

Les Echos du canal

Lettre d'information trimestrielle du canal du Rhône à Sète

Editorial

Sur 12 mois (juillet 2012 à juin 2013) 660 000 tonnes ont été transportées par voie fluviale sur le canal soit l'équivalent de plus de 15 000 camions !

Pour développer le transport fluvial, il est nécessaire que l'infrastructure soit performante - c'est l'objet des importants travaux de modernisation menés par VNF avec le concours financier de la Région Languedoc Roussillon et des fonds européens - mais il faut aussi capter de nouveaux trafics.

C'est pourquoi une mission de développement des trafics a été initiée dans le cadre du comité des ports du bassin, qui regroupe les ports fluviaux et maritimes du bassin - dont le port de Sète - l'État, VNF, la CNR et désormais les Régions.

Il s'agit d'une part de réaliser des outils marketing et promotionnels à l'échelle du bassin (offre de services portuaires, offre foncière, services de transport fluviaux, services administratifs et douaniers dématérialisés liés au transit des marchandises) permettant de mettre en avant les atouts du transport fluvial et d'autre part de trouver des prospects dans des filières à fort potentiel de report modal tels que les conteneurs, les vracs solides traditionnels ou liés aux économies circulaires (valorisation des déchets, biomasse).

Le mode fluvial est encore aujourd'hui trop mal connu des acteurs du territoire, notamment des acteurs économiques tels que les industriels, les logisticiens et les commissionnaires de transport, et il est essentiel de faire valoir son potentiel et ses avantages.

Cette E-lettre est là pour y contribuer, bonne lecture !

Monique NOVAT
Directrice Territoriale Rhône Saône



Contacts

Subdivision Etudes et Travaux
27 quai du Général de Gaulle
30302 Beaucaire Cedex
Tél : 04 66 59 80 50 - www.vnf.fr



Grand angle

La première phase des travaux du triangle de Carnon a démarré depuis le 1^{er} septembre dans la continuité des opérations précédentes inaugurées le 31 mai dernier. Elle concerne la reprise de la géométrie des courbes à l'aval du pont de Carême (ou pont de Carnon) et l'élargissement du canal. Cette phase est essentielle pour l'amélioration des conditions de trafic et de sécurité des bateaux de commerce qui rencontraient jusqu'alors un point dur au passage en courbe sous le pont routier.

Compte tenu des emprises très limitées dans ce secteur avec d'un côté la voie d'accès aux cabanes de Carnon et de l'autre les espaces naturels très sensibles composés des étangs de Pérols, le procédé retenu par Voies Navigables de France et la maîtrise d'œuvre technique BRLi / CEREJ repose sur une verticalisation des berges par la mise en place de palplanches.

En berge sud, côté cabanes de Carnon, ce rideau de palplanches sera surmonté d'une poutre de couronnement dont la finition sera soignée à l'instar des aménagements déjà réalisés le long du canal dans le secteur des Aresquiers. Les dispositifs d'amarrage des bateaux de plaisance seront rétablis au moyen de bollards venant ainsi se substituer aux anciens pontons. En berge nord, côté étangs, compte tenu de la grande valeur écologique et paysagère, la berge sera traitée par un procédé de palplanches immergées de telle sorte qu'elles ne soient pas apparentes. Un talus en enrochement végétalisé sera mis en œuvre à l'arrière du dispositif afin de retrouver le milieu naturel et limiter ainsi l'impact paysager.

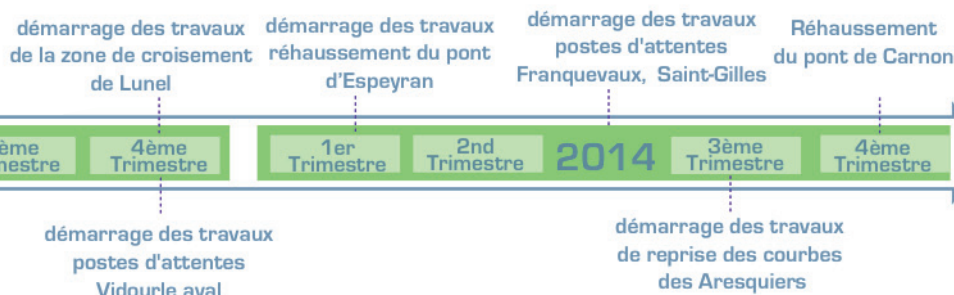
Ce chantier se situe aussi dans un secteur à forts enjeux en raison de la proximité des habitations et de surcroît dans un site très touristique pendant la période estivale des mois



