire.

Les élus réunis le 25 Octobre 2002 demandent qu'une étude soit réalisée dans ce sens.



ÉDITO

L'édition de l'Ecluse est pour l'Association le moyen d'informer la population sur l'implication des communes riveraines du canal sur son développement et son aménagement.

L'année 2003 a été déterminante comme vous pourrez le lire, notamment en interpellant le Gouvernement par le biais d'une motion sur le choix de la gouvernance du canal.

L'objectif est ambitieux : le canal doit devenir un véritable patrimoine vivant de qualité répondant aux attentes des usagers tout en permettant de mettre en avant les nombreux attraits de nos communes en matières culturelle, historique et tounstique.

Bonne lecture.

Le Président
Jean-Paul DELACHOUX

Quelques réponses des Institutions gouvernementales et Parlementaires

Courrier du Chef de Cabinet de M. le Premier Ministre Jean-Pierre RAFFARIN :

"Vous avez fait parvenir au Premier Ministre la motion adoptée le 25 octobre dernier par l'Association des Communes du Canal des Deux Mers concernant le devenir de cette voie d'eau.

Monsieur Jean-Pierre RAFFARIN a pris note de votre démarche et m'a chargé de la signaler à Monsieur Gilles de ROBIEN, Ministre de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer, lui demandant de faire procéder à un examen attentif de ce dossier. Vous serez tenu directement informé de la suite qui lui sera réservée."



Courrier de M. Philippe DORTHE, Conseiller Régional Aquitaine, délégué au Patrimoine Architectural et Fluvial

"Je souhaite donc aujourd'hui, en ma qualité de Conseiller Régional d'Aquitaine, Vice-Président de la Commission Territoriale de Voies Navigables de France, vous faire part de mes encouragements concernant votre démarche et saluer le rôle de votre association, son implication en faveur du Canal comme étant du ressort de tous les acteurs concernés par le Canal.

En effet si l'on reprend le Schéma de Développement du Canal, pour lequel

la Région s'est fortement impliquée, il apparaît désormais fondamental d'entrevoir la sauvegarde, le développement et la valorisation du Canal comme étant l'affaire de tous."

Courrier de Mme Annie MAURY, Conseillère Générale du département de la Haute-Garonne

"Conseillère Générale d'un canton du Lauragais entièrement traversé par le Canal du Midi, habitante d'une commune adhérente à votre association, usager pour mes loisirs de ce canal et Président du CAUE 31 qui possède au Port Saint-Sauveur la péniche ZAMBEZI dont nous allons faire un lieu d'information, d'accueil et de conseils aux particuliers, je ne puis qu'applaudir à votre démarche à laquelle je souhaite grandement être associée.

Courrier de M. Jean-François PONCET, Président du Conseil Général du Lot & Garonne

"J'ai bien reçu votre lettre du 12 novembre et j'ai pris connaissance avec intérêt de la motion de votre association. J'en partage les conclusions. La question de la "gouvernance du canal" est, en effet, posée depuis longtemps et devrait enfin trouver une solution.

J'hésiterais, toutefois, à m'engager dans une voie qui transférerait de Voie Navigables de France vers les collectivités territoriales, la charge de l'entretien du canal. En effet, l'Etat ayant confié à Voie Navigables de France la charge du canal, c'est à lui d'en dégager les moyens et d'exiger de Voies Navigables de France que cet établissement public s'acquitte de ses obligations. C'est pourquoi je suggère que votre association prenne l'initiative de dépêcher auprès du Premier Ministre une délégation étoffée, pour attirer son attention sur l'urgence des travaux nécessaires à la préservation de cet élément essentiel du patrimoine de l'Etat dans le Sud-Ouest.

Le Conseil Général de Lot et Garonne s'associera, bien entendu, très volontiers à la démarche que vous pourriez organiser".

Courrier de M. Jean-Michel BAYLET, Président du Conseil Général du Tarn & Garonne

"Je connais la part importante que prend votre association dans toutes les

discussions relatives à l'aménagement et au développement du Canal.

