

Les Echos du canal

Lettre d'information trimestrielle du canal du Rhône à Sète

Editorial

La modernisation du Canal du Rhône à Sète va permettre de développer le transport fluvial entre le port de Sète et l'axe fluvial Rhône-Saône.



Ce chantier d'importance nationale va mobiliser près de 100 millions d'euros sur une période d'une dizaine d'années. Il a débuté en été 2010 par l'aménagement de la ligne droite de Carnon.

Il est cofinancé par VNF, la région Languedoc-Roussillon et l'Etat.

Ce projet s'étend sur près de 65 km dans un environnement de grande qualité, constitué des étangs héraultais, de la plaine humide de la camargue gardoise, de nombreux sites Natura 2000 et des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF).

L'importance du projet et l'enjeu environnemental ont conduit VNF, maître d'ouvrage, en partenariat avec la Région, à déployer un dispositif original d'information et d'échange avec les acteurs locaux et le public.

Ce dispositif s'appuiera sur une newsletter, dont j'ai le plaisir de vous adresser le premier numéro, des réunions d'information et des visites de chantiers, à fréquence régulière, qui permettront aux partenaires financiers, aux élus, aux populations locales et aux associations environnementales d'être informés de l'avancement du chantier, du respect des engagements environnementaux pris par VNF lors des enquêtes publiques et de trouver les réponses aux questions que ce projet pourrait susciter.

Dominique LOUIS

Directeur interrégional Saône-Rhône-Méditerranée

Grand angle

Débutés en septembre 2010, les travaux de modernisation du Canal du Rhône à Sète font partie d'un programme d'investissement de 100 millions d'euros d'ici 2018.

L'enjeu principal de ce projet est d'améliorer les caractéristiques du canal afin, d'une part, de développer les échanges avec le port de Sète et, d'autre part, d'offrir un second accès à la façade méditerranéenne pour le fret en provenance ou à destination du bassin Rhône-Saône.

Point sur l'état d'avancement du projet

L'élargissement de la ligne droite de Carnon et sa courbe amont, sur 10 km, par terrassement et pose d'enrochements sur la berge sud, est avancé à plus de 50%. Il convient désormais d'évacuer les matériaux de déblais ayant fait l'objet d'une mise en dépôt provisoire sur site.

Les travaux du poste d'attente amont du Vidourle, initiés en septembre 2010, viennent de s'achever. Grâce à cet élargissement du canal et à la pose d'équipements, les péniches pourront désormais y stationner en cas de fermeture des portes du Vidourle.



En 2012, la poursuite des interventions

La création d'une zone de croisement au droit du pont de la route de Lunel et de sa courbe aval facilitera la manœuvre des péniches.

Le doublement du pont pour un passage de la RD en 2X2 voies sera réalisé par le Conseil Général de l'Hérault à une hauteur adaptée au passage de portes-conteneurs avec 2 rangs de conteneurs maritimes HC. L'ouvrage actuel sera ensuite relevé. Par ailleurs, l'ouvrage d'art d'Espéyan sera relevé. Enfin les dernières opérations verront le jour au contrat suivant, au delà de 2013.

Quatre nouveaux chantiers lancés d'ici fin 2011

Les travaux relatifs à la zone de croisement des Aresquiers, débuteront en septembre prochain pour une durée de 16 mois. La verticalisation des berges permettra d'élargir localement le rectangle de navigation. Pour la traversée du Vidourle, les travaux d'aménagement d'un dispositif d'appui pourront commencer dès l'obtention de l'autorisation « Loi sur l'eau ». Ainsi, malgré d'éventuels courants traversiers, les péniches franchiront le fleuve côtier en toute sécurité.

Toujours d'ici fin 2011, les interventions concernant les postes d'attente de Saint-Gilles, Frontignan, Franquevaux, Tourradons et Vidourle aval seront lancées. Une année sera nécessaire à leur réalisation. Les marinières pourront ensuite stationner et décharger leurs véhicules en toute sécurité. Enfin, concernant l'aménagement du triangle de Carnon et de ses courbes aval, les opérations ne nécessitant pas d'expropriation devraient également débuter d'ici la fin de l'année pour 12 mois de chantier.

Contacts

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



Les étapes clés du projet



Agenda

Réunion d'information à destination des élus sur les travaux de modernisation du canal du Rhône à Sète

Vendredi 22 juillet à partir de 16h

Maison des Associations
avenue du golf (direction du domaine de Haute page)
34280 La Grande Motte



Environnement

Un fort enjeu de préservation des habitats, des espèces, et du patrimoine culturel

Le Canal du Rhône à Sète parcourt deux grands écosystèmes : les étangs littoraux héraultais et la plaine humide de la Camargue gardoise. Il traverse ainsi sept sites Natura 2000 issus des directives Oiseaux et Habitats et 23 zones d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF), 2 zones d'importance pour la conservation des oiseaux (ZICO), une réserve naturelle régionale, un espace faisant l'objet d'un arrêté préfectoral de protection de biotope ainsi qu'une zone humide d'importance Internationale (ZHI) et 27 autres zones humides issues des inventaires départementaux.

3000 sites classés

Natura 2000 est un réseau de sites naturels visant à préserver les espèces et les habitats menacés et remarquables sur le territoire européen.

L'objectif du réseau est de maintenir la diversité biologique des milieux, tout en tenant compte d'exigences économiques, sociales, culturelles et régionales dans une logique de développement durable.

