



**HAL**  
open science

# Le Canal du Midi : site classé au patrimoine mondial de l'Unesco entre développement économique, préservation et slow-tourisme

Zakia Laaraj

## ► To cite this version:

Zakia Laaraj. Le Canal du Midi : site classé au patrimoine mondial de l'Unesco entre développement économique, préservation et slow-tourisme. Géographie. 2023. dumas-04644698

**HAL Id: dumas-04644698**

**<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-04644698v1>**

Submitted on 11 Jul 2024

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Copyright

Année universitaire 2022 – 2023

## **Le Canal du Midi**

*Site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO entre développement  
économique, préservation et Slow-tourisme*



Présenté par **Zakia LAARAJ**

Sous la direction de **Marie-Laure POULOT**, (maitre de conférences en géographie)  
(et la co-direction de **Ana-Rita ALBUQUERQUE OLIVEIRA**, maître de conférence)

le **08/09/2023**

Mémoire de Master 2<sup>e</sup> année

Mention : Tourisme

Parcours : Tourisme et Développement Durable des Territoires

« Le Canal de Jonction des Deux Mers est sans contredit le plus beau et le plus noble ouvrage de cette espèce jamais entrepris (...) j'eux préféré la gloire d'en être l'auteur à tout ce que j'ai fait ou pourrait faire à l'avenir ».

Sébastien Le Prestre de Vauban

## **REMERCIEMENTS**

Avant de vous présenter mon étude, je souhaite remercier l'ensemble des personnes qui m'ont accompagné durant ce travail de recherche.

Tout d'abord, je souhaite remercier Barbara FERRERI, gérante de CAP AU SUD et Coralie VIDAL, ma tutrice de stage, qui m'ont accueilli au sein de l'entreprise et qui m'ont appris avec patience, gentillesse et humanité l'ensemble des rouages du métier. Je souhaite remercier également tous mes collègues de travail, Axelle, Manuel, Victoria, Rodolfo, Karine et Ondines de m'avoir si bien intégré au sein de leur équipe de travail. Ma reconnaissance va tout particulièrement à Axelle ma coéquipière de matelotage qui m'auras permis au fil de nos discussions d'avoir des éclaircissements sur mon sujet d'étude.

Je tiens aussi à remercier mes amies Auriane BOYER et Margaux BESSIÈRES, pour m'avoir soutenue durant ce stage et particulièrement pendant les moments d'incertitudes.

Je remercie également mes directrices de mémoires Ana-Rita ALBUQUERQUE et Marie-Laure POULOT pour leur suivi, leurs réponses à mes interrogations et leurs conseils avisés dans le but de rendre un travail le plus complet possible. Je remercie aussi l'ensemble du corps enseignant du Master Tourisme et Développement Durable des Territoires du Centre Universitaire du Guesclin de Béziers.

Enfin, je remercie ma famille pour leur soutien indéfectible, ainsi que toutes les personnes ayant participé à l'élaboration de cette étude. Ce fut pour moi une expérience hautement enrichissante, tant professionnellement qu'humainement. Cette expérience et les personnes rencontrées m'auront permis d'aller au-delà de ma zone de confort et de découvrir plus profondément les aspects du monde du travail.

## **RÉSUMÉ**

Le canal du Midi, site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 1996 fait partie des 41 Grands Sites de la région Occitanie en France. Prouesse architecturale et technique du XVII<sup>e</sup> siècle, le canal des Deux Mers est traversé chaque année par des milliers de touristes nationaux et internationaux qui souhaitent découvrir via le tourisme fluvial les nombreux ouvrages d'art qui essaiment son tracé de l'océan Atlantique à la Méditerranée.

Après plus de 350 ans d'utilisation par différents secteurs : commercial, militaire et touristique, il semble primordiale pour les acteurs assurant sa gestion aujourd'hui (Voies Navigables de France, les collectivités locales et l'État) d'assurer sa pérennité sur le long terme afin de léguer ce « bien commun » aux générations futures. À la suite de la crise sanitaire du COVID-19, de nouvelles actions d'utilisations et de gestions plus durable du canal ont été mis en place. Le but étant de préserver ce site emblématique, mais aussi les territoires et populations investi par le canal et le tourisme fluvial.

Ainsi, cette étude évoquera les difficultés et menaces auxquelles le canal du Midi fait face aujourd'hui et la manière dont les acteurs, les professionnels du tourisme fluvial et les touristes s'engagent à préserver ce site et son écosystème en adoptant des actions « douces ». Par conséquent, cette étude nous permettra de voir comment il est possible d'allier tourisme et environnement, deux notions qui semblent inconciliables.

## **SUMMARY**

The canal du Midi, a Unesco World Heritage Site since 1996, is one of 41 Majors Site in the Occitanie region of France. An architectural and technical feat dating back to the XVII<sup>th</sup> century, the Two Seas Canal is crossed every year by thousands of national and international tourists wishing to discover the many engineering structures along its route from the Atlantic Ocean to the Mediterranean Sea.

After more than 350 years of use by different sectors : commercial, military and tourism, it seems essential for the players managing the canal today (Voies Navigables of France, local authorities, and the State) to ensure its long-term survival in order to bequeath this “common asset” to future generations. After the COVID-19 health crisis, new actions for the use and more

sustainable management of the canal have been put in place. The aim is to preserve this emblematic site, but also the territories and populations invested by the canal and river tourism.

This study will examine the difficulties and threats facing the canal of Midi today, and the ways in which stakeholders, river tourism professionals and tourists are committed to preserving the site and its ecosystem through “soft” actions. This study will therefore enable us to see how it is possible to combine tourism and the environment, two concepts that seem irreconcilable.

## **ABRÉVIATIONS ET SIGLES**

**ADEME** : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie

**APIE** : Appui au Patrimoine Immatériel de l'État

**BATELIA** : Bureau d'Assistance Technique et Logistique pour les Industriels et Artisans

**CIADT** : Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire

**CCI** : Chambre de Commerce de l'Industrie

**CCNR I** : Commission Centrale pour la Navigation du Rhin I

**CCNR II** : Commission Centrale pour la Navigation du Rhin II

**CMED** : Commission Mondiale sur l'Environnement et le Développement

**CO2** : Dioxyde de Carbone

**DD** : Développement Durable

**EMNR** : Engins Mobiles Non-Routier

**ES-TRIN** : Standard Européen Établissant les Prescriptions Techniques des Bateaux de Navigation Intérieure

**EVP** : Équivalent Vingt Pieds

**FNADT** : Fonds National d'Aménagement et de Développement du Territoire

**GES** : Gaz à Effet de Serre

**GNL** : Gaz Naturel Liquéfié

**HT** : Hors Taxes

**KM** : Kilomètre

**KM/H** : Kilomètre par heure

**KW** : kilowatt

**LOGO** : Logotype

**LPO** : Ligue pour la Protection des Oiseaux

**NO<sub>x</sub>** : Oxydes d'azotes

**NO<sub>x</sub>/T-KM** : Oxydes d'azotes par tonne kilomètre

**OMT** : Organisation Mondiale du Tourisme

**ONU** : Organisation des Nations Unies

**OT** : Office de Tourisme

**PAC** : Pile à Combustible

**PACA** : Provence-Alpes-Côte d'Azur

**PME** : Petites et Moyennes Entreprises

**PN** : Nombre de Particules

**RVBR** : Règlement de Visite des Bateaux du Rhin



**SO<sub>x</sub>** : Oxydes de soufre

**T-KM** : Tonne-Kilomètre

**TTC** : Toutes Taxes Comprises

**UE** : Union Européenne

**UICN** : L'Union Internationale pour la Conservation de la Nature

**VNF** : Voies Navigables de France

**VUE** : Valeur Universelle Exceptionnelle

**V80** : Véloroute 80

## **SOMMAIRE**

<b>Remerciements.....</b>	<b>3</b>
<b>Résumé / Summary.....</b>	<b>4</b>
<b>Abréviations et Sigles.....</b>	<b>6</b>
<b>Sommaire.....</b>	<b>9</b>
<b>Introduction.....</b>	<b>10</b>
<b>Partie 1 : Le canal du Midi, une prouesse architecturale.....</b>	<b>18</b>
<b>Partie 2 : Les dégradations auxquelles fait face le site touristique.....</b>	<b>54</b>
<b>Partie 3 : Les actions engagées pour la préservation du canal du Midi... </b>	<b>94</b>
<b>Conclusion.....</b>	<b>122</b>
<b>Bibliographie.....</b>	<b>124</b>
<b>Webographie.....</b>	<b>130</b>
<b>Table des matières.....</b>	<b>136</b>
<b>Annexes.....</b>	<b>138</b>

## INTRODUCTION

Rémy Knafou<sup>1</sup> dans son ouvrage intitulé *Réinventer le tourisme : Sauver nos vacances sans détruire le monde* énonce que « le tourisme a une responsabilité croissante dans le réchauffement climatique, même s'il est très minoritaire par rapport à l'industrie, à l'agriculture et aux transports non touristiques. » (2021, p.34)

En effet, avec l'augmentation rapide du trafic aérien et des navires de croisières, il est fait constat aujourd'hui que 8% des émissions de gaz à effet de serre (GES) sont dus au secteur touristique (Knafou, 2021, p. 34). Ainsi, pour les émissions de GES des différents modes de transports lié au tourisme, nous retrouvons pour l'année 2021 les données suivantes : 40% pour le transport aérien, 32% pour l'automobile, plus de 20% pour l'hébergement, et enfin un peu moins de 20% pour les navires de croisières (Knafou, 2021, p. 34).

Dès lors, il semble évident d'envisager une révolution durable du tourisme et des pratiques qui y sont liées, afin d'assurer d'une part la pérennité de ce secteur et d'autre part celle des territoires et populations qui sont investie par le phénomène de mise en tourisme<sup>2</sup>.

Actuellement, le tourisme fluvial - l'ensemble des activités touristiques pratiquées sur les rivières, fleuves et canaux, ou le long des voies d'eaux - est le plus approprié pour garantir d'une part, la récréation des individus, et d'autre part, la protection de l'environnement. En effet, celui-ci détient des caractéristiques éloignées du tourisme de masse<sup>3</sup> et a des émissions de GES plus faibles. Ainsi, le tourisme fluvial permet quatre éléments essentiels : la déconnexion et la ressource de l'esprit et du corps ; le retour à la nature et l'éducation à la protection celle-ci ; le fait de prendre soin de sa santé et le temps lent, notion découlant du

---

<sup>1</sup> Rémy Knafou est un géographe Français, né à Casablanca en 1948. C'est un spécialiste du tourisme, qui a soutenu sa thèse d'État en 1978 sur le thème des « Stations intégrées de sports d'hiver des Alpes françaises ». Il a écrit de nombreux ouvrages scientifiques sur le thème du tourisme.

<sup>2</sup> La mise en tourisme désigne le processus de création d'un lieu touristique ou de transformation d'un lieu ancien par le tourisme qui aboutit à un état : le lieu touristique.

<sup>3</sup> Le tourisme de masse est défini comme étant « le système touristique le plus récent, fondé à la fois sur l'accès du plus grand nombre au tourisme et sur l'individualisation des pratiques, standardisées ou personnalisées, répétitives ou innovantes. Le tourisme de masse individualisé caractérise une société au sein de laquelle la majeure partie des individus peut choisir d'être touriste ; dès lors, c'est le mode d'être touriste qui les distingue », Géoconfluences.

concept de Développement Durable (DD). Ce tourisme fluvial attaché à la nature, à sa contemplation et à sa protection se retrouve dans la navigation le long du Canal du Midi, qui est ici le cœur de notre sujet d'étude. Nous pouvons d'ailleurs dire que le tourisme fluvial dans ses principes rejoint la notion d'écotourisme qui prône également l'éducation à la nature, à la biodiversité et qui demande aux individus de modifier leurs pratiques de voyage dans le but de ne pas gêner la nature et les populations locales (nous reviendrons plus en détail sur ce concept au fil de nos propos).

Depuis le rapport Brundtland en 1987<sup>4</sup>, le Sommet de la Terre à Rio en 1992 et le Sommet de Johannesburg en 2002, les questions de Développement Durable et de protection de l'environnement prennent de plus en plus d'importance dans les discours<sup>5</sup>. Politiques, États, entreprises publiques et privés commencent à réfléchir de manière sérieuse dans leurs plans d'avenir à comment réaménager leurs activités économiques, sociales, touristiques, etc., afin de préserver l'environnement et *in fine* les vies humaines, faunistiques et floristiques. De nos actions futures dépendra la pérennité de plusieurs espèces vivantes sur terre.

Du concept de développement durable ont découlés plusieurs autres notions, comme le tourisme durable, lui-même décliné en tourisme vert, le tourisme responsable, l'écotourisme, etc. C'est la raison pour laquelle au sein de cette étude nous allons rattacher notre sujet portant sur le tourisme fluvial et la navigation sur le canal du Midi aux notions de « développement durable » et d'« éco-tourisme ». A celles-ci, s'ajoutera le concept de « slow tourisme » né du courant du « Slow Food » sur lequel nous pourrions revenir plus tard au sein de notre développement.

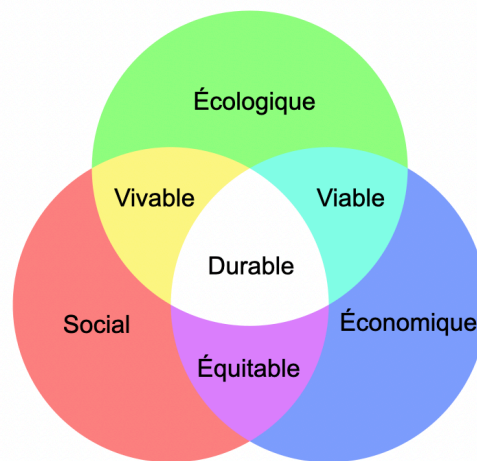
Avant d'entrer en détail au cœur de notre étude, il nous semble nécessaire de définir ces notions. Le concept de développement durable traduit de l'anglais *Sustainable Development* apparaît pour la première fois en 1980, dans un rapport de l'Union internationale pour la

---

<sup>4</sup> Le rapport Brundtland est considéré comme l'acte de naissance du concept de développement durable. Connue sous le titre *Notre avenir à tous*, il a été présenté aux Nations Unies par Mme Gro Harlem Brundtland, qui était à cette époque première ministre de la Norvège et présidente de la Commission Mondiale pour l'Environnement et le Développement de l'ONU (CMED, 1989).

<sup>5</sup> Référence au Mémoire de Master 1 TDDT de Zakia LAARAJ, 2022, « Comment gérer un gîte éco-conçu, et faire évoluer son accueil tout en mettant en valeur le territoire local ? L'exemple d'Écoasis à Gréalou dans le département du Lot », Université Paul Valéry Montpellier 3.

Conservation de la Nature (UICN)<sup>6</sup>. Il est ensuite évoqué en 1987 dans le rapport Brundtland (*Our Common Future*). Dans ce dernier, le développement durable est défini comme étant un « mode de développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs ». Par la suite, il est adopté lors du Sommet de la Terre (conférence mondiale des Nations Unies sur l'environnement) de Rio en juin 1992<sup>7</sup>, sur la base d'un double constat d'urgence à l'échelle mondiale : écologique (changement climatique, biodiversité, ressources fossiles, etc.) et sociale (inégalités, satisfaction des besoins de base, etc.). Il avait pour but d'engendrer un état d'équilibre entre trois piliers : le social, l'économique et l'environnemental. Ci-dessous, nous pouvons retrouver le schéma représentant ces idées :



Source : *Géoconfluences*

Ce concept de développement durable a été appliqué à de nombreux domaines (agriculture, santé, logements, transports, protection de l'environnement, etc.) en parallèle du secteur touristique. Ce qui a donné naissance au tourisme durable. Cette notion a été largement

---

<sup>6</sup> UICN désigne l'Union Internationale pour la Conservation de la Nature (IUCN en anglais). C'est une organisation intergouvernementale consacrée à la conservation de la nature. Sa principale mission est d'influencer, d'encourager et d'assister les sociétés du monde entier, dans la conservation de l'intégrité et de la biodiversité de la nature, ainsi que de s'assurer que l'utilisation des ressources naturelles est réalisée de façon équitable et durable.

<sup>7</sup> Le Sommet de la Terre est la conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement (CNUED) ayant eu lieu du 3 au 14 juin 1992 à Rio de Janeiro. Cette dernière, a eu lieu lors du 20<sup>ème</sup> anniversaire de la première conférence sur l'environnement humain, à Stockholm, en Suède, en 1972. La conférence de 1992 a réuni des dirigeants politiques, diplomates, scientifiques, représentants des médias et des organisations non gouvernementales (ONG) de 179 pays, dans le but de réconcilier l'impact des activités socio-économiques humaines et l'environnement.

débatu en 1995 lors de la Conférence mondiale du Tourisme durable de Lanzarote aux îles Canaries. Cette rencontre internationale a permis de définir les 18 principes du tourisme durable et d'en publier une charte<sup>8</sup>. Ainsi, ce concept est aujourd'hui considéré par l'Organisation Mondiale du Tourisme (OMT)<sup>9</sup> comme étant un tourisme « qui tient pleinement compte de ses impacts économiques, sociaux et environnementaux actuels et futurs, en répondant aux besoins des visiteurs, des professionnels, de l'environnement et des communautés d'accueil ». Ainsi, en prenant en compte les prescriptions du développement durable, le tourisme durable se présente comme une solution aux pratiques touristiques traditionnelles de masse, et regroupe les diverses formes de tourisme qui, inspirées par l'idéologie de la conservation, mettent en lumière en les respectant et en les préservant les ressources patrimoniales (naturelles, culturelles, sociales) d'un territoire à l'intention des touristes. Le but étant que ces derniers soient accueillis de manière à restreindre les effets négatifs qu'ils produisent inévitablement sur les espaces naturels comme sur les communautés locales.

Au sein de ce tourisme durable se développent plusieurs types de tourisme dits alternatifs : chacun met l'accent sur un angle particulier (le tourisme solidaire vise le respect de l'environnement, des ressources naturelles et la culture des populations locales ; le tourisme participatif fait participer les visiteurs à la vie locale, etc.), gravitant autour du concept de développement durable. Aujourd'hui, nous retrouvons donc au sein des études scientifiques, et dans les structures touristiques l'étude et/ou la pratique du tourisme vert, du tourisme responsable, du tourisme équitable, du tourisme solidaire ou encore de l'écotourisme, notion sur laquelle nous allons débattre plus en profondeur.

Le terme d'écotourisme est apparu dans les années 1970. Néanmoins aucun consensus exact n'existe sur l'origine de cette notion. Pour certains auteurs, le terme serait apparu pour la première fois en anglais dans un article de Michael Romeril<sup>10</sup> en 1985. Pourtant, en 1975,

---

<sup>8</sup> Il est possible de retrouver la charte du tourisme durable dans la partie annexe de ce mémoire.

<sup>9</sup> L'OMT désigne l'Organisation Mondiale du Tourisme. C'est une institution spécialisée des Nations Unies destinée à promouvoir et à développer le tourisme. L'OMT a une part de responsabilité dans la promotion du développement du tourisme responsable, durable et accessible à tous, en veillant sur l'intérêt des pays en développement.

<sup>10</sup> Michael Romeril était un citoyen anglais responsable de la conservation de Jersey dans les îles anglo-normandes et il était également président de l'Institution des Sciences Environnementales au Royaume-Uni.

l'écologiste mexicain Ceballos-Lascurain utilise déjà le mot espagnol « ecoturismo » et dernièrement des recherches ont révélées que le terme était déjà présent en 1965 dans un article de Hertzner. Cet auteur utilisait cette notion afin d'expliquer la relation difficile et potentiellement conflictuelle qui existe entre les touristes, l'environnement et les cultures avec lesquelles ils entrent en contact. Aux termes des recherches scientifiques, c'est Gérardo Budowski<sup>11</sup> (1976) qui est considéré comme étant le pionnier ayant utilisé le concept d'écotourisme. En effet, ce dernier explique dans son article « Tourism and Environmental Conservation : Conflict, Coexistence or Symbiosis ? » que la relation entre le tourisme et l'environnement naturel est compliquée, mais que cela n'empêche pas d'avoir une relation basée sur les bénéfices mutuels.

Auteurs, scientifiques et professionnels du tourisme ont réfléchi à comment analyser et caractériser au mieux le phénomène écotouristique. Jonathan Tardif cite dans son article « Écotourisme et développement durable » (2003, p.8) la définition que Martha Honey donne de l'écotourisme en 1999. Pour elle, l'écotourisme est : « un voyage à destination de zones naturelles fragiles et intactes – habituellement des aires protégées – visant un effet négatif très limité, s'adressant la plupart du temps à de petit groupes, favorisant l'éducation des visiteurs, générant des fonds pour la conservation, supportant directement le développement économique des milieux d'accueil et la prise en charge du développement par les communautés locales et favorisant le respect des différentes cultures et des droits humains ». Toutefois, la définition de cette notion a évolué au fil du temps. En effet, si celle de Martha Honey ne peut pas s'appliquer aujourd'hui à tous les espaces, nous pouvons retenir celle donnée par la Société Internationale d'Écotourisme à la suite du premier Sommet mondial de l'écotourisme qui s'est tenu à Québec (Canada) en 2002. L'écotourisme est défini par cette instance comme étant « un voyage responsable en milieux naturels. Il préserve l'environnement et participe au bien-être des populations. ». Tourisme Québec à son tour définit l'écotourisme comme étant « une forme de tourisme qui vise à faire découvrir un milieu naturel tout en préservant son intégrité, qui comprend une activité d'interprétation des composantes naturelles et culturelles du milieu, qui favorise une attitude de respect envers l'environnement, qui repose sur des notions de développement durable et qui entraîne des bénéfices socio-économiques pour les communautés locales et régionales ».

---

<sup>11</sup> Gérardo Budowski était un scientifique, étudiant l'agriculture et la nature. Il a aussi été le premier directeur de l'IUCN (International Union for Conservation of Nature and Natural Resources) de 1970 à 1976.

En prenant en compte ces définitions, nous allons évoquer le cas Français. Il est aujourd'hui de notoriété publique que la France a une histoire récente avec l'écotourisme. Ce phénomène est apparu dans les années 1970-1980 et davantage dans les années 1990 en France. S'il connaît pendant longtemps une lente progression, ce n'est que durant les 13 dernières années (depuis 2010 environ) que l'écotourisme se développe plus ou moins rapidement dans toutes les strates et sphères professionnelles françaises. À la suite de la crise sanitaire du COVID-19, de nombreuses institutions touristiques accompagnées du gouvernement français ont repensé à une refonte complète et progressive du tourisme en France. C'est à ce moment que l'écotourisme et le slow tourisme ont été mis sur le devant la scène. Dès lors, des manières de voyager autrement et moins loin ont été développées dans plusieurs régions françaises. C'est le cas au sein des réseaux fluviaux de Bretagne et d'Occitanie. En effet, la Bretagne dans son schéma régional de développement du tourisme et des loisirs 2020-2025 a clairement annoncé sa volonté de mettre en avant son identité territoriale et de continuer sa transition vers un tourisme durable et slow touristique. Le but étant de mettre en avant le territoire local, ce qu'il s'y passe et ses habitants. De la même manière, la région Occitanie met en avant depuis la période post COVID-19 le tourisme durable et les mobilités douces. Ainsi, la direction de la région encourage les touristes à découvrir les richesses naturelles, matérielles, immatérielles et patrimoniales de la région à vélo, à pied, ou encore en bateau. Par ailleurs, l'Occitanie est la région proposant aux touristes le plus grand choix pour des sorties, promenades, mini croisières et excursions sur les rivières et canaux français (le canal du Midi, la Garonne, le Tarn, le Lot et la Baïse).

Cette manière de voyager autrement a souvent été assimilée au concept de Slow-tourisme. Ce courant intitulé « tourisme lent » est né du mouvement italien Slow Food<sup>12</sup> en 1986 et du mouvement Cittaslow<sup>13</sup> en 1999. Ainsi, par ricochet le Slow-tourisme / Slow travel a vu le jour en 1999. Ce dernier est né en réaction au rythme de vie et de travail très rapides, à l'augmentation du niveau de stress et à la perception de devoir être en mode multitâche

---

<sup>12</sup> Le Slow Food est un mouvement international présent dans 132 pays. Il a été créé en 1986 par le chroniqueur gastronomique et journaliste italien Carlo Petrini. Cet art de vivre se positionne en opposition à la standardisation et à la banalisation alimentaire. Ce courant est d'ailleurs parfois qualifié « d'écogastronomie » car il a pour but de respecter l'environnement. En effet, ce mouvement valorise et promeut les producteurs locaux et leurs productions.

<sup>13</sup> Le mouvement Cittaslow est né du Slow Food développé en 1986. Il reprend les principes de ce dernier. Ainsi, le Cittaslow aussi appelé Réseau international des villes du bien vivre, est une communauté de villes qui s'engagent à ralentir le rythme de vie de leurs citoyens. Ce mouvement d'urbanisme s'inscrit dans les mouvements de la décroissance économique et du nouvel urbanisme.



continuellement. Ce courant de pensées et d'actions a ainsi développé des principes alternatifs au tourisme de masse.

Aujourd'hui, les expressions suivantes : « voyager lentement » ; « prendre son temps » ; « découvrir autrement le patrimoine et la vie locale » sont autant de termes permettant de qualifier le Slow Tourisme en France et dans le monde. Si nous nous tenons dans un premier temps à la définition donnée par le ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, le slow tourisme est considéré comme étant un tourisme alternatif pour un voyage plus respectueux de l'environnement<sup>14</sup>. En faisant le choix du slow tourisme, les individus choisissent de se déplacer autrement qu'en voiture. Ainsi, la marche, le vélo, le train ou encore les bateaux fluviaux seront des moyens appropriés à cette branche du tourisme et du développement durable. Outre ces aspects, le slow tourisme requiert la déconnexion, ainsi que la (re)découverte des territoires de proximité, la rencontre et le partage avec les populations locales. Dès lors, nous constatons que ce courant invite à mettre sur le devant de la scène la localité, les circuits-courts, les producteurs locaux et la préservation de l'environnement.

Nous retrouvons l'ensemble de ces principes au sein du tourisme fluvial et notamment au sein des croisières proposées sur le canal du Midi. Tout au long de ce canal de navigation, reliant Toulouse à la mer Méditerranée, nous retrouvons des agences proposant des croisières au rythme lent. C'est le cas de CAP AU SUD, qui est une agence proposant des croisières sur le canal du Midi au départ des 9 écluses de Fonsérannes (site principal), du hameau du Somail et de Vias (structure au sein de laquelle nous avons réalisé notre travail de recherche d'avril 2023 à fin septembre 2023). A l'instar de CAP AU SUD, d'autres agences proposent de naviguer sur le canal du Midi. Ces entreprises ont compris qu'il était nécessaire de penser le tourisme fluvial autrement pour répondre aux impératifs climatiques actuels. Pour illustrer ces derniers, nous allons au fil de notre étude exposer des expériences que nous avons pu vivre lors de notre expérience professionnelle à CAP AU SUD.

Ce mémoire cherche à comprendre comment il est possible de conjuguer rentabilité économique, touristique et la préservation de l'environnement sur le canal du Midi, site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO. En inscrivant ce site au patrimoine mondial de l'UNESCO, les institutions décisionnelles vont-elles encore plus loin dans l'idéologie du

---

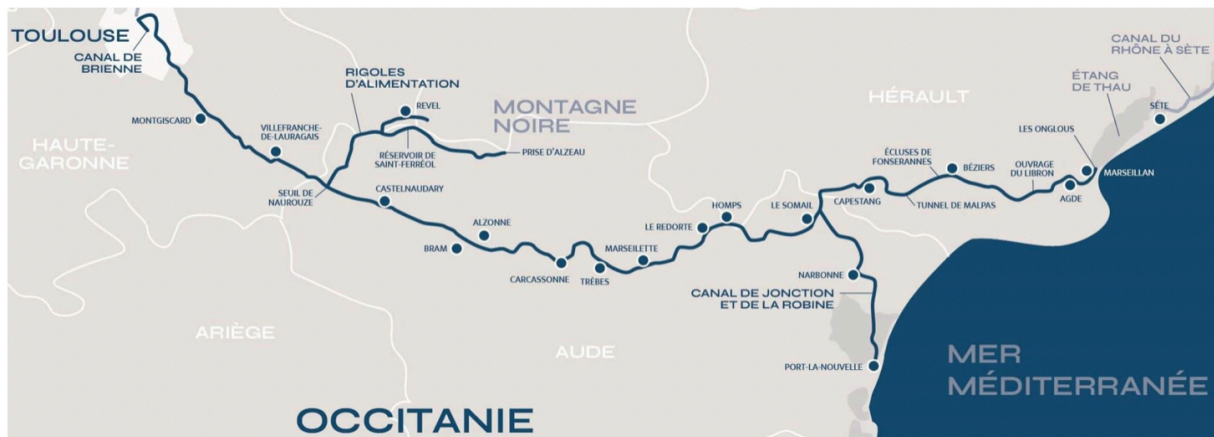
<sup>14</sup> Le ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires énonce sur son site internet que : « Pratiquer le slow tourisme, c'est choisir de voyager en prenant son temps, en redécouvrant la diversité des paysages mais aussi son patrimoine local, historique, culturel et gastronomique ».

développement durable en prenant en compte des piliers comme la culture (Patrimoine Unesco, paysage) et la gouvernance, qui font partie du quotidien du canal du Midi et des individus qui y résident et/ou le traversent ? Finalement, comment la prise en compte de l'ensemble de ces paramètres changent-ils la relation qu'ont les acteurs (habitants locaux, touristes, institutions politiques et professionnels touristiques) avec le canal du Midi ? Quels impacts cela engendret-il sur le site touristique en lui-même ? Pour répondre à l'ensemble de ces interrogations, ce mémoire sera organisé en trois parties. Dans un premier temps, nous évoquerons la place du tourisme fluvial en France depuis les années 1970, et le cas particulier du Canal du Midi, comme prouesse architecturale et technique. Cette partie permettra également de réfléchir à la dépendance réciproque (économique, sociale, valorisation patrimoniale et territoriale, etc.) qui existe entre les professionnels du tourisme fluvial et le site du canal du Midi. Dans un second temps, nous analyserons les dégradations auxquelles fait face ce site touristique sur les 240 kilomètres de son tracé. Cela sera l'occasion de voir comment il est possible de conjuguer développement économique et environnement, deux aspects qui peuvent de prime abord paraître difficile à lier. Dans ce contexte, nous verrons que la bonne gouvernance et la communication entre les acteurs à différentes échelles sont primordiales. Enfin, nous aborderons les actions qui ont été engagées pour la préservation du canal du Midi. Cette étude sera l'occasion idéale pour voir si les opérations engagées sont à la hauteur des attentes climatiques actuelles. D'autre part, cela permettra de savoir jusqu'où la préservation peut aller et quelles en sont ses limites.

# PARTIE 1: LE CANAL DU MIDI, UNE PROUESSE ARCHITECTURALE

## 1. Le canal du Midi, un outil de développement territorial

Le canal du Midi est situé en région Occitanie et relie l'Atlantique à la Méditerranée. S'étirant sur 240 kilomètres, ce site offre de nombreux ouvrages d'arts et territoires à découvrir. Réalisation majeure du génie civil de la fin du XVIIe siècle et dont la mémoire est entretenue, le canal du Midi traverse plusieurs départements d'Occitanie : le Tarn, la Haute-Garonne, l'Aude et l'Hérault.



Source : UNESCO

Constitué de 328 ouvrages de différents types : écluses, aqueducs, ponts, déversoirs, tunnels, etc. ; le canal du Midi reste à ce jour une prouesse architecturale et technique. Vauban qui participe à l'édification du canal du Midi écrit que « le Canal de Jonction des Deux Mers<sup>15</sup> est sans contredit le plus beau et le plus noble ouvrage de cette espèce jamais entrepris (...) j'eux préféré la gloire d'en être l'auteur à tout ce que j'ai fait ou pourrait faire à l'avenir ».

<sup>15</sup> Par le passé, la désignation « Canal des Deux Mers » était utilisé pour désigner le Canal du Midi. Ce dernier, est un grand projet de voies navigables pensé au XVIIe siècle pour relier la mer Méditerranée à l'océan Atlantique, de Sète à Bordeaux, en passant par le Languedoc et le Midi Toulousain.

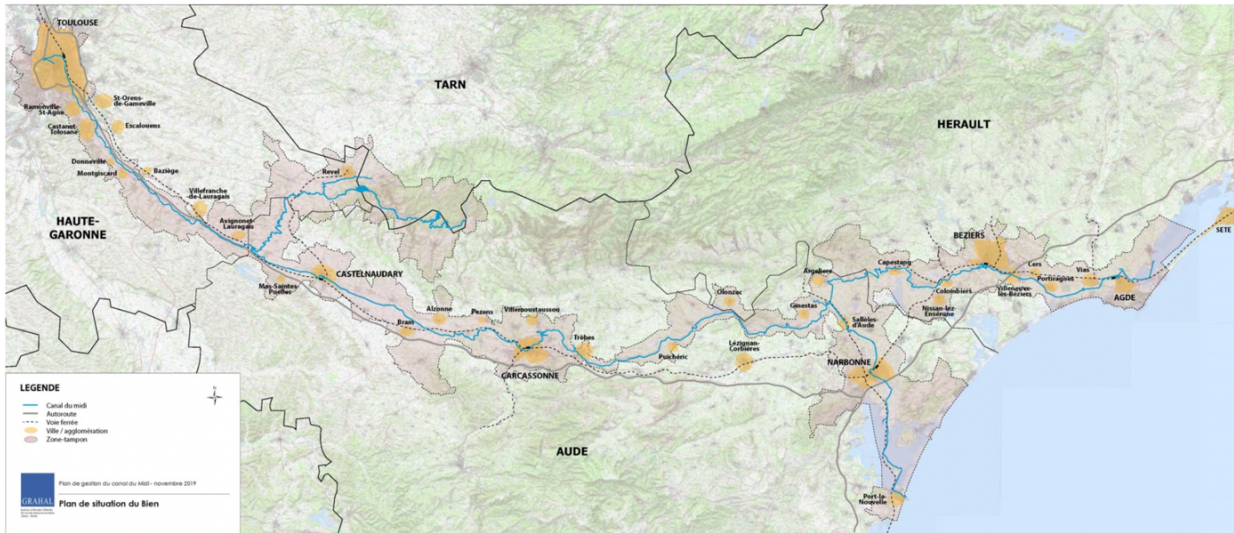
Son caractère unique incite Voies Navigables de France (VNF)<sup>16</sup> en partenariat avec les services locaux des ministères de l'environnement et de la culture à déposer une candidature auprès de l'UNESCO, afin que le canal du Midi soit inscrit sur la Liste du patrimoine mondial. Le canal finit par obtenir gain de cause le 7 décembre 1996 lorsqu'il est inscrit au patrimoine mondial de l'Humanité à l'UNESCO au titre des biens culturels et paysagers. Dès lors, le « bien » canal du Midi implique la nécessité de le préserver, le faire connaître et de le transmettre aux générations futures. Son inscription, concerne l'ouvrage dans son intégralité. Ainsi, nous retrouvons :

- « Le canal du Midi en lui-même, de Toulouse à l'étang de Thau (240 km) ;
- Les canaux de Jonction et de la Robine reliant le canal du Midi à Port-la-Nouvelle (36,5 km) ;
- Le système d'alimentation de la Montagne noire, qui permet d'alimenter en eau le canal du Midi au seuil de Naurouze (76 km) ;
- Le canal de Brienne dans Toulouse qui assure une liaison avec la Garonne (1,5 km) ;
- Une section du fleuve Hérault à Agde (0,5 km). » *Source : [www.canal-du-midi.com](http://www.canal-du-midi.com)*

De plus, l'inscription sur la Liste du patrimoine mondial précise aussi une zone tampon. Cette dernière, englobe les territoires des 89 communes d'Occitanie traversées par le canal et ses « annexes ». Ci-dessous, voici une carte illustrant les zones tampons et agglomérations.

---

<sup>16</sup> Voies Navigables de France (VNF) est une structure publique à caractère administratif français. Elle a comme mission : la gestion d'environ 80% du réseau des voies navigables de France et dont la tutelle de l'État est exercée par la direction générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités du ministère de la Transition écologique.



Source : [canal-du-midi.com](http://canal-du-midi.com)

Cette inscription à l'UNESCO le 7 décembre 1996 indique la reconnaissance par la communauté internationale de la « Valeur universelle exceptionnelle » (VUE) auquel le Canal du Midi fait l'objet. Cette dénomination est accordée aux biens dits culturels, par opposition aux biens naturels. Cette reconnaissance VUE repose sur 6 critères définis par l'UNESCO et le canal du Midi remplit 4 critères sur 6 à l'heure actuelle, que nous allons détailler ci-dessous :

1. « Représenter un chef-d'œuvre du génie créateur humain ;
2. Témoigner d'un échange d'influences considérables sur le développement de l'architecture ou de la technologie, des arts monumentaux, de la planification des villes ou de la création de paysages ;
3. Offrir un exemple éminent d'un type de construction ou d'ensemble architectural ou technologique ou de paysage illustrant une période significative de l'histoire humaine ;
4. Être un exemple éminent d'établissement humain traditionnel, de l'utilisation traditionnelle du territoire ou de la mer, ou de l'interaction humaine avec l'environnement. ». Source : [www.canal-du-midi.com](http://www.canal-du-midi.com)

Afin de comprendre de manière précise les raisons de son inscription au patrimoine mondial de l'UNESCO, il nous semble nécessaire de revenir sur l'histoire de ce site exceptionnel.

## *1.1 Une histoire riche et mouvementée*

L'idée d'un canal reliant l'Océan Atlantique à la Méditerranée remonte à l'Antiquité et à l'Empire romain. Le but étant alors de mieux contrôler militairement et politiquement la Gaule qui venait d'être conquise, afin de faciliter le transport de marchandises entre les deux façades maritimes. Auguste, Néron, Charlemagne, François Ier, Charles IX et Henri IV ne pourront pas contourner les difficultés financières et techniques rencontrées pour mettre en place ce projet. En effet, les défis techniques rencontrés sont alors insurmontables pour les connaissances de l'époque. Pour cette entreprise, il était prévu soit d'utiliser les rivières qui parcourent le seuil du Lauragais en les reliant par des canaux, mais leurs cours torrentueux et leurs crues dévastatrices les rendent innavigable ; soit il était nécessaire de creuser un canal de la Garonne à la Méditerranée. Mais se posait la question de comment l'alimenter en eau, tandis qu'il doit traverser des régions souvent frappées par de longues sécheresses, et aussi comment franchir la ligne de partage des eaux, située à près de 190 mètres d'altitudes. Dans un cas, comme dans l'autre, se posait la question du financement, que des empires et royaumes riches estimaient au-dessus de leurs moyens, et qui les a poussé inévitablement par abandonner ce projet.

Pourtant ce n'est qu'au XVII<sup>e</sup> siècle avec l'ambition de Pierre-Paul Riquet que ce projet prend réellement forme. Aujourd'hui, étant considéré comme « le » personnage illustre de la ville de Béziers, c'est à lui que nous devons le canal du Midi.

Pierre-Paul Riquet est né à Béziers à une date incertaine – probablement 1609, puisque son acte de décès, en 1680, indique l'âge de 71 ans -, il était le fils aîné de Guillaume Riquet, notaire, puis procureur de Béziers, mais surtout homme d'affaires. À la suite de ses études, Pierre-Paul Riquet entre grâce aux connaissances de son père dans l'administration des Gabelles<sup>17</sup> où il fait une brillante carrière. Il est d'abord fermier du Haut Languedoc, puis fermier général du Languedoc, Roussillon et Cerdagne et enfin il obtient auprès du roi de Catalogne le rôle de munitionnaire des armées royales. L'ensemble de ces rôles à responsabilité lui confère dès 1651 une fortune considérable, ce qui lui permet de racheter la seigneurie de Bonrepos de 150 hectares. C'est à cette période que Pierre-Paul Riquet se lance dans la folle aventure de la construction du canal des Deux Mers. Dès lors, il lui accordera tout son temps,

---

<sup>17</sup> La gabelle désignait en France à l'époque médiévale et moderne l'impôt royal sur le sel.

sa réflexion, son argent et son titre de noblesse, que ses fils et descendants récupéreront par la suite.

Ainsi, à partir des années 1650 Pierre-Paul Riquet va durant 15 ans environs réfléchir et mener un travail d'étude approfondie pour l'élaboration de ce canal. Ses premières réflexions se porteront sur deux idées relativement simples, que nous allons exposer ici. Il est aujourd'hui de notoriété publique, que pendant 20 siècles, les ingénieurs qui avaient travaillé sur les premiers projets successifs de liaison fluviale Atlantique-Méditerranée s'étaient heurtés à deux difficultés insolubles. La première, concerné l'irrégularité des rivières – notamment l'Aude et l'Ariège, qui étaient enclines à des étiages très bas et à des crues brutales – susceptible de fournir l'eau du canal. La seconde difficulté (et la plus sérieuse) résidait dans le franchissement du seuil de Naurouze, point culminant – 190 mètres d'altitude – du corridor de plaines courant entre les Pyrénées et le Massif central, où n'existe aucune rivière assez abondante pour alimenter le canal en eau.

C'est en réglant ces deux problèmes techniques, que Riquet va prouver tout son génie. En effet, il décidera de renoncer à utiliser les courants de l'Aude en raison de son caractère capricieux. À la place, seule une voie artificielle reliera Toulouse à la Méditerranée. De plus, si aucune rivière proche de la ligne de partage des eaux ne peut assurer l'alimentation régulière du canal, il sera nécessaire de capter les cours d'eau qui dévalent les pentes de la Montagne Noire<sup>18</sup> afin de les conduire à des réservoirs, et de là, par le biais des « rigoles » creusées de main d'homme, au seuil de Naurouze. Afin de confirmer ou d'infirmer ses idées, Pierre-Paul Riquet va vérifier ses hypothèses et notamment savoir si ces torrents et ruisseaux pouvaient être détournés, rassemblés et fournir en toute saison le volume d'eau nécessaire. Ainsi, accompagné d'un fontainier, Pierre Campmas, Riquet pendant plusieurs années va parcourir la Montagne Noire, recenser les cours d'eau qui par leur orientation et leur débit pourront être utilisés. Il va aussi cartographier le tracé des futures rigoles, et déterminer l'emplacement de la quinzaine de « magasins d'eau » qu'il avait au départ prévu de construire en chapelet le long de la rigole principale. Finalement, il suivra les conseils du chevalier de Clerville, qui était l'un des experts chargés d'établir le devis du projet, et ne creusera qu'un seul grand réservoir, qui sera par la suite connu sous le nom du lac de Saint-Ferréol. À l'époque, ce lac était la plus vaste retenue d'eau jamais construite. Pourtant Pierre-Paul Riquet ne s'arrêta pas là dans ses recherches,

---

<sup>18</sup> La Montagne Noire est un massif montagneux situé dans le Massif central en France. Il constitue un lieu de démarcation entre les départements du Tarn, de l'Hérault, de l'Aude et de la Haute-Garonne.

puisqu'il ira même jusqu'à vérifier la pertinence de ses idées, en creusant d'immenses bassins dans le parc de son château de Bonrepos, à les relier à un aqueduc, et à l'aide de maquette, à se livrer à des vérifications expérimentales.

C'est en 1662, après une quinzaine d'années d'études et d'expériences, que Pierre-Paul Riquet présente avec confiance un mémoire à Colbert<sup>19</sup>. Dans celui-ci, il confirmait avoir résolu les obstacles qui s'opposaient à la construction du canal et insistait sur les bénéfices que générerait le développement du commerce languedocien. Convaincu, le ministre obtint du roi la création d'une commission chargée d'examiner l'utilité économique et stratégique du projet et d'en vérifier la faisabilité. Ainsi, pendant quatre années les expertises vont se succéder, et se concluent toutes par des rapports favorables. Toutefois, avant de donner un accord définitif, les commissaires demandent à Riquet de démontrer grandeur nature la pertinence de sa théorie en faisant creuser une rigole d'essai entre la Montagne Noire et le seuil de Naurouze. Cette dernière épreuve sera franchi en 1665 et Riquet aura payer 50 000 livres de ses fonds personnels pour mener à bien les travaux et apporter la preuve matérielle que l'énigme de l'alimentation en eau sur la ligne de partage est bien résolue. Par la suite, la plupart de ses idées seront retenues. En ce qui concerne l'utilité du canal, les commissaires reprendront les arguments avancés par Riquet, à savoir : « (...) les périls de la navigation dans le passage du Détroit de Gibraltar (...), la difficulté de passer le golfe du Lion, et enfin cet avantage que la France devienne, par cette jonction des mers, l'abri et le refuge de tout le négoce. ». Enfin, la possibilité d'alimenter le canal avec les cours d'eau de la Montagne Noire est attesté et pour cela les commissaires confirment la nécessité de creuser jusqu'à la Méditerranée en renonçant à utiliser l'Aude pour la navigation.