Je puis vous assurer que je soutiens entièrement votre initiative et que je partage vos inquiétudes quant au devenir de cette voie d'eau face au désengagement de l'Etat et à l'insuffisance des moyens apportés pour sa réhabilitation.

Je ne manquerai pas de me faire l'interprète de ces préoccupations lors des réunions du Comité de Coordination Etat-Région relatif au Canal des Deux Mers auxquelles le Conseil Général est associé".



Après ces quelques exemples, fort des nombreuses réponses faites par les instances dirigeantes des régions, des départements et les collectivités locales, le président de l'association interpelle M. Gilles de ROBIEN, Ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer.

"L'étude de ces courriers nous a permis de constater que la majorité des élus nationaux, régionaux, départementaux et des collectivités locales nous suivent dans l'initiative d'une politique décentralisée de gestion pour l'aménagement et le développement du Canal.

Nombre d'entre eux sont favorables sur l'intérêt de l'organisation d'une structure fédérative qui impliquerait tous les acteurs susceptibles de mener une politique globale et cohérente sur l'ensemble du linéaire pour remettre en état le Canal et lui préparer un avenir ambitieux.

La question de la gouvernance est aujourd'hui fondamentale et doit impérativement être traitée. Comme vous le savez sûrement Monsieur le Ministre, l'Etat et les Régions ont engagé depuis quelques années d'importants moyens financiers pour la réhabilitation du Canal dans les différents Contrats de Plan Etat-Région. Les efforts financiers consentis répondaient avant tout à une



13 MARS 2003

le ministre de l'Équipement, des Transports,
du Logement, du Tourisme et de la Mer

18 MARS 2003

référence : CP/D/03001772
v/ref : V/lettre du 12/11/2002



Monsieur le Maire,

Vous avez bien voulu me faire part ainsi qu'au Premier Ministre, des souhaits que l'Association des communes du Canal des deux mers a exprimés dans une motion adoptée lors de sa réunion du 25 octobre 2002.

La préoccupation exprimée porte sur la nécessité d'une plus grande implication des collectivités locales riveraines et des autres partenaires concernés par les opérations de restauration et d'aménagement de cet ouvrage inscrit au patrimoine mondial de l'Humanité.

Le Canal des deux mers revêt un intérêt touristique essentiel pour les régions qu'il traverse. Le développement de cette stratégie touristique s'inscrit pleinement dans le cadre de la démarche de décentralisation qui est engagée par le Gouvernement.

C'est dans le cadre d'une voie d'eau à gestion décentralisée qu'il appartiendra aux acteurs locaux, de définir et de mettre en place les structures les mieux adaptées aux enjeux et aux objectifs qu'ils auront retenus pour sa valorisation.

Je vous prie de croire, Monsieur le Maire, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Gilles de ROBIEN

Monsieur Jean-Paul DELACHOUX
Maire de Pommevic
Président de l'Association des communes
du canal des deux mers
Mairie de Pommevic
82400 POMMEVIC



MARS 2006 : LA DELIBERATION

L'Association des Communes du Canal des Deux Mers regroupe aujourd'hui 132 Communes adhérentes.

Lors de sa création, le 9 Mai 1994, les petites et moyennes communes du Canal des Deux Mers ont souhaité prendre position pour défendre leurs intérêts et faire connaître leurs propositions sur l'aménagement et le développement du Canal conscientes de la nécessité de se réapproprier ce patrimoine incontournable.

Il était urgent de débattre sur la situation du Canal des Deux Mers et de son avenir. L'une des premières actions de l'Association a été de participer à l'élaboration du Livre Blanc en 1997. Pour l'Association cette initiative est restée lettre morte.

En 1999, la préparation du contrat de Plan État/Région a été pour l'Association un moment fort porteur d'espoirs et a permis de renforcer la sensibilisation des partenaires sur la nécessaire remise en état du Canal des Deux Mers avant d'envisager toute perspective de développement.