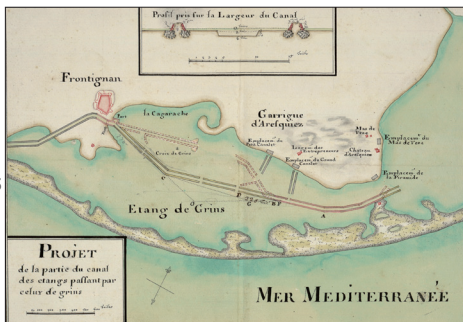
3 000 sites ont été classés Zones de Protection Spéciale (ZPS) ciblant 181 espèces d'oiseaux menacés et 20 000 autres Zones Spéciales de Conservation (ZSC) visant à répertorier 200 types d'habitat naturel, 200 espèces animales et 500 espèces végétales menacées.

Patrimoine

Trois siècles d'histoire, entre oubli et espoir

Au travers de robindes, coté gardois, ou d'étangs, coté héraultais, une navigation intérieure s'est développée en Languedoc, reliant les grandes villes de la plaine littorale à la mer. Sous le règne de Louis XIV, Vauban et Pierre-Paul Riquet entreprirent respectivement les constructions du port de Cette (Sète) et du canal du Midi. Tandis que les richesses se développaient à l'Ouest de la province, décision fut prise d'aménager la partie Est par un canal navigable afin de rallier le Rhône depuis Sète. L'actuel Canal du Rhône à Sète résulte de la réunion des trois anciens canaux des Etangs, de la Radelle et de Beaucaire. Le 5 Août 1879, il gagna ses lettres de noblesse en se voyant classé parmi les lignes principales de navigation fluviale française dans le cadre du Plan Freycinet.

Le début du XX^{ème} siècle voit le large réseau français de voies navigables surclassé par le rail, puis par la route durant les années 1960. 1973, un nouvel espoir se dessine au travers d'un début d'organisation des transports fluviaux européens.



Sur le plan du paysage, il traverse deux sites inscrits et quatre sites classés. Enfin il est concerné par deux périmètres de protection relatifs aux monuments historiques : la tour Carbonnière sur la commune de Saint-Laurent d'Aigouze, magnifique tour carrée qui s'élève majestueuse enjambant la route au milieu des marais et la tour du Grand Travers, exemple caractéristique de tour à signaux qui est quant à elle située sur la commune de la Grande Motte. D'autres monuments jalonnent également le parcours du canal, comme le Château d'Espéran, l'Abbaye de Psalmody, la cité médiévale d'Aigues-Mortes ou la Cathédrale Saint Pierre de Maguelone, mais en étant un peu plus à l'écart.



Le Canal du Rhône à Sète est désormais relié au petit Rhône par l'Ecluse de Saint-Gilles, de gabarit européen, tandis que le Rhône est aménagé. Cette année marque également le premier avant projet sommaire pour sa mise au grand gabarit.

En 1982, le schéma directeur des Voies Navigables de France conserve le canal du Rhône à Sète dans les voies à grand gabarit. Depuis, de nombreux travaux d'aménagement ont été entrepris : déviation de Frontignan (1984-1989), déviation d'Aigues-Mortes (1989-1994), surélévation de ponts, suppression de zones rocheuses, amélioration de la section courante (-3,00 mNGF), agrandissement des portes du Vidourle, construction de la digue fluvio maritime d'accès au port de Sète (1998/2002).

Ce début de XXI^{ème} siècle nous fait rentrer dans une nouvelle ère. Désormais le transport fluvial retrouve un regain d'intérêt par sa faible consommation énergétique et ses coûts compétitifs. Les préconisations du Grenelle de l'Environnement offrent aujourd'hui de belles perspectives de développement pour le canal du Rhône à Sète.

L'interview



Christian BOURQUIN
Président du Conseil Régional
Languedoc-Roussillon

Le canal du Rhône à Sète est-il une infrastructure importante pour la Région ?

Je dirais qu'il est une infrastructure singulière !

Constitué d'un seul bief entre Sète et l'écluse de Saint Gilles, le Canal du Rhône à Sète représente un enjeu majeur pour la Région Languedoc Roussillon en matière de transports alternatifs de marchandises. Reliant la Méditerranée par le port de Sète au Rhône, il participe de la stratégie régionale de développer tous les modes de transports alternatifs à la route (fer, mer, fluvial) et ce, de manière complémentaire. Donnant accès à un territoire jusqu'à 600 km du port maritime de Sète, il étend la zone de chalandise constituant un réel atout pour le développement du port de Sète et les territoires concernés. Doté d'une digue fluvio-maritime en débouché du canal, l'entrée-sortie fluviale du fret marchandises se réalise en toute sécurité.

Et dans les années à venir ?

Le canal offre également une opportunité de développement pour le port de l'Ardoise situé en rive droite du Rhône. La part du fluvial traitée au port de Sète est très majoritaire (+ 80%) dans la mesure où il n'existe pas, actuellement de port fluvial sur l'itinéraire. Au-delà des trafics fluviaux « traditionnels », les investissements réalisés par la Région sur le port de Sète (pole agro-industriel, pole conteneurs...) sont autant de facteurs concourant au développement et l'usage du canal. La Région, en investissant 30 millions d'euros dans les travaux, s'engage donc dans une démarche ambitieuse de développement du transport fluvial par le canal du Rhône à Sète au service du Port de Sète.

Directeur de la publication : M. Dominique Louis
Réalisation : Agora Communication / La Sud Compagnie
Crédit photo : VNF/SNRS

