

Les Echos du canal

Lettre d'information trimestrielle du canal du Rhône à Sète

Editorial

Les travaux pour la modernisation du canal du Rhône à Sète se poursuivent à grand train.



Le chantier d'élargissement de la ligne droite de Camon sur près de dix kilomètres, opération la plus importante de ce vaste programme, s'achèvera dans le courant du second trimestre après dix huit mois de travaux, avec six mois d'avance sur le planning initial.

L'année 2012 sera aussi marquée par la poursuite des travaux de la zone de croisement des Aresquiers, par de nouvelles études environnementales techniques. Ces études permettront de lancer dès le second semestre de cette année de nouvelles opérations telles que les postes d'attentes, les aménagements au droit du triangle de Camon et de Lunel ou encore le rehaussement des ponts.

VNF, maître d'ouvrage de la modernisation en partenariat avec le Conseil Régional Languedoc-Roussillon, poursuit ses efforts en matière de communication. La dernière rencontre avec les riverains s'est tenue le quatorze décembre dernier en mairie de Vic-la-Gardiole. A cette occasion, les objectifs de cette opération ont été rappelés, le déroulement du chantier a été présenté aux participants. Cette rencontre a permis surtout d'apporter des réponses aux questions des riverains. La richesse de ces échanges a démontré une nouvelle fois la nécessité de poursuivre ce dispositif de communication et l'intérêt de tous pour le développement du transport fluvial.

Frédéric LASFARGUES

Directeur Interrégional Saône-Rhône-Méditerranée,
par intérim

Contacts

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



Agenda

Visite de chantier de la zone de croisement des Aresquiers

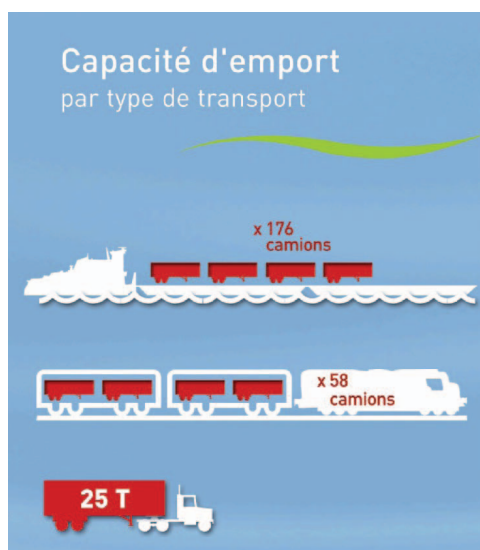
Lundi 26 mars

en présence de VNF, le SIEL, le SYBLE,
le Conservatoire du Littoral et Thau
Agglomération

Grand angle

Le transport fluvial, naturellement économique, naturellement écologique

En 2010, suite à une très forte croissance des trafics, le transport fluvial a montré toutes ses capacités à répondre aux enjeux sociétaux, économiques et environnementaux du XXI^{ème} siècle dans la ligne du Grenelle Environnement. Faible consommateur d'énergie, capable de transporter des tonnages très importants, très peu polluant, fiable, le transport fluvial s'annonce comme une véritable alternative au transport routier.



La construction du Canal Seine Nord Europe, la réforme des ports maritimes français, le développement de plateformes multimodales ou les travaux de modernisation du Canal du Rhône à Sète sont autant de projets, de moyens, qui vont permettre à ce mode de transport de poursuivre son développement.

Avec 56,1 millions de tonnes transportées en 2009 et bien qu'il ne représente que 3,7% de part de marché en 2009, le transport fluvial affiche une progression significative de 8,6% en 2010.

En tant que gestionnaire de la majeure partie de la voie d'eau française, Voies navigables de France, ses 350 salariés ainsi que les 4500 agents du Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement contribuent largement au succès croissant du transport fluvial.