Durant cette période, compte tenu du retard pris depuis des décennies, l'estimation de la réhabilitation se situe entre 400 et 600 Millions de Francs (soit entre 61 et 91 Millions d'Euros). En parallèle, l'année 1999 a été marquée par le lancement d'une étude de Schéma d'aménagement et de développement du Canal. Ce document devait permettre de constituer une référence sur les actions à mener rapidement par tous les acteurs du Canal.

Les premières estimations du Plan n'ont pas laissé apparaître une participation financière suffisante des différents partenaires et le schéma de développement a posé de manière récurrente la question de la gouvernance du Canal, celle d'une structure qui impliquerait tout les acteurs afin de mener une politique globale et cohérente sur tout le linéaire du Canal des Deux Mers.

Le 25 octobre 2002, lors de son assemblée Générale, l'Association a interpellé le Premier Ministre Jean-Pierre RAFFARIN par le biais d'une motion. En réponse, le Ministre des Transports Monsieur Gilles de ROBIEN nous a fait part de la volonté du Gouvernement de décentraliser les voies d'eau. Il appartiendra alors aux acteurs locaux de définir et de mettre en place les structures les mieux adaptées aux enjeux et aux objectifs qu'ils auront retenus pour sa valorisation.

Forte de cette réponse, l'Association a interpellé les Candidats aux Conseils Régionaux, Midi-Pyrénées, Languedoc Roussillon et Aquitaine afin de connaître leur position sur cette initiative. Il nous a été répondu que le Canal des Deux Mers, unissant les 3 régions, requiert une collaboration étroite et constructive entre celles-ci. C'est donc dans cette perspective que les 3 futurs Présidents ont signé le 26 février 2004 un accord de coopération dont un des thèmes abordés concernait la gestion du Canal des Deux Mers, dans lequel ils s'engageaient de demander à l'État de concéder à nos Régions respectives, et à titre expérimental, la gestion du Canal des Deux Mers dans le cadre d'une orientation cohérente et efficace.

En 2005 les trois Régions ont décidé de lancer une étude sur les modalités de gestion du Canal des Deux Mers. Après plusieurs semaines de négociations il apparaîtrait que les Présidents des Régions auraient modifié leur approche de la gestion compte tenu de la charge financière importante que représente celle-ci et les politiques transférées par l'État aux Régions qui mobilisent de façon importante le budget des Régions.

La volonté des Présidents est de laisser à l'Etat et aux Voies Navigables de France l'aménagement et la réhabilitation du canal ; les Régions s'engageraient à assurer le développement des structures et des activités de valorisation du domaine public et fluvial.

Le Conseil d'Administration de l'Association conscient que le désengagement massif de l'Etat lors de l'acte II de la décentralisation porte un préjudice financier aux Régions ne se satisfait pas de ce positionnement. Il estime que l'actuelle répartition des compétences ne permettra pas d'obtenir une gestion efficace, sachant que dans cette situation il est difficile de définir le niveau de responsabilité et la maîtrise de chacun.

C'est dans cet esprit, qu'à l'occasion de son Assemblée Générale du 17 Mars 2006, l'Association demande à l'ensemble des Conseils Municipaux des communes adhérentes de délibérer afin de demander aux 3 régions d'analyser plus étroitement la proposition renouvelée d'une gouvernance dont les acteurs principaux seraient les Régions, les Départements, les Collectivités Locales et l'Etat et avec des moyens financiers transférés par celui-ci.

Après avoir exposé les faits et débattu avec le Conseil Municipal, « Monsieur ou Madame » le Maire de la Commune de est autorisé à émettre un avis favorable à la demande de l'Association du Canal des Deux Mers sur la révision de la position des Régions concernant la mise en place de la nouvelle gouvernance.