En octobre 1666, un édit royal ordonnait « qu'il soit incessamment procédé à la construction du canal de navigation et de communication des deux mers Océane et Méditerranée ». Ainsi, l'organisation des chantiers commence dès 1667 puisque le 15 avril 1667 est posé la première pierre de retenue de Saint-Ferréol. Les travaux s'achèveront le 2 mai 1681, soit 7 mois après la mort de Pierre-Paul Riquet. Ce chantier monumental lui aura couter beaucoup d'argent, puisqu'il finit sa vie endettée. En effet, la construction du canal du Midi était un réel gouffre financier et les devis établis pour chaque tranche des travaux étaient

---

<sup>19</sup> Jean-Baptiste Colbert (1619-1683) est à partir de 1665 l'un des principaux ministres de Louis XIV, en tant que contrôleur général des finances (1665-1683), secrétaire d'État de la Maison du roi et secrétaire d'État de la Marine (1669-1683).



exorbitant. Ainsi, pour la première partie des travaux, une centaine de kilomètres entre Toulouse et Trèbes, appelés la « première entreprise » – la « deuxième entreprise » étant le tronçon Trèbes-Méditerranée, la troisième, la construction du port de Sète -, le devis s'élevait à 3 630 000 livres, un investissement que l'État ne pouvait assumer en raison de sa situation financière alarmante. C'est donc Pierre-Paul Riquet qui monte un dossier financier et propose un partenariat tout en s'engageant à financer les travaux en partie sur ses fonds propres. La partie restante étant à charge de l'État, la province, et les villes situées sur le tracé du canal. Les imprévus et retards provoqueront l'endettement de Riquet et sa famille, puisque ses héritiers continueront de payer ses dettes – 2 millions de livres environ – jusqu'en 1724. Ce n'est que plus tard, que le canal enrichit la famille de Riquet.

## *1.2 Le canal du Midi, un chef-d'œuvre architectural et technique*

Le canal du Midi est connu pour ses œuvres d'arts et sa prouesse technique. En effet, tout au long de son tracé nous retrouvons des ponts canaux, des écluses, des tunnels, des déversoirs et bien d'autres éléments qui évoquent la beauté architecturale du XVIIe siècle. Durant les travaux, Riquet apporta beaucoup d'importance à l'emploi des matériaux les plus nobles et les plus durables. Il recherchait la beauté dans tous les détails, mais souhaitait aussi œuvrer pour les générations futures en leur léguant ce « bijou hydraulique ».

Afin de constater toute la finesse de ce chef-d'œuvre, nous allons exposer ci-dessous certaines réalisations techniques qui témoignent de l'intelligence de leur conception, mais aussi la nouveauté que cela constitué pour l'époque et qui continue aujourd'hui de susciter l'admiration de plusieurs milliers de personnes par an.

Nous retrouvons dans un premier temps les écluses. Généralement, leur invention est attribuée à Léonard de Vinci, qui aurait conçu le principe à la fin du XVe siècle au moment de l'aménagement de canaux en Italie du Nord, avant de l'introduire en France sous le règne de François Ier. Cependant, la France ne les utilisa que très peu car jusqu'au milieu du XVIIe siècle l'État français n'avait construit que peu de canaux de navigation. De plus, Riquet au fil de ses réflexions avait bien constaté que des murs droits supportaient mal le poids des remblais. Il imagina alors des écluses ovoïdes, plus résistantes à la poussée. L'ensemble de ces écluses, furent construites en pierres de taille soigneusement appareillées. En revanche, de nombreuses

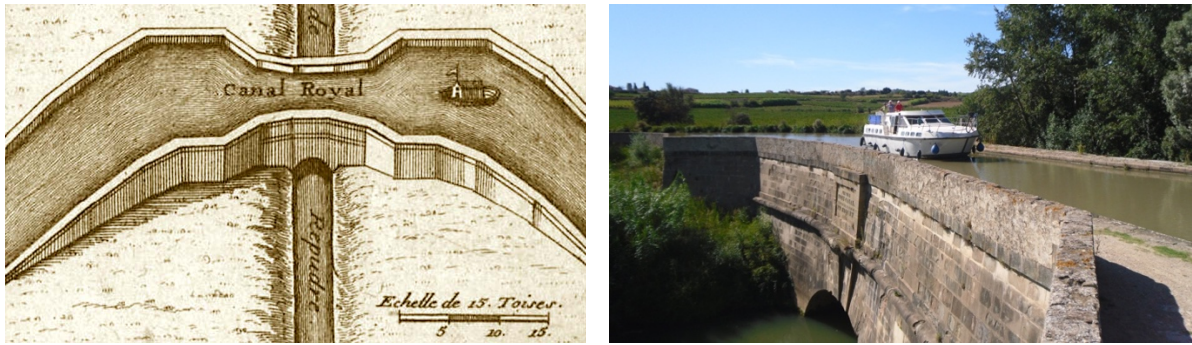
écluses ont été modifiées, il y a une quarantaine d'années, lors de l'adaptation du canal au gabarit européen. Toutefois, celles datant de l'époque de Riquet sont facilement reconnaissable à leur forme ventrue et à leurs proportions. Ci-dessous, voici une représentation d'une écluse :



*Source : La Dépêche*

Nous retrouvons également comme construction remarquable sur le du canal du Midi, le pont-canal du Répudre, l'ouvrage du Libron, ou encore l'écluse ronde d'Agde. L'ensemble de ces œuvres prouve l'intelligence et les qualités techniques qui ont été demandées pour leurs réalisations.

Ainsi, en 1676, lors de la « deuxième entreprise », Pierre-Paul Riquet se retrouva face à un obstacle majeur près du village de Paraza, un torrent capricieux, le Répudre. Afin de le franchir, Riquet fit construire un pont long de 13,50 mètres sur lequel passa le canal. Cet exploit fascina ses contemporains car en France personne ne connaissait l'existence de cette technique. Dès lors, Riquet fut reconnu comme l'un des premiers inventeurs du pont-canal en Europe et dans le monde, et ce malgré l'existence antérieure de cette technique en Italie. Ci-dessous, nous pouvons voir des illustrations du pont-canal du Répudre.



Source : Canal du Midi et Wikipédia

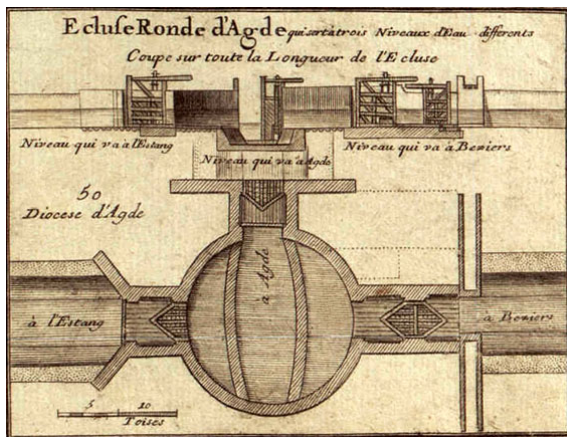
L'ouvrage du Libron est quant à lui situé à 6 kilomètres environ d'Agde. Le canal du Midi à cet endroit traverse perpendiculairement le lit du Libron, un cours d'eau modeste mais qui est exposé à des crues violentes. Ne pouvant pas être franchi par un aqueduc, le niveau du canal au-dessus de la mer – 2 mètres environ – étant trop faible. Riquet trouva la solution suivante : le Libron passait par un chenal aménagé sous le canal, de part et d'autre duquel deux murs avaient été élevés. En situation de crue, une barge pontée au pont concave était coulée dans le canal entre ces deux murs. Les eaux du torrent franchissaient alors le canal par-dessus les deux murs et le pont de la barge. Une fois la crue finit, il suffisait de sortir la barge du canal pour rétablir la navigation. Le dispositif actuellement en service date de 1855 et il permet de ne pas interrompre la navigation. Il est à noter que ce dispositif reprend le principe inventé par Riquet.



Source : [www.chasse-maree.com](http://www.chasse-maree.com)

En ce qui concerne l'écluse Ronde d'Agde, nous nous retrouvons ici face à une œuvre unique. À l'époque et encore aujourd'hui, elle joue le rôle d'une plaque tournante, permettant aux bateaux de se diriger soit vers l'Hérault et la Méditerranée, soit vers l'étang de Thau, soit

enfin vers Béziers. En dépit des travaux d'agrandissement qui l'ont modifiée, elle représente typiquement cette recherche de beau qui a été pour Pierre-Paul Riquet un souci constant.



Source : [www.canaldumidi.com](http://www.canaldumidi.com)



Source : Wikipédia

Le canal du Midi dispose donc de nombreux motifs expliquant son classement au patrimoine mondial de l'UNESCO que nous retrouvons ci-dessous :

- Chef-d'œuvre qui témoigne de trois siècles d'histoire. Construit au XVIIe siècle, le canal du Midi a vécu de nombreuses modifications, réparations et améliorations ;
- Le canal du Midi constitue une prouesse d'ingénierie. Sa réalisation témoigne d'un moment clé dans l'histoire du génie civil avec le passage des techniques de la Renaissance à celles de l'époque moderne ;
- Le canal du Midi a un intérêt pittoresque. C'est un élément marquant du territoire car il modèle le paysage et constitue un environnement particulier. Sa structure et son architecture sont proportionnées. Les ingénieurs de l'époque ont cherché à modeler le paysage pour en faire un cadre de verdure, un exemple d'urbanisme linéaire. Cette voie d'eau façonne le paysage, tout en constituant à elle seule un paysage ;
- Enfin, le canal du Midi constitue un intérêt légendaire.

Nous avons exposé ci-dessus les éléments prouvant de la qualité architecturale et technique dont ont fait preuve Riquet et les ouvriers pour permettre à ce canal de jonctions des Deux Mers d'avoir aujourd'hui une reconnaissance en tant que patrimoine<sup>20</sup> architectural et technique français et mondial.

En effet, le phénomène de patrimonialisation désigne le processus de création, de fabrication de patrimoine. Ce phénomène s'est développé en France au XIXe siècle, notamment pour la protection des monuments historiques. Toutefois, il a fallu attendre le XXe siècle pour que le patrimoine paysager puis immatériel soit mieux pris en compte. Depuis les années 1970 et la création en 1972 du statut de « patrimoine mondial de l'humanité » par l'UNESCO, nous assistons à une mondialisation progressive des préoccupations patrimoniales. Ainsi, l'inscription du canal du Midi au patrimoine mondial de l'UNESCO ne fait pas exception à cette mondialisation patrimoniale.

Néanmoins, il est à noter qu'au cours du temps la perception de ce projet (canal du Midi) et son acceptation par les populations n'a pas toujours été la même. En effet, au XVIIe siècle, le canal du Midi a été l'objet d'une violente opposition et Pierre-Paul Riquet a été à plusieurs reprises la cible de menaces de mort. À l'époque, il lui était reproché de monopoliser pour la construction du canal, des terrains et des ressources en eau. Malgré toutes ses oppositions, un siècle après son décès, de nombreuses statues étaient construites pour rendre hommage au constructeur du canal du Midi. Nous retrouvons même la création d'associations afin de célébrer sa mémoire et entretenir le canal comme un élément de patrimoine. Le canal était devenu entre-temps un facteur important de la prospérité de la région (ANDRA, 2021, p.29-30).

Aujourd'hui, plusieurs critères expliquent les raisons pour lesquelles le canal du Midi a été inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO. En premier lieu, le canal du Midi est une des réalisations d'ingénierie civile les plus extraordinaires de l'ère moderne. En second lieu,

---

<sup>20</sup> Le patrimoine est défini comme étant « ce qui est perçu par une société comme étant digne d'intérêt et devant de ce fait être transmis aux générations futures, qu'il s'agisse d'un patrimoine historique (un monument, un site...), d'un patrimoine paysager (par exemple une forêt, un massif montagneux, une perspective urbaine) ou d'un patrimoine immatériel (une musique, une cuisine...). Il s'agit donc d'une construction sociale, ce qui soulève la question des acteurs et de leurs valeurs culturelles : que choisit-on de préserver ? Que peut-on accepter de détruire ? Comme pour toute construction sociale, on constate des variations selon les époques (tel monument détruit au XIXe siècle, car « dépourvu d'intérêt » serait aujourd'hui sauvegardé) mais aussi les cultures qui n'accordent pas la même importance à tel ou tel site. » Géoconfluences.

cette œuvre est aussi représentative de l'éclosion technologique qui a ouvert la voie à la révolution industrielle et à la technologie contemporaine. De plus, est associé à l'innovation technologique un grand intérêt esthétique sur le plan architectural et sur le plan des paysages créés par l'homme, éléments que nous retrouvons très rarement ailleurs. Nous reviendrons sur la dimension paysagère du canal du Midi plus tard au sein de notre développement. En troisième lieu, le canal du Midi est remarquable en tant que premier grand canal à bief de partage. En effet, il a été construit pour répondre à un but stratégique d'aménagement du territoire. Il représente également une période importante de l'histoire européenne, celle des transports fluviaux par la maîtrise du génie civil hydraulique. Enfin, le canal est devenu dès sa construction l'élément le plus mémorable du territoire traversé. De surcroît, il a été bien assimilé par l'environnement qu'il traverse.

Ce canal reliant l'Atlantique à la mer Méditerranée aura donc permis aux bateaux de l'époque d'éviter d'emprunter le détroit de Gibraltar, favorisant ainsi l'économie locale par le transport de marchandises agricoles et manufacturées, et par des taxes et des emplois indirects de tout type.

### *1.3 Une voie de transport fluvial*

Au moment de sa construction au XVII<sup>e</sup> siècle, la fonction principale du canal du Midi était d'être une voie de transport fluvial. Entre le XVIII<sup>e</sup> siècle et le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, le trafic sur le canal connaît son apogée. Le transport de marchandises – notamment des céréales, du vin, des matériaux de construction, et, en temps de guerre, des armes et des munitions - atteindra jusqu'à 110 millions de tonnes annuelles, tandis que celui des voyageurs s'établit en moyenne à trente mille personnes par an.

À cette époque, nous retrouvons des bateaux de mer qui parcourent le canal dans les deux sens, mais également des embarcations spécialement conçues pour le canal et fabriquées localement. Nous retrouvons ainsi, des barques, sapines et coutrillons, qui constituaient le gros de la flotte. Pour le transport des marchandises, il était utilisé des bateaux d'une vingtaine de mètres de long, halés par des hommes et des chevaux et pouvant transporter jusqu'à 120 tonnes. En ce qui concerne les embarcations les plus lourdement chargées, le trajet de Toulouse à Sète demandait environ huit jours de navigation.

Les voyageurs quant à eux utilisaient des « voitures de postes », tractées comme les barques de fret par des chevaux. Si au départ, elles avaient des petites dimensions – environ douze mètres – et sommairement équipées, elles deviennent au fil du temps imposantes – 30 mètres – et confortables. Par ailleurs, pendant un siècle afin d'économiser du temps lors des voyages, les écluses n'étaient pas franchies et les voyageurs étaient transférés avec leurs bagages d'une « voiture » à une autre. Ainsi, il ne fallait que quatre jours pour parcourir les 240 kilomètres du canal.

Cependant, l'essor du chemin de fer au XIXe siècle, entraîna une baisse de plus en plus marquée du trafic et des bénéfices, au moment même où le système des Deux Mers était devenu un réseau complet et cohérent<sup>21</sup>. Dès lors, les gestionnaires du canal vont faire leur possible afin d'améliorer le confort des voyageurs et raccourcir la durée du voyage. Nous retrouverons donc des salons et des restaurants aménagés à bord des voitures, la navigation de nuit qui était interdite devient possible, les transbordements aux écluses multiples sont supprimés et des bateaux dits « à sillage rapide » sont mis en service, halés par des chevaux menés au trot et relayés tous les 8 kilomètres. Tous ces aménagements permettent de faire diminuer les temps de trajets, et en 1860 il ne faut plus que vingt-deux heures pour relier Toulouse à Sète – soit 11 km/h de moyenne – contre près de quatre-vingt-dix heures – 2,7 km/h – un siècle plus tôt. Cette relation au temps accéléré des individus témoigne bien du processus de mondialisation<sup>22</sup> dans lequel les sociétés se sont impliqués au fil des siècles et des découvertes.

Toutefois comment lutter contre le train qui frôle à l'époque 50 km/h en vitesse commerciale ? Le point de non-retour pour le canal du Midi a lieu en 1858, lorsqu'un décret de Napoléon III confie pour une période de quarante ans la gestion du canal à son plus dangereux ennemi, la Compagnie des Chemins de Fer du Midi, propriétaire de la toute nouvelle ligne Bordeaux-Narbonne. Cet événement marquera le début d'une longue agonie pour le canal, malgré une faible reprise à la veille de la Grande Guerre. À la fin de la concession en 1898, le

---

<sup>21</sup> Voir la frise chronologique de la construction du canal dans la partie annexe de ce dossier (annexe 1).

<sup>22</sup> La mondialisation est « un processus continu d'intensification et de fluidification des échanges, porté par l'essor des transports et des mobilités (populations, entreprises, etc.) et accéléré depuis les années 1970 par les systèmes contemporains de communication et de circulation de l'information. Elle tend à accentuer les phénomènes de diffusion et d'homogénéisation à travers l'espace mondial. Mais paradoxalement, par la mise en concurrence des territoires et des sociétés qui lui sont associée, elle alimente aussi des comportements de contestation : localismes, particularismes, régionalismes, communautarismes sont ainsi revisités à la lueur de la mondialisation ». Géococonfluences.

gouvernement français rachète la totalité des actions du canal, qui se trouve ainsi nationalisé. Depuis cette date, son statut n'a plus changé et sa gestion est confiée depuis 1991 à l'administration des Voies Navigables de France.

En 1989, a lieu le dernier trajet de la dernière péniche commerciale sur le canal du Midi. Ce dernier, ne représentant plus aucun intérêt économique, si ce n'est pour l'irrigation – 24 000 hectares en dépendaient encore à cette date -, le canal des Deux Mers menaçait d'être laissé à l'abandon. D'ailleurs, de nombreux responsables politiques régionaux ou nationaux militaient dans ce sens. La solution au déclin du canal, apparait à la fin des années 1960 avec le tourisme fluvial, sur lequel nous allons revenir en détail dans les propos suivants.

## **2. Le tourisme fluvial et son développement (1970-2020)**

### *2.1 Genèse et développement du tourisme fluvial en France*

Le tourisme fluvial est une activité qui existe depuis le XVII<sup>e</sup> siècle et qui a été développé par les Anglais. En effet, ce sont eux qui créent les premières entreprises fluviales et organisent les premières croisières en Angleterre, permettant ainsi d'inscrire cette activité dans le paysage urbain anglais. Ce n'est que bien plus tard que le tourisme fluvial se diffuse en Europe.

En France par exemple le tourisme fluvial se développe dans les années 1960. Cette valorisation est tardive au regard de celle réalisée en Europe du Nord-Ouest et Outre-Atlantique. En effet, c'est en 1964, qu'un événement fait que la France redécouvre son abondant réseau de voies d'eaux et prend conscience qu'il est possible d'y voyager autrement qu'en marinier : le *Leiden*, un yacht traverse l'intérieur de la France en utilisant le canal du Nivernais<sup>23</sup> afin de se rendre de Londres à San Remo. Cette prise de conscience, suscitée par l'étranger, permettra à l'État français et aux riverains de prêter attention à une ressource naturelle et paysagère à laquelle personne n'avait fait attention. D'autant plus qu'elle présentait dès cette époque un potentiel touristique fort (DAMIEN, 2001, p.5).

---

<sup>23</sup> Le canal du Nivernais est un canal qui se situe entre le bassin de la Loire et celui de l'Yonne, entre Saint-Léger-des-Vignes, dans le département du Nièvre, et Auxerre, préfecture du département de l'Yonne.



À la suite d'un démarrage lent, le tourisme nautique prend son envol qui se confirme à la fin des années 1960, mais surtout durant la décennie 1980. En 1999, l'État français dénombrait déjà plus de 10 millions de personnes qui se promenaient sur l'eau et 350 000 qui pratiquaient le tourisme fluvial au sens étroit du terme.

Le concept de tourisme fluvial est évolutif et son appréhension varie selon les mentalités et les cultures. Nous constatons aujourd'hui que cette notion est devenue complexe, puisque le tourisme fluvial ne désigne plus seulement la navigation fluviale. Par cela, nous voulons expliciter les éléments qui suivent. Actuellement, ce concept est double et nécessite d'apporter des précisions quant à la nature de l'activité et à son extension géographique. Ce courant touristique désigne toute activité liée à la présence de l'eau qu'il s'agisse de cours d'eau, de canaux, de lacs, d'étangs. Dans ces activités sont comptabilisé les activités nautiques, c'est-à-dire la navigation et ses exigences particulières, mais aussi les loisirs nautiques ou activités liées directement à l'utilisation à des fins de loisirs d'une embarcation. A celles-ci, s'ajoutent les activités aquatiques qui caractérise tout loisir lié à l'eau, que ce soit sur une rivière, un étang, un canal ou la mer. Ainsi, nous retrouvons les activités suivantes : la pêche, la voile, le kayak, le ski nautique, etc.

Toutefois, ces activités touristiques englobent aussi, en fonction des sites, des activités terrestres multiples et variées qui sont induites par la présence d'une voie d'eau à proximité. Ainsi, nous retrouvons la pêche, les bases de loisirs, le cyclotourisme, le skateboard, le roller, la marche et l'équitation sur les chemins de halage, etc. Il est à noter que cette dernière caractéristique du tourisme fluvial n'est pas présente dans tous les États, ni le long de tous les cours d'eau.

Par conséquent, il est possible de nous demander ce que nous entendons par tourisme fluvial ? Ce dernier, doit être appréhendé dans sa globalité à la manière dont le définissent les Anglo-Saxons. « Le tourisme fluvial a deux dimensions : les pratiques nautiques et les pratiques aquatiques (composante bleue), auxquelles se sont ajoutés récemment les pratiques terrestres (composante verte et grise) : randonnée, écotourisme, découverte culturelle etc. Ainsi, le tourisme fluvial concerne et met en symbiose trois espaces géographiques bien identifiés : le fleuve ou le canal, le bord à voie d'eau et le pays avoisinant ou « arrière-pays » ou « intérieur ». Le tourisme fluvial, dont le canal est un vecteur, en est le continuum et façonne les territoires. » (DAMIEN, 2001, p. 11-12).

In fine, cette nouvelle définition du tourisme fluvial engendre une nouvelle géographie fluviale de la France, caractérisée par une renaissance de la voie d'eau. Cette définition du tourisme fluvial au sens large détient trois aspects importants que nous citons ci-dessous :

- Elle induit une activité touristique et de loisirs autour de la voie d'eau et détient de ce fait un impact sur le développement local (création d'emplois) ;
- Elle favorise la diversification des activités nautiques et aquatiques à un moment où la navigation fluviale connaissait un essoufflement en attirant des clientèles nouvelles ;
- Elle envisage une politique d'aménagement, de développement et d'animation touristique globale favorisant ainsi une meilleure intégration des territoires ou espaces géographiques impliqués, en prenant en compte leurs identités.

Ci-dessous, voici une représentation schématique de ce qu'est le tourisme fluvial aux yeux des instances gouvernementales et touristiques au début des années 2000 :

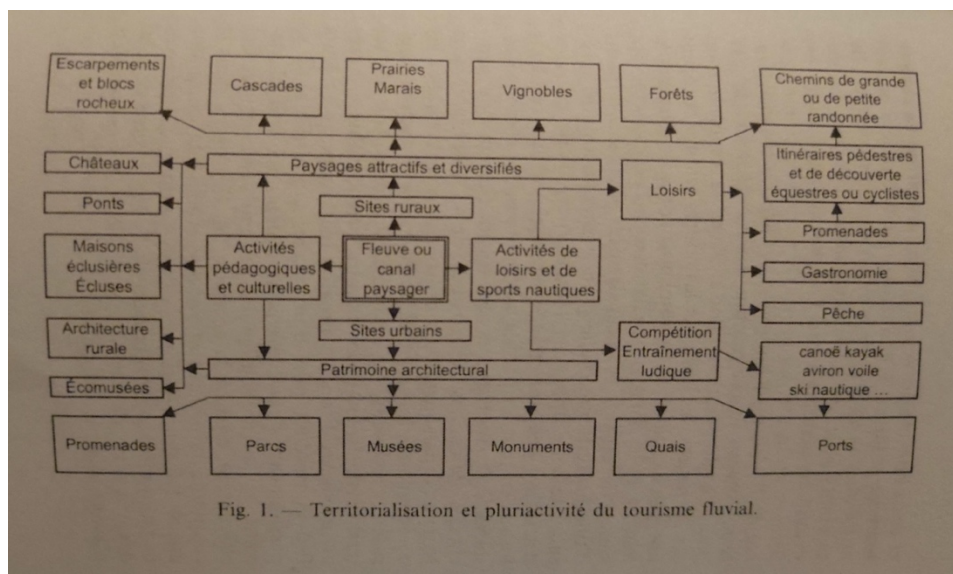
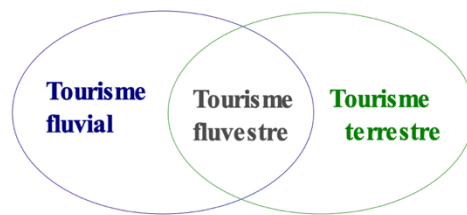


Fig. 1. — Territorialisation et pluriactivité du tourisme fluvial.

Source : Marie-Madeleine DAMIEN, 2001, p.15

Aujourd'hui, l'État français parle de tourisme fluvestre pour faire référence au tourisme fluvial qui engage deux milieux : l'eau et les abords des voies d'eau. Ainsi, le tourisme fluvestre est défini par VNF comme étant l'ensemble des activités touristiques et de loisirs qui se pratiquent sur et le long des fleuves et canaux (tourisme fluvial, mais aussi itinérance à vélo, randonnée pédestre, balade équestre, paddle, kayak, etc.). Ce tourisme fluvestre est associé à la

famille du slow tourisme et il attire des clientèles de plus en plus nombreuses, notamment nord-européennes. Il permet également de mettre en avant les territoires proche des voies d'eau.



Source : CCI Béziers Saint-Pons

En prenant en compte l'ensemble des éléments cités ci-dessus, nous pouvons attester que le tourisme fluvial connaît à l'échelle nationale, mais aussi européenne un retentissement important. Selon Voies Navigables de France, la France avec ses 8 500 km de voies navigables (sur un total de 18 000 km de voies d'eau), détient le plus grand réseau de voies navigables en Europe. Par ailleurs, le pays dispose aussi d'autres éléments avantageux tels que : 700 ports et haltes fluviales, les nombreux ouvrages d'arts reliant les cinq principaux fleuves<sup>24</sup>, une gestion maîtrisée de son réseau fluvial par les collectivités locales et VNF, d'une flotte diversifiée et de qualité<sup>25</sup>, d'une forte capacité d'innovation sur le plan technologique des bateaux et d'un patrimoine naturel et bâti remarquable autour des voies d'eau<sup>26</sup>. Ainsi, le pays est bien positionnée pour devenir une destination importante du tourisme fluvial.

## 2.2 Une filière touristique à fort potentiel économique

Pendant longtemps, le tourisme fluvial et fluestre a été considéré comme un marché de niche difficilement rentable pour les opérateurs. Pourtant aujourd'hui, nous constatons que c'est l'une des filières à potentiel du tourisme français et l'analyse qui va suivre permet de le confirmer.

---

<sup>24</sup> Les 5 principaux fleuves de France sont la Seine, la Loire, le Rhin, la Garonne et le Rhône.

<sup>25</sup> La flotte fluviale française dispose de plusieurs navires de plaisance de qualité, tels que : les paquebots de 150 passagers, les « péniches hôtels » de luxe, et des bateaux promenades électriques, qui sont mieux équipés et respectueux de l'environnement.

<sup>26</sup> Ce patrimoine naturel et bâti se résume en retenues d'eau, installations portuaires, tunnels, ponts-canaux, écluses, maisons éclusières etc.

Actuellement, ce secteur touristique répond à deux demandes essentielles : d'une part à celle des clients qui souhaitent vivre des expériences touristiques nouvelles et ressourçantes, et d'autre part au souhait partagé des opérateurs et des pouvoirs publics qui veulent diversifier l'offre de séjour sur les territoires, tout en valorisant les patrimoines naturels et culturels. Ainsi, depuis la crise sanitaire le tourisme fluvial est mis en avant notamment par les valeurs slow-touristiques qu'il prône au sein de son activité (valeurs sur lesquelles nous reviendrons plus tard au fil de notre développement).

Selon les estimations apportées par l'État Français, en 2019, le chiffre d'affaires des cinq filières du tourisme fluvial (paquebots fluviaux, péniches-hôtels, bateaux-promenades, bateaux de location et plaisance privée) était de 725 millions d'euros et les dépenses estimées des passagers à 863 millions d'euros TTC (toutes taxes comprises).

Ce même secteur aura permis de générer 6 100 emplois directs et 15,8 millions de journées passagers. Ci-dessous, nous pouvons observer les chiffres clés du tourisme fluvial pour l'année 2019 :

Marché	Flotte (unités)	Emplois directs	Nbre de passagers transportés (a)	% de clients étrangers	Chiffres d'affaires (HT en millions d'euros)	Dépenses TTC des clients sur les territoires (en millions d'euros)
Paquebots fluviaux	188	3600	206 000	88 %	438	98,4
Péniches-hôtel	89	491	14 900	88 %	54,4	16,7
Bateaux-promenade	326	1440	11 000 000	52 %	187	592
Bateaux de location	12900	nc	nc	36 %	45,9	57
Plaisance privée	1603	587	130 000	36 %	-	98,6

Source : [www.entreprises.gouv.fr](http://www.entreprises.gouv.fr)

En 2020, ce secteur touristique a généré 1,4 milliard d'euros (TTC), dont environ 46 euros de dépenses touristiques (TTC) par personne et par jour. En ce qui concerne l'affluence, 15,8 millions de journées-passagers sont comptabilisées chaque année. Ainsi, si nous réfléchissons par régions touristiques, nous constatons que le poids économique du tourisme fluvial est le plus important sur le bassin de la Seine (344 millions d'euros HT), en Aquitaine-Occitanie (174 millions d'euros HT) et dans le Grand Est (91 millions d'euros HT). Par

conséquent, les résultats de l'étude portée par VNF indiquent que « le tourisme fluvial participe à l'attractivité des territoires » (Thierry Guimbaud, directeur général de VNF). Cette conclusion annonce donc un avenir prometteur pour ce secteur, même si certains défis doivent encore être surmontés.

En plus de permettre un développement économique important pour les territoires qu'il investit, le tourisme fluvial permet également de faire « revivre » certains territoires laissés à l'abandon au fil des décennies. C'est le cas par exemple du canal du Midi, qui est le cœur de notre sujet d'étude.

### *2.3 Quand le tourisme fluvial devient le « salut » du canal du Midi*

Au cours des années 1970-1980 le canal du Midi connaît un déclin progressif. Malgré un semblant de renouveau de son activité dans les années 1970 et les travaux de modernisation du canal ayant permis une augmentation du trafic<sup>27</sup>, tout s'arrête rapidement en 1980 par manque de capitaux. En effet, au cours de la seconde moitié des années 1970 a lieu une récession économique. Ainsi, aux « Trente Glorieuses » succèdent les « Vingt Piteuses ». Dans ce contexte, la situation économique sur le canal s'aggrave et en 1978 la Coopérative des Transports Fluviaux du Midi ferme ses portes.

Pourtant c'est bien le tourisme fluvial qui va redonner vie au canal du Midi. Dorénavant, nous savons que ce courant touristique existe et se développe sur les rivières et canaux français depuis les années 1960. Il connaît un essor progressif au sein du territoire national et durant trois décennies (1960-1990) il cohabite avec le trafic de marchandise qui a lieu sur le canal du Midi. En effet, tandis que le transport de marchandise décline, le trafic de plaisance augmente régulièrement : passant d'environ 400 bateaux en 1969 à 2 500 en 1977 et se concentre à la belle saison, c'est-à-dire de juin à septembre. Cette cohabitation dure jusqu'en 1989-1990, lorsque les deux dernières péniches de marchandises nommées *Bacchus* et *Espérance* réalisent leur dernier voyage sur le canal des Deux Mers. Dès lors, le tourisme fluvial va connaître un

---

<sup>27</sup> Jean-Christophe Sanchez dans son ouvrage intitulé *La vie sur le Canal du Midi, de Riquet à nos jours*, indique qu'en 1975 « 1 686 embarcations ont franchi l'écluse Bayard à Toulouse, 2 196, un an plus tard et 2 487, en 1977 ».

essor important et redonner au canal du Midi ses lettres de noblesses qu'il avait perdu depuis l'avènement du chemin de fer au début du XXe siècle.

Aujourd'hui, le canal du Midi est la première destination fluviale en Europe. Grâce au tourisme fluvial, chaque année, environ 71 000 passagers sont comptabilisés aux écluses sur les 240 kilomètres du canal du Midi. Les études réalisées indiquent que ces pratiques d'itinérances sont davantage effectuées par une clientèle internationale aisée. Ainsi, nous retrouvons des Européens (Anglais, Allemands, Espagnols, Italiens), mais aussi des Américains et des Australiens. Ce public étranger recherche des prestations de qualité, voire haut de gamme en termes d'hébergement, de restauration, etc. Il est à noter que le canal du Midi attire également des touristes nationaux. Les 9 écluses de Fonseranes<sup>28</sup> à Béziers, site emblématique du canal du midi en est le parfait exemple. En effet, ce site qui compte parmi les lieux les plus visités en Occitanie, attire chaque année 300 000 visiteurs (français et étrangers). Ce sont également plus de 10 000 bateaux qui franchissent l'escalier de Neptune vers l'amont comme vers l'aval entre mars et fin octobre, témoignant donc de l'importance du site à l'échelle départementale (Hérault) et régionale (Occitanie).

Par conséquent, le tourisme fluvial aura permis une renaissance progressive du canal du Midi depuis les années 1980. Aujourd'hui, il est possible de voir des embouteillages aux portes des écluses. Des milliers de personnes – dont plus de la moitié sont des étrangers – qui les parcourent chaque année sur des « house-boats », des bateaux-hôtels et des bateaux privés disposent de Bordeaux à Arles et à Port-la-Nouvelle d'un réseau de plus de 800 kilomètres incluant les sections navigables de la Garonne, du Lot, de la Baïse, du Grand et du Petit Rhône. À cela s'ajoute les nombreux randonneurs et cyclistes qui empruntent les chemins de halage, des vacanciers du Saint-Ferréol ou des visiteurs des principaux ouvrages d'art – seuil de Naurouze, escalier de Fonseranes ou tunnel du Malpas – du canal du Midi. In fine, nous pouvons dire qu'il s'agit d'une réelle résurrection économique, qui n'a pas échappée à l'administration des Voies Navigables de France qui assure la gestion de ce canal depuis 1991. Actuellement, il n'est plus question de laisser mourir le canal des Deux Mers, mais à l'inverse d'entreprendre toute une série de travaux de modernisation. Parmi ces aménagements, nous retrouvons la

---

<sup>28</sup> Les 9 écluses de Fonseranes connues aussi sous l'appellation « escalier de Neptune » sont un escalier d'écluses (neuf portes et huit bassins) permettant aux plaisanciers de franchir une distance de 312 mètres sur un dénivelé de 21,50 mètres. En octobre 1996, ce site est classé au titre des Monuments Historiques et en 2018 le site est classé au titre de Grand Site d'Occitanie, témoignant ainsi de son importance à l'échelle régionale et nationale.

réfection des chemins de halage, l'aménagement de ports de plaisance, l'électrification de certaines écluses, l'extension des parties navigables du Lot et de la Baïse, etc., dans le but de rendre ce site un pôle touristique majeur. De surcroît, le classement du canal au patrimoine mondial de l'UNESCO en 1996, aura permis d'une part de reconnaître universellement le génie de Pierre-Paul Riquet et d'autre part à assurer la protection, la valorisation et la transmission de son œuvre aux générations futures.

Cependant, comme tout secteur, le tourisme fluvial présente des avantages et inconvénients qui sont nécessaires d'être évoqués.

### **3. Atouts et faiblesses du transport fluvial**

Afin de comprendre et d'illustrer les avantages et inconvénients du tourisme fluvial dans le cas du canal du Midi, il nous semble primordial de revenir sur les atouts et faiblesses du transport fluvial de manière générale. Cette prise de recul nous permettra par la suite d'analyser avec objectivité ce qu'il est nécessaire de modifier ou non au sein de l'activité touristique du canal des Deux Mers.

Dans une note de synthèse, le service économie et statistiques du ministère des Transports a déclaré qu'« À l'heure du développement durable, la voie d'eau dispose d'atouts importants : prix compétitifs, réserves de capacité et délais fiables. Sa faible consommation d'énergie, son intégration dans les paysages, sa grande capacité lui permettant de pénétrer au cœur des villes, en font un mode respectueux de l'environnement. Ces avantages du mode fluvial qui pourrait aussi permettre de désengorger certains axes routiers suscitent l'intérêt des autorités françaises et de la Commission européenne » (GIOVANNINI, 2019-2020, p-42).

#### *3.1 Les avantages écologiques, économiques et organisationnels du transport fluvial*

De nos jours, le transport fluvial est mis en avant principalement en raison de ces avantages écologiques. En effet, celui-ci émet une faible quantité de CO<sub>2</sub> en comparaison au transport routier. Le dioxyde de carbone est un gaz incolore, inodore et non toxique qui peut être d'origine naturelle (respiration humaine et animale, incendie, éruption volcanique, etc.) ou

d'origine humaine (transport, industrie, combustion fossile pour la production énergétique). Ainsi, il est fait constat aujourd'hui que le réchauffement climatique actuel est dû en grande partie au rejet dans l'air du CO<sub>2</sub> par les différents moyens de transports. En France par exemple, les transports génèrent 31% des émissions de gaz à effet de serre en 2019-2020, contre 26% en 2008. Il semble primordial de souligner, que le transport routier émet à lui seul 96% des émissions de GES des transports.

À contrario, le transport fluvial est émetteur d'une très faible quantité de GES, en raison de son efficacité énergétique à la tonne transportée. Si nous nous référons aux propos de Yann Tréméac, adjoint au chef de Service Transport et Mobilité de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) « grâce à son potentiel de massification, le transport fluvial est clairement plus avantageux que la route en termes d'efficacité énergétique ». Il considère à la suite d'une évaluation réalisée dans le cadre d'un nouveau travail de recherche, que la part d'émission du transport fluvial est de l'ordre de 9 à 35 g de CO<sub>2</sub> par tonne-kilomètre (t-km), contre 79 g de CO<sub>2</sub> pour le routier. Autrement dit, l'émission de CO<sub>2</sub> du transport fluvial est moindre de deux à quatre fois par rapport au secteur routier : deux fois moins pour les péniches les plus anciennes et quatre fois moins pour les embarcations les plus récentes et modernes.

De plus, le réseau fluvial permet de transporter davantage tout en consommant moins de carburant que le réseau routier. Il permet aussi de manière indirecte de désengorger les axes routiers et d'éviter la création d'embouteillages et par conséquent d'accumuler de la pollution dans un lieu donné.

En participant au désengorgement des axes routiers, le transport fluvial permet certaines améliorations d'un point de vue économique. En effet, ce blocage du réseau routier peut engendrer une perte de compétitivité de la région ou du pays. Mais aussi une perte de productivité en raison des retards des personnes, et des retards des livraisons, ou de services rendus. Si cet aspect peut paraître tout d'abord insignifiant, nous constatons qu'il a toute son importance à l'échelle sociétale sur la qualité de vie des usagers qui peuvent faire l'objet de stress ou d'anxiété. C'est dans cette optique que le transport fluvial est une alternative efficace. Selon VNF, « un convoi poussé de 4 400 tonnes (264 équivalent vingt pieds – EVP) a la faculté de remplacer 220 camions de 20 tonnes sur la route. ». Par ailleurs, le fluvial n'est jamais saturé à l'inverse de la route.



Le dernier avantage écologique que présente le transport fluvial sont les faibles nuisances sonores qu'ils induit et qui ne sont pas à prendre à la légère.

Dans un second temps, il est nécessaire d'évoquer les avantages économiques du transport fluvial. En transportant des marchandises en masse, le domaine fluvial permet de réduire les coûts de transport. En 2019, c'est environ 7,4 milliards de t-km qui ont été enregistré, soit 10% de plus par rapport aux chiffres de 2018. Cette augmentation positive de l'activité fluviale profite à de nombreuses filières. Parmi elles, nous retrouvons la filière des matériaux de construction et la filière de l'agroalimentaire. Ainsi, VNF indique que la filière agroalimentaire a enregistré en 2018 14,4 millions de tonnes transportées, tandis que la filière bâtiments et travaux publics, atteignait en 2019 un trafic total de 25,2 millions de tonnes transportées. Par conséquent, il est fait constat que le transport fluvial est deux à quatre fois moins cher que le transport routier, ce qui le rend particulièrement compétitif. La Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale indique que les bateaux de type grand gabarit nécessite un coût moyen de 12 euros pour une tonne transportée sur 350 km, contre 17 euros pour les bateaux de petits gabarits. À contrario, le transport routier nécessite un coût moyen de 21 euros pour une tonne transportée sur 350 km. En ce qui concerne le transport ferroviaire, il correspond à un coût moyen de 22 euros. Face à cette analyse, nous pouvons qu'affirmer la force indéniable que représente le développement du transport fluvial pour l'ensemble des secteurs économiques français, et cela est davantage certain compte tenu de la hausse des prix des carburants qui affecte le transport routier.

Par ailleurs, le transport fluvial induit des coûts externes minimisés. Par conséquent, nous retrouvons moins de nuisances sonores, de pollution, de congestion des voies, d'accidents ou encore de frais d'infrastructures qui sont généralement à la charge de la société car non compris dans le prix du transport. En effet, les coûts externes sont trois fois moins importants pour la route avec un total de 3,01 euros par t.km contre 2.13 euros par t.km pour le transport fluvial. Ainsi, les coûts externes générés par le transport fluvial sont moins importants que ceux du transport routier. Toutefois, ils restent supérieurs par rapport à ceux du transport ferroviaire avec un total de 1,37 euros par t.km.

Outre ces aspects, nous verrons dans un troisième temps que le domaine fluvial présente des avantages organisationnels. En effet, le transport fluvial est un moyen de transport où les risques d'accidents de navigation sont inférieurs à la route. Même si depuis 2005 le transport

routier à diviser par 3 le risque d'accident sur ses voies, il n'en demeure pas moins qu'en comparaison au transport fluvial le risque reste important. Selon les chiffres recueillis, le transport fluvial a un taux d'accidents sur la voie d'eau de l'ordre de 5% contre 93,2% pour la route (GIOVANNINI, 2019-2020, p.52). De surcroît, le fait que ce mode de transport soit peu accidentogène permet une certaine sécurité en ce qui concerne la circulation de matières dangereuses dans les voies d'eau et l'environnement.

Enfin, le domaine fluvial a un réseau non saturé. Ainsi, ce transport garantit une fiabilité dans les délais de livraison ou de rendez-vous en ce qui concerne les croisières fluviales. En effet, les délais annoncés sont respectés et cela même au centre des agglomérations. Cette non-saturation du réseau est un avantage important par rapport au transport routier.

Comme nous pouvons le constater le transport fluvial présente de nombreux avantages qui sont importants pour son développement et celui du tourisme fluvial. Toutefois, il est nécessaire de nuancer notre propos et d'évoquer également les faiblesses de ce transport et ce qui peut générer éventuellement des inconvénients au domaine fluvial touristique à l'échelle nationale. L'évocation de ces avantages et inconvénients permettront par la suite de voir comment les professionnels du tourisme s'y adaptent et la manière dont ils procèdent pour contourner ces difficultés. Le but étant de présenter un service le plus adéquat à la demande des touristes, et qui répond dans le même temps aux impératifs des territoires et espaces traversés.

### *3.2 Les faiblesses écologiques, organisationnelles et les contraintes naturelles du transport fluvial*

Toute chose présente des avantages et des inconvénients. En ce qui concerne le transport fluvial, il présente des contraintes écologiques d'ordre naturelles et des contraintes au niveau de son organisation.

Nous indiquions précédemment que le transport fluvial est le moyen de transport le plus écologique car moins émetteur de CO<sub>2</sub> que le transport routier et que par conséquent le domaine fluvial s'inscrit dans la lutte contre le réchauffement climatique.

Cependant, les transports fluviaux et maritimes sont de gros émetteurs d'oxydes de soufre (SOx) en raison de présence de soufre dans les combustibles fossiles (pétrole, charbon) et d'oxyde d'azote (Nox) qui sont des gaz dangereux pour le système respiratoire. Ces gaz sont principalement émis par les moteurs diesel et les moteurs essence. Même si ces gaz n'ont pas un impact sur le climat, ils provoquent une altération de la qualité de l'air. Ces gaz résultent de la motorisation des bateaux, qui contrairement au transport routier, n'est pas soumis à une réglementation stricte. Toutefois, nous verrons plus tard dans notre développement (partie 2) qu'une récente réglementation a été mis en place pour les années futures.

La pollution de l'air des bateaux fluviaux intervient lorsque les bateaux sont à quai, puisqu'ils laissent dans ce cas-là le moteur tourner. Une péniche passe environ 65% de son temps à quai. Yann Tréméac indique qu'une barge émet des microparticules de l'ordre de 0,09 à 0,66 de Nox/t-km, et 0,002 à 0,003 g de particules/t-km, ce qui est moins que les camions pour les Nox, plus pour les SOx, mais cela reste plus important que les voitures, notamment dans les villes qui utilisent moins de moteurs diesel, comme Paris ou Lyon par exemple.

De plus, les aménagements et améliorations que nécessite le transport fluvial engendre bien souvent la destruction des cours d'eau naturels et par ricochet engendre des impacts sur les populations locales.