Le Grenelle Environnement a permis de souligner l'intérêt du fluvial comme mode alternatif au mode routier dans un objectif de diminution des émissions de gaz à effet de serre et de réduction de nos consommations d'énergies fossiles

L'A.I.S pour réguler et sécuriser la navigation

Afin d'améliorer la sécurité et la fluidité de la navigation, Voies Navigables de France travaille actuellement au déploiement d'un nouveau système de géolocalisation de navires qui devrait voir le jour en 2013. Nommé A.I.S (Automatic Identification System) ce dispositif permettra en temps réel l'échange de données dynamiques entre les bateaux et les infrastructures terrestres (ports, écluses) situées le long des voies d'eaux. Ce nouvel outil sera développé par VNF sur la Saône et sur le canal du Rhône à Sète. CNR a un objectif similaire, ce qui permettra la mise à disposition de services homogènes sur l'ensemble de l'axe. Il permettra un meilleur contrôle de la navigation afin de la fluidifier. Il contribuera également à une plus grande sécurité de la navigation et des navigants puisque la position, le cap, la vitesse, l'identification, les dimensions ou l'heure d'arrivée de chaque navire seront désormais accessibles.

Les bateaux communiqueront via un transpondeur AIS, leurs antennes GPS et HF, une interface graphique et un radar. Les informations parviendront, quant à elles, aux autorités via des satellites ou des antennes spécifiques A.I.S. Deux de ces antennes seront d'ailleurs installées sur les 68 km que compte le Canal du Rhône à Sète.

Il faut noter que ce système a déjà fait ses preuves dans le domaine maritime puisqu'il est largement utilisé dans les pays majeurs en termes de transport fluvial (Pays-Bas, Allemagne).

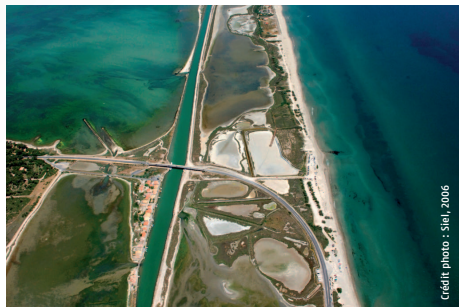
Afin d'en favoriser son développement en France, VNF met d'ores et déjà en place des conventions de partenariat avec les gestionnaires de ports fluviaux et maritimes afin de favoriser le développement des interfaces entre ces différents systèmes. Par ailleurs des aides seront proposées afin d'équiper l'ensemble des bateaux.





Environnement

La lagune de Gâchon aux Aresquiers : site emblématique pour la reproduction des oiseaux patrimoniaux du littoral méditerranéen.



Credit photo : SIEL, 2006

La lagune de Gâchon, propriété du Conservatoire du Littoral, est située entre la plage des Aresquiers et le canal du Rhône à Sète sur la commune de Vic la Gardiole. Cette petite zone humide d'arrière plage constitue, depuis 2009, le principal site de nidification des oiseaux patrimoniaux de notre littoral méditerranéen.

Chaque année, plus d'un millier d'oiseaux se regroupent sur le plan d'eau de mai à juillet. Il s'agit des sternes naines, pierregarin et caugek, des mouettes rieuses et mélanocéphales, du goéland railleur, de l'avocette élégante et de l'échasse blanche, constituant le groupe des laro-limicoles.

Ces espèces, très menacées par le dérangement, la surféquentation, l'urbanisation et la pollution de l'eau et des milieux font l'objet d'un programme de conservation et de sauvegarde à l'échelle de tout le littoral méditerranéen.

Sur les étangs palavasiens, et la lagune de Gâchon en particulier, des actions de protection, de surveillance et de suivi sont menées depuis 2002 par le Conservatoire d'Espaces Naturels Languedoc Roussillon, le Syndicat Mixte des Etangs Littoraux, Thau Agglomération et la commune de Villeneuve-Maguelone. Elles permettent la naissance de plusieurs centaines de jeunes oiseaux chaque année et contribuent ainsi à la préservation de ces espèces.

Pour assurer la tranquillité de la colonie d'oiseaux en 2012, les travaux de modernisation du canal du Rhône à Sète dans le secteur des Aresquiers seront interrompus du 1^{er} avril au 31 juillet 2012.



Credit photo : Rémi Jullian, CEN LR, 2011

Plus d'information www.siel-lagune.org et www.pole-lagunes.org

Patrimoine

Trônant au milieu d'une île, entourée de la mer Méditerranée, des étangs et du Canal du Rhône à Sète, la « cathédrale des sables », Saint Pierre de Maguelone, classée monument historique, ainsi que le parc qui l'entoure, est un haut lieu dans l'histoire Languedocienne.

Vestige d'un très vieux volcan surgi des flots, Maguelone est longtemps restée une île de pleine mer.