Le Président
Martin MALVY

Toulouse, le 21 DEC 2007

21 DEC. 2007
ASSOCIATION DU CANAL
des DEUX MERS
MAIRIE de POMMEVIC
Tél. 05 63 39 83 60

Monsieur Jean Paul DELACHOUX
Président
Association des Communes du Canal
des deux Mers
Hôtel de Ville
82400 POMMEVIC

Affaire suivie par : Ph. BENABARRE
Téléphone :

N/Références : DIT/INFRA/CP/PhB/D2725395
Objet : Gouvernance du Canal des Deux Mers

Monsieur le Président,

J'ai bien reçu votre courrier en date du 16 novembre 2007 accompagné des délibérations des communes riveraines du canal, celles-ci exprimant leur souhait de voir les Régions concernées Aquitaine, Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées réviser leur position en faveur d'une nouvelle gouvernance du canal des deux mers.

Si ces Régions avaient un temps envisagé d'expérimenter une nouvelle gestion partenariale avec Voies Navigables de France, en application de la loi n°2003-699 du 30 juillet 2003, elles ont été amenées à reconsidérer leur position au vu de la loi n°2004-809 du 13 août 2004. Celle-ci fait, désormais, peser sur elles le transfert des biens et des personnes liées au Domaine Public Fluvial du canal des deux mers.

Compte tenu des très lourdes charges auxquelles nos Régions auraient dû faire face, sans contrepartie équivalente de la part de l'Etat, celles-ci n'ont pas souhaité donner suite à la proposition de l'Etat. Vous noterez d'ailleurs qu'aucune des autres régions françaises concernées par le transfert optionnel des canaux et des rivières navigables n'a opté pour le transfert de leurs voies navigables. Seules la Bretagne, la Picardie et des Pays de Loire se sont en effet vu imposer le transfert car elles avaient assuré depuis 1983 une gestion décentralisée.

C'est donc dans ce contexte qu'une étude interrégionale sur la faisabilité d'un projet de développement économique en faveur du canal des deux mers a été réalisée en 2006.

Le plan d'actions Midi-Pyrénées 2008-2013, d'un montant d'environ 36 M€, qui devrait en découler, s'inspirera des principes de cette étude.

ECOPASS

F 319003

Hôtel de Région - 22, boulevard du Mirail - 31000 Toulouse cedex 9 - Tél. : 05 61 33 80 90 - Télécopie : 05 61 33 82 88 - www.midi-pyrenees.fr

Il devrait permettre aux collectivités de s'impliquer dans la valorisation et le développement du canal et des territoires riverains avec les moyens mis en œuvre par la Région, Voies Navigables de France et l'Union européenne.

Bien entendu, je compte sur votre appui pour sensibiliser, le moment venu, les collectivités dont les 145 communes adhérentes.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments distingués.

Martin MALVY

IV. Schéma de développement du Canal des Deux Mers³²

Présentation des scénarios possibles de développement

Les risques encourus sont les suivants :

- l'arrêt de l'ouvrage pour manque d'eau,
- des effondrements graves et étendus des berges,
- des ruptures d'infrastructures hydrauliques,
- un tirant d'eau insuffisant,
- des chutes d'arbres ou de branches,
- des interdictions d'accès aux parties dangereuses,
- une mortalité de la population piscicole.

Si ces risques s'accroissaient, les conséquences seraient gravissimes :

- un patrimoine mondial et une image de marque en déshérence,
- une interruption de l'irrigation,
- une interruption du transport d'eau,
- des inondations,
- odeurs, salubrité du plan d'eau,
- une altération des écosystèmes riverains,
- des impacts sociaux importants : réaction des riverains, des visiteurs, des acteurs économiques,
- une rupture des concessions,
- une cessation de la navigation,
- une responsabilité civile et pénale.

Rappelons également les données économiques qui seraient en cause:

- la valeur ajoutée à l'agriculture évaluée à 400 millions de francs,
- le chiffre d'affaire du tourisme évalué à 500 millions de francs;
- 1050 emplois directs et indirects,
- un déficit d'eau qui pourrait atteindre 300 millions de francs par an;
- plus de 450 millions de francs dépensés au XI Plan,
- plus de 450 millions engagés au XII Plan,
- les coûts de promotion gâchés,
- 40 % de la population du Sud Ouest directement concernée.