Enfin, le transport fluvial est dépendant des conditions météorologiques et notamment de la pluie. Le transport fluvial est donc soumis aux intempéries et son utilisation dépend du débit d'eau qui est soit insuffisant soit excessif pour la navigation. Dans toute la France nous retrouvons la présence de stations de suivi hydrométrique afin de participer à la prévision des crues dont la responsabilité du suivi des hauteurs des cours d'eau a été accordée depuis les années 1980 au ministère chargé de l'environnement. En ce qui concerne le cas précis du canal du Midi, le suivi de la hauteur des cours d'eaux du canal incombe aux Voies Navigables de France depuis que l'État en 1991 a rendu cette institution publique responsable du canal des Deux Mers.

Le transport fluvial se trouve également dépendant du vent. En effet, lorsque le vent souffle fort, il peut s'avérer dangereux pour la navigation et faire dériver les bateaux de leurs trajectoires au point de provoquer des dégâts matériels et humains importants.

Enfin, le transport présente aussi des faiblesses organisationnelles. En effet, celui-ci peut paraître plus lent que le transport routier, notamment lorsqu'il s'agit de gérer des situations urgentes (cargaison de marchandises avec des denrées périssables). En revanche, il paraît tout à fait adapté pour une pratique touristique et récréative car de cette manière les touristes auront plus le temps de contempler les territoires et paysages qu'ils traversent. De plus, ce mode de transport nécessite d'engager une modernisation non seulement des bateaux, mais aussi du réseau fluvial et des activités touristiques en lien avec ce secteur. Toutefois, nous reviendrons plus en détail sur ce point à la troisième partie de notre développement.

#### **4. Le canal du Midi et les entreprises touristiques : entre cohabitation et dépendance**

Si nous nous référons à la définition donnée par les géographes, nous pouvons attester que la notion de mise en tourisme désigne « le processus de création d'un lieu touristique ou de transformation d'un lieu ancien par le tourisme qui aboutit à un état : le lieu touristique ».

Dès lors, nous pouvons affirmer que le canal du Midi a pu renaître de ses cendres grâce au tourisme. En effet, sa mise en tourisme progressive à partir des années 1960 aura permis au canal de ne pas tomber dans l'oubli.

Actuellement, nous retrouvons le long des 240 kilomètres du canal des Deux Mers des entreprises publiques et privées proposant des croisières ou balades sur ce site touristique. Ces balades à bord de péniches-hôtel, de bateaux-promenades, de bateaux de locations, etc., peuvent aller de quelques heures à quelques jours (1 ou 2 semaines). En effet, depuis les années 1980, les entreprises fluviales connaissent un essor sans précédent grâce au tourisme fluvial, permettant ainsi la création d'emplois, le développement local et la valorisation des territoires traversés par le canal et investie par le secteur touristique.

Ainsi, au fil des décennies une cohabitation entre le canal et les entreprises touristiques s'est développée. Afin que les relations entre ces deux entités puissent être simplifiées, les Voies Navigables de France a dû prendre le rôle d'acteur intermédiaire. Si cet acteur est depuis 1991 gestionnaire du réseau fluvial français tant pour l'alimentation en eau des populations, des terres agricoles et du secteur industriel pour le développement du transport, du tourisme et des loisirs,

il a aussi pour missions de promouvoir la logistique fluviale, de concourir à l'aménagement du territoire et d'assurer la gestion globale de l'eau. Par conséquent, VNF détient le rôle de régulateur sur la manière dont le tourisme doit impacter les territoires, les ressources et les populations à long et court terme. Mais, elle doit également apporter des solutions pour une gestion durable du canal du Midi.

Cela est d'autant plus nécessaire étant donné l'importance du canal pour les entreprises touristiques. Ces dernières ont besoin de cette voie d'eau pour assurer leur pérennité dans le temps et l'espace. C'est le cas de l'entreprise CAP AU SUD domicilié au 4 rue André Malraux à Sérignan et dans laquelle nous avons pu réaliser notre étude de terrain sur 6 mois (avril à septembre 2023). Cette agence propose des croisières à la journée sur trois sites du canal du Midi : les 9 écluses de Fonseranes à Béziers, le hameau du Somail et à Vias. Dans une logique de modernisation de sa flotte fluviale et de son activité il nous a été demandé de réaliser un diagnostic sur la transition écologique et économique de l'entreprise. Ce rapport s'est soldé par la conclusion suivante : en plus de devoir réaliser des aménagements écologiques sur ses bateaux, l'entreprise doit envisager de s'implanter dans de nouveaux sites de croisières du canal du Midi, mais aussi proposer de nouvelles thématiques de croisières aux clients/prospects afin d'une part, faire face à la concurrence et d'autre part répondre aux demandes actuelles des touristes<sup>29</sup>. Son activité sur le canal permet à CAP AU SUD de générer à Béziers et ses alentours 10 emplois fixe chaque année durant la saison estivale. Ainsi, pour une saison ce sont des centaines d'emplois qui sont créés sur les 240 kilomètres du canal du Midi. Nous pouvons illustrer cela par les éclusiers. Aujourd'hui, l'administration les appelle « agents d'exploitation ». Ils sont indispensables pour faire marcher cette grande machine hydraulique qu'est le canal du Midi et sans eux ce dernier tomberait vite en panne. Au-delà de la manœuvre des écluses, il leur revient d'entretenir et de réparer les biefs, les berges, les chemins de halage et les ouvrages d'art. C'est une lourde tâche qui occupe leur temps durant la période de « chômage ». Toutefois, l'automatisation croissante des écluses menace leur profession.

De plus, le canal du Midi en étant la première destination du tourisme fluvial en France, il capte à lui seul 30% du trafic national. Il permet également en Occitanie des retombées économiques d'une valeur de 70 Millions d'euros, tout en permettant la création de centaines

---

<sup>29</sup> Diagnostic « Transition écologique de CAP AU SUD » réalisée par Zakia LAARAJ sous la direction de Barbara FERRERI, AVRIL-SEPTEMBRE 2023. Les préconisations apportées dans ce diagnostic seront répertorié dans la partie annexe de ce mémoire.

d'emplois sur les 240 kilomètres du canal du Midi. L'ensemble de ces bénéfices, expliquent les dépenses engagées pour restaurer ce bien commun.

Il est à noter que le canal du Midi dépend à son tour du tourisme, car c'est le secteur d'activité qui le met en lumière, tout en valorisant les territoires et ouvrages d'art qu'il traverse. Ainsi, professionnels du tourisme et canal du Midi tout en étant dépendant l'un de l'autre, doivent apprendre à cohabiter ensemble afin d'être pérenne dans le temps et générer des impacts positifs sur les populations et territoires concernés. L'une des premières mesures prise pour assurer la pérennité du tourisme sur le canal du Midi durant la saison 2023 est le regroupement des bateaux lors de l'éclusage. Initiative qui a été prise et acté par VNF. L'objectif de cette initiative étant d'éviter le gaspillage des eaux du canal, compte tenu de la sécheresse actuelle qui sévit dans tout le pays en raison des fortes températures et du changement climatique qui s'opère un peu partout dans le monde. Il est nécessaire de maîtriser le tourisme afin qu'il n'ait pas d'impact important sur l'eau et provoquer ainsi un arrêt de l'activité, et la suppression de centaines d'emplois.



*Source : France 3 Région, France TV Info*

Le regroupement des bateaux lors de l'éclusage demandé par VNF avait également pour but d'éviter aux professionnels du tourisme fluvial de connaître en 2023 une haute saison touristique plus courte que les autres années. C'est dans cette optique que le 25 avril 2023 s'est tenu une réunion entre VNF et les entreprises fluviales, à laquelle Barbara FERRERI (gérante de CAP AU SUD) a participé. Le sujet principal de cette réunion était la gestion de l'eau et la préservation des eaux du canal du Midi afin de préserver ce site et l'activité touristique.

Par ailleurs, nous verrons par la suite que le tourisme initie une valorisation du territoire local. Nous pouvons illustrer cela avec l'exemple du canal du Midi. Ce dernier, met en lumière les territoires qu'ils traversent, mais aussi les producteurs locaux.

## **5. Le tourisme initie une valorisation du territoire local**

Le tourisme est connu pour mettre en lumière les territoires et populations qu'il occupe. Selon, Philippe Violier, professeur de géographie spécialisé en Tourisme et Culture à l'université d'Angers, le « tourisme excelle à recycler les objets dévalorisés par le progrès technique. Depuis le portage jusqu'à la navigation maritime ou fluviale, des moyens de transports désuets sont pris d'assaut par les touristes, mais après qu'ils ont franchi des centaines de kilomètres par le moyen de déplacement le plus rapide et le plus efficace, l'avion. Cette dialectique, attrait des pleins et des vides, de l'ancien et du moderne, fonde théoriquement tous les espoirs pour les lieux abandonnés par la modernité. » (VIOLIER, 2008, p.3).

Depuis la crise du COVID-19, le tourisme de proximité a été remis sur le devant de la scène, car moins polluant et permettant de découvrir des trésors architecturaux et patrimoniaux éloignés des foules du tourisme de masse<sup>30</sup>. Dès lors, les territoires locaux avec leurs ressources et populations ont été investis par des flux touristiques en quête d'authenticité, permettant ainsi un développement local.

---

<sup>30</sup> Le tourisme de masse désigne en géographie « le système touristique le plus récent, fondé à la fois sur l'accès du plus grand nombre au tourisme et sur l'individualisation des pratiques, standardisées ou personnalisées, répétitives ou innovantes. Le tourisme de masse individualisé caractérise une société au sein de laquelle la majeure partie des individus peut choisir d'être touriste ; dès lors, c'est le mode d'être touriste qui les distingue. Cette forme particulière de mobilité, le tourisme s'analyse classiquement en termes de flux d'échanges et de personnes et en termes de zones d'émission et de réception. » Géoconfluences.

Cette notion de développement local est intrinsèquement liée à la notion d'aménagement du territoire et elles s'illustrent de différentes manières. Si l'aménagement du territoire se décide centralement, à l'échelle d'un État par exemple avant d'être décentré aux échelles régionales, départementales et communales, le développement local fonctionne de manière inverse. En effet, ce dernier se fait avec la mobilisation des acteurs locaux et sur la valorisation de ressources non marchandes liées à la proximité spatiale : ce que signifie le mot local. Ainsi, comme l'indique Paul Houé<sup>31</sup> en 1996, la démarche est ici ascendante au lieu d'être descendante, ce qui n'exclut pas l'intervention de l'État et des collectivités locales dans une démarche de soutien. Par conséquent, même si la démarche est différente, le but reste le même : créer du développement là où il ne se produit pas sans une prise de conscience et sans une action volontaire

C'est dans cette optique que le tourisme et les loisirs sont considérés dans certains espaces comme base de développement local. Edith Fagnoni<sup>32</sup> dans sa thèse évoque la manière dont le tourisme et les loisirs ont été saisis dans des territoires après les échecs ou les réussites relatives de différents modèles industriels ou économiques dans un espace donné. C'est le cas du canal du Midi avec le fret commercial, dont le dernier voyage a lieu en 1989. Espace délaissé et abandonné, c'est le tourisme fluvial qui va permettre au canal de renaître de ses cendres et avoir une renommée internationale au fil du temps, comme nous l'avons évoqué plus haut.

Toutefois, il est à noter que le recours au tourisme n'est pas forcément la solution pour tous types de lieux. S'il permet d'intégrer des marges territoriales et de valoriser des positions et des atouts autres que ceux utilisés par l'activité dominante précédente, il peut aussi ne pas être un succès partout. Puisque rappelons-le, le tourisme ce n'est pas seulement l'exposition de quelques objets et coutumes anciennes, mais un entremêlement entre ancien et modernité. Les touristes fréquentent les marges, mais se déplacent également dans les métropoles au vu des statistiques de fréquentation publiés par les collectivités locales, les régions et les États.

---

<sup>31</sup> Paul Houé est un sociologue au CNRS, puis à l'INRA. Il a été l'auteur d'ouvrages reconnus sur le développement rural et a été également maire de sa commune natale. Aujourd'hui, il est vice-président du Centre Lebreton-Réseau international.

<sup>32</sup> Édith Fagnoni est professeur des Universités en Géographie à Paris-Sorbonne, tout en étant directrice de l'UFR de Géographie et Aménagement.



De plus, le tourisme transforme les lieux autant de manière positive que négative. Si certains acteurs et scientifiques reprochent à ce secteur les transformations qu'il induit dans les lieux, ces dernières sont pourtant inévitables, car comme tous secteurs ou individus, le tourisme dépose son empreinte dans l'espace qu'il investit. En outre, le tourisme permet d'améliorer la vie matérielle des populations, à changer la place des femmes et des jeunes et à ouvrir sur le monde. Par conséquent, la mise en tourisme induit un changement qualitatif plutôt souhaitable.

Cela s'illustre par exemple sur le canal du Midi, où nous constatons depuis quelques années une valorisation des richesses des terroirs et des producteurs locaux à proximité du canal portés par les professionnels touristiques. C'est le cas de l'entreprise CAP AU SUD qui auprès de ses clients met en avant les produits de l'artisan boulanger du coin, de la coopérative oléicole **l'Oulibo** basée au Somail et de la **Maison Aubert** située à Pézenas et qui propose des limonades pétillantes locales. De surcroît, lors de la croisière des « Grands Ouvrages » les repas apportés aux clients/touristes sont issus de l'artisan boulanger de Béziers. Dans sa volonté de développement durable, l'entreprise CAP AU SUD souhaite pour la saison 2024 mettre davantage en lumière les producteurs locaux. C'est la raison pour laquelle dans le diagnostic que nous devons leur présenter à la fin de notre mission, nous leur avons préconisé un certain nombre de nouveaux partenariats qu'il est possible de réaliser. Ci-dessous, nous retrouvons quelques exemples de partenariat qui ont déjà été validés par la directrice de l'agence, Barbara FERRERI :

- Le **Domaine YLB** qui est un vignoble spécialisé dans la production de vins biologiques à Béziers ;
- Le **Domaine Petit Ginestet** qui est un vignoble domicilié à Béziers ;
- Le **GAEC du Rucher de Montimas**, qui est un domaine apicole à Béziers ;
- **Nos p'tites gourmandises de macarons**, domicilié à Saint-Nazaire d'Aude et proche du hameau du Somail, lieu où CAP AU SUD est également implanté ;
- Etc.

Barbara FERRERI doit initier pendant l'hiver des pourparlers avec ces producteurs dans l'objectif de réaliser des partenariats publicitaires et réciproques. Le développement des collaborations avec les domaines viticoles permettra à l'agence CAP AU SUD de mettre à profit le label « Vignobles et Découverte » qu'elle détient, mais aussi de mettre en lumière les producteurs et la richesse des terroirs audois et héraultais. Lors de notre travail de terrain, nous

avons pu interroger les clients de CAP AU SUD sur le site des 9 écluses de Fonseranes et au sein de notre questionnaire deux questions étaient orientées sur la mise en lumière des producteurs locaux. Nous pouvons les retrouver ci-dessous :

1. « Souhaitez-vous une mise en avant des producteurs locaux durant nos croisières ? »
2. « Seriez-vous d'accord pour réaliser des temps à terre lors des croisières ? »

Du 15 juin 2023 au 9 août 2023, nous avons pu interroger 63 groupes de 3 à 8 personnes. Sur ces 63 réponses collectives, nous avons 85,5% de réponse positive à la première question contre 14,5% de réponses négatives. À la seconde question, nous avons obtenu un score de 85,2% de réponses positives, contre 14,8% de réponses négatives. Ces statistiques risquent d'évoluer dans les semaines à venir, compte tenu du fait que notre travail à CAP AU SUD n'est pas encore finit. Toutefois, cela témoigne bien que la valorisation du local est attendu par la majorité des touristes de nos jours. Les professionnels du tourisme doivent donc prendre en compte ce nouveau paramètre et proposer une offre adéquate à la demande. Idée sur laquelle nous avons pu réfléchir durant notre expérience professionnelle et y apporter des clés de résolution.

Sur le site des 9 écluses de Fonseranes, nous trouvons d'autres agences du tourisme fluvial valorisant les producteurs locaux. C'est le cas de la compagnie des Bateaux du Soleil qui navigue de Béziers (9 écluses de Fonseranes) à Marseillan-Plage (la pointe des Onglous et étangs de Thau). Cette entreprise met en avant au sein de ses croisières des repas typiques de la région, mais aussi deux producteurs vinicoles<sup>33</sup> et viticoles<sup>34</sup> : le **Domaine de l'Octroi** près de l'écluse ronde d'Agde et le **Domaine de Preignes le Vieux** à Vias.

Outre les entreprises fluviales, les Offices de Tourisme (OT) des départements audois, héraultais, haut-garonnais et tarnais participent à cette mise en valeur de la localité et des

---

<sup>33</sup> Le terme vinicole désigne l'activité agricole qui a pour but de cultiver une certaine variété de vigne produisant un fruit pour la consommation humaine : le raisin. Un producteur vinicole est donc ce qu'on appelle communément un vigneron car il cultive la vigne et produit également du vin.

<sup>34</sup> Le terme viticole se rapporte à la culture de la vigne. Ainsi, un viticulteur est une personne qui cultive la vigne pour la production du vin. Son activité à dès le départ pour but d'arriver à la production de vin, contrairement au vigneron qui cultive le fruit principalement et qui peut aussi selon son souhait produire du vin pour sa vente.

producteurs. Il suffit d'aller sur leurs sites officiels pour constater cela. Ainsi, l'OT de la Côte du Midi met en avant les « Vignerons de garde ».



Source : OT Côte du Midi

Cette appellation désigne les vigneronnes ouverts le dimanche et qui proposent aux personnes de passage dans la région de venir découvrir les savoir-faire de la viticulture. Cet office de tourisme met aussi en avant les caves de dégustation, c'est le cas pour celle du château de Ventenac situé au bord du canal du Midi.



Source : OT Côte du Midi

Nous retrouvons cette valorisation des producteurs locaux au sein des offices de tourisme de l'Aude Pays Cathare, de Béziers Méditerranée et de Montpellier Méditerranée Métropole.

Nous constatons donc bien au travers de ces exemples que le tourisme participe à la mise en valeur des ressources locales et des producteurs locaux. Néanmoins, il serait intéressant de savoir ce que cette mise en valeur par le tourisme apporte réellement aux producteurs locaux ? Cette valorisation a-t-elle un poids économique considérable dans leurs bénéfices annuels ? Est-elle minime par rapport à la vente en direct qu'ils réalisent au sein de leurs domaines et exploitations ? Malheureusement, nous ne pouvons pas répondre de manière sûre à ces interrogations au sein de notre travail d'étude et de recherche, étant donné la masse de travail que cela représente au côté de notre étude de terrain mener sur 6 mois. En revanche, à la suite d'une discussion avec Barbara FERRERI, nous avons pu apprendre que certains producteurs viticoles refusaient parfois les collaborations avec les entreprises touristiques car cela « leur demande beaucoup de temps et d'organisation, pour un bénéfice pécunier qui est en-deçà de leurs attentes ». Par conséquent, les projets de collaboration doivent être à l'avenir bien pensés afin d'apporter des bénéfices acceptables autant aux professionnels touristiques, qu'aux producteurs et in fine aux populations locales.

Cette représentation de la localité diffusée par les OT et professionnels du tourisme peut ne pas correspondre à celle de la population locale et des touristes. Dès lors, nous entrons dans une représentation et une pratique des lieux qui sont propres à chaque acteur et qui peut dans certains cas créer des tensions. Toutefois, il est à noter que le tourisme en transformant les lieux qu'il investit, va aussi indirectement changer les modes d'habiter<sup>35</sup> sur le territoire local. Par-

---

<sup>35</sup> Notion d'habiter a été remis sur le devant de la scène dans les années 2000 et elle a été également étudiée par Olivier Lazzarotti, professeur de géographie à l'université de Picardie-Jules-Verne où il dirige l'équipe d'accueil « Habiter le Monde ».

Ce concept, d'« habiter a été exploré, notamment par la philosophie d'Heidegger qui en a fait une activité primordiale, constitutive de l'être humain. Il désigne, aux yeux des géographes, le processus de construction des individus et des sociétés par l'espace et de l'espace par l'individu, dans un rapport d'interaction voire un rapport ontologique qui les relie : nous habitons l'espace et c'est pour cela qu'il nous habite. (...) La notion est transversale à plusieurs courants de la géographie et de ses modes de représentations. Par exemple, le concept d'« espace vécu » et les « cartes mentales » sont des révélateurs des modes d'habiter. De même certaines cartes ou photographies sont représentatives de la diversité des modes d'habiter. Ainsi, on peut distinguer des modes d'habiter différents selon les pratiques des individus et des sociétés dans l'espace dans un contexte d'essor des mobilités et des interconnexions. En effet, l'habiter peut se traduire par beaucoup d'actes, de processus et d'objets différents en impliquant l'ensemble des activités humaines (travail, résidence, loisirs, etc.), l'habitant étant alors

là, nous voulons dire que populations locales et touristes ont des manières différentes de pratiquer et d'habiter les lieux. L'habitant local à ses habitudes sur le territoire que le touriste va venir perturber ou déconstruire. Philippe Violier indique qu'« être touriste c'est quitter un lieu de résidence, plus ou moins subi, pour résider temporairement dans un autre lieu choisi selon des critères différents. ». En effet, les touristes souhaitent expérimenter ailleurs ce qu'ils ne peuvent pas faire chez eux par manque d'infrastructures adéquates ou tout simplement parce qu'ils souhaitent être « dépayser » par rapport à ce qu'ils observent au quotidien.

Afin d'illustrer cela, nous pouvons évoquer le site des 9 écluses de Fonseranes. Durant 6 mois, nous avons observé différentes pratiques et perceptions de cet espace. Ainsi, des joggeurs, aux professionnels du tourisme fluvial, en passant par les touristes locaux et étrangers, les vététistes, les promeneurs habitués, les enfants allant à la chasse au trésor, les contemplateurs, les cavaliers à cheval, etc., les 9 écluses de Fonseranes est l'exemple par de la compilation des pratiques et perceptions diverses qu'il peut y avoir dans un lieu donné. Durant nos entretiens avec les personnes sur place, nous avons eu les réponses suivantes : « Je venais jouer avec mon père sous ces arbres en étant enfant » nous rapporte un sénior en vacances avec sa compagne et ses petits-enfants ; une cavalière de passage avec son groupe d'amis indique que « C'est la première fois que je longe les 9 écluses de Fonseranes à cheval. Je ne savais pas que cela été autorisé ».



Source : OT Béziers Méditerranée

---

un acteur territorial à part entière. Le terme est donc indissociable de la vie en société et de la construction, dans le temps, de ces sociétés, l'Habiter ne peut être restreint à l'espace privé. » Géoconfluences.



*Source : Zakia LAARAJ à CAP AU SUD*

À partir de ces constats, des divergences et conflits peuvent naître entre habitants temporaires et habitants permanents sur la manière donc le territoire local est modifié par les touristes et le tourisme. D'autant plus, que le tourisme s'il apporte de nombreux avantages positifs, il peut également se montrer nocifs. C'est ce que nous allons voir dans la seconde partie du dossier avec l'exemple du canal du Midi et des menaces auxquelles ce site fait face aujourd'hui.

## **PARTIE 2 : LES DÉGRADATIONS AUXQUELLES FAIT FACE**

### **LE SITE TOURISTIQUE**

Dans cette deuxième partie nous allons évoquer les dégradations auxquelles fait face le canal des Deux Mers et comment il est possible de lier le développement économique et touristique avec l'environnement.

#### **1. La multiplication des menaces**

##### *1.1 La qualité de l'eau*

Le canal du Midi est un site artificiel, ainsi le taux de renouvellement de l'eau est faible. Plusieurs éléments indiquent que l'eau du canal est polluée. En effet, les analyses microbiologiques<sup>36</sup> (bactéries) réalisées sur les communes de Vias, de Marseillan, de Béziers et de Villeneuve-les-Béziers révèlent la présence de matière fécale dans le Canal, indiquant ainsi que la qualité de l'eau du canal est « moyenne ». D'autres analyses ont permis de confirmer la présence de produits chimiques, comme le rejet de diesel et autres carburants dans l'eau<sup>37</sup>. Cette pollution chimique s'observe par un léger film d'hydrocarbures à la surface de l'eau.

De plus, dans divers points du canal, les déchets s'accumulent créant ainsi des pollutions visuelles. Il est possible aussi de retrouver des bateaux abandonnés à proximité des écluses. C'était le cas en 2014 par exemple près de l'écluse ronde d'Agde comme nous pouvons le constater sur la photo ci-dessous :

---

<sup>36</sup> Les analyses microbiologiques désignent la partie de la biologie qui étudie les organismes microscopiques animaux, végétaux et bactériens.

<sup>37</sup> Étude environnementale, *Le canal du Midi, un chef d'œuvre en péril*, Arrondissement de la CCI BÉZIERS SAINT-PONS.



*Source : Carmen Gil de Arriba, Open Edition Journals*

Nous retrouvons aujourd'hui encore des épaves tout au long du canal du Midi. C'est le cas entre le petit port de Colombiers et les 9 écluses de Fonseranes. Durant notre travail de terrain à CAP AU SUD, nous avons constaté deux bateaux abandonnés sur le côté sauvage du canal du Midi. Par ailleurs, un second type de pollution a pu être constaté durant notre travail de terrain, celle des berges.

## *1.2 Des berges dégradées*

### *a) La maladie du chancre coloré*

Le canal du Midi est associé dans l'imaginaire collectif aux platanes qui bordent ses berges. Au fil des décennies, une image de carte postale s'est développée pour ce site emblématique : celle du canal entouré par la végétation ombrageant des platanes, doit voici une représentation.



*Source : Les canalous*



Toutefois, ce paysage bucolique est menacé depuis la seconde moitié du XXe siècle et davantage depuis ces 30 dernières années en raison de la maladie du chancre coloré qui est un champignon qui s'attaque aux platanes. Ce champignon microscopique pénètre au cœur de l'arbre sain, bloque les canaux de sève et le tue en 2 à 5 ans seulement. Dès lors, nous assistons à une transformation paysagère du canal du Midi qui inquiètent autant les populations qui vivent à proximité du canal, que les autorités assurant sa gestion (VNF, collectivités territoriales, État, etc.) et les touristes.

De plus, le canal étant un milieu particulièrement sensible, le transport des spores par l'eau, les coques de bateaux, les chocs sur les racines pendant les manœuvres ou l'amarrage des bateaux directement aux arbres, sont autant de vecteurs de propagation de cette pathologie.

Cette maladie incurable est arrivé dans le Midi en 1945, dans les caisses de munitions des soldats américains lors des débarquements en Provence. Dans un premier temps, ce champignon s'est surtout développé en région PACA, avant de se déplacer vers le Languedoc-Roussillon. Toutefois, ce n'est qu'en 2006 que les platanes sont considéré comme officiellement touchés sur le canal du Midi. Entre 2006 et 2011, Voies Navigables de France a essayé de contenir et ralentir le phénomène, en abattant et brulant progressivement les arbres malades. Cette méthode s'est soldée par un échec, puisqu'à partir de 2011, la maladie s'est propagée à grande vitesse. En 2009, 30 nouveaux foyers d'infection avaient été détecté dans l'Aude et l'Hérault et en 2013, il y avait plus de 600 arbres malades dans l'Aude. Ces chiffres indiquaient bien que nous nous trouvions dans un phénomène épidémiologique. De surcroit, la disparition des platanes provoque obligatoirement la mise en danger des berges du canal.

### *b) L'érosion des berges*

Nous constatons un effondrement des berges pour diverses raisons : l'effet du temps, l'impact du batillage<sup>38</sup>, la disparition des plantations, les inondations, etc. En effet, certains bateaux naviguent à grande vitesse provoquant durant leur passage des remous qui détruisent progressivement les berges du canal par érosion.

---

<sup>38</sup> Le batillage désigne l'ensemble des remous allant jusqu'à des vagues provoquées soit par la marche d'un bateau, soit par le vent.

Voici quelques photographies attestant de l'érosion des berges du canal du Midi à Toulouse et à Béziers :



*Source : La dépêche, les berges toulousaines*



*Source : Zakia LAARAJ à CAP AU SUD, les berges biterroises*

De surcroît, la présence de ragondins<sup>39</sup> abîme les berges. Cette espèce animale a pour habitude de creuser des terriers qui fragilisent les berges, les digues et les petits ouvrages d'art et quelques fois les routes. Par ailleurs, la terre évacuée des galeries est à chaque fois repoussée dans l'eau, ce qui accélère le comblement de la voie d'eau et peut gêner le fonctionnement hydraulique du canal. Enfin, le ragondin diffuse des maladies pouvant contaminer les autres espèces et même l'homme (leptospirose).

---

<sup>39</sup> Le ragondin est une espèce de rongeurs à répartition cosmopolite, appartenant à la famille des Echimyidae.

Actuellement ce sont les racines des platanes qui permettent de stabiliser les berges du canal. En revanche avec le temps, ces racines risquent de moisir, de disparaître et donc provoquer l'effondrement des berges. Ce scénario est une menace pour la voie d'eau, mais aussi pour les activités humaines (économiques, touristiques, et de transport) organisées sur ce site protégé.

### *c) Les actions engagées par Voies Navigables de France pour remédier à la situation*

Pour y remédier, depuis 2012, Voies Navigables de France a engagé une lutte contre la propagation du chancre coloré sur les plantations du canal du Midi. En effet, VNF est depuis 2012 maître d'ouvrage du Plan de restauration des platanes et des berges du canal du Midi. La lutte contre la propagation de la maladie du chancre coloré du platane s'inscrit dans le cadre national des arrêtés ministériels (31 juillet 2000 et 22 décembre 2015) qui fixent les prescriptions scientifiques et techniques visant à limiter la dispersion de la maladie sur le territoire national.

Afin de mettre en place ce projet, VNF s'est entouré d'équipes pluridisciplinaires réunissant des spécialistes, scientifiques et experts dans les domaines patrimonial et historique, arboricole et paysager. Le projet devant répondre à des exigences patrimoniales et paysagères, il est bâti sur les principes suivants :

- « Choix de sujets de grande taille restituant, à terme, l'effet de colonnade et de voûte arborée ;
- Respect de l'espacement des arbres tel qu'aujourd'hui (7 à 8 m) ;
- Maintien ou restauration d'une symétrie sur les deux rives ;
- Homogénéité des essences sur de grands tronçons ;
- Alignements favorisés au maximum ;
- Transparence préservée ou restituée sur les écluses. » *Source : VNF*

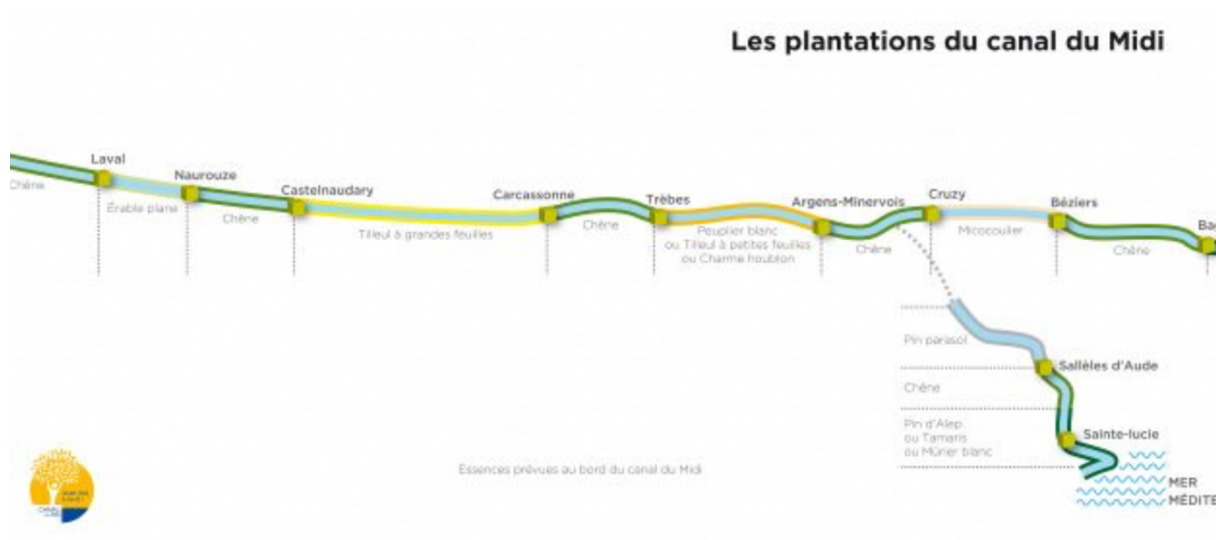
Ainsi, en fin 2020, ce sont plus de la moitié des platanes (26 000 sur les 42 000) qui ont été abattus. Encore aujourd'hui certaines municipalités essaient de résister, afin de conserver la jolie carte postale. En effet, sur les sites de Vias et du hameau du Somail certains platanes

résistent encore. Mais une étude indique que ces derniers devraient disparaître totalement d'ici 2035.

Outre l'image de carte postale que les platanes diffusaient, ces derniers servaient à limiter la propagation des eaux du canal dans l'air et ainsi permettaient de conserver la durabilité de la navigation sur ce site. Leur disparition impose à nous demander quel avenir il y a pour les arbres sur le canal du Midi ? Comment pallier cette absence ?

Pour répondre à cela, VNF a engagé des actions de replantation. Ainsi, de nouveaux arbres sont installés à la place des platanes abattus. Nous retrouvons donc des chênes chevelus, des micocouliers, des érables, tilleuls ou encore des peupliers blancs. Néanmoins, il est nécessaire de laisser le temps à la nature pour faire son œuvre et procurer à nouveau l'ombre appréciée par les plaisanciers. En effet, VNF afin de conserver le caractère unitaire du canal, limiter les risques de pandémie (essence unique) et créer des motifs paysagers cohérents avec la valeur des ouvrages, a articulé son projet autour des points suivants :

- « Une essence de « jalon », remplaçante du platane, plantée par grandes sections d'un bout à l'autre du linéaire et occupera 40% de celui-ci. Le chêne chevelu a été retenu ;
- D'essences choisies parmi des espèces déjà éprouvées dans les régions traversées, de port adapté et de 20 à 30 m de hauteur, s'intercalant entre les secteurs occupés par l'essence « jalon » ;
- De « ponctuations » aux écluses et ouvrages, structures arborées particulières inspirées de celles présentes aujourd'hui sur le canal ;
- De projet paysagers spécifiques dans les zones urbaines où les interactions entre canal et espaces publics sont fortes ». *Source. : VNF.*



*Source : VNF*

Ainsi, ce sont 200 millions d’euros qui sont investis pour la restauration des plantations du canal du Midi. Dans ce budget conséquent, 68 millions d’euros sont réservés pour l’abattage, 72 millions pour les reprises des berges et 6 millions pour les mesures de protections mises en place.

Cette disparition des platanes a provoqué une crise paysagère et une perte d’identité au sein des territoires bordant le canal, que nous allons évoquer maintenant.

### *1.3 Quand le tourisme fluvial devient un véritable vecteur de pollution pour le canal du Midi, son environnement et les populations*

Jusqu’à aujourd’hui, le gouvernement français et les études européennes affirmaient que le transport et le tourisme par voie d’eau était le plus écologique. En effet, selon les études menées, le transport par voie d’eau génère 3 à 4 fois moins de CO<sub>2</sub> dans l’air, en comparaison au secteur automobile et routier.

Il n’empêche que s’il n’est pas maîtrisé, le tourisme fluvial peut provoquer aussi à moindre échelle la pollution des territoires et populations qu’il investit. En effet, avec la multiplication des bateaux de croisières, des bateaux-promenades, des péniches hôtels sur le canal du Midi, nous constatons une dégradation de l’eau avec le rejet des carburants et des eaux

usées (grises et noires) dans le canal. Les berges connaissent aussi une érosion importante depuis une vingtaine d'année menaçant ainsi la survie de l'activité touristique sur le canal des Deux Mers.

En polluant l'eau et l'air, le tourisme fluvial met également en péril la faune et la flore. En effet, le canal du Midi abrite 280 espèces animales et au moins 60 espèces végétales. Ce sont une vingtaine d'espèces de poissons qui viennent des cours d'eau qui l'alimentent qui vivent dans le canal. Ainsi, nous retrouvons la carpe, le brème et de nombreux carnassiers : le sandre, la perche, le brochet et le blackbass, et même le silure sur certains biefs qui sont menacés par la pollution générée par le tourisme fluvial.

De plus, nous savons que c'est la multiplication des voyages commerciaux et touristiques sur cette voie d'eau qui a propagé sur l'ensemble du canal la maladie du chancre coloré, provoquant par ricochet la fragilité des berges. Ainsi, le tourisme fluvial avec son impact sur l'environnement peut à tout moment provoquer l'arrêt de l'activité touristique sur le canal, ce qui serait catastrophique d'une part pour la pérennité de cette voie d'eau, et d'autre part pour les populations et territoires qui vivent économiquement de cette activité.

Aujourd'hui, il est de notoriété publique que le tourisme et ses activités engendrent la dégradation de l'environnement. Pierre Merlin dans son ouvrage intitulé *Tourisme et aménagement touristique. Des objectifs inconciliables ?* évoque qu'avec la multiplication des congés payés, la démocratisation du tourisme dans toutes les sphères sociales dans le courant de la seconde moitié du XXe siècle et la multiplication des nouvelles pratiques touristiques a apporté des questions, voire des menaces qui n'ont pas été perçues auparavant.

En effet, les études scientifiques et étatiques montrent aujourd'hui que le secteur touristique impacte autant positivement que négativement les territoires qu'il investit. Dans la première partie du dossier, nous avons pu voir tous les bénéfices économiques et de mise en lumière territoriale que génère ce secteur. En revanche, il apporte aussi son lot d'inconvénients. Les activités touristiques sont très consommatrices, à divers degrés, de « bien publics » : depuis l'instant du départ jusqu'à celui du retour, chaque touriste « consomme » une certaine quantité d'énergie, de matières premières et de bien libres comme l'air ou l'eau, tout autant qu'il est « consommateur » de paysages et de sites. Ainsi, l'analyse des impacts environnementaux liés

au tourisme ne manque pas de complexité si nous retenons tous les paramètres naturels, économiques ou humain mis en jeu.

Le premier bien libre nécessaire à tout territoire touristique est bien sûr l'air. Toute pollution affectant l'air peut toucher de manière durable la fréquentation touristique d'un lieu. Par conséquent, tout excès d'oxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) provoque des effets négatifs à la fois sur les hommes et les écosystèmes. De plus, le tourisme à sa part de responsabilité dans la pollution atmosphérique et ce même de manière indirecte. Rappelons-le, Rémy Knafou indique que le tourisme a une responsabilité dans le réchauffement climatique même si celui-ci est minoritaire par rapport à l'industrie, à l'agriculture et aux transports non touristiques. En raison de la rapide augmentation du trafic aérien et des navires de croisière, il lui est accordé aujourd'hui 8% des émissions de gaz à effet de serre. Parmi celles liées au tourisme, le transport aérien arrive en tête (40%), devant l'automobile (32%), l'hébergement (plus de 20%), puis les navires de croisières. (KNAFOU, 2021, p.32).

Par ailleurs, les touristes ont aussi leur part de responsabilité dans l'augmentation des émissions de GES et la dégradation de la couche d'ozone, notamment au travers l'usage des technologies modernes de confort, comme l'air conditionné ou les réfrigérateurs dans les divers lieux touristiques et d'hébergements.

Le second bien indispensable est l'eau. En effet, sans eau il n'y a pas de tourisme. (LOZATO-GIOTART, 2006). Ainsi, le manque d'eau ou la pollution de l'eau courante, maritime, fluviale ou continentale est un facteur environnemental qui non seulement peut limiter, mais aussi interdire toute forme de tourisme sur un territoire donné. Par conséquent, une entreprise touristique pas assez soucieuse de ce type d'enjeu à sa part de responsabilité dans la dégradation de cette ressource. Inévitablement, cela créera par ricochet une menace pour la faune et la flore qui selon les lieux peuvent participer plus ou moins indirectement aux activités générées par le tourisme, soit comme élément de décor paysager, soit comme l'un des facteurs d'animations.

## 2. Lorsque crise paysagère rime avec perte identitaire

Patrice Ballester<sup>40</sup> indique dans son article « Le canal du Midi face à une crise paysagère et récréative majeure : la naturalité comme moyen de résilience ? » que : « Le tourisme de masse et les pratiques sportives le long des berges changent radicalement la perception et les représentations des acteurs de ce territoire. Les Voies Navigables de France, comme leurs habitants et leurs visiteurs, se voient confrontés actuellement à une crise paysagère majeure : la disparition des platanes centenaires, marqueurs d'une identité forte, à la renommée internationale. Cela bouleverse leurs niveaux d'informations et de perceptions d'un espace à la fois « naturel », touristique et sportif selon leurs dires ».

En effet, la crise paysagère qui a lieu sur le canal du Midi depuis 2010 amène à questionner certaines réalités. Notamment, la capacité des acteurs à se forger des représentations paysagères et un imaginaire du site et de ses activités récréatives renouvelées ou mises en danger face aux travaux entrepris. En effet, l'impact du chancre coloré sur le mode de vie, la façon de penser et de se représenter le canal du Midi en résulte.

Lors de notre travail de terrain à CAP AU SUD, nous avons pu questionner les touristes en vacances sur le canal du Midi, qui nous ont indiqué qu'ils étaient déçus de la croisière, non pas à cause du manque d'intérêt pour le site et son histoire, mais parce que les platanes ne faisaient plus partie du décor. Pour les visiteurs, l'image du canal qu'ils se représentent dans leurs esprits ne colle pas du tout avec la réalité d'aujourd'hui. Cette différence entre l'attente et la réalité incombe aussi aux professionnels du tourisme qui diffusent encore une image obsolète du site. Ainsi, si nous nous référons à la réalité de l'instant T, les abords du canal à Béziers entre le tunnel du Malpas et l'escalier de Neptune ressemblent aux illustrations suivantes :

---

<sup>40</sup> Patrice Ballester est un professeur d'histoire-géographie-EMC à l'académie de Toulouse. Il est également membre de la Société de géographie à Paris, et enseignant chercheur à l'université de Toulouse II – Le Mirail.





*Source : Zakia LAARAJ à CAP AU SUD*

Sur la photographie de droite, ce sont les tentatives de replantation de VNF afin de redonner au canal du Midi dans les 20 prochaines années l'image reconnue à l'international, c'est-à-dire celle d'un canal totalement recouvert par les plantations. Sur le site officiel du canal du Midi les avis des citoyens toulousains sont partagés sur la beauté du canal. En effet, nous retrouvons d'une part Dominique âgée d'une quarantaine d'année qui se réjouit du paysage et de sa beauté au mois d'octobre, et d'autre part nous retrouvons Pierre Cardinale qui atteste avec virulence qu'il « Faut arrêter, le canal ce n'est pas le monde des bisounours ». Ce dernier, au côté de Valérie Piganiol, présidente du Club économique « Toulouse au fil de l'Ô », dénonce un manque de vision collective pour entretenir le canal qui relie Toulouse à la Méditerranée. Par conséquent, nous retrouvons parmi les professionnels du tourisme, les visiteurs, touristes et différents acteurs du millefeuille territorial des avis divergents en ce qui concerne la conservation et gestion du canal face à la crise paysagère qu'il connaît actuellement.

Toutefois, il nous semble nécessaire de nuancer notre propos avant d'entrer dans les détails de cette crise paysagère. Si nous revenons aux débuts du site, nous pouvons affirmer qu'il n'a pas toujours eu la physionomie actuelle. En effet, les platanes n'ont pas toujours fait partie du paysage. Au moment de la construction du canal, il n'y avait pas d'arbres de prévus sur les berges. À l'époque de Pierre-Paul Riquet (qui avait été nommé Seigneur par le roi), les terres étaient louées aux fermiers des environs qui en faisaient des potagers, ou des champs céréaliers. Ce sont les héritiers de Pierre-Paul Riquet qui réalisent les premières plantations avec des mûriers et des saules dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle. Ils avaient pour but de stabiliser les berges du canal et inciter à l'élevage du ver à soie. De plus, ces arbres ont permis

aussi d'apporter du confort à ses usagers même si ce n'était pas le but escompté. Dès lors la navigation sur le canal est devenue plus agréable et notamment durant l'été grâce aux ombres créées par les arbres. Il a fallu attendre Napoléon, au premier quart du XIXe siècle pour que les premiers platanes soient installés. Ces derniers, devaient servir à faire de l'ombre aux soldats, qui arrivaient moins fatigués par le soleil sur les champs de bataille. C'est en 1860, qu'une grande campagne de plantations est lancée, lorsque le canal était géré par la compagnie des chemins de fer du Midi<sup>41</sup> qui exploitait ces arbres.

Nous constatons donc qu'au fil des décennies, le canal du Midi est devenu un véritable exemple de création ex-nihilo d'un paysage devenant objet controversé et désiré à la fois par l'homme, la faune et la flore (But, Sadoine, 2007). En réalité, le canal du Midi est le parfait exemple sur le long terme de la tentative de réaliser un ouvrage d'art en relation avec la vision qu'avaient les hommes de l'époque, de la nature. Si les premiers programmes de plantation qui ont lieu dès 1730, 1755 et 1775 mettent à l'honneur la culture des oliviers, des mûriers, des ormes, des frênes et des peupliers, ce n'est que bien plus tard que le platane est implanté le long de cette voie d'eau. Toutes ces plantations avaient pour but de stabiliser les berges du canal et générer un revenu par le bois. Aujourd'hui, le revenu par le bois a disparu, mais le revenu grâce aux retombées du tourisme est conséquent. Toutefois, les effets du temps, du classement par l'UNESCO, du chancre ainsi que le vieillissement des arbres génèrent de nombreux débats publics sur cet ouvrage que l'homme a façonné mais qui est considéré par la communauté internationale comme élément d'une nature artificielle parfois difficile à assimiler ou à discerner du reste des éléments paysagers.