Comptoir Grec dépendant de Marseille, Maguelone est récupérée par les Romains 150 ans avant J.C., eux mêmes attaqués par les Wisigoths, au VI^{ème} siècle, par la mer. Convertis au christianisme, ces Wisigoths y créent un évêché peu avant l'an 600.

Vers 715, ce sont les Sarrasins, nomades musulmans, maîtres de

Narbonne qui prennent, à leur tour, Maguelone. Ils y créent un port mais sont boutés hors de Maguelone par le fameux Charles Martel en 737 qui rase quasiment tout. Le tènement en bordure de mer est nommé encore sur les cartes IGN « La Sarrazine ».

Reconstruite au XI^{ème} siècle par l'évêque Arnaud, la cathédrale est proclamée par le pape Urbain II « seconde église après Rome » et lui accorde le port des armes pontificales (les clés de Saint-Pierre). Elle devient encore plus vaste pendant son apogée au XII^{ème} et XIII^{ème} siècle, sous la conduite de plusieurs évêques obstinés. Elle seft aussi, à plusieurs reprises, de terre d'asile temporaire aux pontifes fuyant Rome et l'Italie. Le déclin, commencé au XIV^{ème} siècle, est sanctionné, vers 1536, par le transfert du siège épiscopal au profit de Montpellier.



C'est alors le début de l'abandon et, en 1632, Richelieu obtient du Roi l'ordre de détruire la forteresse médiévale. Fortifications et tours démantelées, il ne reste qu'une cathédrale mutilée et une modeste maison.

Les derniers pans de murs et les pierres de taille provenant des démolitions sont vendus en 1708, par le chapitre, pour servir à la construction du canal des Étangs, ancienne appellation du canal du Rhône à Sète.

Confisqué et vendu comme bien national par la révolution, le domaine de Maguelone passe entre plusieurs mains dont celles de Frédéric Fabrège, premier « sauveur acharné » des lieux à partir de 1852. Son héritière la rendra au diocèse de Montpellier en 1949. Aujourd'hui, le domaine de Maguelone a retrouvé sa

vocation millénaire de terre d'hospitalité et accueille, depuis 1969, un Centre d'Aide par le Travail (CAT) fondé et géré par l'Association des Compagnons de Maguelone. Cette association a également pour objectif de maintenir et restaurer ce patrimoine historique et d'assurer l'animation culturelle. Privée successivement de son insularité par l'évolution du cordon littoral et par les atterrissement du siège épiscopal et de ses fortifications, certains comparent la cathédrale de Maguelone à un vaisseau désarmé échoué au milieu des hauts fonds des étangs littoraux.

L'interview



Philippe FRIBOULET
Commandant
du port de Sète

Pouvez-vous nous indiquer vos missions sur le port de Sète et nous faire part de votre perception concernant le développement du transport fluvial et ses conséquences sur les mouvements de navires maritimes ?

La capitainerie regroupe les fonctionnaires et agents compétents en matière de police portuaire. Ces personnels relèvent de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire (État) ou de l'autorité portuaire (Conseil Régional de la Région Languedoc-Roussillon). Les officiers de port et officiers de port adjoints autorisent l'accès au port ainsi que le départ du port de tous les navires, bateaux et engins flottants. Leur mission consiste à régler l'ordre d'entrée, de déhalage et de sortie des bâtiments. Ils fixent également les postes d'accostage des navires et bateaux en fonction des besoins du navire et de sa cargaison, et des disponibilités du poste.

Tous les navires et bateaux doivent procéder à leurs opérations commerciales de chargement et déchargement dans les plus brefs délais. Ces opérations se déroulent en fonction des horaires de manutention portuaire et sous peine de libérer le poste demandé par un autre bâtiment. Tout moyen de transport flottant employé pour la navigation intérieure est un bateau selon le Code des ports maritimes. Les péniches, considérées comme les navires de mer, doivent respecter toute la réglementation portuaire du port de Sète dont son règlement particulier de police.

La mise en place du nouveau logiciel informatique « CAPSUD » pour la gestion des escales devrait améliorer les échanges d'informations entre tous les acteurs portuaires, dont les bateliers, afin d'optimiser le transit de tous les bâtiments».

Directeur de la publication : M. Frédéric Lasfargues
Réalisation : Agora Communication / La Sud Compagnie
Crédit photo : VNF/SNRS/SIEL