de juillet et d'août. VNF a donc procédé à des choix techniques afin de limiter au maximum les nuisances du chantier pendant ces périodes. Parmi ces derniers, il peut être cité l'option de ne pas empiéter sur la période estivale ou encore privilégier des travaux exclusivement par voie nautique.

Ces travaux tels que projetés aujourd'hui n'auraient pas pu aboutir sans la participation active des riverains et des maires concernés par cet aménagement. Dès les phases de conception, un partenariat a été mis en place pour améliorer certains choix techniques. Une réunion d'information des riverains a été organisée en mairie de Palavas avant le démarrage pour échanger sur le déroulement du chantier et présenter les différents acteurs de la construction.

Cet aménagement est réalisé par l'entreprise EMCC spécialisée en travaux fluviaux et sera terminé en juin 2014. D'un montant de 4,5 M€, il est co-financé par la Région Languedoc-Roussillon et Voies Navigables de France. Il bénéficie par ailleurs d'une subvention du Fonds Européen de Développement Régional dans le cadre du programme Plan Rhône.





Environnement

Expérimentation de techniques végétales en climat méditerranéen et en eau saumâtre sur le Canal du Rhône à Sète

D'importantes dégradations de berges du Canal du Rhône à Sète ont été identifiées, avec parfois un démantèlement presque complet engageant l'intégrité de l'ouvrage.

La nécessité impose de restaurer ou refaçonner par endroits, le corps de berge. Fortement impliquée dans l'utilisation de techniques alternatives aux techniques « dures » de génie civil, la Direction Territoriale Rhône Saône étudie la faisabilité d'utiliser le génie végétal pour les futurs travaux de réfection des berges du canal.

Des contraintes spécifiques existent sur le canal (eau salée, climat méditerranéen et fort batillage) et peuvent en constituer les limites. VNF a décidé de mener une expérimentation sur trois sites répartis en fonction du degré de salinité de l'eau, afin de recueillir un maximum d'informations sur la résistance des espèces végétales retenues.

Pour mener à bien ce projet, VNF s'est adjoint les services du bureau d'études SINBIO. Les travaux débutent ce mois-ci, simultanément sur les trois sites pour une période de trois mois. A l'issue de la phase travaux, un suivi des aménagements (tenue des techniques et des végétaux) sera réalisé sur trois ans, afin d'évaluer les secteurs restaurés et connaître les causes éventuelles d'échec. Beaucoup d'espoirs sont fondés sur les résultats de cette expérimentation, qui permettront peut-être de terme d'utiliser le génie végétal plus largement pour conforter les berges de son canal.



Berge du canal : branche ouest d'Aigues-Mortes

Patrimoine

Démolition de l'ancien silo des Silos de la Méditerranée, le point final du programme de réorganisation du Pôle agro-industriel du port de Sète

La réorganisation du complexe agro-industriel du port de Sète connaît aujourd'hui son aboutissement avec la destruction, le 27 mars dernier, de l'ancien silo des Silos de la Méditerranée.

La création du Pôle agro-industriel permettra désormais de concentrer les activités de vracs agro-industriels, liquides et solides, à l'est du port à proximité du quai J sur la darse II.

Les investissements sont rendus possibles par les engagements de partenaires privés qui investissent sur la zone et se sont engagés en terme de trafic, à la fois maritime et fluvial, en empruntant le canal du Rhône à Sète.

L'investissement public s'élève à 9,3 M€ HT en viabilisation des voiries de desserte des quais I et J. L'allongement du quai J (7,5 M€ depuis fin 2011), a permis à la société Centre Grains d'installer ses portiques et convoyeurs début 2012 et de débuter son exploitation par la voie fluviale et maritime).