En ce sens, nous pouvons affirmer que la notion de naturalité dans notre sujet d'étude est l'objet d'une polémique médiatique, touristique et politique. Nous pouvons dire que la naturalité du canal du Midi est encore débattue car celle-ci est subjective selon la perception de chaque individu qui traverse cet espace. Dès lors, il semble nécessaire d'évoquer aussi la notion d'artificialité et de *wilderness*<sup>42</sup> car il s'agit également d'un regard d'acteurs politiques

---

<sup>41</sup> La compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne était l'une des plus anciennes grandes compagnies privées de chemin de fer françaises. Son réseau desservait la partie du sud-ouest de la France se trouvant entre la Garonne et les Pyrénées.

<sup>42</sup> La notion de *wilderness* est née en Amérique du Nord et désigne l'« état sauvage », ou plus particulièrement la « nature sauvage ». Julien Delord (2005) a proposé pour la traduire un mot de vieux français : la sauvageté, le terme n'ayant pas la connotation péjorative de la sauvagerie. Samuel Depraz quant à lui la définit comme étant la

confronté - additionné – aux regards des visiteurs, promeneurs et sportifs qui portent un jugement sur tel ou tel objet d'études et d'évolution des pratiques. Ainsi, il est possible d'affirmer que la naturalité est un objet mouvant sur le moyen et long terme. Cela nous amène à nous demander si la crise paysagère profonde qui est vécue actuellement sur le canal du Midi, n'est pas en réalité une chance pour l'éducation des touristes à leur environnement ? Les nouveaux aménagements des berges, demandent nécessairement l'adoption de nouveaux écogestes comme le fait de ne plus s'arrimer aux anciens ou aux nouveaux arbres, mais aussi de redéfinir les frontières d'appropriation de cet espace, comme le fait de ne plus apercevoir les camping-cars se garer aux pieds des berges.

Dès lors, nous pouvons nous demander comment il est possible de conjuguer développement économique, touristique et environnement ?

### **3. Conjuguer développement économique et environnement**

De nos jours, nous savons que le tourisme porte atteinte à l'environnement. En revanche, il est nécessaire de souligner que la protection de la nature, de ses paysages et de sa biodiversité, va aussi de pair avec le souci de maintenir les revenus issus du tourisme le plus durablement possible. Par conséquent, nous pouvons affirmer que tourisme et environnement sont intrinsèquement liés, puisque la nature est dans certains lieux l'image du tourisme. Dès lors, une relation de dépendance se développe entre l'espace protégé et la pratique touristique.

Comme cité précédemment, l'air et l'eau sont des biens communs indispensables pour le développement du tourisme et de ces impacts économiques et sociaux dans un lieu donné. La non-préservation de ces qualités environnementales (l'eau et l'air) et de sa faune et sa flore entraîne obligatoirement un arrêt des activités de loisirs et de tourisme. C'est pour cette raison que nombre d'activités touristiques aujourd'hui, se base sur la préservation et la protection de l'environnement qu'elles occupent. Afin d'illustrer cela, nous pouvons prendre comme exemple le Costa Rica qui base toute sa stratégie touristique sur la beauté de ses paysages préservés. Depuis 1987, c'est 27% du territoire qui est protégé, dont 13% de parcs nationaux, qui ont été aménagés afin de sauvegarder les biotopes du pays. Dans un autre type de consommation-

---

nature sauvage des origines, libre de toute dégradation anthropique, est ainsi dotée d'une signification supplémentaire par comparaison avec la *Wildnis* allemande.

protection, nous retrouvons le sultanat d'Oman, qui utilise sa faune et sa flore comme l'une des principales richesses naturelles et comme l'un de ses attraits touristiques essentiels. Dans ce pays, il est possible d'y trouver des espèces variées : varans, thars (chèvres sauvages), faucons, antilopes, panthèses, gazelles et les plus beaux chevaux arabes. Les fonds marins de la mer d'Oman regorgent de tortues, des raies mantas et même des baleines (en février et mars) et des dauphins (présent en permanence). Cette richesse environnementale faunistique explique donc le « tourisme-safari » qui a lieu dans le pays et qui attire des milliers de touristes (LOZATO-GIOTART, 2006, p.48). Cela présuppose donc de la part des autorités locales une volonté de préserver la nature, puisqu'un tourisme incontrôlable mettrait en danger ces espèces et espaces. Ce qui induirait sur le long terme un arrêt des activités touristiques et de loisirs, et ne permettrait plus aux territoires locaux d'avoir des retombées économiques positives issues de ce secteur d'activité.

Nous pouvons transposer ces deux exemples à la situation du canal du Midi. Les dégradations que connaît ce « bien commun » depuis quelques décennies à inciter Voies Navigables de France, les collectivités locales, l'État et les professionnels du tourisme à repenser le tourisme dans ces territoires. L'objectif étant de faire coexister activités récréatives et protection de l'environnement dans un même espace et écosystème.

Par conséquent, afin d'endiguer les impacts du tourisme, VNF a réfléchi à un plan de gestion. Cette réflexion a débuté dès les années 2010 et s'est soldé par un début d'actions concrètes en ce qui concerne l'éviction des platanes contaminés par le chancre coloré et leur remplacement par de nouvelles espèces d'arbres. En décembre 2021, à Trèbes, VNF et leurs partenaires célébraient les 10 ans du projet de replantation du canal du Midi. En effet, 16 700 nouveaux arbres ont été replantés en 10 ans. Cette mobilisation de l'État, des collectivités et du grand public a été nécessaire pour la survie du canal du Midi, mais aussi pour les professionnels du tourisme fluvial qui vivent des bénéfices qu'engendre ce site historique, architectural et patrimonial. Ainsi, 79 millions d'euros ont été investis afin de mener à bien ce projet et le coût total de ces mesures ont été estimés à 200 millions d'euros de travaux et 20 millions d'euros de maîtrise d'œuvre selon le communiqué de Presse diffusé par VNF et l'État.

Dans ce projet VNF et ses partenaires avaient pour but de restaurer les berges, élément central du canal du Midi. En effet, la mort des platanes engendre la disparition progressive du réseau racinaire qui maintenait les berges. Leur restauration apparaît donc essentielle,

notamment si les acteurs en charge de sa gestion souhaitent replanter de nouveaux arbres à la place des platanes enlevés. Toutefois, à ce jour nous constatons que si les actions de replantation ont bien commencé, celles concernant la restauration des berges sont loin d'avoir lieu. En effet, sur le trajet fluvial reliant le tunnel du Malpas au site des 9 écluses de Fonseranes aucuns dispositifs d'améliorations de l'état des berges n'a été effectué malgré les replantations effectuée sur les chemins de halages. Dès lors, nous pouvons nous demander combien de temps encore les berges vont tenir dans cet état avant qu'un incident grave est lieu ?

Outre ces aspects, le projet de gestion entreprit au début des années 2010 devait aussi mettre en place des actions de protections envers la biodiversité du canal. Mais à ce jour, très peu d'actions ont été observées, mise à part la pose de nichoirs à oiseaux et gîtes à chauve-souris sur le linéaire du canal du Midi et ses abords.

C'est dans cette optique que VNF et ses partenaires ont mis en place un nouveau projet de gestion en 2021 pour la période 2021-2027. Ainsi, nous retrouvons en premier lieu la gestion de l'eau face au changement climatique. Les ressources en eau du canal doivent être rectifiées et optimisées afin d'assurer la pérennité de la navigation. Il faut également maitriser la qualité paysagère dans les zones urbanisées. En effet, le canal du Midi doit être intégré dans les documents d'urbanisme, afin de coordonner aménagement des territoires et qualité paysagère du canal du Midi. Il est à savoir que sans ses paysages bucoliques, idylliques et dépaysant, le canal du Midi n'aurait pas autant de succès auprès des touristes, collectivités locales et à l'internationale. Leur protection et préservation est donc à ne pas négliger. Enfin, il est primordiale de réaliser une coordination des projets. En effet, comme nous le verrons un peu plus bas, la gouvernance du canal du Midi regroupe de nombreux partenaires, et est complexe. Par conséquent, la synergie entre les acteurs et le portage de projets communs sont importants.

L'exemple du canal du Midi, nous indique bien que le tourisme est dépendant de la qualité environnementale, mais nous indique également de manière sous-jacente que l'environnement a besoin du tourisme. En effet, sans cette activité il n'est pas mis en valeur et, est même parfois abandonné. Cela a été le cas dans les années 1980 lorsque le tourisme fluvial n'avait pas comme c'est le cas aujourd'hui un développement si important sur le canal des Deux Mers. Par conséquent, cette dépendance réciproque (du tourisme à l'environnement et de l'environnement au tourisme) nécessite des aménagements et concessions mutuelles de la part de ces deux entités.

## 4. La législation Française

### 4.1 Loi sur la protection du canal du Midi et de ses paysages

Depuis son inscription au patrimoine mondial de l'UNESCO en 1996, l'État signataire de la Convention du patrimoine mondial de 1972 a des engagements envers le canal du Midi qui sont les suivants :

- « De conserver sa Valeur Universelle Exceptionnelle, de la faire partager aux riverains et aux usagers du Bien, enfin de la transmettre aux générations suivantes ;
- De mettre en place un « système de gestion » regroupant l'ensemble des partenaires de la gestion du Bien et de sa zone tampon ;
- D'élaborer un « plan de gestion contractuel » entre les partenaires ».

Afin de garantir le maintien de la qualité architecturale et paysagère de l'environnement du Bien, d'associer une zone tampon, dotée de protections réglementaires. Ce classement a nécessité également de préserver la voie d'eau, de la faire connaître et de la transmettre aux générations futures. Son inscription concerne toutes ses composantes, à savoir :

- Le canal du Midi, de Toulouse à l'étang de Thau (240 km),
- Les canaux de Jonction et de la Robine qui relient le canal du Midi à Port-La-Nouvelle (36,5 km),
- Le système d'alimentation de la Montagne Noire, qui permet d'alimenter en eau le canal du Midi au seuil de Naurouze (76 km),
- Le canal de Brienne dans Toulouse qui assure une liaison avec la Garonne (1,5 km),
- Une section du fleuve Hérault à Agde (0,5 km).

Se sont au total 360 km et 328 ouvrages d'art qui ont été classés.

Depuis 2017, ce Bien « UNESCO canal du Midi » est classé dans sa totalité au patrimoine mondial de l'UNESCO, puisque ses paysages de Toulouse à la Méditerranée ont été protégés. En effet, le gouvernement français a promulgué un décret le 26 septembre 2017 portant sur le classement des paysages du canal du Midi. Jusqu'alors, seul le domaine public

fluvial du canal et son alimentation (rigole de la Montagne Noire, la Rigole de la Plaine, et la rivière Laudot) avaient été classés entre 1996 et 2001.

Cependant, il est à noter que l'inscription d'un bien sur la liste du patrimoine mondial ne prévaut pas directement une protection juridique applicable. Par conséquent, pour protéger juridiquement le canal du Midi, le bien et ses paysages ont été classés au titres des sites, selon la loi du 2 mai 1930<sup>43</sup>. Celle-ci, indique que toute modification doit être soumise au consentement de l'État. Par ailleurs, nous retrouvons aussi 46 ouvrages d'arts du canal du Midi qui sont inscrits ou classés en tant que Monuments Historiques<sup>44</sup> selon la loi du 31 décembre 1913<sup>45</sup>.

Nous retrouvons également des articles de loi plus récent portant sur la protection du canal du Midi, de ses ouvrages et paysages. La législation française en vigueur au 31 juillet 2023, encadre aussi la gestion et l'utilisation du canal du Midi. En vue d'une pratique juste et équitable sur ce bien commun, nous retrouvons les articles L2124-20, L2124-21, L2124-22, L2124-23, L2124-24 et L2124-25 de la sous-section 4 intitulée « Dispositions relatives au canal du Midi » du Code général de la propriété des personnes publiques qui indiquent les éléments qui suivent.

**Article L2124-20** : « Toutes les eaux qui tombent naturellement ou par l'effet d'ouvrages d'art soit dans le canal, soit dans ses rigoles nourricières, soit enfin dans ses réservoirs, sont en entier à la disposition du canal du Midi pour les prendre ou les rejeter et ce nonobstant toutes jouissances ou usages contraires. » ;

---

<sup>43</sup> Cette loi du 2 mai 1930 indique que « Nul ne peut acquérir par prescription, sur un monument naturel ou sur un site classé, de droit de nature à modifier son caractère ou à changer l'aspect des lieux. Aucune servitude ne peut être établie par convention sur un monument naturel ou un site classé qu'avec l'agrément du ministre des beaux-arts. ». Légifrance.

<sup>44</sup> Le classement « Monument Historique » est considéré comme le plus haut degré de protection qu'un bâtiment puisse avoir. Cette distinction peut concerner un immeuble (bâti ou non bâti : parc, jardin, grotte, etc.) ou un objet mobilier (comme un meuble ou un immeuble par destination) qui reçoit un statut juridique particulier destiné à le protéger pour son importance historique, artistique, architecturale, mais aussi technique ou scientifique afin qu'il soit conservé, restauré et mis en valeur. C'est le ministère de la Culture et de la Commission qui accorde ou non ce classement.

<sup>45</sup> La loi du 31 décembre 1913 concerne les immeubles dont la préservation présente au point de vue de l'histoire ou de l'art, un intérêt public. Ils doivent être classés comme monuments historiques dans leur totalité ou en partie par le ministère chargé des affaires culturelles selon les critères établies des articles 1 à 39 de cette loi.

**Article L2124-21** : « L'entretien des épanchoirs du canal du Midi, à l'exception des vingt et un épanchoirs à fleur d'eau du bief du bassin rond est à la charge de la personne publique propriétaire du canal, y compris les rigoles ou fossés d'évacuation des eaux de ces épanchoirs dans les ruisseaux ou rivières voisins. » ;

**Article L2124-22** : « Les aqueducs sont entretenus par la personne publique propriétaire du canal dans toute l'étendue de l'emprise du canal (cuvette et francs-bords). » ;

**Article L2124-23** : « Les rigoles alimentant le canal sont entretenues par la personne publique propriétaire du canal. Les autres rigoles et les contre-canaux ou rigoles parallèles au canal, amenant les eaux à un aqueduc sont entretenus pour moitié par la personne publique propriétaire du canal et pour moitié par les communes sur le territoire desquelles ils se trouvent, qui peuvent appeler à y participer les propriétaires intéressés.

Les rigoles de sortie sont creusées et entretenues en totalité par les communes sur le territoire desquelles elles se trouvent, qui peuvent appeler à y participer les propriétaires intéressés ; toutefois, pour les rigoles qui recevaient les eaux d'un épanchoir, la personne publique propriétaire du canal contribuera pour moitié à leur établissement et à leur entretien. Les anciens, tels que ruisseaux dans lesquels on n'a pas rejeté ou détourné d'autres eaux, sont entretenus tant à l'entrée qu'à la sortie par les propriétaires riverains. » ;

**Article L2124-24** : « Toute plantation est interdite dans le lit des rigoles d'entrée ou de sortie, dans les contre-canaux et dans les anciens, tels que ruisseaux ou ravins.

Les propriétaires sont responsables des dommages causés par la présence de ces obstacles et ont à supporter les frais des curages, approfondissements ou élargissements qu'ils auraient rendu nécessaires. Ils sont tenus de procéder à l'arrachage des arbres et broussailles dans un délai de huitaine après mise en demeure par l'autorité administrative compétente. » ;

**Article L2124-25** : « Les ponts construits, tant sur le canal que sur ses rigoles nourricières, sont réparés, entretenus et reconstruits au besoin aux frais de la personne publique propriétaire du canal ; ceux sur les contre-canaux, ainsi que ceux sur les rigoles d'entrée ou de sortie des



aqueducs ou des épanchoirs, restent à charge des communes lorsqu'ils ne sont pas dépendants du domaine public routier. ».

Outre cela, nous retrouvons également une réglementation pour la navigation sur le canal du Midi.

#### *4.2 Quelle réglementation pour la navigation sur le canal du Midi ?*

La protection du canal du Midi institué par l'État et par les acteurs gestionnaires à différentes échelles, ont dans cette optique pensée à une réglementation sur le canal du Midi. L'objectif étant d'impacter le moins possible la biodiversité de ce canal artificiel, mais aussi les territoires et populations environnants.

C'est dans cette démarche qu'une vitesse maximale de navigation a été mis en place. En effet, la vitesse des bateaux est limitée à 8 km/h, dans le but d'éviter la détérioration des berges. Les agents du Service de la Navigation ont la capacité de dresser des procès-verbaux aux conducteurs qui dépasseraient cette limite. De plus, cette dernière doit être réduite à 3 km/h à l'approche et au franchissement d'ouvrages d'arts (ponts, ponts-canaux, ports, haltes, écluses, etc.), ainsi qu'en cas de croisement ou de dépassement avec un autre bateau. La réduction de la vitesse à l'approche d'un bateau amarré sert aussi à ne pas arracher les amarres du bateau stationné avec les houles produites par le bateau en marche. Pour ce cas précis, nous avons eu l'occasion de l'observer lors de notre navigation avec CAP AU SUD entre Béziers et le petit port de Colombiers. En effet, Manuel le capitaine réduit systématiquement la vitesse pour ne pas dégrader les bateaux amarrer et l'initiative est à chaque fois commenté auprès des clients/touristes afin d'expliquer le changement de vitesse de notre navigation. Cela permet aussi aux touristes de contempler la beauté du paysage bucolique du petit port de Colombiers. Ci-dessous, une photographie représentant un bateau amarré à l'entrée du port de Colombiers qui rappelle aux matelots et capitaines de bateaux la vitesse autorisée dans ce village. L'inscription « Slow » permet de rappeler le mouvement du « Slow Tourisme » auquel le tourisme fluvial d'Occitanie s'identifie depuis quelques années.



*Source : Zakia LAARAJ à CAP AU SUD*

Sans tenir compte de l'obligation, les règles de courtoisie incitent la réduction de la vitesse en présence de petites embarcations (barques, canoës, etc.), ainsi que des pêcheurs en bord de rive. Il est recommandé également d'utiliser les avertisseurs sonores à l'approche d'ouvrages offrant une visibilité réduite.

Concernant les passages rétrécis, les points de faible ouverture ou voies à sens unique, nous retrouvons la règle suivante à suivre : lorsque deux bateaux sont engagés simultanément dans une partie de la voie navigable qui n'a pas une largeur suffisante pour leur croisement, un des deux bateaux doit reculer. Ici, le bateau devant céder le passage est le bateau montant et non celui descendant.

Les règles qui suivent concernent davantage le stationnement des bateaux tout au long du canal. Les acteurs gestionnaires préconisent aux capitaines de bateaux de stationner dans les haltes et quais prévus à cet effet. Les lieux d'interdiction sont généralement indiqués par panneaux ou délimités par une bande jaune discontinue peinte sur le mur de quai (« réservé aux péniches »). De plus, le stationnement est prohibé dans les biefs courts, mais aussi à 100 mètres des ouvrages, pour raisons de sécurité. Il est également nécessaire d'avertir le dernier éclusier

rencontrer du souhait de s'arrêter en route. Celui-ci, pourra éventuellement indiquer le meilleur endroit où il est possible de stationner dans les environs, puisqu'en effet le stationnement ne doit pas gêner la navigation, ni la circulation sur les chemins de halage. Dès lors, il est totalement interdit de s'amarrer aux arbres en raison des accidents que peuvent provoquer les cordages aux cyclistes ou aux piétons. Au-delà de cela, l'amarrage aux arbres est interdit afin de limiter au maximum la propagation de la maladie du chancre coloré, même s'il est aujourd'hui bien présent sur l'ensemble du tracé du canal du Midi. Le but des autorités gestionnaires est de ne pas se retrouver avec une nouvelle épidémie infectant les nouvelles plantations d'arbres effectuées sur les berges du canal et qui doivent remplacer les platanes brûlés ou coupés. Ces nouvelles espèces d'arbres plantés sont génétiquement modifiés afin de résister au chancre coloré. Cependant, VNF et les collectivités locales prennent toutes les précautions afin d'éviter un imprévu futur. Ainsi, pour le stationnement, il est conseillé d'utiliser un piquet solidement planté dans la berge et l'amarrage doit permettre au bateau de suivre les variations du niveau d'eau.

Par ailleurs, de nombreux autres points sont strictement interdit en ce qui concerne le stationnement, à l'instar des éléments suivants :

- Stationner à couple des petites embarcations ;
- Stationner sous les ponts ;
- Stationner sous le chenal navigable ;
- Stationner sur les Ponts Canaux de Baïse, d'Agen, Moissac et de Béziers ;
- Stationner auprès des écluses automatisées après la fermeture de la navigation ;
- Stationner de nuit dans les biefs courts dont la longueur est inférieure à 1 km (en raison de leur vulnérabilité en cas d'avarie à une porte d'écluse) ;
- Stationner est interdit dans la traversée de l'Aude ;
- Stationner longuement sur le Domaine Public Fluvial sans autorisation (le stationnement de longue durée est soumis à autorisation par le Chef de la Subdivision de navigation).

Lors du passage aux écluses il est demandé aux plaisanciers de se référer aux éclusiers qui sont des agents de l'État affectés au Service de la Navigation du Sud-Ouest. En effet, ces derniers sont chargés de la Police de la Navigation et de la gestion de la voie d'eau. Ils gèrent

les manœuvres de sasement et font respecter les ordres de passages, puisque certains bateaux jouissent d'une priorité, notamment les bateaux à passagers touristiques. Nous reviendrons sur ce point un peu plus bas.

En revanche, l'amarrage du bateau reste sous la responsabilité des plaisanciers. Dans le cas où un incident a lieu, les plaisanciers doivent prévenir immédiatement l'éclusier. Le bateau doit être obligatoirement amarré et le moteur doit être éteint. De plus, l'amarrage doit tenir compte des variations de niveaux dues au sasement.

Depuis le début de la saison estivale 2023, une nouvelle règle a été accentuée : le passage des écluses groupé. En effet, lorsque cela est possible il est demandé aux plaisanciers de passer à plusieurs au sein d'une écluse. Cette initiative a été instaurée par VNF afin d'économiser l'eau et ainsi ralentir la sécheresse qui avait touché certaines régions et département du sud au printemps 2023. En initiant cela, VNF essaie de préserver les compagnies de croisières fluviales. Le but étant d'éviter de raccourcir la saison 2023 et leur imposer une fermeture définitive. Ainsi, en période de pénurie, un avis à batellerie fixe le délai d'attente et le mode de groupage. En période normale, un délai d'attente de 20 minutes est demandé.

Durant le temps d'attente, il est prohibé d'approcher à moins de 50 mètres de l'écluse et il est nécessaire d'attendre que les feux passent au vert ou que l'éclusier l'ait demandé aux plaisanciers avant que ces derniers puissent avancer.

Nous retrouvons également des priorités de passage aux écluses. Ainsi, nous retrouvons l'ordre de passage suivant :

1. « Les bateaux ou engins flottants appartenant aux Services de la Navigation, d'incendie, de police et de douane se déplaçant pour des raisons urgentes de service ;
2. Aux bateaux de transport de marchandises ou à passagers assurant un service régulier ou programmé, et pourvus d'une autorisation du Chef du Service de la Navigation ;
3. Aux autres bateaux à passagers ; toutefois la priorité de passage aux écluses qui leur est accordée ne s'exercera qu'au moment de leur arrivée à l'écluse. Le franchissement des écluses de Fonseranes est soumis à des dispositions particulières ;
4. Aux autres catégories de bateaux, y compris ceux de location et selon l'ordre d'arrivée. ». *Source : L'officiel du canal du midi.*

## Franchissement des 9 écluses de Fonseranes

Du 1<sup>er</sup> avril au 31 octobre de chaque année, la navigation est libre aux 9 écluses de Fonseranes. En revanche, celle-ci est interrompue du 1<sup>er</sup> novembre au 24 décembre inclus, ainsi que les 11 novembre, les 25 décembre, les 1<sup>ers</sup> janvier et les 1<sup>ers</sup> mai.

Du 26 décembre au 16 mars inclus, des navigations « à la demande » peuvent être réalisées par les navigants auprès des Voies Navigables de France (VNF) et des éclusiers avant 15 h 00. De plus, ils seront accompagnés lors de leur navigation.

Il est à noter que le franchissement des 9 écluses de Fonseranes est soumis à des horaires (basse/haute saison), et des priorités (montée/descente).

### HORAIRES DE FONCTIONNEMENT

PÉRIODE	MATIN		MATIN		APRÈS-MIDI		APRÈS-MIDI	
	Première descente	Dernière descente	Première montée	Dernière montée	Première descente	Dernière descente	Première montée	Dernière montée
<b>du 29 mars au 30 avril</b>	8h40	9h25	10h15	12h15	13h15	15h15	16h05	17h45
<b>Du 2 mai au 30 sept.</b>	8h10	9h25	10h15	12h15	13h05	15h20	16h10	18h50
<b>Du 1<sup>er</sup> octobre au 5 nov.</b>	8h40	9h25	10h15	12h15	13h15	15h15	16h05	17h45

Source : OT Béziers Méditerranée



Source : Échelle d'écluses à Fonseranes, VNF, Victor TONELLI

Enfin, le règlement concernant la navigation sur le canal du Midi dédie une note pour les écluses automatisées. Celui-ci indique que les écluses automatiques se situent entre Agen et Castets en Dorthe. Les manœuvres de l'écluse sont commandées par une perche pendue dans l'axe du Canal. Comme pour les écluses non automatisées, il faut attendre que le feu soit au vert pour avancer. Ainsi, dans une écluse automatique nous retrouvons les étapes suivantes à suivre :

1. « Attendre et maintenir le bateau dans l'axe de la perche.
2. Avancer doucement. Faire tourner  $\frac{1}{4}$  de tour la perche blanche et rouge qui pend au-dessus du canal.
3. Avancer et entrer dans l'écluse (sauf si le feu de l'écluse est rouge : attendre dans ce cas, qu'il devienne vert pour entrer dans l'écluse).
4. Après l'amarrage, tirer le levier placé sur le terre-plein à côté de la cabine pour mettre l'écluse en marche.
5. Pour faire ouvrir les portes de sortie, tirer à nouveau sur le même levier. Lorsqu'il y a égalité des niveaux, les portes s'ouvrent. Attention : elles se referment 3 minutes plus tard. Il convient donc de sortir immédiatement.

NOTA : quand les feux sont rouges, il est inutile d'actionner la perche. La manœuvre reste sans effet. » *Source : L'officiel du canal du Midi.*

Par ailleurs, le passage aux écluses est encadré par le Code des transports dans la partie réglementaire et l'arrêté du 28 juin 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2014. Les articles A4241-53-26 à A4241-53-32 précisent ce qui est préconisé aux plaisanciers. Nous pourrions retrouver le détail de ces articles dans la partie annexe de cette étude.

Outre, la réglementation de la navigation sur le canal du Midi, il existe depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017, le règlement européen pour les Engins Mobiles Non-Routiers (EMNR), qui fixe le seuil d'émission polluante pour les engins non-routiers et qui s'est élargi à la navigation intérieure et donc aux bateaux fluviaux.

### *4.3 Loi portant sur les Engins Mobiles Non-Routiers (EMNR)*

Jusqu'à récemment, les bateaux fluviaux étaient considérés comme des moyens de transport environnementaux vertueux et moins polluants que les modes de transport routiers. Néanmoins, avec les évolutions qui se sont mises en place dans le secteur routier, il semble aujourd'hui essentiel d'initier également la transition écologique du transport fluvial. Celle-ci, paraît d'autant plus nécessaire au vu des émissions d'oxyde de soufre et d'oxydes d'azote détectés dans l'air. C'est la raison pour laquelle la nouvelle norme européenne 2016/1628<sup>46</sup> du 14 septembre 2016, dit règlement EMNR, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2017 portant sur les émissions polluantes des Engins Mobiles Non-Routiers (EMNR), réduit considérablement les seuils autorisés en matière d'émissions polluantes au transport fluvial pour les moteurs de moins de 300 kW, en comparaison à la précédente réglementation fluviale datant de plus de dix ans.

Par conséquent, trois règlements ont été adoptés en application du règlement EMNR, que voici ci-dessous :

1. Le règlement délégué (UE) 2017/654 du 19 décembre 2016 : portant sur les prescriptions techniques et générales relative aux limites d'émissions et à la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux EMNR.
2. Le règlement délégué (UE) 2017/655 du 19 décembre 2016 : portant sur la surveillance des émissions de gaz polluants des moteurs à combustion interne en service installés sur des EMNR.
3. Le règlement d'exécution (UE) 2017/656 du 19 décembre 2016 mettant en place : les prescriptions administratives relatives aux limites d'émissions et à la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux EMNR.

En effet, à compter de cette nouvelle réglementation, les motoristes ont pour obligation de demander une réception par type pour chaque modèle de moteur ou famille de moteurs non

---

<sup>46</sup> Le règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 par rapport aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers, apporte des modifications aux règlements (UE) n°1024/2012 et (UE) n°167/2013 et modifiant et abrogeant la directive 97/68/CE.

routiers mis sur le marché de l'Union Européenne (UE). Cette procédure institue la conformité du moteur réceptionné aux limites d'émissions polluantes fixées par le règlement. De plus, il est dorénavant demandé un certificat de réception délivré par l'autorité compétente d'un État membre attestant de la conformité du moteur aux exigences du règlement.

Dans le secteur de la navigation intérieure, le règlement EMNR s'applique aux moteurs des bateaux et engins flottants entrant dans le champ d'application de la directive (UE) 2016/1629, du règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) ou de l'arrêté du 5 novembre 2018 :

- Bateaux de longueur égale ou supérieur à 20 mètres ou de déplacement supérieur à 100 m<sup>3</sup> ;
- Remorqueurs et pousseurs ;
- Bateaux à passagers accueillant plus de 12 personnes à bord ;
- Engins flottants.

Toutefois, la norme 2016/1629 ne s'applique pas aux moteurs de bateaux de plaisance et véhicules nautiques compris dans la directive 2013/CE (plaisance, L < 24 mètres), aux bacs, bateaux militaires ou navires de mer. Les moteurs de propulsion ou auxiliaires des bateaux de navigation intérieure dont la puissance de référence est inférieure à 19 kW sont aussi exclus du présent règlement.

La réglementation 2016/1628 concerne les moteurs mis sur le marché et installés sur une construction neuve ou une remotorisation d'un bateau existant. Il est à noter qu'il n'y a aucune obligation de mise à niveau de la motorisation des bateaux existants.

De surcroît, le règlement indique deux catégories de moteurs uniquement destinés aux bateaux de navigation intérieure :

- La catégorie IWP concerne les moteurs servant à la propulsion directe ou indirecte de bateaux de navigation intérieure, de puissance de référence égale ou supérieure à 19 kW ;



- La catégorie IWA quant à elle concerne les moteurs auxiliaires exclusivement destinés à être utilisés dans des bateaux de navigation intérieure, de puissance de référence égale ou supérieure à 19 kW.

Afin de faciliter la mise en conformité des bateaux au présent règlement, ce dernier autorise l'utilisation d'autres catégories de moteurs sur les bateaux de navigation intérieure, pour des puissances de référence inférieures à 560 kW et sous réserve du respect des dispositions techniques additionnelles détaillées dans le règlement délégué (UE) 2017/654 :

- Catégorie NRE : moteurs pour engins mobiles non routiers (catégorie génétique) ;
- Moteurs de poids-lourds Euro VI : les moteurs réceptionnés au titre du règlement (CE) n° 595/2009 ou du règlement n° 49, série d'amendements 6, de la CEE-ONU<sup>47</sup>.

La norme EMNR accorde le droit de réceptionner des moteurs à combustion interne pour tous types de carburants. Dans le domaine de la navigation intérieure, uniquement les moteurs qui utilisent un carburant de point d'éclair supérieur à 55°C (diesel) ou du Gaz Naturel Liquéfié (GNL) sont à ce jour autorisés par la réglementation. Par conséquent, tout autre modèle de moteur demandera une dérogation pour obtenir un titre de navigation.

Un calendrier d'application précis a été défini pour ce règlement EMNR, afin que les différentes catégories de moteurs soient aux normes avant les deux dates obligatoires d'application. Ainsi, nous retrouvons les éléments suivants :

- De la réception UE par type, au-delà de laquelle il est impossible de délivrer un certificat de moteur au titre d'une ancienne réglementation ;
- De mise sur le marché, au-delà de laquelle il est impossible de mettre sur le marché des moteurs non conformes aux exigences du règlement (moteurs de phase V).

En ce qui concerne maintenant les dates de mises sur le marché des moteurs de phase V de catégorie IWP et IWA dépendent de leur puissance de référence : le 1<sup>er</sup> janvier 2019 pour les moteurs de puissance de référence inférieure à 300 kW, 1<sup>er</sup> janvier 2020 au-delà de 300 kW. Il

---

<sup>47</sup> La CEE-ONU désigne une des cinq commissions régionales de l'Organisation des Nations Unies. Elle a été créée en 1947 par le Conseil économique et social de l'ONU (ECOSOC) afin de renforcer l'activité et les relations économiques au sein de la région qu'elle dessert et avec le reste du monde.

est à noter que par dérogation, le règlement définit une période de transition qui permet l'installation de moteurs réceptionnés au titre de la directive 97/68/CE ou du règlement de visite des bateaux du Rhin (CCNR II). De plus, les moteurs de transition sont sujet à un marquage spécifique.

Enfin, pour la navigation intérieure, l'installation de moteurs de transition est possible pour les deux cas suivants :

- Pour une puissance inférieure ou égale à 300 kW, jusqu'au 31 décembre 2021, sur des bateaux construits au plus tard au 30 juin 2021 ;
- Pour une puissance supérieure à 300 kW, jusqu'au 30 septembre 2022, sur les bateaux construits avant le 31 décembre 2021.

In fine, la loi EMNR affermit les conditions en matière d'émissions, et notamment pour les moteurs de propulsion (IWP) qui passent directement de la phase IIIA (directive 97/68/CE) à la phase V. Les efforts doivent être portés sur les émissions d'oxydes d'azote et les particules, avec l'introduction d'une limite en nombre de particules (PN) pour certains moteurs. Les professionnels du transport fluvial doivent avoir à l'esprit que ces exigences engendrent le recours à des systèmes de post-traitement de l'échappement, entraînant des contraintes nouvelles en salle des machines (encombrement, cuve de réactifs, entretien, etc.).

Une fois la période de transition terminée, seuls les moteurs réceptionnés au titre du règlement (UE) 2016/1628 pourront être installés à bord des bateaux de navigation intérieure qui suivent les prescriptions techniques de l'ES-TRIN (Standard Européen Établissant les Prescriptions Techniques des Bateaux de Navigation Intérieure). Les tableaux suivants indiquent à gauche la sous-catégorie de moteur, et à droite le code utilisé pour la numérotation du certificat et le marquage moteur :

Catégorie IWP : moteurs exclusivement destinés à la propulsion de bateaux de navigation intérieure	Puissance de référence				Utilisation		
	Régime	19 à 75 kW	75 à 130 kW	130 à 300 kW	Plus de 300 kW	Propulsion	Auxiliaire
	variable	IWP-v-1   PV1	IWP-v-2   PV2	IWP-v-3   PV3	IWP-v-4   PV4	✓	✓ <sup>1</sup>
constant	IWP-c-1   PC1	IWP-c-2   PC2	IWP-c-3   PC3	IWP-c-4   PC4			

Catégorie IWA : moteurs auxiliaires de bateaux de navigation intérieure	Puissance de référence				Utilisation		
	Régime	19 à 75 kW	75 à 130 kW	130 à 300 kW	Plus de 300 kW	Propulsion	Auxiliaire
	variable	IWA-v-1   AV1	IWA-v-2   AV2	IWA-v-3   AV3	IWA-v-4   AV4	✗	✓
constant	IWA-c-1   AC1	IWA-c-2   AC2	IWA-c-3   AC3	IWA-c-4   AC4			

Catégorie NRE : moteurs non routiers, utilisés en lieu et place de moteurs IWP et IWA	Puissance de référence				Utilisation		
	Régime	19 à 37 kW	37 à 56 kW	56 à 130 kW	130 à 560 kW	Propulsion	Auxiliaire
	variable	NRE-v-3   EV3	NRE-v-4   EV4	NRE-v-5   EV5	NRE-v-6   EV6	✓ <sup>2</sup>	✓
constant	NRE-c-3   EC3	NRE-c-4   EC4	NRE-c-5   EC5	NRE-c-6   EC6			

Source : Ministère de la Transition Écologique

Par ailleurs, la réglementation EMNR<sup>48</sup> va plus loin dans son niveau de précision, puisque dans la Fiche 3 intitulé « Certificats, agréments et marquages moteurs » elle indique au sein d'un tableau les formats d'agrément qui sont divisés en 5 sections au sein du règlement délégué 2017/656, annexe V, directive 97/68/CE, annexe VIII ; RVBR, Annexe J, Partie V. Dans ce tableau, les éléments mis en évidence dans les sections 2 et 3 permettent de constater si le moteur est ou non adapté à un usage en navigation intérieure, et ainsi s'il est conforme à son utilisation à bord.

Agrément	Section	1	2	3	4	5
CCNR		R1	II	E3C1D2	0072	01
97/68/CE		e1	97/68 VC	2004/26	0021	01
2016/1628		e1	2016/1628	2016/1628 PV3/D	0001	01

Source : Ministère de la Transition Écologique

<sup>48</sup> Le Ministère de la Transition Écologique a mis à disposition des professionnels du tourisme fluvial une série de 4 fiches regroupant tous les éléments à savoir pour une transition juste et équitable de leurs embarcations. Il est possible de retrouver l'ensemble de ces fiches détaillées au sein de la partie annexe de ce dossier

Par ailleurs, les marquages moteurs peuvent indiquer le numéro d'agrément ou de réception, ainsi que d'autres indications nécessaires pour évaluer leur conformité au cadre réglementaire. De plus, un moteur certifié au titre du règlement EMNR peut présenter un numéro de marquage simplifié par rapport au numéro de réception (règlement (UE) 2017/656, annexe III) :

- « Le code de l'État-Membre qui a délivré la réception UE par type (section 1).
- Le code d'identification de la catégorie de moteurs applicable, suivi par une barre oblique (« / ») et par le code du carburant (section 3).
- Enfin le caractère « V », illustrant le respect des dispositions du règlement (UE) 2016/1628, suivi d'un trait d'union (« - ») et du numéro d'ordre de la réception UE par type (section 4). ».

Enfin, si nous devons résumer les nouveautés du règlement EMNR, elle se résumerait en ces trois points précis :

- Limiter dans le transport fluvial l'émission du nombre de particules par kW pour les moteurs EMNR et fluviaux de plus de 300 kW.
- Limitation d'émissions spécifique (A) pour les moteurs fonctionnant au gaz (cf. détail Fiche 4 – Évolution des exigences réglementaires en matière d'émissions polluantes des moteurs).
- L'obligation de surveiller constamment les émissions en réalisant des essais réguliers sur des véhicules équipés de ces moteurs.

C'est dans cette optique que l'agence de croisières CAP AU SUD, au sein de laquelle nous avons réalisé notre travail de terrain d'avril à septembre 2023, nous a demandé de réaliser un diagnostic pour la transition énergétique de l'entreprise et plus spécifiquement pour le verdissement de sa flotte fluviale. Les modifications écologiques préconisées dans ce diagnostic doivent permettre à l'entreprise d'entrer dans les nouvelles normes demandées par le règlement EMNR, mais également permettre à l'agence d'accroître son engagement dans le développement durable. Nous détaillerons les préconisations apportées dans ce diagnostic dans la troisième partie de ce mémoire.

Après avoir recensé, l'ensemble des obligations législatives qui englobent la protection et la navigation sur le canal du Midi, ainsi que l'indispensable transition écologique que les professionnels du transport et du tourisme fluvial doivent entreprendre, il nous semble important d'évoquer la gouvernance des acteurs à différentes échelles. Mais également d'étudier les actions de protection mises en place sur les 240 kilomètres du canal du Midi. L'objectif étant de voir si ces dernières, sont uniforme sur l'ensemble du tracé ou si à l'inverse, elles ne sont qu'illusions pour déresponsabiliser les acteurs ?

## 5. Les acteurs : entre gouvernance et protection

Le concept de gouvernance est défini par Stéphanie BEUCHER et Magali REGHEZZA dans leur ouvrage : *La Géographie : pourquoi ? comment ?* comme étant une « notion qui appartient à l'origine au monde de l'entreprise et qui désigne les différents modes de coordination et de partenariat qui s'établissent entre les différents acteurs. Le terme a en effet été importé dans les 1980 dans les sciences politiques anglaises pour nourrir la réflexion sur les recompositions du pouvoir local. (...) Pour la Banque mondiale par exemple, la gouvernance est complémentaire de la régulation marchande globale. La gouvernance permet de mettre l'accent sur plusieurs types de transformations des modalités de l'action publique, en particulier l'action étatique. Elle repose sur une dénonciation du modèle politique traditionnel qui confie aux seules autorités politiques la responsabilité de la gestion des affaires publiques et se distingue ainsi de l'idée classique du gouvernement. Le terme permet de mettre l'accent sur la multiplicité et la diversité des acteurs qui interviennent dans la gestion des affaires publiques : États, collectivités territoriales, organismes internationaux, organisations à but non lucratif, entreprises privées, citoyens. Ce faisant, la gouvernance attire l'attention sur le déplacement des responsabilités qui s'opère entre l'État, la société civile et les forces du marché lorsque de nouveaux acteurs sont associés au processus de décision, ainsi que sur le déplacement des frontières entre le secteur privé et le secteur public. ».

Il est aussi à noter qu'en géographie cette notion a dans un premier temps une dimension territoriale, et qu'elle est multiscale. Il est souvent fait référence à la « bonne gouvernance » lorsqu'on évoque ce terme. Cette expression implique la sécurité des citoyens, un respect de la loi garanti en lien avec l'indépendance des magistrats, et aussi le fait que les dirigeants

politiques doivent rendre compte de leurs actions auprès de la population. En définitive, la « bonne gouvernance » fait écho à une « saine gestion des affaires publiques ».

### *5.1 Une gouvernance multiscalaire et complexe*

Dans le cadre du plan de gestion du canal du Midi, nous retrouvons une gouvernance multiscalaire et complexe. À l'échelle nationale, il est de notoriété publique que le Canal des Deux Mers est propriété des Voies Navigables de France au nom de l'État. VNF, établissement public, assure à l'échelle nationale la gestion, l'exploitation, l'entretien et le développement des canaux et rivières navigables, mais aussi la valorisation et l'aménagement du domaine public fluvial. Le canal du Midi fait partie intégrante de ce domaine public fluvial, ainsi VNF doit assurer l'entretien de ce site en relation avec les collectivités et l'État.

Néanmoins, ce canal étant long de 240 kilomètres et traversant de multiples territoires, sa gestion devient difficile car les décisions prises à son encontre doivent être débattues avec l'ensemble des acteurs concernés, à savoir, l'État, VNF, les collectivités territoriales, les professionnels du tourisme fluvial, ainsi que les populations concernées et touchées par le développement économique, touristique et paysager du canal.

De plus son inscription sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO comprend un système de gestion regroupant tous les partenaires de la gestion du bien et de ses abords. En effet, la gouvernance du bien UNESCO canal du Midi s'articule autour de différentes instances que nous retrouvons ci-dessous :

- Voies Navigables de France (VNF) ;
- La Région Occitanie ;
- Les collectivités locales qui regroupent : la Région Occitanie, les départements de l'Aude, la Haute-Garonne, l'Hérault et le Tarn, mais également les 16 intercommunalités<sup>49</sup> et les 89 communes traversées par le canal ;

---

<sup>49</sup> Dans ce cas d'étude, les 16 intercommunalités traversées par le canal sont les suivantes : Toulouse Métropole, les Communautés d'agglomération SIVOCAL, Carcassonne Agglo, Béziers Méditerranée, Hérault Méditerranée et Sète Agglo Méditerranée, le Grand Narbonne. Mais aussi les communautés de communes suivantes : Terres du Lauragais, Castelnaudary-Lauragais-Audois, Piège-Lauragais-Malepère, Lauragais-Revel-Sorèzois, Montagne noire, Région Lézignanaise-Corbières-Minervois, Minervois Saint-Ponais Orb-Jaur, Sud Hérault, La Domitienne.

- Les gestionnaires de ports ;
- Professionnels du tourisme (hébergeurs, restaurateurs, professionnels du tourisme fluvial, activités de loisirs, etc.) ;
- L'État ;
- Les instances du bien UNESCO qui regroupe l'Entente pour le canal du Midi<sup>50</sup>, le comité de Bien<sup>51</sup> et le comité stratégique<sup>52</sup>.

Nous allons revenir sur le rôle de chacun de ces acteurs. Cela permettra de se rendre compte plus facilement de la gestion complexe de ce site.