Le morcellement du canal est impossible en terme de réhabilitation et de développement.

La navigation, le transport d'eau, le plan d'eau et le patrimoine imposent la globalité de la remise en état.

Son impact sur les loisirs urbains, le cadre de vie, l'environnement, le tourisme terrestre est d'ampleur variable mais potentiellement homogène.

Quelles alternatives pour l'avenir ?

- Peut-on baisser les bras avec un risque de ruine de 2 à 5 ans ?
- Le statu-quo, est-il possible alors que les risques ne soient pas exclus ?
- Faut-il investir plus pour retarder le risque :
- en intervenant sur les urgences avec un programme à court terme.

³² Source VNF DIRSO/ADVE/2011.

- en prenant en compte les effets économiques positifs pour le Canal et ses composantes.
- Un programme de grands travaux pour annuler le risque est-il à la hauteur des enveloppes budgétaires ?

Le désengagement n'a été évoqué que pour rappeler les conséquences, la ruine serait rapide et les conséquences seraient irrémédiables ?

Le statu-quo 1 conduirait à rechercher le maintien de cet équilibre fragile entre le développement et le désengagement.

Si des accidents se produisent, leurs conséquences seront aggravées par le développement. Notons toutefois que les sinistres de 1999 ont pu être traités avec des mesures d'urgence.

Le scénario 2 comprendrait deux étapes, d'abord le statu-quo et des auscultations systématiques, puis on pourra reconsidérer les financements au vu d'une évolution précise des besoins de réhabilitation.

Le scénario 3 passe par la même première étape (statu-quo et auscultations). Ensuite l'augmentation des travaux visera la création de richesses (économie d'eau, débouchés pour les matériaux extraits, concessions de l'immobilier et du foncier...).

Avec le scénario 4, il s'agit d'ajouter au scénario précédent un projet de travaux complets à réaliser à l'occasion du prochain contrat État Région.

Les échéances des différents scénarios sont les suivantes :

- la fin du XVI plan (2034) pour le scénario 1,
- la fin du XV plan (2027) pour le scénario 2,
- la fin de XIV plan (2020) pour le scénario 3,
- la fin du XIII plan (2013) pour le scénario 4.

Annexe V Plan d'action de la charte inter régionale (juillet 2001)

- 1 OUVRAGES D'ART
- 2 PENTE D'EAU DE MONTECH restauration et valorisation touristique
- 3 MAISONS ECLUSIERES A USAGE D'HABITATION
- 4 SYSTEME D'INFORMATIONS GEOGRAPHIQUES (SIG)
- 5 CONFORTEMENT DES BERGES: VOIE VERTE (A) ET NAVIGABILITE (B)
- 6 PLAN PAYSAGE
- 7 DIAGNOSTIC FAUNE FLORE DU CANAL ET LUTTE CONTRE LES RAGONDINS
- 8 OPTIMISATION DE LA GESTION DE L'EAU
- 9 CANAL PROPRE
- 10 INVENTAIRE DU PATRIMOINE
- 11 VALORISATION DES ARCHIVES HISTORIQUES DU CANAL DES DEUX MERS
- 12 ANIMATIONS
- 13 REHABILITATION DES COQUES DE BATEAUX LOGEMENT
- 14 SERVICES TOURISTIQUES ET ANIMATION DE LA VOIE VERTE
- 15 PROMOTION RIVIERES ET CANAUX DU MIDI
- 16 MISE EN PLACE D'UN RESEAU D'OBSERVATION DU TOURISME FLUVIAL
- 17 SIGNALÉTIQUE DES TERRITOIRES FLUVIAUX RIVIERES ET CANAUX DU MIDI
- 18 AIDES AUX PROFESSIONNELS DE LA NAVIGATION
- 19 PROJETS TERRITORIAUX SITE DE SAINT FERREOL PARC
- 20 PROJETS TERRITORIAUX SITE DE SAINT FERREOL (fonctionnement)
- 21 A PROJETS TERRITORIAUX BOUCLE DU TARN / DESCENTE EN TARN
- 21 B PROJETS TERRITORIAUX AMENAGEMENTS PONCTUELS