Concomitamment, SAS Centre Grains a investi 21 M€ HT pour la construction d'un nouveau silo, un embranchement ferroviaire et l'équipement de transbordement.

Quels impacts ? pour le port de Sète, ce projet permet de concentrer l'activité en un même lieu et de remédier à la saturation du quai J et de générer un trafic maritime supplémentaire de 320 kT, auquel il faut ajouter 190 kT de trafic fluvial acheminé via le canal du Rhône à Sète.

Pour les utilisateurs, la création du Pôle provoquera un report modal qui facilitera l'accès à la fois aux modes fluvial et ferroviaire.



La destruction des silos

Le môle Masselin, site concerné par la démolition, a été construit en deux étapes. En 1966 : construction d'un hangar de stockage à plat de 14000 m³ destiné aux céréales et aux oléagineux, en 1984, construction des cellules du silo de 15 800 m³ de capacité de stockage.

Ayant décidé de la construction de nouveaux silos en darse II du port, les Silos de la Méditerranée (exploitant des installations) ont abandonné en juin 2012, la propriété de leurs installations à la Région Languedoc-Roussillon et à l'EPR «Port Sud de France».

Il a été convenu que cette démolition serait assurée par l'EPR qui a utilisé 1 400 charges explosives disposées dans les tubes en béton des 8 cellules.

La nouvelle vocation du site, la réalisation du futur pôle passagers du Port de Sète

Requalifié, le Môle Masselin sera désormais tourné vers le développement de l'activité passagers, troisième axe fort de développement du port de Sète et de retombées économiques induites pour l'ensemble de la région.

L'interview



Brahim LOUAFI
Responsable de la Subdivision territoriale VNF de Frontignan

Pouvez-vous vous présenter et nous parler de votre parcours ?
Je suis ingénieur des travaux publics de l'Etat et originaire du département de l'Hérault.

J'ai travaillé cinq ans à la DDE de la Corrèze, plus particulièrement sur la mise en œuvre et la coordination de l'action départementale de sécurité routière, sous l'autorité du Préfet de la Corrèze dans le cadre de l'élaboration d'un Plan d'actions de sécurité routière.

J'ai également été en charge d'une mission sécurité – défense, où je participais à la rédaction de plans de sécurité notamment sur la mise en œuvre d'un plan de prévention de la grippe A (H1N1).

Quelles sont vos missions au sein de VNF ?

Depuis mai 2012, je suis le responsable de la Subdivision de Frontignan, une unité territoriale polyvalente qui compte 25 personnes, et qui a en charge la gestion, l'entretien et l'exploitation du Canal du Rhône à Sète (50 km environ pour la partie héraultaise), ainsi qu'une partie de son réseau secondaire. Une importante activité de la subdivision concerne le dragage du Canal en régie, dans le respect, en particulier, de la réglementation environnementale, mais aussi, la gestion du Domaine Public Fluvial, la programmation des travaux d'entretien, le développement de la voie d'eau, ... Tout cela en étroite collaboration avec les services de l'Etat, les élus locaux, les associations locales, les bateliers, les riverains, et plus généralement les acteurs de la voie d'eau.

En quoi ces travaux de modernisation sont-ils un projet ambitieux ?

Tout d'abord, sur le plan des transports et de leur impact environnemental, il permettra de rendre plus performants et moins polluants les échanges de marchandises entre la façade méditerranéenne (Sète) et le bassin Rhône Saône. Ensuite, sur le plan de l'écologie et du respect de l'environnement, il prend en compte au maximum les richesses faune et flore. Enfin, sur le plan de l'aménagement du territoire, il est une réussite d'intégration esthétique et fonctionnelle dans le paysage. Il offre un cadre particulièrement prisé des usagers de la voie d'eau : promeneurs, cyclistes, pêcheurs, ...

Directrice de la publication : Monique NOVAT
Réalisation : Agora Communication / La Sud Compagnie
Crédit photo : VNF/SIEL