Comme cité ci-dessus, **VNF** en étant le gestionnaire du canal contribue à l'aménagement et au développement des territoires traversés en lien avec les collectivités et assure un rôle de coordination. En effet, ce sont environ 190 personnes (éclusiers, agents de maintenance, techniciens, ingénieurs, agents administratifs, etc.) qui exercent sur le canal des Deux Mers au sein de la direction territoriale Sud-Ouest de VNF. Ajouté à cela la centaine de saisonniers qui viennent chaque année apporter une aide précieuse durant la haute saison touristique. Ces groupes de travaux permettent le bon fonctionnement de ce canal, son usage, son lien aux territoires, mais aussi la conservation et la mise en valeur de ce bien du patrimoine mondial. Par conséquent, VNF gère, entretient et perfectionne le canal du Midi dans le respect de sa valeur historique et de l'environnement.

Le préfet de la **Région Occitanie** détient quant à lui un rôle de coordonnateur de la politique UNESCO en lien avec le gestionnaire et les divers adhérents de l'Entente pour le canal du Midi.

---

<sup>50</sup> L'Entente pour le canal du Midi désigne le groupe constitué de l'État, VNF, la Région et les départements de l'Aude, la Haute-Garonne, l'Hérault et le Tarn. Celle-ci a pour objectif de conjuguer les multiples initiatives qui ont pour but de préserver et mettre en valeur le canal du Midi et ses territoires.

<sup>51</sup> Le comité du Bien concentre tous les représentants intéressés par la gestion du bien canal du Midi (État, VNF, collectivités et représentants socio-professionnels). Il s'agit donc d'un véritable parlement du canal. Il peut être considéré comme le lieu de la co-construction de grandes politiques du canal.

<sup>52</sup> Le comité stratégique quant à lui réunit les membres de l'Entente, mais aussi les 16 intercommunalités et l'association des communes riveraines du canal. C'est au sein de cette institution que sont prises les grandes décisions.

En troisième position nous retrouvons les **collectivités locales** qui garantissent l'aménagement et la mise en lumière de certains sites. Ces initiatives sont réalisées en partenariat avec VNF et peuvent dans certains cas bénéficier du soutien du gouvernement, la Région Occitanie, le département concerné et parfois de l'Europe, si le projet s'inscrit dans sa feuille de route en cours de validité. Par exemple dans la métropole de Toulouse, le projet Grand Parc Canal de Toulouse a pour objectif d'aménager les paysages afin de se réappropriier les espaces du canal, qui ont pendant longtemps été étouffés par la circulation urbaine. De plus, certains départements réalisent aussi l'aménagement cyclable de la voie verte V80 afin de découvrir autrement et de manière plus douce le canal du Midi.

Par conséquent, nous constatons que les collectivités locales à toutes les échelles jouent un rôle d'une grande importance dans le développement des territoires, mais aussi dans la mise en tourisme du canal du Midi. Ces derniers contribuent à la protection, la conservation et la mise en lumière de ce patrimoine national et mondial.

En quatrième position nous retrouvons les **gestionnaires de ports** qui reçoivent leurs pouvoirs d'action par concession de la VNF. Aujourd'hui, ces concessionnaires sont pour la plupart des collectivités, même si certains sont issus du domaine privé. Il est à noter que dans ce cas, la passation des concessions portuaires passe par une mise en concurrence.

Nous retrouvons également les **professionnels du tourisme** en général et les **professionnels du tourisme fluvial** qui ont pour but principal de proposer des prestations de qualités auprès des visiteurs et touristes, mais aussi de proposer des activités qui cadrent avec les demandes des consommateurs, tout en valorisant le territoire sur lesquels ils sont implantés.

**L'État** compte parmi les acteurs principaux du canal du Midi, puisqu'il en est le propriétaire. Celui-ci est également le signataire de la convention du patrimoine mondial. Par conséquent, l'État est considéré comme étant le garant à l'échelle internationale de la conservation des biens UNESCO français. L'État doit donc assurer le contrôle et l'accompagnement des réglementations assignées au canal du Midi, à savoir, son classement au titre des sites et le fait qu'il détient plusieurs monuments historiques.

En dernier lieu, nous retrouvons comme acteurs **les instances du bien UNESCO**. Celles-ci, regroupe d'abord l'Entente pour le canal du Midi composé de l'État, de VNF, la



Région Occitanie et les quatre départements traversés. Cette Entente a pour but de mieux valoriser et faire rayonner le canal du Midi. Puis, nous retrouvons le comité de Bien constitué de tous les représentants concernés par la gestion de ce bien, à savoir, l'État à nouveau, VNF, les collectivités locales et les représentants socio-professionnels qui ont pour but de mettre en place les grandes politiques du canal. Enfin, nous retrouvons le comité stratégique qui regroupe les adhérents de l'Entente et les 16 intercommunalités et l'association des communes riveraines du canal afin de prendre les grandes décisions concernant ce site.

À la suite de cette énumération d'acteurs et de leurs rôles divers dans la gestion du canal du Midi, nous nous rendons compte de la complexité de la gouvernance. Les réunions pour la valorisation et le développement de ce site touristique et de vie doivent être animées, notamment afin de construire une synergie entre les acteurs à différentes échelles. C'est ce qu'évoquait un article de presse d'Ouest-France, rédigé par la journaliste Katel Andréani en 2017. Cette dernière évoquait les difficultés auxquelles le canal du Midi fait face, mais elle montrait aussi le point de vue des acteurs du canal du Midi quant à sa gestion bancaire. En effet, avant l'inscription officialisée pour le canal dans sa globalité en septembre 2017<sup>53</sup> et l'évaluation annoncée par l'Unesco sur le canal en 2019, beaucoup d'acteurs et d'agents sur le terrain évoqués son possible futur déclassement en raison de sa mauvaise gestion. La faute est incombé « au millefeuille territorial et à l'absence d'une entité administrative unique pour gérer le canal » selon Pierre Cardinale, gérant du bateau-restaurant l'Occitania à Toulouse. La multiplicité des acteurs à toutes les échelles rend la gestion de ce bien commun difficile, notamment lorsqu'il faut se montrer unanime sur des points précis de gestion.

Selon Valérie Piganiol, présidente du Club économique « Toulouse au fil de l'Ô », l'arrêté signé par l'État n'est pas une bonne nouvelle. En effet, pour elle ce n'est que de la « poudre aux yeux », afin que « les élus puissent dire, le jour où le canal sera déclassé : « Voyez, on a fait tout ce que l'on a pu ». » Selon cette directrice d'hôtel, rien n'a été fait auparavant pour protéger ce patrimoine et les politiques se réveillent tard pour remédier à la situation. Elle ajoute que VNF n'a pas les moyens de réaliser des travaux sur le canal, ce qui à la longue crée

---

<sup>53</sup> Le canal du Midi à été classé au patrimoine mondial de l'Unesco en 1996, toutefois il faudra attendre 21 ans avant que les paysages de ce bien commun de Toulouse à la Méditerranée soient enfin classés. Ainsi, le gouvernement français a promulgué un décret, mardi 26 septembre 2017, portant sur le classement des paysages du canal du Midi. La signature a été réalisée par Nicolas Hulot, qui était alors ministre de la Transition écologique et solidaire lors du premier quinquennat d'Emmanuel Macron (2017-2022).

un véritable problème pour les acteurs qui vivent des biens économiques produits sur le canal via le tourisme. A partir des chiffres avancés par le Club économique, un seul mètre de piste cyclable coûtait près de 3 000 € et il y avait moins d'une personne par écluse afin de s'occuper de l'entretien, alors qu'en règle générale il en faudrait deux et demis. Pour Alain Chatillon qui est un sénateur du département de la Haute-Garonne, mais aussi l'auteur d'un rapport sur le canal du Midi en 2012, le souci c'est que VNF n'a pas les compétences pour s'occuper d'un ouvrage comme le canal du Midi car cette institution est spécialisée dans le transport, alors que sur le canal se sont les aspects touristiques et patrimoniaux qui sont privilégiés. En effet, le canal du Midi ne demande pas la même gestion que les voies fluviales du reste du territoire national.

Ainsi malgré les efforts déployés (nous reviendrons sur ces derniers dans la troisième partie de ce dossier), beaucoup d'acteurs ont perdu espoirs. Pour les adhérents de « Toulouse au fil de l'Ô », « le temps politique sera toujours cinq fois en retard sur les attentes et les besoins. » Pour certains élus, comme Arnaud Lafon<sup>54</sup>, il y aura continuellement des blocages administratifs dans la gestion du canal, alors qu'il faut accorder plus de pouvoirs de manœuvre aux communes.

Outre, ce problème de gestion, il y a eu au cours de la haute saison touristique 2023 une « guerre de l'eau » sur le canal du Midi entre VNF et les agriculteurs. Avec la sécheresse des sols et le manque d'eau, des mesures ont dû être prises afin d'assurer la survie des agriculteurs et des professionnels du tourisme fluvial entre avril et octobre 2023. Voies Navigables de France compte tenu de la situation devait selon ses propos retardait le début de la saison d'un mois par rapport à 2022. Ainsi, la navigation devait commencer le 15 mars 2023 au lieu du 15 février (date fixe chaque année), ce qui n'a visiblement pas été respecté dans certains tronçons du canal du Midi. Par conséquent, à l'écluse de Laurens près de Castelnaudary une quarantaine d'agriculteurs ont protestés le 14 avril 2023 pour témoigner de leur mécontentement et indiquer que VNF et les acteurs du tourisme fluvial doivent participer également à l'effort de sobriété imposé par la sécheresse. Leurs revendications sont les suivantes : la participation de VNF à l'effort de sobriété, repousser le début de la saison touristique du domaine fluvial au 15 juin et leur donner la possibilité d'irriguer leurs nouvelles cultures et de travailler tout simplement, au même titre que les entreprises fluviales. En effet, cette année avec la sécheresse, les agriculteurs

---

<sup>54</sup> Arnaud Lafon a été maire de Castanet-Tolosan pendant 19 ans (2001-2020).

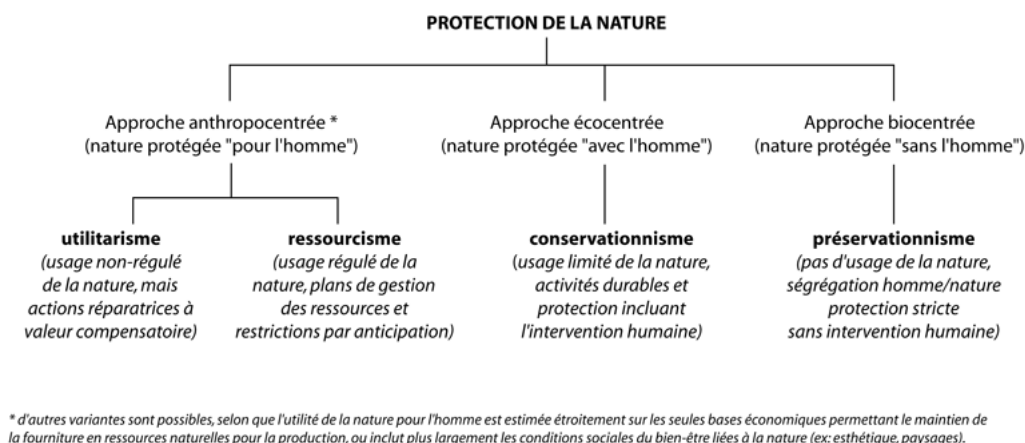
doivent réduire leurs irrigations d'environ 75% par rapport à 2022. Les agriculteurs se sentent trahi par VNF car au-delà du non-report du début de la navigation sur le canal, le groupement des bateaux dans les écluses annoncé afin de limiter le gaspillage en eau n'a pas été respecté aussi près de Castelnaudary.

Néanmoins, il est à noter que cette annonce a bien été respecté dans certains autres lieux emblématiques du canal du Midi. C'est le cas aux 9 écluses de Fonseranes où nous avons pu voir tout au long de notre période à CAP AU SUD, le regroupement des bateaux dans le but de limiter le gaspillage en eau. VNF a réalisé également sur ce site la mise en place de panneaux afin de sensibiliser les professionnels fluviaux, les plaisanciers et touristes à cette cause importante.

À l'instar des deux exemples que nous avons détaillés, il est possible de confirmer que la gestion du canal du Midi est complexe, notamment lorsqu'il s'agit d'aboutir à une synergie entre les acteurs aux intérêts divergents. Cela équivaut aussi pour la protection du canal du Midi.

## *5.2 Une protection et un entretien qui n'est pas uniforme sur les 240 kilomètres du tracé*

En géographie, « la protection de la nature, ou de l'environnement, recouvre toutes les mesures prises par des acteurs géographiques pour limiter l'anthropisation ou réduire ses effets. Elle peut s'appliquer à des espèces (espèces protégées) ou à des espaces. Un zonage est nécessaire dans le deuxième cas et, dans tous les cas, des dispositifs législatifs (décret, arrêté de biotope, etc.). La protection n'est d'ailleurs efficace que si des moyens sont mis en œuvre pour contrôler et sanctionner les infractions à ces dispositifs. ». Nous verrons dans la troisième partie de notre développement que cette action de protection peut aller beaucoup plus loin et déboucher sur des notions plus précises et difficilement maniables, à savoir, la « conservation » et la « préservation ». Ci-dessous, nous pouvons retrouver un schéma regroupant ces notions :



*Source : Géoconfluences*

En ce qui concerne la protection du canal du Midi, nous avons constaté qu'elle n'était pas uniforme sur les 240 kilomètres de son tracé. Malgré son inscription au patrimoine mondial de l'Unesco en 1996 et en 2017 pour ses paysages, nous retrouvons certains endroits du canal mieux entretenus que d'autres. Nous nous sommes donc demandé pourquoi c'était comme cela ? La réponse trouvée est la suivante : VNF et les acteurs à toutes les échelles dans leurs plans de gestion et de protection du canal du Midi ne peuvent pas commencer les travaux simultanément sur les 240 kilomètres. Ainsi, certains lieux sont privilégiés par rapport à d'autres, notamment ceux qui sont les plus connus et fréquentés.

C'est pour cette raison par exemple que le site des 9 écluses de Fonseranes a connu entre 2015 et 2017 d'importants travaux. En effet, ce lieu est le plus visité de l'Hérault et est désigné comme étant le 3<sup>e</sup> site le plus fréquenté de la Région Occitanie après Carcassonne et le Pont du Gard. À la suite des travaux entrepris, les touristes peuvent aujourd'hui avoir la chance de retrouver sur le site le Bureau d'Information de l'Office de Tourisme de Béziers qui a été complètement rénové, avec également la création d'une boutique (produits du terroir, souvenirs, livres, billetteries), d'un restaurant avec sa terrasse panoramique, d'un local d'accueil pour les groupes et d'un cinéma immersif. Nous retrouvons également la création d'un parking ombragé, d'espaces divers, des passerelles et étages auxquels il est possible d'y avoir accès via un ascenseur. Le but étant d'avoir une vue complète sur les 9 écluses de Fonseranes, la végétation environnante et la ville de Béziers au loin. En revanche, en ce qui concerne la protection paysagère en amont ou en aval des 9 écluses, les choses sont moins positives. Nous constatons bien la disparition des platanes touchés par le chancre coloré et l'installation de nouvelles

espèces d'arbres afin de retrouver au fil du temps la fraîcheur créée par les feuilles des arbres. Mais cela semble insuffisant au vu de l'état des berges, qui semble alarmant pour la suite.



*Source : Zakia LAARAJ à CAP AU SUD*

Dans un autre cas de figure nous constatons la détérioration des lieux. C'est le cas du port de l'Embouchure de Toulouse. Celui-ci, fait partie du canal du Midi et à ce jour il est toujours couvert par son inscription au patrimoine mondial de l'Unesco grâce au canal du Midi. Ce port a été déclassé depuis mai 2022 puisqu'il ne compte plus parmi les sites patrimoniaux remarquables. En effet, celui-ci présente un état de dégradation irréversible. Ce dernier, avait été classé le 29 juin 1951, mais depuis il a connu des dégradations non restaurables et a perdu les caractéristiques ayant justifiées son inscription. Par conséquent, ce déclassement peut nous interpeler dans la manière dont les lieux et ouvrages d'arts sont entretenus sur le canal du Midi. Ces derniers connaissent un entretien approfondi lors de la période de « chômage », c'est-à-dire durant l'hiver, lorsque la navigation fluviale est en arrêt. Toutefois, nous ne pouvons pas donner davantage de précision sur ce point étant donné que nous n'avons pas eu la chance durant ces 6 mois de terrain de visiter les tronçons du canal du midi compris entre Castelnaudary et le Tunnel du Malpas, ainsi que ceux compris entre Agde et Marseillan-Plage.

Néanmoins, nous savons de source sûre que ces ouvrages d'arts ont pendant longtemps et sont encore parfois l'objet de vandalisme de la part de personne malveillante ou qui souhaitent indiquer leur désaccord face au développement du tourisme fluvial au détriment d'autres secteurs comme l'agriculture.

Ainsi, pour mettre fin aux menaces auxquelles fait face le canal des Deux Mers, les acteurs à toutes les échelles ont entrepris des actions dans le but de préserver ce site remarquable.

## **PARTIE 3 : LES ACTIONS ENGAGÉES POUR LA PRÉSERVATION DU CANAL DU MIDI**

Dans cette dernière partie, nous verrons les actions qui sont engagées dans le but de préserver le canal du Midi dans son intégralité. La préservation est ici importante car elle va nous permettre d'évoquer de nombreux points essentiels qui ont été engagés sur les 240 km du canal du Midi ces dernières années. La notion de préservation est une initiative « qui vise à protéger la nature pour elle-même, contre les effets néfastes de l'action des sociétés, selon un principe biocentré d'une nature existant en-dehors des humains » (DEPRAZ, 2013). Cette vision est apparue à la fin du XIXe siècle aux États-Unis et représente un courant radical qui a dominé jusqu'aux années 1950. Depuis 2010, nous constatons qu'elle s'est traduite par le développement de la notion de droits de la nature. Celle-ci a pour but d'affirmer par le biais d'une analyse anthropomorphique et biocentrée que la nature et la préservation peuvent avoir une priorité sur l'action humaine. Par conséquent, la personnalité juridique de la nature fait l'objet de débat auprès des instances internationales, notamment au sein de l'ONU. Un autre point à retenir sur cette notion de préservation concerne ses limites. En effet, celle-ci peut servir les intérêts de ceux qui parlent au nom de la nature et ici nous évoquons les moments où les mesures de préservation servent un pouvoir vis-à-vis d'une population dominée. Dans le cas du canal du Midi ce n'est pas le cas, en revanche nous pouvons nous demander ici s'il est judicieux de parler de préservation des biens du canal du Midi, étant donné que ce site dans son ensemble est une construction de l'Homme ? N'y a-t-il pas ici un antagonisme entre ce que le terme de « préservation » veut réellement dire et l'image que les acteurs politiques à toutes les échelles souhaitent diffuser auprès du public ?

### **1. Préserver et valoriser la richesse patrimoniale du site**

Le canal du Midi est considéré comme un « joyau de l'Occitanie », dont la valeur a été reconnue en 1996 par son inscription au patrimoine mondiale de l'Humanité par l'UNESCO. En effet, le 8 juillet 2021 dans un communiqué de presse, la Région Occitanie représentait par Caroline Delga, ainsi que les différents départements traversés par le canal du Midi, c'est-à-dire l'Aude, l'Hérault, la Haute-Garonne et le Tarn sous le patronage du Premier Ministre de

l'époque Jean Castex, ont révélé la nouvelle marque accordée à ce site afin de valoriser son patrimoine d'exception. Ci-dessous retrouvons le logotype de cette marque :



*Source : ministère de l'Économie*

La création de celle-ci constitue actuellement une nouvelle étape pour renforcer la visibilité du site et consolider la démarche conjointe de tous les acteurs qui agissent en ce sens. Au-delà du logotype, les membres de l'Entente ont déclaré la création d'un nouveau site internet : [canal-du-midi.com](http://canal-du-midi.com), sur lequel il est possible de retrouver aujourd'hui toute l'actualité portant sur le canal du Midi.

Selon les acteurs porteurs de cette marque, plusieurs atouts se présentent avec la création de cette dernière. En effet, cela va permettre de porter une vision commune et d'harmoniser le discours afin de faire rayonner encore davantage ce patrimoine d'une valeur exceptionnelle. Les modes de communications utilisés par les différents acteurs vont permettre de diffuser des informations valorisant le canal sous toutes ses formes et ainsi mettre en avant des opérations de plus grande envergure, comme des campagnes de promotions, événementiels, etc.

Il est à noter qu'avant la création de la marque « canal du Midi », il y a eu la création de « l'Entente » le 17 décembre 2018 afin de fédérer les acteurs publics, c'est-à-dire l'État, VNF, la Région Occitanie et les quatre départements traversés, comme nous l'avons indiqué dans la partie 2 de ce mémoire. Cela a permis de créer de la cohérence et de générer une coordination dans les actions entreprises pour la préservation, la valorisation et le développement de ce site. Des plans de gestions successifs ont également été mis en place (2014 et 2021) dont nous pouvons retrouver les arrêtés préfectorales et les dossiers de presse en annexes de ce dossier. Le plan de gestion de 2021 prévoit en particulier de « définir l'identité du bien canal du Midi, et définir une stratégie de valorisation de celle-ci ».



Toujours dans cette optique de valorisation et de protection, des études de perceptions ont été mis en œuvre avant le lancement de la marque « canal du midi ». Ces études réalisées dans le courant de l'année 2020 avec le concours de la Maison d'Appui au Patrimoine Immatériel de l'État (APIE) du ministère de l'Économie et des Finances ont permis de recueillir l'avis des acteurs publics, des touristes, des riverains et des acteurs socio-professionnels. Ce travail de fond pour exprimer toute la richesse et le potentiel du canal du Midi, auront permis de définir des axes stratégiques pour la valorisation de ce bien commun. C'est dans cette optique que la création d'une marque institutionnelle a d'ailleurs été décidée.

Dès lors, une plateforme de marque a été conçue afin qu'elle puisse constituer le socle commun par rapport au positionnement, à la vision, aux valeurs ou encore la promesse portée par la marque « canal du Midi ». Il a été décidé par la suite qu'elle serait déposée par l'État, ce qui a été réalisé en 2021. Toutefois, la gestion a été confiée à VNF en lien avec les partenaires de l'Entente.

Il est à noter qu'au-delà de la préservation du patrimoine du canal, la marque porte une vision, celle de l'ingéniosité et de l'aventure humaine de l'époque de Pierre-Paul Riquet. Par conséquent, la mission de la marque est de révéler et de faire vivre cette voie d'eau, tout en fédérant les hommes autour de l'histoire du canal, de ses ouvrages et ses paysages dans le but que ce bien commun rayonne comme un véritable joyau de l'Occitanie. De plus, afin de montrer un consensus des acteurs tout au long du tracé du canal du Midi, nous avons constaté durant notre étude sur le terrain que le logotype de la marque est installé à chaque communication de VNF et que les éclusiers aux abords des 9 écluses de Fonseranes le porte comme uniforme de travail. Le but là encore est de montrer la cohérence et coordination des actions des acteurs à toutes les échelles.

Outre sa double inscription aux Monuments historiques et au patrimoine mondial de l'Humanité par l'UNESCO qui lui confère une protection contre toute modification ou atteinte arbitraire, nous savons de source sûre que VNF engage depuis quelques années la préservation de la biodiversité du canal.

## 2. Préserver la biodiversité du canal

Le canal des Deux Mers est un espace à la biodiversité diverses et variée. En effet, 280 espèces animales et 60 espèces végétales ont été répertoriées. Parmi elles, nous retrouvons pour la faune par exemple plusieurs espèces de poissons comme les brèmes, ainsi que des espèces carnassières qui viennent des rivières qui alimentent le canal. Nous retrouvons également des mollusques, des anodontes, qui sont des sortes de moules d'eau douce, mais aussi des corbicules qui ressemblent à des coques d'eau douce. Nous retrouvons aussi des ragondins et des rats musqués qui ont l'habitude de creuser des terriers dans les berges, ce qui peut être dangereux pour l'état de ces dernières. Il arrive aussi à ce que des animaux viennent boire dans l'eau du canal, comme c'est le cas des sangliers. Enfin, nous pouvons voir sur le tracé du canal des espèces comme le héron cendré, le bihoreau, la poule d'eau, l'oie ou même la tortue.



Canard



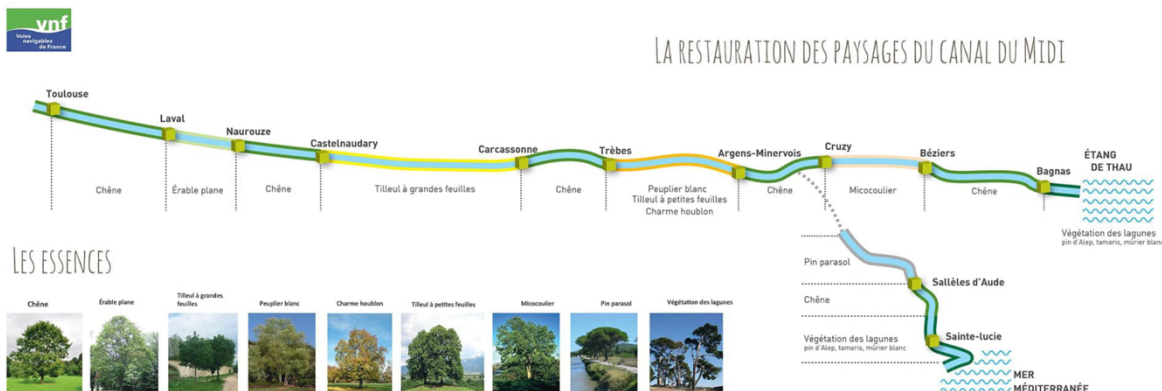
Ragondin

Source : [www.plan-canal-du-midi.com](http://www.plan-canal-du-midi.com)

Mise à part cela, le canal du Midi est un lieu très végétalisé. Nous avons déjà évoqué l'importance des platanes sur le canal, leur mise en danger et leur remplacement progressif. Aujourd'hui, mise à part les derniers platanes présents sur quelques tronçons du canal comme à Vias ou au Somail, nous retrouvons de nouvelles essences d'arbres dû aux nouvelles plantations. Nous reviendrons en détail sur ces nouvelles plantations un peu plus loin au sein de notre développement.

Il est à noter aussi que selon la saison à laquelle nous nous déplaçons, il est possible de croiser des espèces emblématiques du canal du Midi et ses abords. Ainsi, en hiver il est possible de voir le lapin de garennes sauvage, le bourdon terrestre, ou le rougegorge familier. Tandis qu'en été il est possible d'apercevoir le guêpier d'Europe, les cigales plébéiennes et pygmée, ainsi que des lézards. Quant aux printemps et à l'automne il est possible de voir respectivement durant ces saisons des coquelicots, des amandiers qui sont très présents par exemple sur le site des 9 écluses de Fonseranes d'Avril à juin environ. Tandis qu'en automne il est possible d'apercevoir l'écureuil roux d'Europe ou encore le Pic épeichette. Vous l'aurez bien compris, le canal du Midi et ses abords sur les 240 kilomètres regorge d'une biodiversité riche qu'il est nécessaire de protéger.

C'est pour cette raison que VNF, gestionnaire de ce bien commun avec l'aide de ses partenaires engage durant l'hiver qui est la période de chômage des travaux et aménagements afin de préserver l'écosystème du canal. Ainsi, parmi les actions engagées pour préserver la biodiversité du canal, nous retrouvons les programmes de replantations engagés par VNF depuis l'hiver 2011-2012. En effet, de nouvelles essences d'arbres sont venues remplacer les platanes brûlés ou déracinés en raison du chancre coloré. Parmi ces nouvelles espèces végétales nous retrouvons par exemple des chênes entre Toulouse et Laval, mais également entre Naurouze et Castelnaudary, Carcassonne et Trèbes, Argens-Minervois et Cruzy et entre Béziers et Bagnas. Nous retrouvons également des érables planes entre Laval et Naurouze, des tilleuls à grandes feuilles entre Castelnaudary et Carcassonne, ou encore des Micocoulier entre Cruzy et Béziers, etc. Ces campagnes de replantations initiées par VNF doivent permettre de reformer les paysages du canal du Midi. De plus, en diversifiant la couverture végétale des abords du canal avec des arbres génétiquement modifiés pour résister à une nouvelle épidémie, VNF et ses partenaires garantissent la sécurité paysagère du canal du Midi pour le futur. Sur le schéma ci-dessous élaboré par VNF, nous pouvons retrouver de manière détaillée ce programme de replantation initié tout au long du tracé du canal du Midi :



Les sept essences d'arbres replantées

Source : VNF

Par exemple, au cours de l'hiver 2022/2023, 1350 nouveaux arbres ont été plantés pour un total de 18 000 arbres replantés depuis 2011-2012. Par ailleurs, le calendrier de replantation est précédé à chaque fois de travaux sur les berges afin de les renforcer. Enfin, des tailles d'entretien sont réalisés sur plus de 3 000 arbres afin de permettre leur développement et leur intégration esthétique dans les paysages pour les années futures.

Outre, les campagnes de replantations, d'autres initiatives ont vu le jour. Depuis 2008 par exemple, Voies Navigables de France a mis en place le « zéro-phyto » et à supprimer l'utilisation de désherbants chimiques le long de la voie d'eau. Parfois, des techniques alternatives sont expérimentées. Quand cela est possible, sont réalisées des fauches tardives (après le printemps ou en fin d'été) dans le but d'assurer le maintien de zones refuges pour les petits animaux et insectes pollinisateurs. De plus, est utilisé le « génie végétal » grâce à des plantations d'hélophytes<sup>55</sup> aux racines efficaces afin de lutter contre l'érosion des berges.

Un autre exemple réside dans les actions engagées contre la dégradation de l'eau du canal du Midi. En effet, les hydrocarbures issus de la navigation ou du réseau routier (par effet de ruissellement<sup>56</sup>), les nitrates et pesticides issus de l'agriculture, ou encore les dégazages

<sup>55</sup> Les plantations d'hélophytes désignent les plantes de marais. Il fait aussi référence aux plantes palustres. Ces plantes de marécage ont besoin de la présence de l'eau et elles font la transition entre l'eau et la terre ferme en gardant les pieds dans l'eau, mais en développant leurs tiges et leurs fleurs hors de l'eau.

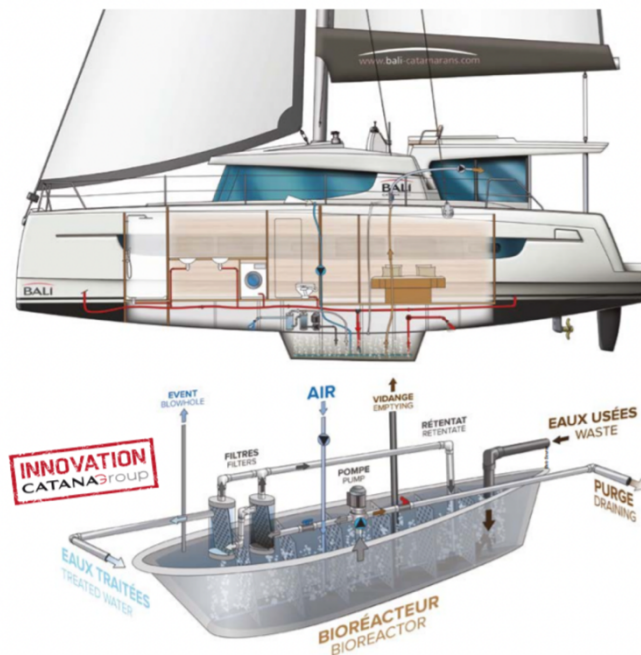
<sup>56</sup> Le ruissellement désigne l'écoulement des eaux à la surface de la terre, notamment la surface des sols, par rapport à celle y pénétrant par infiltration.

intempestifs, et rejets directs d'eaux grises (nettoyage) ou noires (toilettes) par les bateaux fluviaux polluent l'eau. Nous constatons donc que les activités humaines sont les principales causes de la dégradation de la qualité de l'eau du canal. Pour y remédier, VNF, à créer en 2017 un réseau de suivi de la qualité de l'eau. Plusieurs campagnes de prélèvements et d'analyses sont fréquemment menées sur 16 stations réparties le long du canal du Midi.

De surcroît, afin de préserver la propreté de l'eau, il est également fait usage d'huiles et graisses biodégradables pour les ouvrages du canal. Par ailleurs, VNF milite également contre les pollutions accidentelles, spécialement aux hydrocarbures (dégazages ou avaries de bateau...) en faisant appel à l'intervention des pompiers ou avec son propre matériel (barrage, boudins absorbant les hydrocarbures...). Cela a par exemple été le cas en juillet 2023 en aval du site des 9 écluses de Fonseranes lorsqu'un camion frigorifique est tombé en déversant toute son essence dans le canal et bloquant pour une bonne partie de la journée la navigation au sein de l'escalier d'écluse de Fonseranes et sur le pont-canal de Béziers. Il a fallu l'intervention des pompiers et la pose de boudins absorbants l'essence afin que la navigation puisse retrouver son cours normal.

Tout au long de l'année, nous constatons des actions entreprises de la part de VNF et des collectivités pour nettoyer l'eau du canal. Voies Navigables de France a pour devoir d'évacuer les déchets lourds et les épaves de bateaux. Ainsi, VNF avec les gestionnaires de ports, les collectivités et les agences de l'eau, a engagé un programme qui a pour but de créer une trentaine de stations de dépotage le long du canal (soit une station tous les 20-30 km), dans le but de récupérer les eaux souillées des bateaux. Actuellement, certains ports peuvent déjà se targuer d'en avoir une et ainsi hisser le pavillon bleu, c'est le cas par exemple à Castelnaudary, Carcassonne ou encore à Toulouse. C'est dans cette optique que durant notre travail de recherche à CAP AU SUD, nous avons proposé à l'entreprise d'installer des bio-réacteurs au sein de la péniche implantée à Béziers. Ces derniers se présentent en fosse septique accélérée et permettent de collecter les eaux grises et noires, tout en rejetant uniquement à l'eau des effluents propres. Ci-dessous, nous pouvons visualiser le schéma du bio-réacteur :

## FILTRE & BIOGÉNÉRATRICE, PROFITEZ DE LA VIE À BORD EN MODE 2.0 !



Source : Catana Group

Cette préconisation apportée doit permettre à l'agence d'engager une transition écologique des bateaux, point sur lequel nous reviendrons plus en détail par la suite.

Après avoir cité toutes ces actions, nous pouvons qu'affirmer les efforts engagés par VNF et l'ensemble des acteurs pour préserver la biodiversité du canal. C'est dans cette même vision que s'est développé ces dernières années sur les canaux et rivières de France le mouvement « Slow », que nous connaissons dans le secteur touristique sous l'appellation : « Slow Tourisme ».

### 3. Le slow tourisme : où comment voyager lentement ?

Le slow tourisme est un courant né du mouvement italien Slow Food en 1986 et du mouvement Cittaslow en 1999 comme nous l'avons indiqué au début de notre étude. Ce mouvement s'est davantage développé ces dernières années en France en investissant les territoires ruraux, mais aussi les cours d'eau et voies navigables. Ce concept, défend un tourisme durable s'appuyant sur les principes de sobriété et d'efficacité énergétique, de gestion du temps, d'éco-mobilité ou de protection des patrimoines naturels. Ce courant promeut la lenteur et la contemplation. Il est demandé aux usagers de se déconnecter de la rapidité dans laquelle la mondialisation a incorporé l'ensemble des sociétés du monde et de se reconnecter à des éléments essentiels : la nature, le fait de prendre son temps et se recentrer sur soi et son bien-être au travers des activités douces, à l'inverse de ce que prône le tourisme de masse.

Par conséquent, nous pouvons affirmer que le tourisme fluvial pratiquée sur le canal du Midi, combiné aux actions engagées par VNF et ses partenaires permettent un développement des valeurs slow touristiques sur le canal des Deux Mers. Nous allons voir dans les propos qui suivent ce qui permet d'affirmer cela.

#### *3.1 Développement des Voies Vertes et Véloroutes*

Tout d'abord, sont privilégiées depuis quelques années le développement des voies vertes et véloroute le long du linéaire du canal du Midi. Les véloroutes « sont des parcours cyclables à moyenne et longue distance qui permettent aux régions d'être reliées entre elles en traversant les agglomérations en toute sécurité et dans de bonnes conditions. Elles empruntent les routes fréquentées par les véhicules motorisés et de nombreuses voies sécurisées, notamment les voies vertes. ». En ce qui concerne le canal du Midi, sa voie verte s'étale sur une distance de 250 km, comprenant 65 km en Tarn et Garonne. Cette voie cyclable peut être emprunté seul, en famille ou entre amis et a été aménagé sur les anciens chemins de halage tout en garantissant la sécurité car la voie est spécialement réservée aux déplacements non motorisés, par rapport aux véloroutes. L'originalité des voies vertes est qu'elles sont ouvertes à tous types de promeneurs. Ainsi, l'accès est accordé aux piétons, aux rollers, aux trottinettes, aux cyclistes et un aménagement a aussi été prévu pour les personnes à mobilité réduite.

L'ensemble de ces dispositions ont été faites dans le cadre des loisirs, du tourisme et des déplacements de la population locale. Il est à noter que la voie verte doit nécessairement respecter 3 critères :

- La facilité d'accès ;
- La sécurité ;
- Le respect de l'environnement.

En effet, le 15 décembre 1998, le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire a initié le schéma national des véloroutes et voies vertes. La mission principale de cette initiative est de constituer au niveau national, un réseau de grands itinéraires cyclables à longue distance. Ce schéma compte mettre en place des services et animations d'itinéraires, ainsi qu'une signalétique adaptée.

Ci-dessous nous pouvons retrouver une liste de voies vertes et véloroutes aménagées pour y circuler à vélo le long du canal du Midi et dans ses environs, ainsi que des illustrations représentant les voies vertes qu'il est possible d'emprunter le long du canal :

- Toulouse – Castets en Dorthe / Canal Latéral à la Garonne (199 km)
- Toulouse – Port Lauragais / Canal du Midi (49 km)
- Seuil de Naurouze – barrage de Saint-Ferréol (33 km)
- Saint-Ferréol – prise d'Alzeau / escapade dans la Montagne Noire (64 km)
- Port-Lauragais – Castelnaudary (16 km)
- Castelnaudary – Saint-Papoul / escapade à l'abbaye de Saint Papoul (22 km)
- Castelnaudary – Carcassonne (40 km)
- Carcassonne – Homps (40 km)
- Homps – Le Somail / escapade à Minerve (36 km)
- Homps – Le Somail (20 km)
- Canal de jonction – Port-la-Nouvelle (37 km)
- Mandirac – Saint-Pierre-sur-Mer / escapade à Saint-Pierre-sur-Mer (19 km)
- Le Somail – Béziers (41 km)
- Béziers – Étang de Thau (les Onglous) (33km)
- Onglous – Sète / escapade à Sète (20 km)



- Narbonne – Port-la-Nouvelle / canal de la Robine (23 km)
- Lac de Lenclas – Lac de Saint-Ferréol / Rigole de la Plaine (14.2 km)



Toulouse



Saint-Chinian à Colombiers

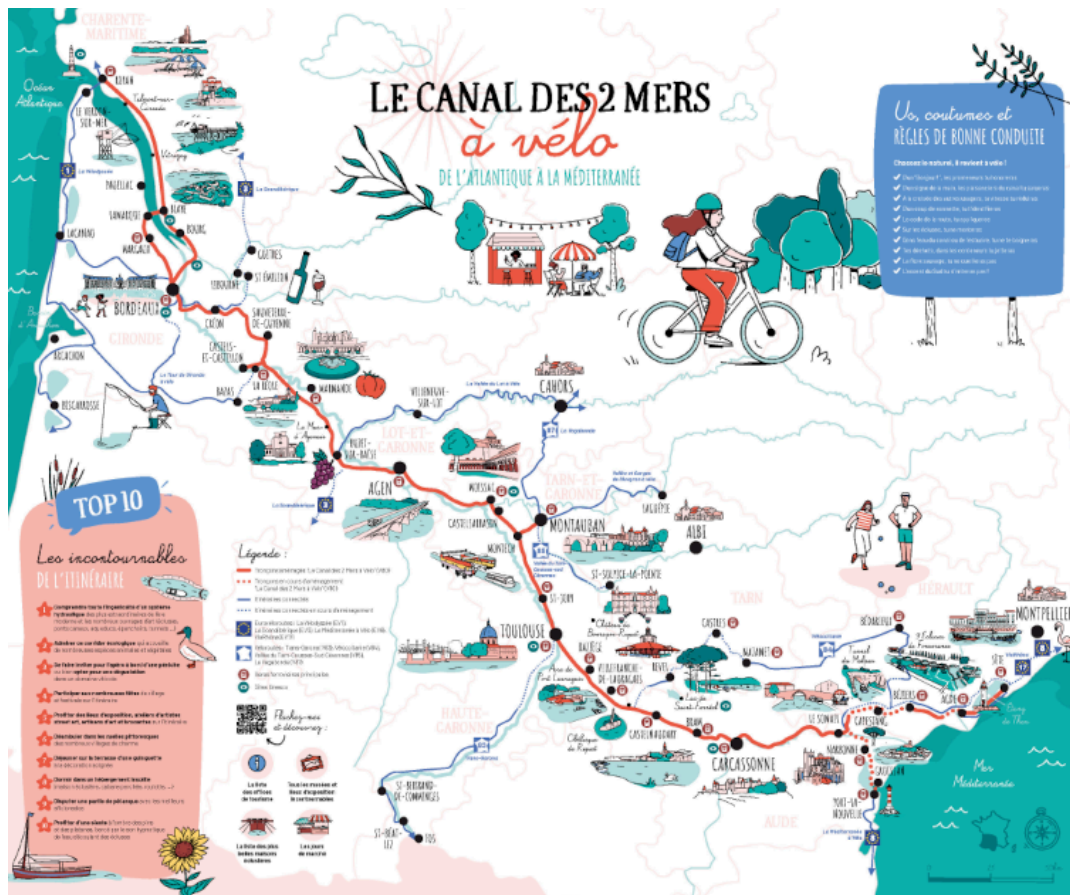


Villeneuve-les-Béziers à Poilhes



Port-la-Nouvelle

Le canal du Midi fait partie de l'itinéraire V80 : « Le canal des 2 mers à vélo » qui relie l'Atlantique à la Méditerranée. Un comité d'itinéraire dirigé par le département de la Haute-Garonne et financé par les 7 départements traversés (Charente-Maritime, Gironde, Lot et Garonne, Tarn-et-Garonne, Haute-Garonne, Aude et Hérault), les 2 régions (Nouvelle-Aquitaine et Occitanie) et VNF, conduit des opérations d'améliorations de l'infrastructure et des services associés, mais aussi la communication sur l'itinéraire.



Source : <https://www.canaldes2mersavelo.com>

Tout au long du canal du Midi, de nombreux travaux ont lieu ces derniers mois dans le but de disposer à la fin de l'année 2023 d'un itinéraire praticable sans danger pour les cyclistes. Cela a été le cas dans l'Aude par exemple où d'importants travaux ont été initiés durant la haute saison touristique. En effet, le conseil départemental de l'Aude a fait le choix de se porter maître d'ouvrage de la réalisation d'une véloroute le long du linéaire audois du canal du midi. L'objectif est de redonner à l'itinéraire un niveau de praticabilité correspondant aux attentes des usagers. Par conséquent, un premier tronçon de 25 km a été entièrement aménagé entre Argeliers et Argens-Minervois. Il est possible de voir la création d'une bande de roulement sur le chemin de halage, mais aussi la réfection des berges et des replantations. Des travaux supplémentaires sur le tronçon Homps-Seuil de Naurouze ont également été réalisés et doivent finir courant 2023. Ces derniers, sont des travaux sur la bande de roulement qui permettront l'amélioration de la praticabilité de l'itinéraire en attendant les travaux de restauration de la voûte arborée qui auront lieu dans les années futures. Ci-dessous, nous pouvons voir des images témoignant des travaux entrepris sur le tronçon Argens-Argeliers :



*Source : Département de l'Aude*

Il est à noter que l'ensemble de ces travaux sont cofinancés par l'État (FNADT), la région Occitanie et VNF.

Dans la même perspective, le département de l'Hérault a amorcé des travaux d'entretiens du chemin de halage ou du cavalier afin d'améliorer sensiblement les conditions de circulations des vélos. Une première partie a été réalisée en 2021 et 2022 permettant d'améliorer plus de 23 km sur les 30 km situés à l'ouest de Béziers. Ces derniers, se situent en continuité des travaux réalisés par l'Aude, ce qui montre une coordination des actions

entreprises par les différents acteurs de l'Entente. De plus, entre fin 2022 et courant 2023, les travaux doivent se poursuivre à l'Est de Béziers entre Portiragnes et Marseillan afin de traiter les 3/4 des 16 km du parcours. Ces travaux sont là aussi cofinancés en partie par l'État (FNADT). Il est à noter que la communauté d'agglomération de Béziers a effectué sur son territoire des travaux pour assurer la continuité cyclable de l'itinéraire. Toutefois, celle-ci reste difficilement praticable à certains moments entre le tunnel du Malpas et le site des 9 écluses de Fonseranes comme ont pu nous le rapporter certains cyclistes durant notre étude sur le terrain. Des améliorations sont donc à apporter dans les années à venir pour rendre la pratique du vélo plus aisée sur ce tronçon.