ANNEXE VI. SYNTHÈSE DES PRECONISATIONS PROPOSÉES PAR LE COMITÉ SCIENTIFIQUE de mai 2011

THEMATIQUE	PRECONISATION
Prospection	Continuer à prospecter l'ensemble du Canal du Midi une fois par an (+repérages internes par agents référents)
Méthode dévitalisation	Par annellation à la tronçonneuse et injection
Dévitalisation des platanes infectés en zone de transition (<i>amont Villedubert, Jonction et Robine</i>)	Dévitaliser le cœur de foyer et 50m de part et d'autre
Dévitalisation des platanes infectés en zone contaminée (<i>aval Villedubert</i>)	Ne plus dévitaliser, sauf présence de platanes hors Canal (agglomérations, routes...) Solution intermédiaire : dévitaliser uniquement le cœur de foyer
Dévitalisation des souches, puis carottage	Systematique
Périmètre d'abattage	Le périmètre doit être d'au moins 50m si on souhaite faire le « minimum ». Voir traiter par BIEF ou par grande UNITE
Abattages en zone contaminée / zone de transition	Travailler sur les méthodes d'abattage qui réduisent au maximum la production de sciures
Vidange lors des abattages	En zone de transition si possible, en zone contaminée selon les plannings de chômage de VNF
Défenses de berges	Ne pas les systématiser immédiatement après les abattages : à réserver aux zones sensibles (tenue de la berge)
Plantations de platanes résistant	Plantations réalisables mais à ne pas systématiser sur l'ensemble du linéaire : DIVERSIFIER
Actions de formation, sensibilisation	A DEVELOPPER encore davantage!!!

ANNEXE VII. Hydraulique

Le canal assure la fourniture d'eau à des préleveurs d'eau agricole. Une partie de ces prélèvements est compensée par de l'eau de l'Institut de la montagne Noire (IMN).

SICA d'irrigation de l'Ouest Audois : prélèvements d'irrigation agricole effectués dans le Canal du Midi, du seuil de Naurouze à Carcassonne (12 Ouvrages, 155 100 m3 prélevés en 2010)

Institution des Eaux de la Montagne Noire : prélèvements agricoles effectués dans les Rigoles de la plaine et de la Montagne (64 Ouvrages, 114 900 m3 prélevés en 2010),

BRL Exploitation : prélèvements à usage d'irrigation, d'eau potable et d'autres usages économiques effectués dans la Rigole de la Plaine (Station de la Ginelle), dans le canal du Midi(6 prises) et de la Robine (Pompage du Quatourze), soit au global 6 975 100 m3 prélevés en 2010

VNF déclare pour la mise en eau du canal de la Robine (33,4 km, 139 514 500 m3 déclarés prélevés en 2010) et du canal du Midi (196,1 km, 44 898 200 m3 prélevés en 2010).

ANNEXE VIII. Mécénat ³³

Traitement comptable du mécénat

Traitement comptable et fiscal d'un don au titre du mécénat reçu par un organisme d'intérêt général et par une collectivité

Le mécénat s'analyse comme un produit pour le bénéficiaire

Association d'intérêt général
Affectation du don soit au compte

- 75 s'il a un caractère répétitif (produit de gestion courante)
- 77 s'il n'a pas de caractère répétitif (produit exceptionnel)

Remarque : Si l'association est sectorisée le don est affecté au secteur non commercial, non imposable

Ligne budgétaire identifiée « intérêt général » dans la comptabilité de la collectivité

- Affectation du don au compte 7713 : libéralités et dons pour les dépenses de fonctionnement sans affectation
- Au compte 1025 : dons et legs pour des dépenses d'investissement affectées à une opération ou employées en achat de valeur

³³ VNF – A. Petitprez- Note de cadrage – octobre 2011.