Enfin, le département héraultais a lancé la procédure de sélection d'un maître d'œuvre afin de réaliser le projet d'aménagement complet de la voie verte le long du canal, inscrit à son « Plan Hérault Vélo 2019-2024 » d'un montant de 9 millions d'euros. Avec l'ensemble de ces travaux, nous pouvons affirmer que les départements traversés par le canal du Midi militent tous dans le même sens, développer des pratiques douces sur les abords du canal afin de limiter les impacts des activités humaines sur ce site classé au patrimoine mondiale de l'Humanité et ainsi assurer sa pérennité.

Mais les actions entreprises ne se limitent pas qu'à cela, puisque nous constatons une sensibilisation des locaux et touristes aux bonnes pratiques pour un respect optimal des territoires traversés.

### *3.2 Éducation et sensibilisation des populations locales et de passages (touristes, excursionnistes, plaisanciers, etc.) aux bonnes pratiques*

De nos jours, afin de garantir une protection de l'environnement, la sensibilisation et l'éducation des populations aux bons gestes est primordiale. Le secteur du tourisme ne fait pas exception à la règle. En effet, au sein du tourisme fluvial pratiqué sur le canal du Midi nous constatons de la part de VNF et de ses partenaires un ensemble de mesures prises pour sensibiliser populations locales, touristes et plaisanciers aux éco-gestes.

C'est dans cette vision, que VNF a diffusé une vidéo intitulée « Vivre et respecter la nature au quotidien ». Dans cette vidéo 9 écogestes sont préconisées :

- Écogeste 1 : avant de partir, acheter des produits avec moins d'emballage pour avoir moins de déchets à bord ;
- Écogeste 2 : acheter des produits éco-labellisés (NF, EU Écolabel, ECO CERT) ou d'origine végétale (savon de Marseille ou savon noir) ;
- Écogeste 3 : respecter les règles de vitesse afin de ne pas faire de vagues qui abîment la berge et dérangent les autres plaisanciers ;
- Écogeste 4 : s'amarrer dans les ports et dans les sites aménagés, car l'accostage sauvage dégrade les habitats et fragilise les berges ;
- Écogeste 5 : trier ses déchets à bord et faire attention à ce que le vent ne les emporte pas ;
- Écogeste 6 : observer la faune sauvage sans la déranger, ni la nourrir ;
- Écogeste 7 : dans les ports utiliser les bornes de tri ;
- Écogeste 8 : utiliser les sanitaires du port afin d'éviter tout rejet dans le milieu ;
- Écogeste 9 : vidanger la cuve de récupération dans les ports qui disposent d'une pompe à effluents.



Source : Écogestes fluvial Occitanie sur [www.canal-du-midi.com](http://www.canal-du-midi.com)

Outre cela, VNF a demandé pour la saison 2023 aux éclusiers le regroupement des bateaux dans les écluses afin d'éviter le gaspillage d'eau comme évoqué plus haut au sein de notre développement. Mis à part cela, VNF et les collectivités locales ont installés dans les lieux

emblématiques du canal du Midi : 9 écluses de Fonseranes, Le Somail, la pointe des Onglous encore au sein des ports fluviaux longeant le canal des poubelles de tri afin d'inciter les touristes et populations locales aux bons gestes. L'objectif étant de produire moins de déchets et de laisser les abords du canal aussi propre que possible afin d'assurer sa protection et préservation.

Enfin, certaines entreprises fluviales participent également à leurs niveaux à la sensibilisation des touristes au développement durable. C'est le cas de CAP AU SUD qui organise d'avril à juin des croisières natures avec un guide de la Ligue pour la Protection des Oiseaux (LPO). Ces balades ont pour but de sensibiliser les touristes à la protection de la biodiversité du canal.

Mais VNF et les acteurs gouvernementaux (État, régions, collectivités locales) vont au-delà de la simple conscientisation, puisqu'ils demandent depuis 2016 environ la transition énergétique des bateaux de croisières du domaine fluvial.

### *3.3 Verdissement de la flotte fluviale : les acteurs s'engagent*

Avec l'accélération du réchauffement climatique, le transport fluvial semble être l'un des leviers d'avenir pour la transition écologique et énergétique. C'est pour cette raison que les Voies Navigables de France et HAROPA<sup>57</sup>, sous la présidence du ministère de la Transition écologique et solidaire, ont organisé le 29 mai 2019 à Paris un colloque national sur la transition énergétique du transport fluvial. Cet événement a rassemblé plus de 260 participants de l'écosystème fluvial (transporteurs, chargeurs, gestionnaires d'infrastructures, acteurs portuaires, fournisseurs d'énergie, équipementiers...) autour des enjeux de verdissement de la flotte. Si au départ cette transition écologique concernait davantage les bateaux fluviaux de transport, il s'est rapidement élargi aux bateaux de croisières fluviales et notamment ceux présent sur les canaux et rivières.

En s'inspirant des expérimentations réalisées dès les années 2010 dans les pays anglo-saxons et européens, la France a pu développer une série d'exemple de bateaux fluviaux touristiques plus respectueux de l'environnement. Avec l'aide des études de faisabilité et

---

<sup>57</sup> HAROPA désigne l'alliance des ports du Havre, de Rouen et de Paris gérés par trois établissements publics de l'État (deux grands ports maritimes et un port fluvial).

d'expérimentation financés par VNF et les collectivités locales, plusieurs bateaux fluviaux électriques ou hybrides ont pu être mis en service sur le canal du Midi, révolutionnant ainsi le tourisme fluvial sur le canal des Deux Mers. C'est le cas par exemple du Sixto Green de la compagnie fluvial Nicols<sup>58</sup>. Pour que ce bateau totalement électrique soit mis en service, il aura fallu 2 ans de réflexion et de développement. A son lancement, au printemps 2018, le Sixto Green est le premier bateau habitable sans permis proposé à la location, dont la propulsion est 100% électrique. En effet, ce bateau est équipé de batteries à Lithium-Ion, permettant une recharge rapide. Avec ce nouveau modèle de bateau, le silence et le respect de l'environnement sont garantis. De plus, le Sixto Green ne rejette aucune substance polluante dans l'air et l'eau.

Il est nécessaire de préciser, que ce projet a pu voir le jour via un partenariat entre le groupe Nicols et Voies Navigables de France. En partageant la vision de développer le tourisme sur les rivières et les canaux, tout en préservant l'immense patrimoine naturel français, ces deux acteurs ont réussi à mettre en place un projet révolutionnaire. Ainsi, pendant que VNF étudiait l'implantation des infrastructures nécessaires à la recharge de batteries électriques, le groupe Nicols en tant que constructeur de bateaux fluviaux se chargeait de concevoir un bateau élégant, confortable, offrant une technologie simple et fiable à la fois, tout en étant dans le respect de l'environnement et la préservation des voies navigables Françaises. Après deux années de travail intensif, ces deux acteurs sont arrivés au bout de leurs objectifs. Ainsi, aujourd'hui les bateaux de la gamme Sixto Green en activité croisent tous les 11 km environ une borne de recharge électrique, leur permettant de ne pas tomber en panne en pleine croisière. Le modèle développé sur le Sixto Green permet de recharger en 2h environ le bateau, pour une autonomie allant d'un jour à un jour et demi de croisière en continue. Aujourd'hui, il est possible de voir plusieurs modèles de ce bateau de tailles différentes navigant sur le canal du Midi.

Cela a poussé d'autres compagnies et entreprises fluviales à initier leur transition écologique. C'est le cas par exemple de CAPAU SUD, agence pour laquelle nous avons réalisé un diagnostic pour la transition écologique de l'entreprise et notamment de ses bateaux. Plusieurs options de transition des bateaux s'offrent pour cette compagnie. Ainsi, nous avons la solution électrique, le recours aux énergies renouvelables ou alors la solution hybride qui désigne un bateau utilisant deux ou plusieurs systèmes de propulsion différents. Dans cette

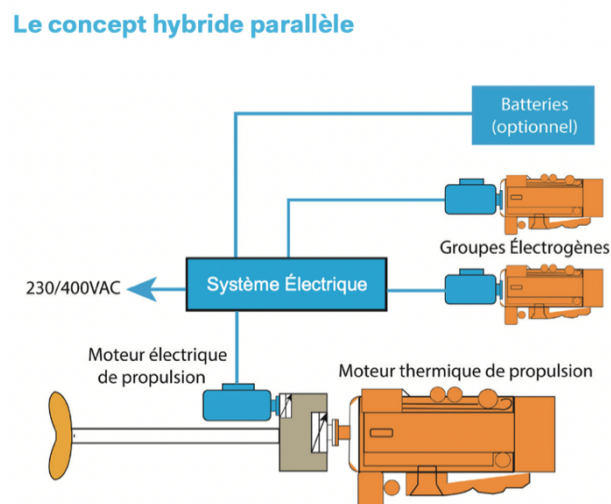
---

<sup>58</sup> Nicols est un groupe industriel 100% Français né en 1986. Il est spécialisé dans la transformation des matières plastiques et à la fois constructeur de bateaux fluviaux, loueur de bateaux sans permis et gestionnaire de près de 25 bases de location en France et en Europe.

dernière catégorie sont combinés un moteur thermique et un moteur électrique. Dans ce type de structure, le moteur électrique et le moteur diesel sont connectés à une transmission commune. Un système d'embrayage permet d'utiliser le moteur diesel ou le moteur électrique, ou les 2 en même temps.

Selon BATELIA<sup>59</sup> (Bureau d'Assistance Technique et Logistique pour les Industriels et Artisans) portée par VNF, il existe trois types de solutions électriques ou hybrides pouvant répondre aux nouvelles exigences de réduction de pollution dans l'environnement.

La première solution se trouve dans le concept hybride parallèle. Ce dernier, se présente de la manière suivante :



*Source : VNF*

Le moteur électrique est monté en parallèle de la ligne d'arbre de propulsion. Selon le besoin (milieu urbain, manœuvre...) il sera possible d'utiliser alternativement le moteur thermique ou/et électrique. Le moteur électrique ainsi monté sur le réducteur, sera de taille réduite et c'est ce qui fait l'avantage de ce modèle.

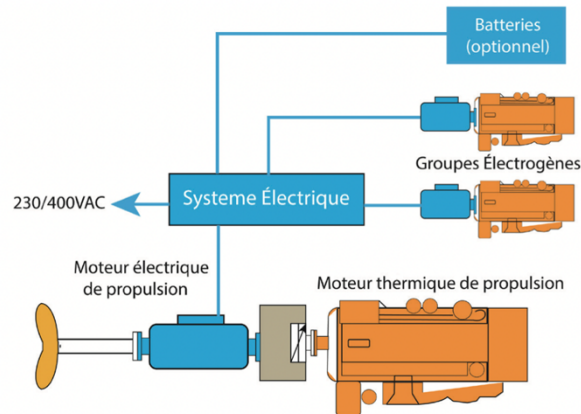
---

<sup>59</sup> BATELIA désigne le Bureau d'Assistance Technique et Logistique pour les Industriels et Artisans. C'est une entité informelle, portée par VNF.



La seconde solution réside dans le concept hybride série. Ce dernier, se présente de la manière suivante :

### Le concept hybride série

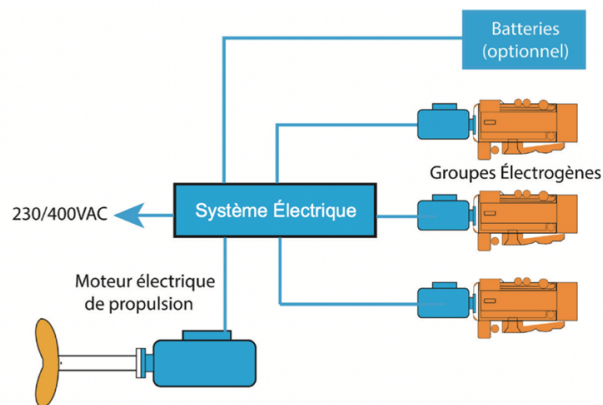


Source : VNF

Ici, nous pouvons voir que le moteur électrique est monté en série sur la ligne d'arbre de propulsion. L'avantage lié à ce concept, c'est qu'il n'y a aucune perte mécanique liée à l'absence de réducteur.

Le troisième concept présenté n'est pas hybride, mais électrique. Il nous semble intéressant de le présenter ici car il va nous permettre dans un deuxième temps d'aboutir à une comparaison entre les modèles thermiques et hybrides.

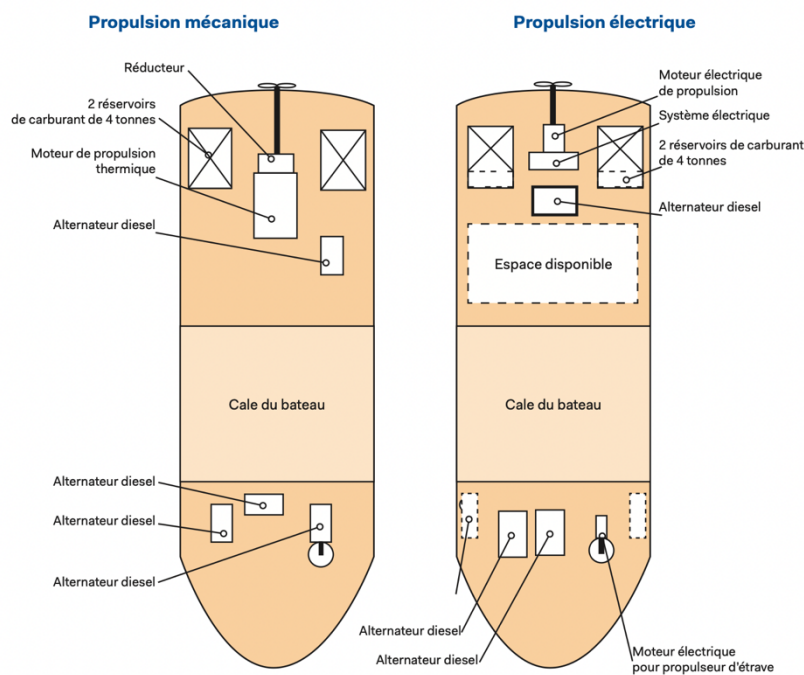
### Le concept électrique



Source : VNF

Dans ce modèle, les groupes électrogènes alimentent le moteur électrique qui propulse le bateau dans tous les cas. Ce système permet un gain d'espace en salle machine et nécessite moins de maintenance.

Toujours selon les études réalisées par BATELIA, une comparaison entre solution thermique et solution hybride est possible. En effet, il est à noter que la solution hybride permet d'économiser de la place en salle machine comme l'indique le schéma ci-dessous :



Source : VNF

Même si la solution hybride requiert un surcoût d'installation en comparaison au moteur thermique, elle permet à l'inverse de réaliser des économies sur le carburant. En effet, les recherches de BATELIA indiquent que la propulsion électrique demande une taille des composants 23% moindre que la propulsion thermique. Quant à la consommation de carburant, elle est 22% moindre. En revanche, sur les coûts d'installations la propulsion thermique est 28% moindre. Malgré cette différence de prix, la propulsion électrique offre de multiples avantages pour les bateaux fluviaux, qui sont présentés dans le tableau ci-dessous.

<b>Economique</b>	<b>Exploitation / navigation</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Économies d'exploitation.</li> <li>• Gain sur les coûts de maintenance.</li> <li>• Économie de carburant grâce à une meilleure charge du moteur.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La performance de propulsion et la protection de l'hélice.</li> <li>• Couple de rotation disponible à basse vitesse.</li> <li>• Protection de l'hélice en cas de choc.</li> <li>• Protection de décrochage d'hélice.</li> <li>• Augmentation du confort (bruit, chaleur et vibrations).</li> <li>• Répartition du poids entre l'avant et l'arrière librement configurable.</li> <li>• Limitation de couple dans le canal.</li> <li>• Pas de cavitation dans le fonctionnement de l'hélice.</li> <li>• Approvisionnement à terre 230VAC/400VAC possible à terme.</li> <li>• Réduction de la cavitation des hélices, protection contre les surcharges et protection contre les calages.</li> </ul>
<b>Instrumentation du bateau</b>	<b>Environnementaux</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Contrôle de puissance (au lieu du contrôle de vitesse).</li> <li>• Données de mesures précises.</li> <li>• Possibilité de commande de puissance du propulseur d'étrave.</li> <li>• Contrôle de puissance (automatique et manuel).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduction des émissions.</li> <li>• Capacité de répondre aux contrats avec des exigences environnementales.</li> <li>• Utilisation de la batterie dans les zones sans émissions.</li> </ul>
<b>Aménagement du bateau</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le poids est bien réparti entre les parties avant et arrière.</li> <li>• Des réducteurs peuvent être supprimés.</li> <li>• Possibilité d'utiliser l'espace de la salle des machines pour l'équipage / en appartement.</li> </ul>	

Source : VNF

Entre la propulsion thermique et électrique, il existe un certain nombre de différence. Ainsi, si la propulsion mécanique se limite au seul moteur de propulsion, la solution électrique induit la fourniture d'un système complet conçu en tenant compte des dépendances entre les différents composants. C'est pour cette raison qu'il est recommandé d'acheter un système électrique chez le même fournisseur.

De plus, si le système électrique augmente le poids de la machine, il peut être compensé par moins de carburant transporté et / ou une meilleure conception du moteur, qui est généralement plus léger que le moteur traditionnel. Par ailleurs, si dans le système sont incluses des batteries, la fabrication demande de prévoir de l'espace pour la batterie (20% de l'installation), ainsi que des éléments de sécurité (ventilation, contrôle de la température de la batterie, etc.).

Depuis 2018, VNF finance pour les entreprises fluviales le souhaitant une étude personnalisée pour leurs bateaux. Voies Navigables de France a aussi répertorié une série de

structure Françaises, qu'il est possible de contacter pour évaluer l'opportunité d'une propulsion électrique. Parmi elles, nous retrouvons : **ABB MARINE, ENAG, BARILLEC MARINE, ALTERNATIVES ENERGIES, MOTEURS LEROY SOMER, ECA EN, FORSEE POWER et SAFT.**

Après avoir analysé l'ensemble de ces possibilités et réalisés d'autres recherches, nous avons décidés d'apporter une série de préconisations aux bateaux fluviaux de CAP AU SUD que nous allons détailler ci-dessous.

Dans un premier temps, nous avons concentré nos propositions sur le bateau implanté à Béziers sur le site des 9 écluses de Fonseranes. La **première préconisation** consiste de passer d'un moteur diesel à un moteur à hydrogène. Cette idée nous a parue intéressante car elle permet de réduire les émissions de GES dans l'air. Nous savons qu'un moteur diesel pollue énormément l'air et l'eau. Ainsi, le passage à l'hydrogène serait un avantage. Il existe deux manières d'utiliser cette énergie à des fins énergétiques sur un bateau : les moteurs thermiques et les piles à combustibles (PAC). Dans le cas de CAP AU SUD, c'est la pile à combustible qui nous intéresse car elle est moins polluante. Une pile à combustible est un système permettant de convertir l'énergie chimique contenue dans l'hydrogène en énergie électrique sous forme de courant continu. Cette réaction électrochimique se produit entre l'hydrogène et l'oxygène contenu dans l'air avec une gamme de rendement (de 35 à 55%) et ne rejette que de la chaleur et de l'eau. Selon l'étude menée par VNF, 1 kg d'hydrogène permet de produire autant de force mécanique via une pile alimentant un moteur électrique, que 4,5 litres de gazole via un moteur diesel<sup>60</sup>.

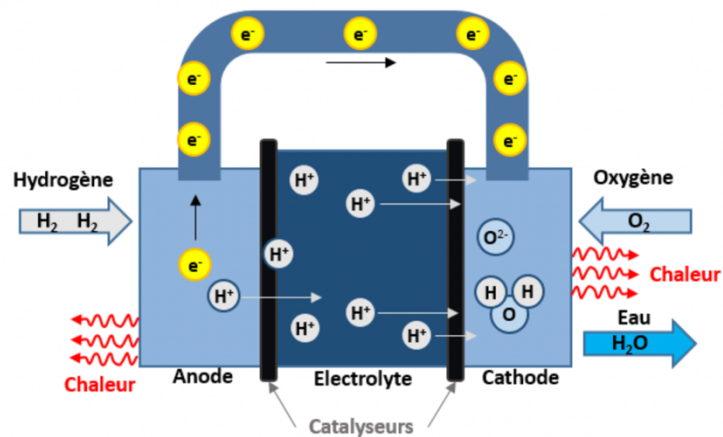
Les piles à combustible à hydrogène ont déjà été développé dans le secteur automobile, permettant ainsi une baisse de prix des PAC dans les secteurs maritimes et fluviaux. Récemment, le groupe Energy Observer<sup>61</sup> s'est associé au groupe Toyota pour développer une pile à combustible conçues spécialement pour Energy Observer, le premier navire à hydrogène autour du monde.

---

<sup>60</sup> Une pile combustible contient 4 fois plus de platine qu'un pot catalytique diesel. En revanche, le platine d'une pile peut être recyclé puisqu'il se diffuse moins qu'avec les pots catalytiques.

<sup>61</sup> Premier bateau fonctionnant grâce aux énergies renouvelables.

Le fonctionnement de la PAC est un peu complexe, mais il a système similaire aux PAC développés dans le secteur automobile. Les seules choses qui changent entre une voiture et un bateau c'est d'une part la puissance de la PAC. En effet, celle d'un bateau demande plus d'énergie. D'autre part, le nombre de kg d'hydrogène stocké à bord est aussi beaucoup plus grand. Dès lors, une pile à combustible fonctionne de la manière suivante :



Source : <https://h2sys.fr/technologies/pile-a-combustible/>

D'un côté sont envoyés des atomes d'hydrogène, créant par suite logique une réaction chimique qui permet de les décomposer. Ainsi, nous aurons d'un côté les noyaux d'hydrogène et de l'autre les électrons. Dès lors, chacun va suivre un chemin différent. La membrane du milieu, c'est-à-dire l'électrolyte, laisse passer seulement les noyaux d'hydrogène. Du côté droit, c'est-à-dire de la cathode, de l'oxygène est envoyé. Ce fonctionnement permet de retrouver la configuration d'une pile classique : c'est-à-dire d'un côté une surcharge d'électron et de l'autre des noyaux d'oxygène et des noyaux d'hydrogène en manque d'électrons. Pour y remédier, nous plaçons un conducteur entre les deux, dans lequel les électrons vont pouvoir passer d'une borne à l'autre. Leur circulation d'une borne à l'autre (dans notre cas de l'anode à la cathode) va permettre de créer un courant électrique qui peut alimenter un moteur. Le processus ne s'arrête pas là, puisqu'après avoir travaillé, les électrons vont se combiner avec les noyaux d'hydrogène pour reformer des atomes d'hydrogènes, lesquels vont se combiner avec des atomes d'oxygènes. Donc deux atomes d'hydrogènes pour un atome d'oxygène vont créer la formule d'H<sub>2</sub>O, permettant au moteur de rejeter que de l'eau. En ne rejetant que de l'eau, sans émettre de pollution, l'hydrogène permet de diminuer drastiquement la pollution marine et se présente comme une bonne alternative au moteur diesel.

**La seconde préconisation** concerne le passage à l'électrique. Pour cette option, il existe aujourd'hui de nombreuses méthodes qu'il serait possible de mettre en place.

Un navire totalement électrique permet d'être respectueux de l'environnement en supprimant les émanations de produits polluants ou à effet de serre, tout en réduisant les émissions sonores. Le procédé électrique présente des avantages non négligeables, que voici :

- Un confort maximum pour les passagers, grâce au silence du groupe de propulsion ;
- Le respect de l'environnement :
  - Pas de dégagement de gaz à effet de serre ;
  - Matériaux respectueux de l'environnement ;
  - Absence de nuisance sonore ;
  - Limitation de l'énergie consommée ;
  - Usage de batteries recyclables.
- Des coûts d'entretien et d'exploitation limités :
  - Un coût énergétique réduit (22 Watt/km et par passager) ;
  - Une maintenance simplifiée.

Enfin, **la troisième proposition** apportée est la suivante : vendre le bateau actuel et acheter un nouveau bateau électrique. En effet, le bateau implanté aux 9 écluses de Fonseranes est vieux (1974) en comparaison aux deux autres situés à Vias et au Somail. Ainsi, les mutations qui seront apportées dessus pourront coûter plus cher que l'achat d'un nouveau bateau. En vendant le bateau, l'entreprise pourra détenir une première part du capital demandé pour le rachat d'un nouveau bien. L'autre partie pourra être financé par des fonds extérieurs : demande de financement auprès du département de l'Hérault, de la région Occitanie ou à plus grande échelle : l'État et l'Union Européenne. En effet, l'activité nautique de l'entreprise ayant lieu sur un site protégé, à savoir, le canal du Midi, l'entreprise peut utiliser cet argument pour recevoir des aides de la part des puissances nationales et continentales. Nous avons pu proposer dans la quatrième partie de notre diagnostic toute une série d'aide de financement auxquelles l'entreprise peut avoir droit après candidature auprès des instances référentes.

Outre les préconisations d'organisations internes que nous avons pu proposer (tri des déchets amélioré avec le système des NUDGES, charte éco-responsable à bord du bateau etc.), nous avons également apporté des propositions d'améliorations écologiques sur le bateau le

« Cathare » implanté à Vias et la gabarre la « Capitane » implanté au Somail. Ainsi, pour le « Cathare » nous avons préconisé à l'entreprise l'installation de panneaux solaires sur le toit parasol du bateau, afin d'assurer une partie de l'énergie de l'embarcation. Cette solution provisoire doit permettre de laisser le temps à VNF d'installer les bornes électriques aux abords du canal. En effet, VNF n'a pas encore achever sa mission d'électrification des abords du canal puisque c'est une lourde tâche qui prend énormément de temps et demande des capitaux conséquents. Enfin, pour la gabarre la « Capitane », nous avons préconisé un passage total à l'électrique. En effet, un premier exemple de gabarre 100% électrique a vu le jour en 2011 dans le département du Lot, ce qui permet d'espérer que cela est aussi possible sur la « Capitane » étant donné que ces deux bateaux disposent de la même architecture.

À la suite de tout cela nous pouvons affirmer que le verdissement de la flotte fluviale est d'actualité aujourd'hui. D'autant plus lorsque des Petites et Moyennes Entreprises (PME) comme CAP AU SUD s'y intéressent et souhaitent réaliser leur transition. Cela témoigne aussi que les concepts de développement durable, d'écotourisme et de slow tourisme ont bien été intégrés dans le secteur touristique et qu'aujourd'hui de réelles actions sont engagées pour voyager autrement. Cette manière de penser le voyage différemment pour protéger et préserver l'environnement peut à son tour être questionné. Toute chose détient une limite et dans le cas de la préservation nous pouvons nous demander s'il s'agit de la muséification et de ses contre-effets ?

#### **4. Patrimoine préservé ou dangers de la muséification ?**

La préservation du canal du Midi et son inscription au patrimoine mondial de l'Humanité par l'UNESCO nous amène à nous demander si ce site connaît aujourd'hui les dangers de la muséification. Ce terme désigne en géographie le « processus visant à donner un caractère de musée à un lieu, généralement urbain. Autrement dit, à faire d'un lieu vivant un lieu principalement visité temporairement. Le risque de muséification est fréquemment évoqué dans des métropoles touristiques et des villes touristifiées par des élus, des journalistes et des chercheurs ». Dans le cas du canal du Midi, nous pouvons affirmer que son inscription au patrimoine mondial de l'UNESCO impose des règles quant aux modifications qui voudraient lui être apporté.

Toutefois, si ce bien commun nécessite d'être protégé pour être légué aux générations futures, la préservation de celui-ci porté par certains acteurs porte à confusion. En effet, par définition la préservation désigne la conservation de la nature comme une démarche qui « vise à protéger la nature pour elle-même, contre les effets néfastes de l'action des sociétés, selon un principe biocentré d'une nature existant en-dehors des humains. ». Cette définition s'approche des politiques préservationnistes, apparues à la fin du XIXe siècle aux États-Unis et qui reste un courant dominant jusque dans les années 1950. Dans le cas du canal du Midi, il nous paraît difficile de figer un espace vivant et riche de biodiversité. Ce dernier, évolue au fil du temps et des sociétés qui l'animent sur ces 240 kilomètres. Ainsi, sa préservation (comme indiqué par certains acteurs) peut paraître paradoxale de prime abord et il est plus judicieux de parler de « protection » qui est un terme moins fort et moins connoté.

Au fil de nos recherches nous avons pu constater que le canal des Deux Mers est sujet sur certains de ses tronçons à la muséification et à ce que nous appelons aujourd'hui la cartepostalisation. Ce terme est un « néologisme qui désigne en géographie du tourisme le fait que de nombreux sites soient transformés, consciemment ou inconsciemment, afin d'évoquer des paysages de cartes postales, et donc une image standardisée, ce qui a tendance à gommer leurs spécificités pour les faire ressembler à d'autres lieux référents. ». Cet aspect a été développé sur le canal du Midi puisque de nombreux petits hameaux sont célèbres pour leurs paysages de « carte postale ». C'est le cas par exemple du petit hameau du Somail que nous avons pu visiter. Au sein de ce petit village, le petit pont sous lequel passe les bateaux fluviaux est devenu un véritable vecteur d'identité de la destination qui est exploité par les Offices de Tourisme et les acteurs pour mettre en avant le lieu à plus grandes échelles. Au sein même du village certains commerçants, comme ceux de la librairie ancienne « Le trouve tout du livre » vendent des cartes postales reprenant exactement les caractéristiques détaillées par le néologisme de cartepostalisation. Ci-dessous, nous pouvons retrouver trois exemples de ces cartes postales :





*Source : OT Côte du Midi*



*Source : Argeliers, Le Trouve tout du livre*



*Source : Le Trouve tout du livre*

En voulant protéger ce lieu afin de garder les caractéristiques qui en font un lieu unique, les acteurs à toutes les échelles engendrent l'effet inverse. En effet, la cartepostalisation qu'ils développent autour de ce site en font un lieu qui correspond davantage aux représentations que s'en font les touristes qu'à la réalité. Éléments que nous avons pu observer avec la disparition des platanes qui provoque aujourd'hui une crise paysagère du site. Au-delà, de cela, en développant la cartepostalisation du canal du Midi, il est légitime de se demander si celui-ci ne va pas devenir au fil des années un lieu banal, un archétype de ce que Sylvie Brunel appelle la « disneylandisation »<sup>62</sup>. C'est-à-dire un lieu standardisé dans le but d'attirer les touristes, gommant ainsi toutes les facettes qui font de ce site un lieu unique par son histoire, son architecture, mais aussi son évolution paysagère au fil des années.

---

<sup>62</sup> La disneylandisation est une notion liée à Sylvie Brunel. Ce terme désigne « une facette de la mondialisation touristique, laquelle transformerait le monde en un gigantesque parc d'attraction pour les touristes. La disneylandisation est la transformation des sociétés et des cultures locales, par la présence de touristes, et pour répondre à leurs attentes. Elle peut être aussi une muséification en ce qu'elle fige paysages et pratiques afin de correspondre aux représentations (ou aux clichés) attribués à un espace ou à une population. ». Géoconfluences.

## CONCLUSION

À l'issue de notre étude, nous pouvons affirmer que la conjugaison de la rentabilité économique, touristique et la préservation de l'environnement sur le canal du Midi est complexe, mais pas impossible. Cela nécessite une coordination des acteurs à toutes les échelles et une harmonisation des actions qui sont entreprises sur ce site. En effet, les pratiques touristiques évoluant au fil du temps, au même titre que le canal du Midi et ses paysages, il est primordiale de penser à des plans de gestion et d'entretien qui sont adéquat à la réalité du terrain à l'instant T, mais qui répondent également aux demandes des touristes. C'est dans cela que réside toute la complexité de gestion de ce bien commun classé au patrimoine mondial à l'UNESCO.

Son acceptation aux échelles nationale et internationale en tant que patrimoine culturel et paysager complexifie la situation. En effet, nous savons que la patrimonialisation est un « ensemble des processus de collecte et de valorisation par lequel un collectif social décide de sortir des objets – au sens le plus large du terme – du commerce ordinaire des choses pour leur accorder un statut d'objets emblématiques de son identité dans le temps (MICOUD, 2005), entretient un rapport structurel au temps, elle représente également une opération spatiale. Extraction temporelle (l'objet patrimonialisé est extrait du passé pour être transmis aux générations futures) et parfois juridique (si l'on considère le patrimoine institutionnel), elle constitue aussi une extraction spatiale du cours « normal » de la vie des objets. » (BEUCHER, REGHEZZA, 2017). En ce sens, la perception d'un site, d'un lieu ou d'un objet en tant que patrimoine dépend des représentations que s'en font les individus. Il est à noter que la représentation d'un lieu chez un habitant local, un touriste, un acteur institutionnel ou encore un professionnel du tourisme sera différente car ils ne vivent pas les mêmes expériences dans le même espace. Ce constat vaut aussi pour le canal du Midi et c'est ce qui aujourd'hui rend sa protection et sa « bonne gouvernance » si difficile.

Le tourisme fluvial en permettant un développement économique des territoires et en utilisant un moyen de transport plus écologique que le secteur routier apparait comme la clé de résolution des émissions de GES dans l'air et dans l'environnement des canaux et fleuves, et dans notre cas sur le canal du Midi. En effet, Thierry Guimbaud, directeur de VNF indiquait

lors d'une interview à France Info en 2021 que le transport fluvial peut être aujourd'hui le levier de la transition écologique étant donné que les fleuves et canaux rentrent plus finement au cœur des agglomérations, avec plus de facilité que d'autres modes de transports.

Ainsi, le tourisme fluvial peut être considéré comme un réel atout pour le canal du Midi. Néanmoins, il peut également présenter des limites, notamment en termes de consommation de la voie d'eau lors des éclusages et qui a généré cette année des conflits entre agriculteurs et professionnels du tourisme. Dès lors, il est important de se demander si dans les années à venir il sera nécessaire de mettre en place un nombre limité de passage des bateaux par jour au sein des écluses du canal du Midi. De surcroît, il est primordial de se demander si une capacité de charge touristique<sup>63</sup> (notion très controversée et qui a fait objet de polémique dans le monde géographique et touristique) devra être institué dans les lieux emblématiques du canal du Midi, afin de limiter les impacts du tourisme qui a lieu chaque année lors de la haute saison. Puisque rappelons-le, malgré les actions durables et éco-responsables engagées par les multiples acteurs en charge du canal des Deux Mers, ce site attire chaque année près de 70 000 touristes fluviaux et sur le seul site des 9 écluses de Fonseranes se sont 8 000 bateaux qui passent les écluses et plus de 300 000 visiteurs qui viennent les admirer. Ce qui participe de manière effective au tourisme de masse et crée un paradoxe dans la manière dont les acteurs souhaitent aujourd'hui entretenir le canal. En conséquence, la réforme des habitudes sociétales et touristiques engagée sur le canal du Midi semble loin d'être terminée et nécessite de surpasser de nombreux défis dans les années à venir.

---

<sup>63</sup> La capacité de charge touristique « est le nombre de touristes qu'un lieu (/un système touristique) peut recevoir sans en être durablement modifié. Les multiples définitions de ce terme reposent toutes sur la volonté de trouver quantitativement le nombre idéal de touristes pouvant fréquenter un lieu sans le transformer de manière préjudiciable, ce qui est évidemment une illusion. » Géoconfluences.

## **BIBLIOGRAPHIE**

### **Ouvrages :**

- ADNRA, *Le canal du Midi. Exemple de gestion sur la durée de la mémoire d'un ouvrage de génie civil*, Châtenay-Malabry, Études scientifiques, 2021.
- DAMIEN, Marie-Madelaine, *Le tourisme fluvial*, Paris, PUF « Que sais-je », 2001.
- DE HAUT, Pascal, *La plaisance écono-logique. Guide pratique de la navigation fluviale et maritime éco-responsable*, Vagnon, 2010.
- DEPRAZ, Samuel, *Géographie des espaces naturels protégés. Genèse, principes et enjeux territoriaux*, Paris, Armand Colin, 3<sup>e</sup> éditions, 2014.
- DUHAMEL, Philippe, *Tourisme et littoral : un enjeu du monde*, Paris, Belin, 2009.
- GAST, René et DEBRU, Jacques, *Le canal du Midi. Histoire d'un chef-d'œuvre*, Éditions Ouest-France, 2006.
- KNAFOU, Rémy, *Réinventer le tourisme. Pour sauver nos vacances sans détruire le monde*, Paris, Éditions du faubourg, 2021.
- LEBRETON, Florian (dir.), *Vivre Slow. Enjeux et perspectives pour une transition corporelle, récréative et touristique*, Nancy, Éditions Universitaires de Lorraine, 2020.
- LAZZAROTTI, Olivier, *Patrimoine et tourisme. Histoires, lieux, acteurs, enjeux*, Paris, Belin, 2011.
- LOZATO-GIOTART, Jean-Pierre, *Le chemin vers l'écotourisme. Impacts et enjeux environnementaux du tourisme aujourd'hui*, Paris, Changer d'ère, 2006.
- MERLE, Thomas, *Les espaces du tourisme et des loisirs*, Neuilly, Atlante, 2017.

- MERLIN, Pierre, *Tourisme et aménagement touristique. Des objectifs inconciliables ?*, Paris, La documentation Française, 2001.
- SANCHEZ, Jean-Christophe, *La vie sur le canal du Midi : de Riquet à nos jours*, Morlàas, Éditions CAIRN, 2009.
- SAUGET, Jean-Michel, *Franchir le canal du Midi : les ponts sur la Grande Retenue*, Région Languedoc-Roussillon, 2014.
- VIOLIER, Philippe, *Le tourisme : un phénomène économique*, Paris, Les Études de la Documentation française, 6<sup>e</sup> éditions, 2013.
- VIOLIER, Philippe, *Tourisme et développement local*, Paris, Belin, 2008.

### **Chapitres d'ouvrages :**

- BONARD, Yves et GUINAND, Sandra, « Le tourisme dans les processus de renouvellement des centres urbains : entre valorisation patrimoniale, muséification et gentrification », in BATAILLOU, Christian, (2010) *Tourismes, Patrimoines, Identités, Territoires*.
- FALLON, Julia, « “If you’re making waves then you have to slow down : Slow tourism and Canals” », in Fullagar, S, Markwell K, & Wilson, E (eds) (2012) *Slow Tourism : Experiences and Mobilities*.

### **Dictionnaires :**

- BAUD, Pascal, BOURGEAT, Serge et BRAS, Catherine, *Dictionnaire de géographie*, Paris, Hatier, Initial, 5<sup>e</sup> édition, 2013.
- BEUCHER, Stéphanie et REGHEZZA, Magali, *La Géographie : pourquoi ? comment ?*, Paris, Haliter, 2017.

## **Thèses :**

- NTIKALA BOMPOLA, H. (2019). Amélioration de l'efficacité énergétique des navires (Doctoral dissertation, Université du Québec à Rimouski).

## **Mémoires universitaires :**

- ALALAMAT, Ezzeddin, « L'écotourisme », Mémoire de Master 2 professionnel, Université Sorbonne Nouvelle – Paris 3, Spécialité Traduction éditoriale, économique et technique, 2019.
- GIOVANNINI, Sophie, « Le développement du transport fluvial face aux enjeux environnementaux du XXIe siècle », Mémoire de Master 2 Droit des transports terrestres, Université d'Aix-Marseille, Faculté de droit et de science politique, 2019-2020.
- LAARAJ, Zakia, « Comment gérer un gîte éco-conçu, et faire évoluer son accueil tout en mettant en valeur le territoire local ? L'exemple d'Écoasis à Gréalou dans le département du Lot », Mémoire de Master 1 Tourisme et Développement Durable des Territoires, Universités Paul-Valéry Montpellier, Antenne du Guesclin Béziers, 2021-2022.

## **Conférences / Cours :**

- POULOT, Marie-Laure, « Passage du Slow Food au Slow Tourisme », Master Tourisme et Développement Durable des Territoires, Université Paul Valéry Montpellier III – Centre du Guesclin Béziers.

## Articles scientifiques :

- ACOSTA HERRERA, V., & BETANCOURT MORA, M. P. (2019). Identificación de las oportunidades de uso de la electro-movilidad fluvial en Columbia. Caso de estudio : Embalse de Prado, Tolima.
- BALLESTER, Patrice, « Le canal du Midi face à une crise paysagère et récréative majeure : la naturalité comme moyen de résilience ? », Hal open science, 2013, École de Tourisme à Toulouse, pages 1 à 24. [En ligne] URL : <https://hal.science/hal-04108463/document>
- BARTHON, Céline, PICHEL-CHEVALIER, Sylvine, 2009, « L'Écotourisme en France : quels acteurs pour quels territoires ? », in : Destinations et Territoire, Tourisme sans limites, Les rendez-vous sur le tourisme Champlain, Éditions Téoros, Presse de l'Université du Québec, Québec, pp.122-131. [En ligne] URL : <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01573229>
- BOSNIC, I., & GASIC, I. (2019). River cruise industry : Trends and challenges. *Economic and Social Development : Book of Proceedings*, 32-41.
- BOURDEAU, Laurent, FALARDEAU, Isabelle et MARCOTTE, Pascale, « Innovation et authenticité en tourisme. Points de rencontre », Téoros, 2018, n°37,2, pages 1 à 37. [En ligne] URL : <https://journals.openedition.org/teoros/3323>
- CHATILLON, A. (2012). Une ambition légitime pour le canal du Midi et le canal des Deux Mers. *Rapport de mission sénatoriale, Paris, La Documentation Française*.
- DAMIEN, M. M. (2004). Comment concilier l'essor de la plaisance et le développement durable. *Le tourisme sportif, Villeneuve d'Ascq, Éditions Presses Universitaires du Septentrion, col. « Sport et Sciences Sociales*, 345-377.
- EAGLES, P. F., McCool, S. F., & Haynes, C. D. (2002). Turismo sostenible en areas protegidas. *Directrices de planificación y gestión. Preparado para el Programa de las*



*Naciones Unidas para el Medio Ambiente, la Organización Mundial del Turismo y la UICN-Union Mundial para la Naturaleza. Organización Mundial del Turismo. Madrid.*

- GLOBALE, P. U. A. Charte des villes et des ports pour l'environnement Quatrième conférence de l'Association Internationale Villes et Ports. *Urbanité des cités portuaires*, 97.
- GRENIER, Alain A., « Le tourisme de croisière », *Téoros*, 2008, n°27-2, pages 36 à 48. [En ligne] URL : <https://journals.openedition.org/teoros/135>
- HRISTIC, N. D., STEFANOVIC, N., & MILIJIC, S. (2020). Danube river cruises as a strategy for representing historical heritage and developing cultural tourism in Serbia. *Sustainability*, 12 (24), 10 297.
- JONES, P., COMFORT, D., & HILLIER, D. (2016). European river cruising and sustainability. *International Journal of Sales, Retailing and marketing*, 5 (1), 61-71.
- KASPAR, D. I. (2021). Turismo y desarrollo local sustentable : el caso de los cruceros en la ciudad de Buenos Aires.
- KNAFOU, Rémy et PICKEL, Sylvine, « Tourisme et « développement durable » : de la lente émergence à une mise en œuvre problématique », *ESO – Espaces et Sociétés*, 2011. [En ligne] URL : <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01572134/> et <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/typespace/tourisme/TourScient4.htm>
- LALIBERTÉ, Michèle, « Le tourisme durable, équitable, solidaire, responsable, social ... : un brin de compréhension », *Téoros*, 2005. [En ligne] URL : <http://journals.openedition.org/teoros/1542>
- MALET, Sandra, « Le label Cittaslow et sa diffusion dans les communes françaises : la lenteur pour produire des espaces durables ? », *Territoire en Mouvement*, 2018, n° 37, pages 1 à 32. [En ligne] URL : <https://journals.openedition.org/tem/4173>
- POLVILLO PORRAS, A. (2017). Nuevas tendencias del turismo en Europe : el turismo fluvial.

## **Reuves :**

- TARDIF, Jonathan, « Écotourisme et développement durable », Vertigo : La revue électronique en sciences de l'environnement, volume 4, n°1, 2003. [En ligne] URL : <http://doi.org/10.4000/vertigo.4575>

## **Diagnostic Territorial :**

- LAARAJ, Zakia, 2023, Dossier « Transition énergétique de CAP AU SUD », Travail d'enquête et de terrain (stage professionnel), Master 2 Tourisme et Développement Durable des Territoires, Université Paul Valéry et CAP AU SUD Croisières.

## **Entretiens :**

- Entretiens réalisés avec une soixantaine de groupes de touristes sur le bateau CAP AU SUD du 15 juin au 8 août 2023.

## **WEBOGRAPHIE**

### **ADEME :**

- <https://52histoires2021.ademe.fr/au-coeur-du-plan-de-relance/accelerer-le-developpement-du-slow-tourisme>

### **Aude :**

- <https://www.aude.fr/actualites/la-veloroute-acheve-son-trace-lest-du-departement>

### **Béziers Méditerranée :**

- <https://www.beziers-mediterranee.com/decouvrez/les-9-ecluses-de-fonseranes/les-services-pratiques-des-9-ecluses-de-fonseranes/pour-les-plaisanciers/>

### **Canal du Midi :**

- <https://www.canaldumidi.com/decouvrir/canalenbref/#:~:text=Aujourd%27hui%2C%20les%20activités%20du,70%20000%20passagers%20par%20an.>
- <https://www.canaldumidi.com/histoireetpatrimoine/patrimoinemondialunesco/#:~:text=Protéger%20le%20patrimoine%20mondial%20canal%20du%20Midi&text=Ainsi%2C%20afin%20de%20protéger%20le,à%20autorisation%20de%20l%27Etat.>
- <https://www.plan-canal-du-midi.com/unesco-les-paysages-du-canal-du-midi-enfin-classes-de-toulouse-a-la-mediterranee/>
- <https://www.plan-canal-du-midi.com/navigation/regles-de-navigation/>
- <https://www.canal-du-midi.com/decouvrir/fil-eau/beziers-etang-thau/fonserannes-beziers/>

- <https://www.plan-canal-du-midi.com/les-berges-de-garonne-mal-en-point/>
- <https://www.plan-canal-du-midi.com/les-berges-de-garonne-mal-en-point/>
- <https://www.plan-canal-du-midi.com/la-faune-et-la-flore/>
- <https://www.canaldumidi.com/vieducanal/fauneetflorebiodiversite/#:~:text=Le%20canal%20du%20Midi%20abrite,d%27entretien%20et%20de%20nettoyage.>
- <https://www.canal-du-midi.com/histoire-et-patrimoine/empreinte-territoire/arbres/>
- <https://www.plan-canal-du-midi.com/voie-verte-et-veloroute/>
- [https://www.canaldes2mersavelo.com/organisersonparcours/carteillustrée?mtm\\_campaign=popup\\_C2M&mtm\\_kwd=carte](https://www.canaldes2mersavelo.com/organisersonparcours/carteillustrée?mtm_campaign=popup_C2M&mtm_kwd=carte)

### **Canalous :**

- <https://www.lescanalous.com/lafabuleusehistoiredesplatanesducanaldumidi/#:~:text=Les%20platanes%20du%20canal%20du,était%20propagée%20à%20grande%20vitesse.>

### **France bleu :**

- <https://www.francebleu.fr/infos/societe/70-des-platanes-ont-deja-ete-arraches-le-long-du-canal-du-midi-un-nouvel-appel-aux-dons-est-lance-1669371995>

### **France info :**

- [https://www.francetvinfo.fr/replay-radio/au-fil-de-l-eau/au-fil-de-l-eau-le-transport-fluvial-est-il-le-levier-de-la-transition-ecologique\\_4366733.html](https://www.francetvinfo.fr/replay-radio/au-fil-de-l-eau/au-fil-de-l-eau-le-transport-fluvial-est-il-le-levier-de-la-transition-ecologique_4366733.html)

## **Géoconfluences :**

- <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/tourisme-durable>
- <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/patrimonialisation>
- <http://geoconfluences.enslyon.fr/glossaire/gouvernance#:~:text=La%20gouvernance%2C%20de%20l%27anglais,une%20entreprise%20ou%20un%20territoire>
- <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/a-la-une/notion-a-la-une/notion-a-la-une-protger-preserver-ou-conserver-la-nature>
- <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/habiter-habitant>
- <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/preservation>
- <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/museification>
- <http://geoconfluences.enslyon.fr/glossaire/misesouscloche#:~:text=La%20mise%20sous%20cloche%20est,mais%20pas%20de%20les%20toucher.>
- <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/cartepostaliation>
- <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/disneylandisation>
- <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/capacite-d-accueil-capacite-de-charge-touristique>

## **Gouvernement :**

- <https://www.fluvial.developpement-durable.gouv.fr/reglementation-applicable-aux-moteurs-utilises-en-a46.html>

- <https://www.ecologie.gouv.fr/protection-des-paysages-du-canal-du-midi>

### **Grand Site Canal du Midi Béziers :**

- <https://www.grandsitecanaldumidi.fr/cartographie/faune-element-sans-gps/>
- <https://www.grandsitecanaldumidi.fr/un-patrimoine/une-nature-riche-a-observer/au-printemps/>
- <https://www.grandsitecanaldumidi.fr/un-patrimoine/une-nature-riche-a-observer/alautomne/>
- <https://www.grandsitecanaldumidi.fr/un-patrimoine/une-nature-riche-a-observer/ete/>
- <https://www.grandsitecanaldumidi.fr/un-patrimoine/une-nature-riche-a-observer/enhiver/>

### **Légifrance :**

- [https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article\\_lc/LEGIARTI000027909336#:~:text=Sauf%20autorisation%20particulière%20du%20personnel,conditions%20de%20manœuvre%20des%20ouvrages.](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000027909336#:~:text=Sauf%20autorisation%20particulière%20du%20personnel,conditions%20de%20manœuvre%20des%20ouvrages.)
- <https://www.legifrance.gouv.fr/codes/id/LEGISCTA000006129186/1956-10-16>

### **Région Occitanie :**

- <https://www.laregion.fr/L-Occitanie-se-prepare-a-carburer-a-l-hydrogene-vert>
- <https://www.europe-en-occitanie.eu/Programme-Regional-Occitanie-FEDER-FSE-2021-2027>

## UNESCO :

- <https://whc.unesco.org/fr/list/770/>

## VNF :

- <https://www.vnf.fr/vnf/canal-du-midi-un-ouvrage-patrimonial-protege/>
- <https://www.vnf.fr/vnf/dossiers-actualites/la-restauration-des-plantations-du-canal-du-midi/>
- <https://www.herault-tourisme.com/fr/decouvrir/nosincontournables/canal-du-midi/>
- <https://www.vnf.fr/vnf/dossiers-actualites/le-canal-du-midi-un-milieu-riche-de-biodiversite/>
- <https://www.vnf.fr/vnf/accueil/tourisme-fluvial/vivre-et-bouger-au-bord-de-leau/le-tourisme-fluvestre/>
- <https://www.vnf.fr/vnf/accueil/tourisme-fluvial/economie-du-secteur-tourisme/panorama-tendances-et-chiffres-cles-du-tourisme-fluvial/>
- <https://www.vnf.fr/vnf/accueil/tourisme-fluvial/sloww-by-vnf/>
- <https://www.vnf.fr/vnf/accueil/gestion-de-leau-et-environnement/comment-ca-marche/>
- <https://www.vnf.fr/vnf/accueil/beneficier-de-solutions-en-faveur-de-la-transition-energetique-du-secteur-fluvial/comment-financer-un-projet-de-verdissement-de-la-flotte-fluviale/>
- <https://www.vnf.fr/vnf/accueil/qui-sommes-nous-vnf/politiques-publiques/vnf-et-les-politiques-publiques-europeennes-rte-t/>

- <https://www.vnf.fr/vnf/dossiers-actualites/>
- [https://www.vnf.fr/vnf/dossiers-actualites/?fwp\\_paged=2](https://www.vnf.fr/vnf/dossiers-actualites/?fwp_paged=2)
- <https://www.vnf.fr/vnf/accueil/qui-sommes-nous-vnf/politiques-publiques/vnf-et-les-politiques-publiques-nationales-lom-assises-de-leau-coi-plf-cper/>
- <https://www.vnf.fr/vnf/seminaires-bateau-autonome-et-verdissement-du-fluvial-retrouvez-les-moments-forts-en-replay/>
- <https://www.vnf.fr/vnf/accueil/beneficier-de-solutions-en-faveur-de-la-transition-energetique-du-secteur-fluvial/comment-financer-un-projet-de-verdissement-de-la-flotte-fluviale/pami/>
- <https://www.vnf.fr/vnf/accueil/beneficier-de-solutions-en-faveur-de-la-transition-energetique-du-secteur-fluvial/comment-financer-un-projet-de-verdissement-de-la-flotte-fluviale/pami/comment-faire-une-demande-daide-pami/>
- <https://www.vnf.fr/vnf/accueil/beneficier-de-solutions-en-faveur-de-la-transition-energetique-du-secteur-fluvial/>
- <https://www.vnf.fr/vnf/accueil/qui-sommes-nous-vnf/nos-mecenats/>
- <https://www.vnf.fr/vnf/brochure-et-lettress/les-cahiers-techniques-de-batelia-propulsion-hybride-pour-bateaux-fluviaux/>
- <https://www.vnf.fr/vnf/brochure-et-lettress/les-cahiers-techniques-de-batelia-propulsion-hydrogene-pour-bateaux-fluviaux/>
- <https://www.vnf.fr/vnf/brochure-et-lettress/les-cahiers-techniques-de-batelia-propulsion-gaz-pour-bateaux-fluviaux/>



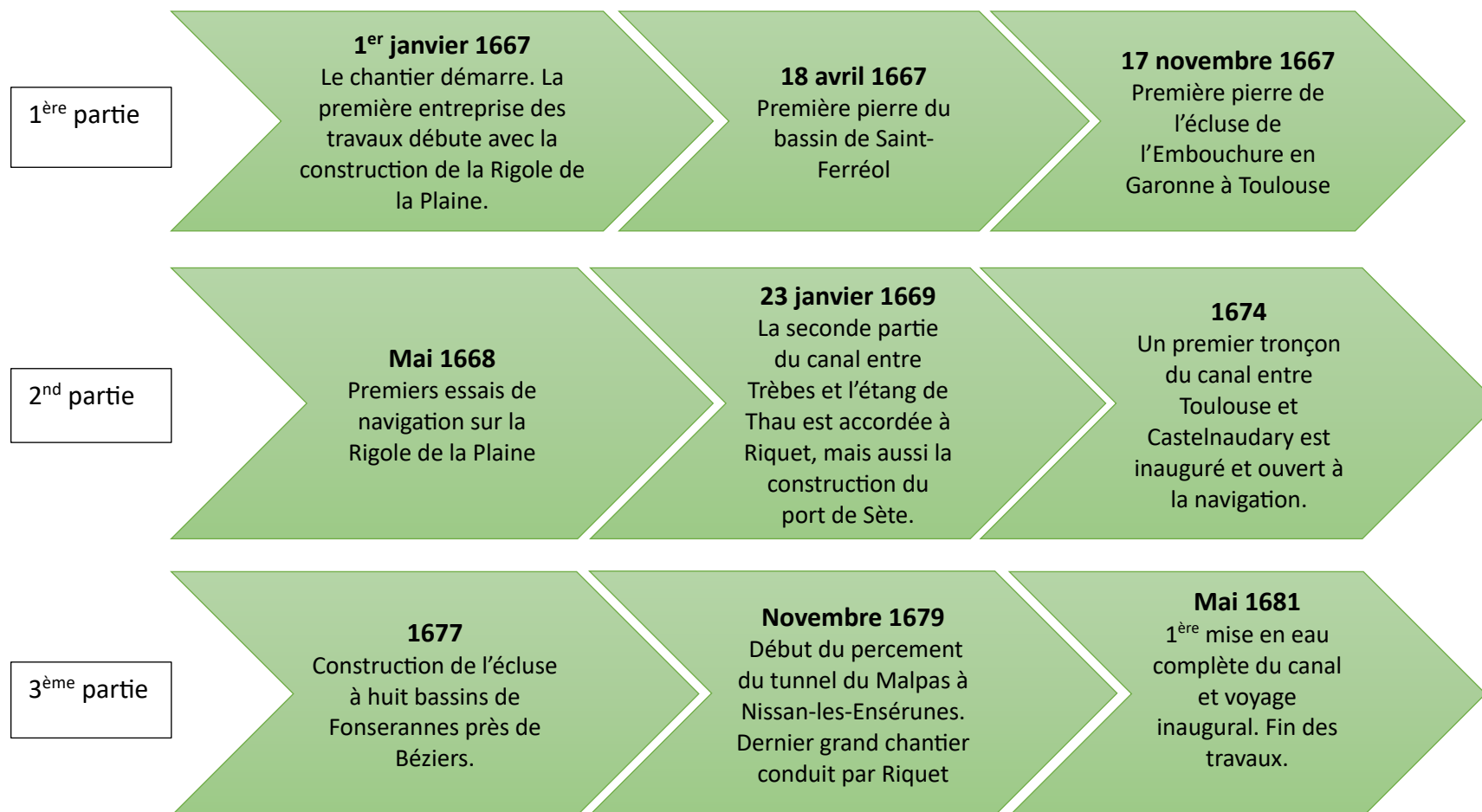
## Table des matières

<b>REMERCIEMENTS</b>	<b>2</b>
<b>RÉSUMÉ</b>	<b>3</b>
<b>SUMMARY</b>	<b>3</b>
<b>ABRÉVIATIONS ET SIGLES</b>	<b>5</b>
<b>SOMMAIRE</b>	<b>8</b>
<b>INTRODUCTION</b>	<b>9</b>
<b>PARTIE 1 : LE CANAL DU MIDI, UNE PROUESSE ARCHITECTURALE</b>	<b>17</b>
<b>1. Le canal du Midi, un outil de développement territorial</b>	<b>17</b>
1.1 Une histoire riche et mouvementée	20
1.2 Le canal du Midi, un chef-d'œuvre architectural et technique	23
1.3 Une voie de transport fluvial	28
<b>2. Le tourisme fluvial et son développement (1970-2020)</b>	<b>30</b>
2.1 Genèse et développement du tourisme fluvial en France	30
2.2 Une filière touristique à fort potentiel économique	33
2.3 Quand le tourisme fluvial devient le « salut » du canal du Midi	35
<b>3. Atouts et faiblesses du transport fluvial</b>	<b>37</b>
3.1 Les avantages écologiques, économiques et organisationnels du transport fluvial	37
3.2 Les faiblesses écologiques, organisationnelles et les contraintes naturelles du transport fluvial	40
<b>4. Le canal du Midi et les entreprises touristiques : entre cohabitation et dépendance</b>	<b>42</b>
<b>5. Le tourisme initie une valorisation du territoire local</b>	<b>45</b>
<b>PARTIE 2 : LES DÉGRADATIONS AUXQUELLES FAIT FACE LE SITE TOURISTIQUE</b>	<b>53</b>
<b>1. La multiplication des menaces</b>	<b>53</b>
1.1 La qualité de l'eau	53
1.2 Des berges dégradées	54
1.3 Quand le tourisme fluvial devient un véritable vecteur de pollution pour le canal du Midi, son environnement et les populations	59
<b>2. Lorsque crise paysagère rime avec perte identitaire</b>	<b>62</b>
<b>3. Conjuguer développement économique et environnement</b>	<b>65</b>

<b>4. La législation Française</b>	<b>68</b>
4.1 Loi sur la protection du canal du Midi et de ses paysages	68
4.2 Quelle réglementation pour la navigation sur le canal du Midi ?	71
4.3 Loi portant sur les Engins Mobiles Non-Routiers (EMNR)	77
<b>5. Les acteurs : entre gouvernance et protection</b>	<b>83</b>
5.1 Une gouvernance multiscalaire et complexe	84
5.2 Une protection et un entretien qui n'est pas uniforme sur les 240 kilomètres du tracé	89
<b><i>PARTIE 3 : LES ACTIONS ENGAGÉES POUR LA PRÉSERVATION DU CANAL DU MIDI</i></b>	<b>93</b>
<b>1. Préserver et valoriser la richesse patrimoniale du site</b>	<b>93</b>
<b>2. Préserver la biodiversité du canal</b>	<b>96</b>
<b>3. Le slow tourisme : où comment voyager lentement ?</b>	<b>101</b>
3.1 Développement des Voies Vertes et Véloroutes	101
3.2 Éducation et sensibilisation des populations locales et de passages (touristes, excursionnistes, plaisanciers, etc.) aux bonnes pratiques	106
3.3 Verdissement de la flotte fluviale : les acteurs s'engagent	108
<b>4. Patrimoine préservé ou dangers de la muséification ?</b>	<b>117</b>
<b><i>CONCLUSION</i></b>	<b>121</b>
<b><i>BIBLIOGRAPHIE</i></b>	<b>123</b>
<b><i>WEBOGRAPHIE</i></b>	<b>129</b>
<b><i>ANNEXES</i></b>	<b>137</b>

## **ANNEXES**

## ANNEXE 1 : Frise chronologique de la construction du canal du Midi



# LES 9 ÉCLUSES DE FONSERANES & LE CANAL DU MIDI





## PORTIRAGNES PLAGE

*Location de vacances*



VOTRE PROCHAINE DESTINATION  
À TRÈS VITE !

YOUR NEXT DESTINATION  
SEE YOU SOON !

IHR NÄCHSTES REISEZIEL  
BIS BALD !



### DAURE IMMOBILIER

Portiragnes (+33) 04 67 98 04 09

Portiragnes plage (+33) 04 67 09 48 34

[www.daureimmo.com](http://www.daureimmo.com)



LA FAMILLE DES VINS DE  
**BEAUVIGNAC**

## Animations, vente & dégustation



### Meze

Route de Pézenas - 04 67 43 80 48

### Pomerols

Avenue de Florensac - 04 67 77 89 94

### Pignan

Avenue de Cournonterral - 04 67 47 70 15

@BEAUVIGNAC • #BEAUVIGNAC  
[www.cave-pomerols.com](http://www.cave-pomerols.com)

L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ • À CONSOMMER AVEC MODÉRATION



# SOMMAIRE

<b>PLAN DU SITE DES 9 ÉCLUSES</b>	<b>P.4-5</b>
<b>LE CANAL DU MIDI EN CHIFFRES</b>	<b>P.6</b>
<b>L'ŒUVRE D'UN PASSIONNÉ</b>	<b>P.7</b>
<b>LES OUVRAGES D'ART</b>	<b>P.8-9</b>
<b>LES ACTIVITÉS</b>	<b>P. 10-11</b>
<b>CALENDRIER DE NAVIGATION</b>	<b>P.12</b>
<b>AVIS AUX PROMENEURS</b>	<b>P.13</b>
<b>LE SAVIEZ-VOUS ?</b>	<b>P.14</b>
<b>RANDONNÉES PÉDESTRES ET « 2 ROUES »</b>	<b>P.16</b>
<b>BÉZIERS, PORT FLUVIAL</b>	<b>P.17</b>
<b>VILLENEUVE-LÈS-BÉZIERS, CERS</b>	<b>P.18</b>

Crédits photos : Karine Grégoire, Charlotte Guitton, Laurent Piccolillo, Gilles Deschamps, Jean-Pierre Degas, Monique Boulze-Pillevesse, Gilles Deschamps, Amélie Firmin, Nicolas Castets. Document non contractuel, établi sur la base d'informations transmises au 15 mars 2023. Dans le cadre de sa démarche de développement durable, l'Office de Tourisme Béziers Méditerranée imprime ses brochures avec des encres végétales, sur papier recyclé, dans des imprimeries présentant tous les labels eco-responsables.

Mise en page : service Comm. Ville/Agglo. Impression : Combes & Hund. L'abus d'alcool est dangereux pour la santé. Consommer avec modération.

# PLAN

- 1 CAISSE DU PARKING
- 2 PASSERELLE D'ACCÈS AU SITE
- 3 MAQUETTE BÉZIERS ET ALENTOURS AU XVII<sup>e</sup> SIÈCLE, POINT DE VUE, APPONTEMENT PÉNICHES-HÔTELS
- 4 MAISON DE SITE - OFFICE DE TOURISME (Information touristique, cinéma immersif, boutique) - Billetterie activités – Toilettes Publiques




- 5 EMBARCADÈRE PETITS BATEAUX ÉLECTRIQUES  
CROISIÈRES
- 6 RAMPE DES ÉCLUSES
- 7 ILÔT DES ECLUSIERS
- 8 PLACE DU BASSIN - Toilettes Publiques
- 9 ESPLANADE NOTRE-DAME
- 10 ESPACE PIQUE-NIQUE
- 11 EMBARCADÈRE CROISIÈRES



CHEMIN DE HALAGE  
EUROVÉLO 8 « la Méditerranée à vélo »  
V 80 : le Canal des 2 mers à vélo  
Vers Colombiers, le tunnel du Malpas  
et Capestang



ES -

- 12 PASSERELLE
- 13 RESTAURANT "LE 9"
- 14 POINTE DU BELVÉDÈRE
- 15 PENTE D'EAU
-  ZONES OMBRAGÉES
-  SENTIER DE RANDONNÉE (PÉDESTRE ET CYCLISTE)  
« Des 9 Écluses à la cathédrale »
-  DÉPART DU SENTIER DE RANDONNÉE,  
VERS LA CATHÉDRALE



CHEMIN DE HALAGE  
EUROVÉLO 8 « la Méditerranée  
à vélo »  
V 80 : le Canal des 2 mers  
à vélo  
Vers le pont-canal, le Quai Port-  
Neuf, Béziers centre, Villeneuve  
et Cers

Relier l'Atlantique à la Méditerranée par un canal permettant d'éviter les assauts des pirates dans le détroit de Gibraltar d'une part, et de raccourcir la longue route du transport de marchandises d'autre part... les Romains y avaient pensé. Charlemagne l'avait envisagé. Puis François Ier, Henri IV. Mais c'est le Biterrois Pierre-Paul Riquet qui l'a fait, sous le règne de Louis XIV.

# LE CANAL DU MIDI

## EN CHIFFRES

### ▶ LONGUEUR :

**240 KM**  
entre Toulouse et Sète

### ▶ PERSONNEL SUR LE CHANTIER DE CONSTRUCTION :

**11 400** hommes  
et **600** femmes

### ▶ VÉGÉTATION :

**42 000** arbres  
ont été plantés le long du Canal, entre Toulouse et Sète au XIX<sup>e</sup> siècle. Pour cause de maladie, ils sont en cours de remplacement par des arbres fruitiers et autres variétés adaptées au climat méditerranéen (Chêne chevelu, micocoulier, arbousier etc.)

### ▶ FRÉQUENTATION :

plus de **10 000** bateaux franchissent les écluses de Fonseranes à Béziers (vers l'amont comme vers l'aval) chaque année, entre mars et fin octobre nombre d'écluses franchies par les mariners, sur le seul territoire de l'agglomération Béziers Méditerranée (Béziers, Villeneuve-lès-Béziers, Cers) : 14

### ▶ PROFONDEUR :

**2M** en moyenne

### ▶ LARGEUR :

de **20** à **24M**

### ▶ OUVRAGES D'ART :

**63** écluses, et **350** ponts, épanchoirs, réservoirs, etc.

### ▶ DURÉE DU CHANTIER :

**14 ANS** (1667-1681)

### ▶ PROLONGEMENT :

Jusqu'à l'Atlantique, entre Toulouse et Bordeaux, par le canal Latéral à la Garonne sur

**193 KM** (1856)

### ▶ PROPRIÉTAIRE : l'État.

**350** personnes des Voies Navigables de France travaillent tout au long de l'année pour assurer la quiétude et la sécurité des utilisateurs du Canal du Midi

### ▶ NOMBRE D'ÉCLUSES

**12** sur le seul territoire de l'agglomération (Béziers, Villeneuve-lès-Béziers, Cers)

## LE CANAL DU MIDI EN QUELQUES DATES

**1609**

Naissance de **Pierre-Paul Riquet** à Béziers

**1666**

Louis XIV autorise Riquet, avec l'appui de Colbert, à lancer le chantier

**1667**

En janvier, pose de la première pierre

**1<sup>ER</sup> OCTOBRE 1680**

Mort de Pierre-Paul Riquet, à Toulouse

**24 MAI 1681**

Inauguration officielle du **Canal Royal du Languedoc**, qui devient Canal du Midi, après la Révolution

**1984**

Inauguration de la pente d'eau

**1990**

Passage des dernières barques de fret commercial sur le Canal du Midi.

**OCTOBRE 1996**



Classement des 9 écluses de Fonseranes au titre des **Monuments Historiques**

**DÉCEMBRE 1996**



Classement du Canal du Midi au titre du **Patrimoine Mondial de l'Humanité** par l'**UNESCO**

**AVRIL 1997**



Classement du Canal du Midi au titre de **Site Protégé**

**2015-2017**

Travaux d'aménagement du site des 9 écluses de Fonseranes, lancement du projet de classement **Grand Site de France**

**2018**



Classement des 9 écluses de Fonseranes au titre de **Grand Site d'Occitanie**

*Prochain objectif : le label Grand Site de France !*



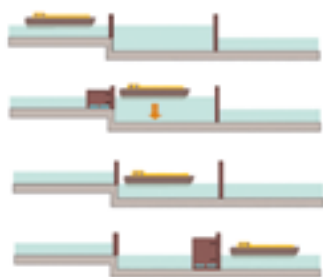
# L'OEUVRE D'UN PASSIONNÉ

**P**ierre-Paul Riquet fut à coup sûr un génie, un visionnaire, un fin stratège et... un petit peu fou.

- **GÉNIE** : qui eût attendu d'un inspecteur des Impôts (receveur général des gabelles du Languedoc, disait-on à l'époque), qu'il crée une oeuvre aussi gigantesque que le Canal du Midi ? Résolvant le problème de son alimentation en eau, insoluble depuis l'époque romaine. Chapeau...
- **VISIONNAIRE** : le canal de Riquet a favorisé l'essor économique et agricole du Languedoc ; donné à des milliers d'ouvriers des conditions de travail qui enrageaient les patrons de fabrique d'alors ; il a privé le roi d'Espagne de coquettes taxes portuaires, et ainsi enchanté Louis XIV. Pas mal...
- **STRATÈGE** : même s'il y a laissé fortune et vie, Pierre-Paul Riquet a oeuvré pour la postérité en léguant un chef d'oeuvre au Languedoc, aujourd'hui connu dans le monde entier. Et il a assuré l'avenir financier de sa famille en obtenant du Roi l'exclusivité de l'exploitation du Canal. Joli héritage...
- **UN PEU FOU** : se lancer dans un chantier comme celui-là (le 2<sup>e</sup> plus important du règne de Louis XIV, après Versailles) à l'âge de 58 ans -franchement canonique à l'époque- relève presque d'un état de déraison. Mais il l'a fait, et a tenu -presque- jusqu'au bout.

# LES OUVRAGES D'ART

## LES 9 ÉCLUSES DE FONSERANES



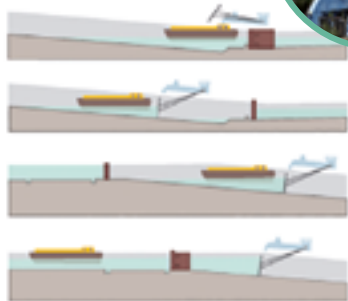
Elles sont certainement l'ouvrage le plus spectaculaire qu'offre le Canal du Midi. Composé à l'origine de neuf écluses en enfilade, l'Octuple (succession de 8 bassins en escalier, réalisation unique dans l'histoire des transports fluviaux) permet de franchir, sur une longueur de 300 m, un dénivelé de 13,60 m. On atteint même 21,6 m de dénivelé à la dernière écluse, au niveau du fleuve Orb ! Pierre-Paul Riquet a offert cette merveille de génie civil -baptisée par lui «l'escalier de Neptune» - à Béziers, en creusant bassins et rigoles en 4 ans, avec vue imprenable sur la cathédrale et les remparts. Bel hommage à sa ville natale. Aujourd'hui, seules 7 écluses sont encore en service. Emblématiques du Canal du Midi, elles arborent une forme ovoïde, afin de mieux résister à la puissance des eaux bouillonnantes qui s'y déversent à chaque remplissage de bassin.



## LA PENTE D'EAU

Remplacer des écluses par une pente d'eau est répandu, sur les canaux du nord de l'Europe.

À Fonsèranes, cet ouvrage devait accélérer le franchissement des 9 écluses (temps divisé par 2), en évitant le lent passage dans «l'octuple» qu'il jouxte et surtout, permettre aux péniches de fret modernes, trop longues pour entrer dans les bassins traditionnels des 9 écluses, de franchir l'obstacle sans problème. Mais la pente d'eau, victime de nombreux défauts de conception, est entrée en service en 1984 alors que le trafic commercial était déjà moribond. Bref, dès 1990, elle cesse toute activité. Aujourd'hui, les touristes/mariniers regardent, étonnés, cette machinerie inutile à laquelle les vieilles écluses de Riquet font un gentil pied de nez.





## LE PONT-CANAL

Les péniches descendant de Fonseranes devaient franchir le fleuve Orb, avant de reprendre le cours du canal, en aval. Mais elles subissaient régulièrement les aléas des crues du fleuve, qui causèrent de nombreux chavirages et naufrages. En 1858, le pont-canal prit le relais : on détourna le cours du Canal dès la 7<sup>e</sup> écluse, créant une bretelle et un pont-canal au-dessus de l'Orb. Depuis lors, les péniches enjambent le fleuve et via l'écluse de l'Orb, arrivent ensuite au Port-Neuf. C'est du pont-canal que l'on jouit d'une des plus jolies vues sur « l'acropole biterroise ».

## COMBIEN A COÛTÉ LA CONSTRUCTION DU CANAL DU MIDI

Le chantier fut initialement évalué à 3,6 millions de livres tournois (monnaie en vigueur en France jusqu'en 1795), soit 114,6 millions d'Euros. L'État (le Roi) s'est engagé à financer 40% du projet, les Etats du Languedoc 40 %, Pierre-Paul Riquet lui, apportant les 20% restants, sur ses propres deniers. Mais les obstacles et chausse-trappes ont fait « exploser » le budget initial : le Canal du Midi a finalement coûté 477,6 millions d'Euros. Une somme énorme pour l'époque évidemment, mais... L'autre chantier titanesque de Louis XIV, le château de Versailles, a coûté 2,6 milliard d'Euros. Alors hein, bon ! (\*)

(\*) Source : Wikipédia et <https://convertisseur-monnaie-ancienne.fr/>





La boutique de la Maison du Site



Le cinéma immersif



La chasse au trésor

# LES ACTIVITÉS

## LA MAISON DU SITE

**Le « cœur battant » du site des 9 écluses : bureau d'information touristique et lieu d'animations. Pour savoir tout ce que l'on peut y faire, y vivre, y déguster...**



**LE BUREAU D'INFORMATION TOURISTIQUE BÉZIERS MÉDITERRANÉE** ouvert toute l'année.

- Hors saison (du 6 novembre au 22 décembre) : les samedis et dimanches, 10h-12h30 et 13h30-17h
- Vacances scolaires (Février, Pâques, Toussaint, Noël) : tous les jours, 10h-12h30 et 13h30-17h
- Du 1<sup>er</sup> avril au 30 juin et du 1<sup>er</sup> septembre au 5 novembre : 7j/7j de 10h à 18h
- 1<sup>er</sup> juillet-31 août : tous les jours, 10h-19h

**LE CINÉMA IMMERSIF** « voyage dans le temps sur le Canal du Midi » : les 9 écluses et le Canal du Midi dessinés, mis en scène tout autour de vous, du sol aux murs. **Durée** 14 mn. **Séances** 7/7j - 19 personnes/séance. **Tarif** adulte 3 €, enfant 6-12 ans 2 €, écoles 2 €

**UN PARCOURS AUDIOGUIDÉ** : visite du site avec l'archiviste du Canal (durée 1h30) en 14 étapes. Un audioguide gratuit/véhicule stationné au parking ; 2 €/audioguide supp.

**LA CHASSE AU TRÉSOR** « Alice et la fontaine magique ». Un moment épatant en perspective, où l'univers de Tim Burton rencontre celui de Pierre-Paul Riquet, où l'humour se révèle une pédagogie efficace au service de l'histoire et du patrimoine.

**Les outils d'enquête ?** un petit sac à dos bleu, contenant un livret d'énigmes, une carte, une règle, un crayon, un hublot-loupe et une canne à pêche. Quant à Alice, elle guidera les pas des chercheurs sur le site (s'ils prennent le temps de bien écouter les énigmes...). Disponible TOUTE L'ANNÉE. Horaires d'ouverture du Bureau d'Information Touristique

**Durée** : 50 minutes **Âge** : à partir de 7 ans  
**Prix** : 3 €/kit d'enquête, à retirer à la Maison de Site

**LE SENTIER BOTANIQUE** : l'écosystème méditerranéen du canal en 25 plantes, installées sur tout le site. Pour briller en société, en parlant savamment de Mespilus Germanica (le néflier) ou de Cistus montpelienis (le Ciste de Montpellier).

**Durée** : 1h **Prix** : gratuit  
**Brochure** à retirer à la Maison du Site, à télécharger sur [www.beziers-mediterranee.com/brochures](http://www.beziers-mediterranee.com/brochures), ou à suivre, aussi, sur notre site Internet

**Suivez les QR Codes** : flashez les QR codes au pied des plantes et obtenez toutes les informations

**LA BOUTIQUE** : objets-souvenirs écoresponsables, séduisants ; + de 500 références de vins et gâteaux, olives, miels. Librairie (recherches historiques, romans, BD...).



Le sentier botanique



Croisières et promenades

## CROISIÈRES ET PROMENADES EN BATEAUX...

L'espace billetterie (à côté de l'Office de Tourisme) vous attend pour : embarquer sur des bateaux-promenades, être votre propre capitaine sur des petits bateaux électriques, vous laisser conduire jusqu'au centre de Béziers en petit train...

Réservations au comptoir, promenades ou croisières de 1h, 2h, 1/2 journée ou à la journée avec ou sans repas à bord.

### LES BATEAUX DU MIDI

Une dizaine de croisières de 1h à 1 journée, avec ou sans repas, de jour comme de nuit.

**Tarifs** de 12 à 57€/adulte, de 8 à 35 €/enfant (4-12 ans)

© 04 67 36 51 24

### LES BATEAUX DU SOLEIL

Croisières de 2h ou une journée, avec ou sans repas.

**Tarifs** de 16 à 52 €/adulte, de 10 à 30 €/enfant

© 04 67 94 08 79

### CAP AU SUD

Quatre Croisières commentées d'1h, 2h ou 3h. Passage des écluses et pique-nique à bord.

**Tarifs** de 16 à 27 €/adulte, de 8 à 15 €/enfant (4-11 ans)

© 07 82 09 13 51

## AUTRES ACTIVITÉS...

### BATEAUX ÉLECTRIQUES SANS PERMIS

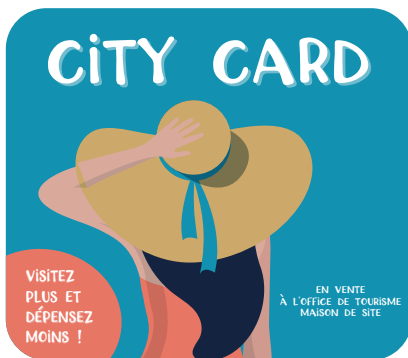
Durée : de 1 à 6 heures (pont de la Gourgasse, Colombiers, tunnel du Malpas, Poilhes et Capestang).

#### Tarifs

**Hors saison** 30€ 1h / 25€ heure supplémentaire / 100€ les 4 heures

**Haute saison** 45€ 1 heure / 70€ 2 heures / 95€ 3 heures / 110€ 4 heures

D'avril à octobre © 06 33 75 72 50



### BÉZIERS CITY TOUR, le petit train touristique de Béziers

partez à la découverte de Béziers, la ville de Pierre-Paul Riquet (Fonseranes/Béziers centre).

Maison du Site/Coche d'Eau. Balade commentée en 9 langues

« **Le +** » : possibilité d'arrêt et descente du train au centre ville (pour visite ou shopping) et retour en petit train aux 9 écluses.

Adultes : 8€ / Enfants : 5€ Animaux de compagnies : 2€

Information et réservation © 06 33 75 72 50



# CALENDRIER DE NAVIGATION

Le Canal du Midi fut certes royal... mais il est vieux (il a 342 ans cette année, en mai). Il a donc besoin de soins réguliers pour continuer à fonctionner. Voies Navigables de France, qui en est propriétaire au nom de l'Etat, en assure l'entretien. Et organise donc la navigation sur le Canal du Midi. Si vous souhaitez profiter des joies de la navigation fluviale, ou ne pas rater le spectacle des montées et descentes d'embarcations, en voici les données essentielles.

## PÉRIODE D'OUVERTURE À LA NAVIGATION

du 29 mars au 5 novembre 2023

## LES PÉRIODES DE FERMETURE À LA NAVIGATION

**JOURS FÉRIÉS** : la navigation est interrompue les 1<sup>er</sup> janvier, 1<sup>er</sup> mai, 11 novembre et 25 décembre 2023.

## HORAIRES DE FONCTIONNEMENT

PÉRIODE	MATIN		MATIN		APRÈS-MIDI		APRÈS-MIDI	
	Première descente	Dernière descente	Première montée	Dernière montée	Première descente	Dernière descente	Première montée	Dernière montée
<b>du 29 mars au 30 avril</b>	8h40	9h25	10h15	12h15	13h15	15h15	16h05	17h45
<b>Du 2 mai au 30 sept.</b>	8h10	9h25	10h15	12h15	13h05	15h20	16h10	18h50
<b>Du 1<sup>er</sup> octobre au 5 nov.</b>	8h40	9h25	10h15	12h15	13h15	15h15	16h05	17h45



Les 9 écluses, un lieu où se régaler, de bien des façons

# AVIS AUX PROMENEURS !

## BON À SAVOIR



### À TABLE



« LE 9, LE RESTAURANT DES 9 ÉCUSES »

Maison du Coche d'eau

**RESTAURANT / BRASSERIE / GLACIER.**

Carte « bistronomique », menus hebdomadaires. Dans la salle derrière la verrière en forme de proue de péniche, ou sur l'une des 2 terrasses (côté écluses ou côté « montagne », dans « le jardin de l'aubergiste ») : on prend le temps de respirer, savourer... vivre quoi !

© 04 67 36 85 64



### UN SITE ACCESSIBLE À TOUS

Le site des 9 Écluses (le plus visité de l'Hérault), géré par l'Office de Tourisme Béziers Méditerranée, a été intégralement réaménagé et modernisé entre 2015 et 2017. Il a été pensé pour accueillir **TOUS** les publics. Il est intégralement labellisé « **Tourisme & Handicap** » pour les 4 formes de handicap reconnus (moteur, auditif, visuel, mental). Du stationnement à l'acheminement, des outils de visite à l'accessibilité des bâtiments, tout a été mis en œuvre pour garantir

l'accessibilité. Ascenseurs, places de parking réservées, rainures de guidage au sol, boucles audio, voiturette électrique... Parce que tout le monde doit pouvoir découvrir et profiter d'un tel lieu.

# LE SAVIEZ-VOUS ?

## THOMAS JEFFERSON SUR LE CANAL DU MIDI

Thomas Jefferson a voyagé 9 jours sur le « Canal Royal du Languedoc » en mai 1787. Pour étudier comment adapter cet ouvrage aux besoins de transport dans son pays. Résultat : le Canal d'Érié, inauguré en 1827, 1 an après la mort de Thomas Jefferson, ancien ambassadeur des États-Unis en France, et ancien président des États-Unis.

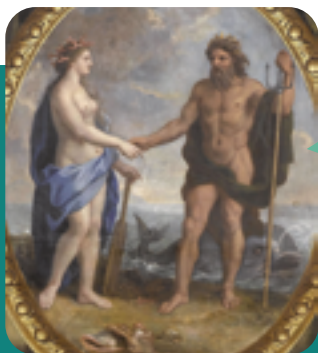


## LE PACANIER DE JEFFERSON, SUR LE SENTIER BOTANIQUE DES 9 ÉCLUSES

En décembre 2021, un nouvel arbre est venu enrichir le sentier botanique : un pacanier (alias noyer de Jefferson).

Ce 25<sup>e</sup> végétal du sentier botanique - et modeste arbrisseau pour l'instant -, a été planté avec beaucoup de soin. Il est surveillé de très près, car il symbolise l'amitié qui lia Thomas Jefferson à La Fayette, et les États-Unis à la France. Dans quelques années, on pourra donc grignoter des noix de pécan aux 9 écluses !

**LE SENTIER BOTANIQUE DES 9 ÉCLUSES** : brochure disponible au Bureau d'Information Touristique des 9 écluses, ou téléchargeable sur : [www.beziers-mediterranee.com/brochures](http://www.beziers-mediterranee.com/brochures)



## LE CANAL DU MIDI À VERSAILLES

Il est peint au plafond de la Galerie des Glaces et rend hommage à Riquet comme au Roi Soleil : ce médaillon présente une allégorie de l'Atlantique (Neptune couronné, avec son trident, à droite) donnant la main à la Méditerranée (Amphitrite, son épouse, à gauche). Le tout symbolise le canal du Midi qui joint l'une à l'autre.



Le **Domaine des Chrysope**  
travaille dans la  
dynamique du vivant  
dans le respect de la faune,  
de la flore et de l'environnement.

**09 72 96 76 01**

**domainedeschrysope.com**

SCEA Bourret - Rue du Petit Verdot

34290 Montblanc




**À Serignan | 04 67 39 57 11 | sunkarting.fr**  
**1 € de réduction sur présentation de ce coupon.**  
Ne peut être cumuler avec une autre offre promotionnelle



**Location adultes enfants**  
**Parc Multi-loisirs Accrojump**  
**Adultes enfants**



**Hôtel Paul Riquet**  
Petit Hôtel de charme...

1, rue Victor Hugo - 34500 Béziers

04 67 76 59 35

hotelpaulriquet34@gmail.com

**www.hotelpaulriquet.fr**

www.booking.com/fr - www.tripadvisor.fr

WIFI gratuit

**Chambre simple,  
double ou familiale,  
à partir  
de 49 € à 89 €**





## POUR PASSIONNÉS DE « 2-ROUES »

Deux véloroutes traversent l'agglomération Béziers Méditerranée. Elles suivent le chemin de halage qui longe le Canal du Midi.

**EUROVÉLO 8, La Méditerranée à Vélo** : de Cadix (Espagne), à Izmir (Turquie), 7 500 km pour longer le bassin méditerranéen. Dans la traversée de la France, les étapes n°4 et n°5, entre Narbonne et Béziers (53,99 km), puis entre Béziers et Sète (51,17km) traversent l'agglomération Béziers Méditerranée.

[www.francevelotourisme.com/itineraire/la-mediterranee-a-velo](http://www.francevelotourisme.com/itineraire/la-mediterranee-a-velo)

**VÉLOROUTE 80, Le Canal des 2 mers** : de Royan à Sète, 750 km, sur les chemins de halage. Les étapes 27 et 28/30, Capestang/Béziers (19,9 km) et Béziers/Agde (26,1 km), traversent l'agglomération Béziers Méditerranée.

[www.canaldes2mersavelo.com](http://www.canaldes2mersavelo.com)



L'OFFICE DE TOURISME EST PAR AILLEURS LABELLISÉ ACCUEIL VELO

## SENTIERS PÉDESTRES

Deux itinéraires, créés par l'Office de Tourisme, l'agglomération Béziers Méditerranée et la Fédération Française de Randonnée Pédestre vous permettent de marcher le long du Canal du Midi, mais aussi d'arpenter le vignoble, ou de grimper jusqu'au centre de Béziers :

### « ENTRE CANAL DU MIDI ET VIGNOBLE »

10 km le long du Canal et dans les vignes autour de Béziers et Villeneuve-lès-Béziers.

Brochure disponible à l'Office de Tourisme, aux 9 Écluses, ou téléchargeable sur :

[www.beziers-mediterranee.com/brochures](http://www.beziers-mediterranee.com/brochures)

### « ENTRE CANAL DU MIDI ET BÉZIERS »

8 km de régal, des 9 Écluses de Fonseranes au centre antique de Béziers, via les grands jardins publics, le Pont Vieux et le pont-canal...

Une toute nouvelle bretelle du sentier a été inaugurée : celle qui longe les remparts de Béziers et permet de grimper (à pied ou avec un ascenseur), jusqu'à la cathédrale ! Brochure disponible à l'Office de Tourisme, ou téléchargeable sur : [www.beziers-mediterranee.com/brochures](http://www.beziers-mediterranee.com/brochures)



## LES LABELLISÉS "ACCUEIL VÉLO"

• OFFICE DE TOURISME BÉZIERS MÉDITERRANÉE (TOUS LES BUREAUX D'INFORMATION)

• HÉBERGEMENTS

- la Villa Kumquats, 06 59 53 89 25, 16 Avenue Enseigne Albertini, Béziers
- La Villa Guy, 04 67 35 26 49, 2 Rue Giuseppe Verdi, Béziers
- Zénitude Hôtel-Résidence Béziers Centre, 04 99 41 08 20, 9 rue D'Alembert, Béziers
- Maison d'hôtes Le Petit Molière, 04 99 41 64 48/07 83 30 22 28, 16, Rue Molière, Servian

• RESTAURANT

Le 9, site des 9 écluses

• LOCATION DE VÉLOS

- Relax Bike Tour, 06 38 12 32 82, Allées Paul Riquet, Béziers
- Paulette location, 05 82 28 05 10, 83 Avenue du président Wilson, Béziers



Béziers - Quai Port Neuf

## BÉZIERS EST AUSSI UN PORT FLUVIAL

**En aval des 9 écluses, après le pont-canal et au bas de l'écluse de l'Orb (la plus haute, la plus profonde et la plus récente écluse du Canal du Midi) vous arrivez dans le port fluvial de Béziers : le Quai Port Neuf, désormais géré par l'Office de tourisme..**

Il a pris le relais du « Port Notre-Dame » en 1858, lorsque le pont-canal a dévié la circulation des bateaux, afin d'éviter la traversée - souvent très périlleuse - de l'Orb.

Sa mise en service tombe « pile poil » au moment de l'essor viticole du Biterrois. Ça tombe bien : le Port-Neuf est beaucoup plus grand que l'ancien. Sur ses quais, les entrepôts se succèdent et stockent des milliers de barriques de vin, acheminées ensuite jusqu'à Sète ou Toulouse sur les barges du Canal.

Mais le développement du transport ferroviaire a sonné le glas de cette activité. Petit à petit, les entrepôts ferment, les bâtiments sont détruits. Plus encore depuis les années 1990, lorsque le Canal du Midi a été destiné exclusivement au tourisme fluvial. De son ancienne vocation il demeure quelques vestiges : un entrepôt, une petite grue de chargement (à l'entrée du port), le « Café de Plaisance », installé là depuis l'ouverture du Port-Neuf. Mais c'est avec bonheur que l'on flâne dans ce quartier, que l'on s'arrête déjeuner, dîner, ou juste boire un verre à l'ombre des platanes : Le Café de Plaisance, le restaurant La Raffinerie, la brasserie artisanale « La Gorge Fraîche », le terrain de pétanque tout au bord du Canal ont un petit air de « carte postale du sud ».

### LA MAISON BATELIÈRE, CAPITAINE ET OFFICE DE TOURISME DU PORT NEUF

#### CAPITAINE

La capitainerie est installée dans la maison batelière (ancienne maison d'éclusier), située devant l'écluse de Béziers. On y prend en charge l'accueil, l'amarrage et la fourniture d'eau/électricité aux marins. Le Port-Neuf propose : 3 bornes eau/électricité avec 6 prises électriques chacune (soit 18 prises) en fonctionnement, sur un linéaire de 136 m, offrant 16 places aux bateaux. La sécurité est assurée par des caméras de vidéo-surveillance.

#### OFFICE DE TOURISME

Informations touristiques, documentation, conseil en séjour, billetterie de spectacles et visites guidées, City Cards...

Maison batelière, 2, Quai Port-Neuf

Capitainerie : 04 67 01 84 21

Bureau d'Information Touristique : 04 99 41 36 36

Horaires d'ouverture - du 1<sup>er</sup> avril au 5 novembre

Capitainerie : 8h30-19h

Office de Tourisme : 9h30-18h



# VILLENEUVE ET CERS

## DERNIÈRES ÉTAPES DU CANAL DU MIDI À BÉZIERS MÉDITERRANÉE

### VILLENEUVE-LÈS-BÉZIERS

L'écluse de Villeneuve, à quelques encablures du pont qui franchit le Canal du Midi pour accéder au centre historique de la commune, était dotée de portes en bois, à l'origine. Comme ses 62 sœurs entre Toulouse et Sète, elle a ensuite été transformée, équipée de portes métalliques. Le bassin lui, n'a pas changé d'un iota : il arbore comme tous les autres cette belle forme ovoïde, unique au monde. Donc, dès l'écluse franchie (dans le sens avalant, vers Sète et la mer), on passe sous le pont et on arrive à la halte nautique. Les plaisanciers, accueillis par une très gracieuse fontaine bruisante, peuvent lancer les amarres. Sur les berges du canal à Villeneuve, ils trouvent de quoi garnir leurs réserves alimentaires, s'offrir un repas au restaurant, se promener des heures durant - à pied comme à vélo - sur le chemin de halage : la halte nautique porte décidément bien son nom !

- **Halte nautique** : à quai, services d'eau potable, électricité. Jetons d'approvisionnement en eau (2,50 €/150 l) à la boucherie « les canailles du Midi », 24 Bd Pasteur, tous les jours, sauf le lundi, de 8h30 à 13h et de 16h30 à 20h

Tél : 04 67 00 46 32

Sanitaires au camping « Les Berges du Canal »

- **Bureau d'Information Touristique** sur la gabarre, boulevard Pasteur.

Tél : +33 (0)4 99 41 36 36.

Ouverte du 1<sup>er</sup> juin au 26 août : 9h30-12h30, présence sur les marchés les mardis et jeudis.

### CERS, RENDEZ-VOUS SOUS LE PONT DE CAYLUS

C'est un des 130 ponts construits pour rétablir la circulation sur d'anciennes routes interrompues par la voie d'eau. Le pont de Caylus à Cers, avec son dos d'âne typique des constructions de l'époque Riquet a été bâti, comme tous les autres, avec des pierres trouvées sur place.

Jusque dans les années 1930 néanmoins, les Cersoises ont dû faire un long détour par lui : c'était l'unique pont qui reliait le village et les terres de la plaine. En 1927 enfin, un nouveau pont voit le jour (il a d'ailleurs été entièrement restauré durant l'automne 2021). À proximité du canal s'établit aussi au XIX<sup>e</sup> siècle un aubergiste, dans un grand corps de bâtiment encore visible aujourd'hui, qui connut diverses affectations.

Mais dès le pont de Caylus franchi, le Canal du Midi et ses plaisanciers quittent Béziers Méditerranée. Bon voyage...





**CAP AU SUD**  
EN BATEAU SUR LE CANAL DU MIDI

Détente et découverte  
aux 9 écluses de Fonseranes

Croisières pique-nique  
et croisières promenades  
(d'1h, 2h ou 3h)

[www.capausud.eu](http://www.capausud.eu) - 07 82 09 13 51



**PLONGEZ AU CŒUR DES 9 ÉCLUSES DE FONSERANES À BORD DE L'UNE DE NOS PÉNICHES CLIMATISÉES OU OMBRAGÉES.**

A PARTIR DE 12 € PAR ADULTE ET 8 €  
PAR ENFANT DE 4 À 12 ANS.

CROISIÈRE D'UNE HEURE À UN JOUR, AVEC OU SANS  
REPAS. DE JOUR COMME DE NUIT SUR LE CANAL DU  
MIDI À BÉZIERS.

CONTACT / RÉSERVATION  
04 67 36 51 24  
[LESBATEAUXDUMIDI.COM](http://LESBATEAUXDUMIDI.COM)



## LE CANAL DU MIDI AU DÉPART DE BÉZIERS

Croisières à bord du SANTA MARIA  
avec possibilité de repas.

### LES BÂTEAUX DU SOLEIL

Tél : +33 (0)4 67 94 08 79 - [bateauxdusoleil@gmail.com](mailto:bateauxdusoleil@gmail.com)  
Résa/Achat en ligne : <https://www.bateaux-du-soleil.fr>

### LA BALADE HISTORIQUE

Les 9 Écluses / Le Port de Colombiers  
Le Tunnel du Malpas (durée de la balade 3h30)

### LA PROMENADE BITERROISE

Les 9 Écluses / Le Pont-canal  
L'écluse de l'Orb et le Port-Neuf (durée de la balade 1h45)

### PRIVATISATION ET GROUPES

Associations - Autocaristes - Réunions de famille  
Séminaires d'entreprise

**Profitez d'un lieu original .... Le Canal du Midi**



## NOTRE SIÈGE SOCIAL

Mail Plein Sud  
1, avenue du Président Wilson  
34 500 Béziers

## NOS BUREAUX D'INFORMATION

### • BÉZIERS

Centre Historique - Place du Forum  
Canal du Midi-9 Ecluses de Fonseranes-Rue du Canal Royal  
Canal du Midi - Quai Port-Neuf - Maison batelière

### • VALRAS-PLAGE

Centre Station - square René-Cassin

### • SÉRIGNAN

Maison de Site, les Orpellières, Sérignan-Plage

### • VILLENEUVE-LÈS-BÉZIERS

La Gabarre -Boulevard Pasteur, rives du Canal

### • BASSAN

Point I-mobile - Place Jacques-Villeneuve



RAMENEZ-MOI  
À L'OFFICE DE TOURISME,  
JE SERAI RÉUTILISÉE/RECYCLÉE

## CONTACTS

-  +33 (0) 4 99 41 36 36
-  [accueil.tourisme@beziers-mediterranee.com](mailto:accueil.tourisme@beziers-mediterranee.com)
-  [www.beziers-mediterranee.com](http://www.beziers-mediterranee.com)
-  [www.9ecluses.com](http://www.9ecluses.com)
-  Office de Tourisme Béziers Méditerranée
-  9 Ecluses de Fonseranes
-  [beziers\\_mediterranee\\_tourisme](https://www.instagram.com/beziers_mediterranee_tourisme)
-  [@BeziersMed](https://twitter.com/BeziersMed)
-  Office de Tourisme Béziers Méditerranée



**RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE***Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Le service public de la diffusion du droit

**ANNEXE 3****Légifrance****Code des transports****Version en vigueur au 15 août 2023**

PARTIE RÉGLEMENTAIRE - Arrêtés (Articles A2271-1 à ANNEXE À L'ARTICLE A. 2271-8)  
QUATRIÈME PARTIE : NAVIGATION INTÉRIEURE ET TRANSPORT FLUVIAL (Articles A4212-1 à A4611-1)  
LIVRE II : NAVIGATION INTÉRIEURE (Articles A4212-1 à Annexe 9 à l'article A4241-50-2)  
TITRE IV : POLICE DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE (Articles A4241-1 à Annexe 9 à l'article A4241-50-2)  
Chapitre 1er : Règlements de police (Articles A4241-1 à A4241-65)  
Section 1 : Règlement général de police de la navigation intérieure (Articles A4241-1 à A4241-65)  
Sous-section 6 : Dispositions relatives aux règles de route (Articles A4241-53-1 à A4241-53-39)  
Paragraphe 5 : Passage des ponts, barrages et écluses (Articles A4241-53-26 à A4241-53-32)

**Article A4241-53-26****Création Arrêté du 28 juin 2013 - art.**

## Passage des ponts et des barrages : généralités

1. Dans une ouverture de pont ou de barrage, si le chenal n'offre pas une largeur suffisante pour le passage simultané, les règles de l'article A. 4241-53-8 sont applicables.
2. Lorsqu'une ouverture de pont ou de barrage porte :
  - a) Le signal d'interdiction A.10 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1), la navigation est interdite en dehors de l'espace compris entre les deux panneaux constituant ce signal ;
  - b) Le signal de recommandation D.2 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1), la navigation se tient de préférence dans l'espace compris entre les deux panneaux ou feux constituant ce signal.Lorsque le règlement particulier de police prévoit l'interdiction visée au chiffre 2 (a), la mise en place d'une signalisation, à la charge du gestionnaire ou à défaut du propriétaire concerné, est obligatoire.

**Article A4241-53-27****Création Arrêté du 28 juin 2013 - art.**

## Passage des ponts fixes

1. Lorsque certaines ouvertures de ponts fixes sont indiquées par un ou plusieurs feux rouges ou signaux généraux d'interdiction A.1 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1), ces ouvertures sont interdites à la navigation.
2. Lorsque certaines ouvertures de ponts fixes sont indiquées par :
  - a) Le signal de recommandation D.1 (a) (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1) ; ou
  - b) Le signal de recommandation D.1 (b) (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1),placés au-dessus de l'ouverture, il est recommandé d'utiliser de préférence ces ouvertures.  
Si la passe est munie de la signalisation visée sous la lettre (a), elle est ouverte à la navigation dans les deux sens. Si elle est munie de la signalisation visée sous la lettre (b), elle est interdite à la navigation venant dans l'autre sens. Dans ce cas, la passe porte le signal d'interdiction A.1 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1) de l'autre côté.
3. Lorsque certaines ouvertures de ponts fixes sont signalées conformément au chiffre 2 ci-dessus, les bateaux ou engins flottants utilisent les ouvertures non signalées à leurs risques et périls.

**Article A4241-53-28****Création Arrêté du 28 juin 2013 - art.**

## Passage des ponts mobiles

1. Sans préjudice des autres prescriptions de la présente section, les conducteurs doivent se conformer, à l'approche et au passage des ponts mobiles, aux ordres qui leur sont éventuellement donnés par le personnel chargé de la manœuvre du pont en vue de la sécurité et du bon ordre de la navigation ou en vue de la rapidité du passage. Les instructions visées au présent alinéa peuvent également être données par un système électronique mis en œuvre par le gestionnaire.
2. Les bateaux doivent, à l'approche d'un pont mobile, ralentir leur marche.  
S'ils ne peuvent pas ou ne veulent pas passer le pont, ils sont tenus, dans le cas où des signaux d'obligation B.5 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1) sont placés sur la rive, de s'arrêter en deçà de ces signaux.
3. A l'approche des ponts mobiles, le dépassement est interdit sauf indications spéciales de la part du personnel chargé de la manœuvre du pont.
4. Le passage des ponts mobiles peut être réglé par les signaux suivants :
  - a) Un ou plusieurs feux rouges signifient : interdiction de passage ;
  - b) Un feu rouge et un feu vert à la même hauteur ou un feu rouge au-dessus d'un feu vert signifient : le passage est encore interdit, mais le pont est en cours d'ouverture et les bateaux doivent se préparer à se mettre en route ;
  - c) Un ou plusieurs feux verts signifient : le passage est autorisé ;
  - d) Deux feux rouges superposés signifient : le service d'ouverture du pont pour la navigation est interrompu ;
  - e) Un feu jaune placé sur le pont combiné avec la signalisation mentionnée aux (a) et (d) signifie : passage interdit sauf pour les bateaux ou engins flottants de hauteur réduite ; la navigation est autorisée dans les deux sens,
  - f) Deux feux jaunes placés sur le pont combinés avec la signalisation prévue par les (a) et (d) signifient : passage interdit sauf pour les bateaux de hauteur réduite ; la navigation est interdite dans l'autre sens.
5. Les feux rouges mentionnés au 4 peuvent être remplacés par des signaux généraux d'interdiction A.1, les feux verts par signaux d'indication E.1 et les feux jaunes par des signaux de recommandation D.1 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1).

## Article A4241-53-29

Création Arrêté du 28 juin 2013 - art.

### Passage des barrages

1. Au droit et aux abords d'un barrage, il est interdit de laisser traîner des ancres, des câbles ou des chaînes.
2. L'interdiction de passage par une ouverture de barrage peut être signalée par : un ou plusieurs feux rouges ou des signaux généraux d'interdiction A.1 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1).
3. Le passage par une ouverture d'un barrage n'est autorisé que lorsque cette ouverture est signalée à gauche et à droite par : un signal d'indication E.1 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1).
4. Il est interdit à tout bateau, engin flottant ou matériel flottant ainsi qu'à toute personne pratiquant un sport nautique de naviguer à proximité des barrages, sur les sections de voies d'eau délimitées par les signaux A.1 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1).  
Lorsque le franchissement d'un barrage fait l'objet d'une telle interdiction, la mise en place d'une signalisation, à la charge du gestionnaire ou à défaut du propriétaire concerné, est obligatoire et pourra être complétée par une série de signaux portant le signal d'interdiction A.1 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1).
5. Pour assurer la circulation des engins nautiques non motorisés, la mise en place de la signalisation est conforme aux dispositions des articles R. 4242-1 à R. 4242-12. L'obligation d'utiliser un chemin de contournement est mentionnée à l'aide du signal B.5 bis (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1). La possibilité d'utiliser un chemin de contournement est mentionnée à l'aide du signal E.22 bis (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1). La possibilité de franchissement de l'ouvrage par une passe à canoë est mentionnée à l'aide du signal E.22 ter (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1).

## Article A4241-53-30

Création Arrêté du 28 juin 2013 - art.

### Passage aux écluses

1. A l'approche des garages des écluses, les bateaux doivent ralentir leur marche. S'ils ne peuvent pas ou ne veulent pas entrer immédiatement dans l'écluse, ils doivent, dans le cas où un signal d'obligation B.5 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1) est placé sur la rive, s'arrêter en deçà de ce panneau.
2. Dans les garages des écluses et dans les écluses, les bateaux équipés d'une installation de radiotéléphonie permettant les communications sur le réseau des informations nautiques doivent être à l'écoute sur la voie allotie à l'écluse.
3. Le passage aux écluses se fait dans l'ordre d'arrivée dans les garages.  
Les menues embarcations ne peuvent exiger un éclusage spécial. Elles ne doivent pénétrer dans le sas qu'après y avoir été invitées par le personnel chargé de la manœuvre de l'écluse. En outre, lorsque des menues embarcations sont éclusées en commun avec d'autres bateaux, elles ne doivent pénétrer dans le sas qu'après ces derniers.
4. A l'approche des écluses, notamment dans les garages, tout dépassement est interdit.
5. Dans les écluses, les ancres doivent être en position complètement relevée ; il en est de même dans les garages, pour autant

qu'elles ne sont pas utilisées.

6. Lors de l'entrée dans les écluses, les bateaux doivent réduire leur vitesse de façon à éviter tout choc contre les portes ou les dispositifs de protection ou contre d'autres bateaux.

7. Dans les écluses :

- a) Si des limites sont indiquées sur les bajoyers, les bateaux se tiennent entre ces limites ;
- b) Pendant le remplissage et la vidange du sas et jusqu'au moment où la sortie est autorisée, les bateaux sont amarrés et la manœuvre des amarres est assurée de manière à empêcher tout choc contre les bajoyers, les portes et les dispositifs de protection ou contre les autres bateaux ;
- c) L'emploi de défenses, qui doivent être flottantes lorsqu'elles sont amovibles, est obligatoire ;
- d) Il est interdit aux bateaux de rejeter ou de laisser s'écouler de l'eau sur les terre-pleins ou sur les autres bateaux ;
- e) Dès que le bateau est amarré et jusqu'au moment où la sortie est autorisée, il est interdit de faire usage des moyens mécaniques de propulsion ;
- f) Les menues embarcations doivent se tenir à distance des autres bateaux.

8. Dans les garages d'écluses et dans les écluses, il est obligatoire de maintenir une distance de sécurité minimale de 10 m autour des bateaux et des convois portant la signalisation visée au chiffre 1 de l'article A. 4241-48-14. Toutefois, cette obligation ne s'applique pas aux bateaux et aux convois qui portent également cette signalisation ni aux bateaux visés au chiffre 7 de l'article A. 4241-48-14.

9. Les bateaux, engins flottants et convois portant la signalisation visée aux chiffres 2 et 3 de l'article A. 4241-48-14 sont éclusés séparément des autres bateaux.

10. Les bateaux et convois portant la signalisation visée au chiffre 1 de l'article A. 4241-48-14 ne sont pas éclusés avec les bateaux à passagers, les bateaux de plaisance et les menues embarcations.

11. A l'approche des garages des écluses, lors de l'éclusement et au départ des écluses, les bateaux rapides doivent limiter leur vitesse de manière à éviter tout dommage aux écluses et aux bateaux et tout danger pour les personnes à bord des autres bateaux ou à terre résultant des remous.

12. En vue d'assurer la sécurité et le bon ordre de la navigation, la rapidité du passage des écluses ou la pleine utilisation de celles-ci, le personnel chargé de la manœuvre des écluses peut donner des instructions complémentaires ainsi que des instructions dérogeant aux dispositions du présent article. Les bateaux doivent se conformer, dans les écluses et dans les garages d'écluses, à ces instructions. Les instructions visées au présent alinéa peuvent également être données par un système électronique mis en œuvre par le gestionnaire.

Sauf autorisation particulière du personnel chargé de la manœuvre, il est interdit de débarquer lors du passage aux écluses.

13. Les règlements particuliers de police définissent, le cas échéant, les conditions de manœuvre des ouvrages. Ils peuvent également déroger, selon les conditions locales, à l'interdiction de faire usage des moyens mécaniques de propulsion visée à l'alinéa 7, lettre (e). Dans de tels cas, les conducteurs veillent à limiter autant que possible les remous dans le sas de l'écluse.

14. Les règlements particuliers de police définissent, le cas échéant, les modalités de regroupement des bateaux de plaisance pour le passage aux écluses.

## Article A4241-53-31

Création Arrêté du 28 juin 2013 - art.

### Entrée et sortie des écluses

1. L'accès d'une écluse est réglé de jour comme de nuit par des signaux visuels placés d'un côté ou de chaque côté de l'écluse. Ces signaux ont la signification suivante :

- a) Deux feux rouges superposés : accès interdit, écluse hors service ;
- b) Un feu rouge isolé ou deux feux rouges juxtaposés : accès interdit, écluse fermée ;
- c) L'extinction de l'un des deux feux rouges juxtaposés ou un feu rouge et un feu vert juxtaposés ou un feu rouge au-dessus d'un feu vert : accès interdit, écluse en préparation pour l'ouverture ;
- d) Un feu vert isolé ou deux feux verts juxtaposés : accès autorisé.

2. La sortie d'une écluse est réglée de jour comme de nuit par les signaux visuels suivants :

- a) Un ou deux feux rouges : sortie interdite ;
- b) Un ou deux feux verts : sortie autorisée.

3. Le ou les feux rouges mentionnés aux 1 et 2 peuvent être remplacés par un signal général d'interdiction A.1 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1).

Le ou les feux verts mentionnés aux 1 et 2 peuvent être remplacés par un signal d'indication E.1 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1).

4. En l'absence de feux et de panneaux, l'accès et la sortie des écluses sont interdits, sauf ordre spécial du personnel chargé de la manœuvre de l'écluse. Les ordres visés au présent alinéa peuvent également être donnés par un système électronique mis en œuvre par le gestionnaire.

## Article A4241-53-32

**Création Arrêté du 28 juin 2013 - art.**

### Priorité de passage aux écluses

Par dérogation au chiffre 3 de l'article A. 4241-53-30, bénéficient d'un droit de priorité de passage aux écluses :

- a) Les bateaux visés à l'article A. 4241-48-27 et se déplaçant pour des raisons urgentes de service ;
- b) Les bateaux auxquels l'autorité chargée de la police de la navigation a expressément accordé ce droit et qui portent la flamme rouge prévue à l'article A. 4241-48-17.

Lorsque ces bateaux s'approchent des garages des écluses ou y sont en stationnement, les autres bateaux doivent leur faciliter au maximum le passage.



APPLICATION DU RÉGLEMENT EMNR  
EN NAVIGATION INTÉRIEURE

# Fiche 1 - Règlement EMNR

Février 2021

## PRÉSENTATION

Le Règlement (UE) 2016/1628<sup>1</sup>, dit règlement EMNR, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2017, définit des limites d'émissions polluantes pour les moteurs d'engins mobiles non routiers (EMNR). Au titre de ce règlement, les motoristes doivent demander une réception par type pour chaque type de moteur ou famille de moteurs non routiers mis sur le marché de l'Union européenne (UE). Cette procédure établit la conformité du moteur réceptionné aux limites d'émissions polluantes définies par le règlement. Un certificat de réception délivré par l'autorité compétente d'un État membre atteste de la conformité du moteur aux exigences du règlement.

Ce règlement abroge et remplace le précédent texte encadrant les émissions des moteurs d'EMNR, la directive 97/68/CE, et se substitue également aux exigences énoncées par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (agrément CCNR II) : à l'issue d'une période de transition, seuls les moteurs conformes aux exigences du nouveau règlement pourront être installés sur des bateaux de navigation intérieure.

Le règlement est complété par plusieurs actes délégués :

- Le règlement délégué (UE) 2017/654 précise les prescriptions techniques pour la réalisation des essais de certification ;
- Le règlement délégué (UE) 2017/655 détaille les modalités de la surveillance en service des émissions pour les moteurs de catégorie NRE-v-5 et NRE-v-6 ;
- Le règlement d'exécution (UE) 2017/656 décrit les pièces administratives des dossiers de réception et la numérotation des certificats.

## CHAMP D'APPLICATION

Dans le domaine de la navigation intérieure, le règlement EMNR s'applique aux moteurs des bateaux et engins flottants entrant dans le champs d'application de la directive (UE) 2016/1629, du règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) ou de l'arrêté du 5 novembre 2018 :

- Bateaux de longueur  $L \geq 20$  m ou de déplacement supérieur à 100 m<sup>3</sup> ;
- Remorqueurs et pousseurs ;
- Bateaux à passagers ;
- Engins flottants

<sup>1</sup> Règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers, modifiant les règlements (UE) n° 1024/2012 et (UE) n° 167/2013 et modifiant et abrogeant la directive 97/68/CE

Il ne s'applique pas aux moteurs des bateaux de plaisance et véhicules nautiques couverts par la [directive 2013/53/CE](#) (plaisance, L < 24 m), aux bacs, bateaux militaires ou navires de mer.

Sont également exclus du champ d'application les moteurs de propulsion ou auxiliaires des bateaux de navigation intérieure dont la puissance de référence est inférieure à 19 kW.

Au titre de la réglementation française, le règlement EMNR s'applique a priori aux établissements flottants (arrêté ministériel à paraître).

Le règlement s'applique aux moteurs mis sur le marché et installés pour une construction neuve ou une remotorisation volontaire d'un bateau existant : **il n'y a pas d'obligation réglementaire de mise à niveau de la motorisation des bateaux existants.**

## MOTEURS UTILISABLES EN NAVIGATION INTERNE

Le règlement définit deux catégories de moteurs exclusivement destinées aux bateaux de navigation intérieure :

- **Catégorie IWP** : moteurs servant à la propulsion directe ou indirecte de bateaux, de puissance de référence égale ou supérieure à 19 kW ;
- **Catégorie IWA** : moteurs auxiliaires, de puissance de référence égale ou supérieure à 19 kW.

Le règlement autorise l'utilisation d'autres catégories de moteurs sur les bateaux de navigation intérieure, pour des **puissances de référence inférieures à 560 kW et sous réserve du respect de prescriptions techniques additionnelles** détaillées dans le règlement délégué (UE) 2017/654 :

- **Catégorie NRE** : moteurs pour engins mobiles non routiers (catégorie générique) ;
- **Moteurs de poids-lourds Euro VI** : moteurs réceptionnés au titre du règlement (CE) n° 595/2009 ou du règlement n° 49, série d'amendements 6, de la CEE-ONU.

Le règlement EMNR permet la réception de moteurs à combustion interne **pour tous types de carburants**. En navigation intérieure, **seuls les moteurs utilisant un carburant de point d'éclair supérieur à 55°C (diesel) ou du GNL sont actuellement autorisés par la réglementation**<sup>2</sup>: tout autre type de moteur nécessitera une dérogation pour obtenir un titre de navigation.

## CALENDRIER D'APPLICATION

Le règlement EMNR définit pour chaque catégorie de moteurs deux dates obligatoires d'application :

- De la réception UE par type, au-delà de laquelle il est impossible de délivrer un certificat de moteur au titre d'une ancienne réglementation ;
- De mise sur le marché, au-delà de laquelle il est impossible de mettre sur le marché des moteurs non conformes aux exigences du règlement (moteurs de phase V).

Les dates de mises sur le marché des moteurs de phase V de catégorie IWP et IWA dépendent de leur puissance de référence : **1<sup>er</sup> janvier 2019** pour les moteurs **de puissance de référence inférieure à 300 kW**, **1<sup>er</sup> janvier 2020 au-delà de 300 kW**.

Par dérogation, le règlement définit une **période de transition** permettant l'installation de moteurs réceptionnés au titre de la directive 97/68/CE ou du règlement de visite des bateaux du Rhin (CCNR II). Les moteurs de transition font l'objet d'un marquage spécifique.

Pour la navigation intérieure, **l'installation de moteurs de transition est possible** :

- **Pour P ≤ 300 kW, jusqu'au 31 décembre 2021**, sur des bateaux construits au plus tard au 30 juin 2021 ;

---

<sup>2</sup> Directive (UE) 2016/1629, ES-TRIN

- Pour P > 300 kW, jusqu'au 30 septembre 2022, sur les bateaux construits avant le 31 décembre 2021.

La date qui fait foi pour l'installation du moteur est la date d'obtention du titre pour un bateau neuf ou la date de visite de la commission de visite pour un retrofit.

Ces périodes de transition tiennent compte des deux reports des périodes de transition décidés par la Commission Européenne pour faire face aux effets de la crise de la COVID-19 (cf. [règlement \(UE\) 2020/1040](#) pour P ≤ 300 kW et [règlement \(UE\) 2021/1068](#) pour P > 300 kW).

## ÉVOLUTION DES LIMITES D'ÉMISSIONS ET CONTRAINTES TECHNIQUES

---

Le règlement EMNR durcit les exigences en matière d'émissions, particulièrement pour les moteurs de propulsion (IWP) qui passent directement de la phase IIIA (directive 97/68/CE) à la phase V. Les efforts portent en particulier sur les émissions d'oxydes d'azote et les particules, avec l'introduction d'une limite en nombre de particules (PN) pour certains moteurs.

**Ces exigences accrues impliquent généralement le recours à des systèmes de post-traitement de l'échappement, entraînant des contraintes nouvelles en salle des machines** (encombrement, cuve de réactifs, entretien...).



**MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



APPLICATION DU RÉGLEMENT EMNR  
EN NAVIGATION INTÉRIEURE

## Fiche 2 - Motorisations autorisées en navigation intérieure

Février 2021

### MOTEURS UTILISABLES EN NAVIGATION INTÉRIEURE PAR TYPES D'UNITÉS

Les exigences portant sur les moteurs utilisables en navigation intérieure dépendent du cadre réglementaire applicable :

1) La directive 2013/53/CE s'applique aux **bateaux de plaisance marqués CE de longueur L < 24 m**. Ces bateaux peuvent être équipés :

- De moteurs agréés « plaisance », réceptionnés au titre de la directive 2013/53/CE ;
- De moteurs « non-routiers » certifiés au titre de la directive 97/68/CE, hors moteurs de bateaux de navigation intérieure, de locomotives ou d'autorails ;
- Des moteurs « routiers » certifiés au titre du règlement 595/2009/CE ;

Pour ces moteurs, les carburants autorisés sont l'**essence** et le **gazole**.

2) La directive (UE) 2016/1629 et le Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN) s'appliquent aux **bateaux de longueur supérieure à 20 m ou de déplacement supérieur à 100m<sup>3</sup>** (tous usages), aux **bateaux à passagers** accueillant plus de 12 personnes à bord (toutes dimensions), aux **remorqueurs ou pousseurs** et aux **engins flottants**. Peuvent être installés à bord de ces bateaux ou engins flottants :

- En tant que moteurs de transition, des moteurs réceptionnés au titre de la directive 97/68/CE ou titulaires d'un agrément CCNR II (cf. Fiche 1 pour le détail des périodes de transition)
- **Des moteurs réceptionnés au titre du règlement (UE) 2016/1628 :**
  - De catégorie IWP ou IWA, pour des puissances de référence supérieures à 19kW
  - De catégorie NRE, pour des puissances de référence de 19 à 560 kW, sous réserve du respect de prescriptions techniques additionnelles
  - **Des moteurs « routiers » réceptionnés au titre du règlement 595/2009/CE** pour des puissances de référence de 19 à 560 kW, sous réserve du respect de prescriptions techniques additionnelles
- **Des moteurs de puissance de référence inférieure à 19kW** (pas d'agrément spécifique).

Pour ces moteurs, les carburants autorisés sont le **gazole**, ainsi que le **GNL** sous réserve du respect de prescriptions additionnelles.



## TYPES DE MOTEURS AUTORISÉS POUR LES BATEAUX SOUS REFERENCIEL ES-TRIN

À l'issue de la période de transition, seuls les moteurs réceptionnés au titre du règlement (UE) 2016/1628 (et, sous certaines conditions, les moteurs routiers Euro VI) pourront être installés à bord des bateaux de navigation intérieure qui suivent les prescriptions techniques de l'ES-TRIN.

### Moteurs réceptionnés au titre du règlement (UE) 2016/1628

Les tableaux indiquent à gauche la sous-catégorie de moteur, à droite le code utilisé pour la numérotation du certificat et le marquage moteur (voir fiche 3)

Catégorie IWP : moteurs exclusivement destinés à la propulsion de bateaux de navigation intérieure	Régime	Puissance de référence				Utilisation	
		19 à 75 kW	75 à 130 kW	130 à 300 kW	Plus de 300 kW	Propulsion	Auxiliaire
	variable	IWP-v-1   PV1	IWP-v-2   PV2	IWP-v-3   PV3	IWP-v-4   PV4	✓	✓ <sup>1</sup>
	constant	IWP-c-1   PC1	IWP-c-2   PC2	IWP-c-3   PC3	IWP-c-4   PC4	✓	✓ <sup>1</sup>

Catégorie IWA : moteurs auxiliaires de bateaux de navigation intérieure	Régime	Puissance de référence				Utilisation	
		19 à 75 kW	75 à 130 kW	130 à 300 kW	Plus de 300 kW	Propulsion	Auxiliaire
	variable	IWA-v-1   AV1	IWA-v-2   AV2	IWA-v-3   AV3	IWA-v-4   AV4	✗	✓
	constant	IWA-c-1   AC1	IWA-c-2   AC2	IWA-c-3   AC3	IWA-c-4   AC4	✗	✓

Catégorie NRE : moteurs non routiers, utilisés en lieu et place de moteurs IWP et IWA	Régime	Puissance de référence				Utilisation	
		19 à 37 kW	37 à 56 kW	56 à 130 kW	130 à 560 kW	Propulsion	Auxiliaire
	variable	NRE-v-3   EV3	NRE-v-4   EV4	NRE-v-5   EV5	NRE-v-6   EV6	✓	✓
	constant	NRE-c-3   EC3	NRE-c-4   EC4	NRE-c-5   EC5	NRE-c-6   EC6	✓ <sup>2</sup>	✓

### Carburants et technologies moteur

Le règlement EMNR autorise la réception par type de moteurs utilisables en navigation intérieure (IWP, IWA, NRE) pour tous types de carburant.

**En revanche, les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure indiquent (Chapitre 8.01, chiffre 3 : ES-TRIN, RVBR, arrêté du novembre 2018) que seuls les moteurs utilisant un carburant de point d'éclair supérieur à 55°C (soit le gazole) peuvent être installés.** Le chapitre 30 de l'ES-TRIN introduit en outre des dispositions qui permettent actuellement une motorisation en GNL.

**Lorsqu'un moteur dispose d'un certificat de type valide pour une utilisation en navigation intérieure, mais utilise un carburant non autorisé par le cadre réglementaire** (ex : gaz naturel comprimé, éthanol...), une demande de dérogation est nécessaire pour permettre la délivrance ou le renouvellement d'un titre de navigation.

Une telle demande doit à minima être accompagnée d'une analyse de risques identifiant les dérogations nécessaires, les risques associés et les moyens mis en œuvre pour ramener ces risques à un niveau acceptable.

<sup>1</sup> Si répond également aux exigences pour les cycles d'essais des moteurs IWA (article 24, §8 du règlement EMNR)

<sup>2</sup> Sous condition de mise en œuvre des dispositions prévues par l'annexe IV, appendice 2 du règlement délégué (UE) 2017/654

## Moteurs routiers Euro VI

(Article 42 du règlement EMNR, annexe XIII du règlement délégué (UE) 2017/654)

Ces moteurs routiers pour véhicules lourds sont réceptionnés au titre du règlement (CE) n°595/2009 et de ses mesures d'exécution et du règlement n° 49, série d'amendements 06, de la CEE-ONU.

Ils peuvent être utilisés en lieu et place de moteurs IWP et IWA dans les mêmes conditions que les moteurs de catégorie NRE (puissances de référence

inférieures à 560 kW, mise en œuvre des dispositions prévues à l'annexe IV, appendice 2 du règlement délégué).

Les certificats de réception des moteurs routiers ne distinguent pas les catégories de puissance moteurs.

## Moteurs de puissance de référence inférieure à 19 kW

(pompes, treuils...)

Les moteurs utilisés sur un bateau de navigation intérieure et de puissance de référence inférieure à 19kW sont exclus du champ d'application du règlement EMNR.

Le règlement encadrant les émissions de moteurs de puissance de référence inférieure à 19 kW installés sur des engins mobiles non routiers, ainsi que d'appareils portatifs, ces moteurs pourront cependant être intégrés à des équipements de bord (moteurs

NRE de puissance de référence inférieure à 19 kW, moteurs de catégorie NSR et NRSh).

Notons que les moteurs de catégorie NRS sont des moteurs à allumage commandé (essence) : à ce titre, les prescriptions techniques actuelles<sup>3</sup> ne permettent pas leur installation à bord. Les moteurs de catégorie NRSh sont quant à eux exclusivement réservés à des appareils portatifs.

## MOTEURS DE TRANSITIO

Pendant une période de transition de deux ans à compter de la mise sur le marché des moteurs de phase V, le règlement EMNR autorise l'installation à bord de bateaux de navigation intérieure de moteurs ayant été certifiés au titre de la directive 97/68/CE consolidée (version applicable au 5 octobre 2016), ou disposant d'un agrément CCNR étape II.

Sont présentés dans les tableaux les éléments d'identification permettant de déterminer si le moteur est adapté à un usage en navigation intérieure, et le cas échéant, si son installation comme moteur de transition est possible ; ces éléments apparaissent dans les numéros de certificat et/ou sur les marquages moteurs.

## Moteurs titulaires d'un agrément CCNR II

L'agrément CCNR étape II est décrit dans le [Règlement de visite des bateaux du Rhin](#).

Moteurs agréés CCNR II	Régime	Cycles d'essais appliqués aux moteurs <sup>4</sup>	Utilisation		Fin de la période de transition
			Propulsion	Auxiliaire	
	variable	E3	✓	✗	P ≤ 300 kW : 31/12/2021 P > 300 kW : 30/09/2022
	constant	E2	✓	✗	
	variable	C1	✗	✓	
	constant	D2	✗	✓	

<sup>3</sup> Directive (UE) 2016/1629, ES-TRIN

<sup>4</sup> Puissances de référence à partir de 19 kW, pas d'identification des sous-catégories

## Moteurs réceptionnés au titre de la directive 97/68/CE

Les moteurs réceptionnés au titre de la directive 97/68/CE (dans sa version applicable au 16/10/2016) utilisables en navigation intérieure comme moteurs de transition sont les suivants :

Catégorie V : moteurs utilisés pour la propulsion de bateaux de navigation intérieure	Régime	Cycles d'essais appliqués aux moteurs <sup>5</sup>	Utilisation		Fin de la période de transition
			Propulsion	Auxiliaire	
	Variable ou constant	C	✓	✓ <sup>6</sup>	

Les autres catégories de moteurs réceptionnés au titre de la directive 97/68/CE utilisables comme moteurs de transition dépendent du régime moteur - variable ou constant- recherché.

Catégories de moteurs réceptionnés au titre de la directive 97/68/CE	Puissances de référence	Phases d'exigences de la directive			Fin de la période de transition
		IIIA	IIIB	IV	
	19 à 37 kW	K	-	-	
37 à 56 kW	J	P	-		
56 à 75 kW	J	N	R		
75 à 130 kW	I	M	R		
130 à 560 kW	H	L	Q		

L'introduction successive des phases IIIB et IV n'ont été imposées par la directive qu'aux moteurs à régime variable. Une réception au titre de ces phases, et des catégories associées, ne sont donc pas exigibles pour les moteurs à régime constant (mais restent possibles le cas échéant).

Catégories minimales exigibles pour une utilisation comme moteurs de transition	Régime	Puissance de référence					Utilisation	
		19 à 37 kW	37 à 56 kW	56 à 75 kW	75 à 130 kW	130 à 560 kW	Propulsion	Auxiliaire
	variable	K	P	R	R	Q	✓ <sup>7</sup>	✓
constant	K	J	J	I	H			

**Remarque :** En tant que moteurs de transition, des moteurs autres que les moteurs destinés à la propulsion des bateaux de navigation intérieure (catégorie V) peuvent être utilisés en propulsion, en lieu et place de moteurs de catégorie NRE, s'ils respectent les dispositions adaptées et qu'ils sont techniquement compatibles avec l'emploi envisagé.

<sup>5</sup> Puissances de référence à partir de 37kW, sous-catégories par cylindrée/puissance nette (SV/P) (litres par cylindre/kW)

<sup>6</sup> Moteurs auxiliaires de puissance supérieure à 560 kW uniquement

<sup>7</sup> Sous condition de mise en œuvre des dispositions prévues par l'annexe IV, appendice 2 du règlement délégué (UE) 2017/654



**MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE**

Liberté  
Égalité  
Fraternité



APPLICATION DU RÉGLEMENT EMNR  
EN NAVIGATION INTÉRIEURE

# Fiche 3 – Certificats, agréments et marquages moteurs

Février 2021

## FORMAT DES NUMEROS D'AGREMENTS ET DES CERTIFICATS UE DE TYPE

Règlement délégué 2017/656, annexe V ; directive 97/68/CE, annexe VIII ; RVBR, Annexe J, Partie IV

Les formats d'agrément sont divisés en 5 sections séparées par des étoiles :

Agrément	Section	1	2	3	4	5
CCNR		R1	II	E3C1D2	0072	01
97/68/CE		e1	97/68 VC	2004/26	0021	01
2016/1628		e1	2016/1628	2016/1628 PV3/D	0001	01

Les éléments **mis en évidence** dans les sections 2 et 3 permettent de déterminer si le moteur est ou non adapté à un usage en navigation intérieure, et conforme à son utilisation à bord.

### Section 1

Pays ayant délivré le certificat : R pour agrément CCNR, e pour certificat européen suivi du numéro du pays : 1 = Allemagne, 2 = France, 4 = Pays-Bas, 6 = Belgique ...

### Section 2

Pour l'agrément CCNR, **niveau d'exigence** : « II » pour CCNR II

Pour la directive 97/68/CE, « 97/68 » suivi de deux lettres indiquant **respectivement la catégorie de moteur et le cycle d'essai appliqué** :

- V : moteurs de propulsion des bateaux ; H, I, J, K : moteurs auxiliaires à régime constant ; L, M, N, P, Q, R : moteurs auxiliaires à régime variable
- A, B, C : cycles d'essais appliqués aux moteurs :
  - A. Spécification pour moteur auxiliaire à régime variable
  - B. Spécification pour moteur auxiliaire à régime constant
  - C. Spécifications pour moteurs de propulsion (catégorie V)

Pour le règlement (UE) 2016/1628, numéro du règlement : « 2016/1628 »

### Section 3

Pour l'agrément CCNR, **le ou les cycles d'essais appliqués au moteur (E2, E3, C1, D2)**

Pour la directive 97/68/CE, numéro de la **directive en vigueur pour la délivrance du certificat (ex : « 2004/26 »)**, éventuellement suivi par deux lettres ajoutées selon les conditions décrites en section 2 : si présentes, ces lettres sont celles à prendre en compte pour la conformité du moteur (actualisation de certificat).

Pour le règlement (UE) 2016/1628, comprend trois éléments distincts :

- Le numéro du dernier règlement modificatif ; s'il n'y a pas de règlement modificatif, le numéro du règlement est répété
- **Le code d'identification de la catégorie de moteurs** : IWP-P, IWA-A, NRE-E ; régime C – constant ou V-variable, numéro de la catégorie de puissance (1-6)
- **Une barre oblique (« / »), suivie du code du type de carburant applicable** :
  - D pour diesel, LN2 ou LNG pour le GNL.
  - Pour les moteurs à double carburants (dual fuel) ; 1A, 2A ,1B, 2B, 3B selon les types d'essais suivi de # et d'un chiffre identifiant le carburant gazeux (7 ou 8 pour le GNL)

### Section 4

Numéro de réception UE par type ou d'agrément, composé de 4 chiffres et débutant par « 0001 »

### Section 5

Numéro de l'extension de la réception UE par type ou de l'agrément (en l'absence d'extension, « 01 » pour CCNR et 97/68, ou « 00 » pour EMNR) : la section 5 n'apparaît pas sur les marquages moteur pour les réceptions UE.

**Note** : si les agréments CCNR peuvent attester de la conformité à plusieurs cycles d'essais, les certificats européens de type sont délivrés pour une seule catégorie de moteurs et donc un seul cycle d'essai.

## MARQUAGE MOTEUR

Les marquages moteurs peuvent présenter le numéro d'agrément ou de réception, ainsi que d'autres indications utiles pour évaluer leur conformité au cadre réglementaire (puissance moteur notamment) dans des conformations différentes, comme présenté dans les deux exemples ci-après :

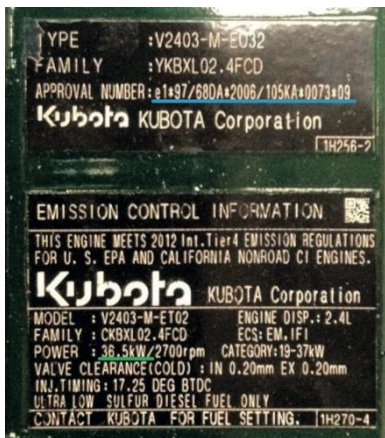


R6 : Agrément CCNR délivré par la Belgique

II : agrément CCNR étape II

E3E2 : moteur de propulsion, agréé pour un usage à régime constant ou variable

Puissance : 1104 kW



e1 : certificat européen délivré par l'Allemagne

97/68DA : moteur auxiliaire à régime variable réceptionné au titre de la directive 97/68/CE, en catégorie D, selon le cycle d'essai A

2006/15KA : seconde réception au titre de la révision 2006/105/CE de la directive

en catégorie K : moteur auxiliaire de puissance comprise entre 19 à 37 kW

selon le cycle d'essai A : moteur à régime variable

Puissance : 36,5 kW

Un moteur certifié au titre du règlement EMNR peut arborer un numéro de marquage moteur simplifié par rapport au numéro de réception (règlement (UE) 2017/656, annexe III) :

- Le code de l'État –Membre qui a délivré la réception UE par type (section 1) est placé dans un rectangle
- Le code d'identification de la catégorie de moteurs applicable, suivi par une barre oblique («/») et par le code du carburant (section 3)
- Le caractère «V», représentant le respect des dispositions du règlement (UE) 2016/1628, suivi d'un trait d'union («-») et du numéro d'ordre de la réception UE par type (section 4)



**MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



APPLICATION DU RÉGLEMENT EMNR

EN NAVIGATION INTÉRIEURE

# Fiche 4 – Évolution des exigences réglementaires en matière d'émissions polluantes des moteurs

Février 2021

## LIMITES D'ÉMISSIONS POLLUANTES EXIGIBLES AU TITRE DU RÉGLEMENT EMNR

### Moteurs destinés aux bateaux de navigation intérieure (catégories IWP, IWA)

Les exigences applicables aux moteurs de catégorie IWP (propulsion) et IWA (auxiliaire) portent sur des valeurs limites d'émissions polluantes identiques. En revanche, les cycles d'essais applicables diffèrent :

- Les moteurs de propulsion (IWP) sont soumis aux cycles E2 (moteurs à régime constant) ou E3 (moteurs à régime variable)
- Les moteurs auxiliaires sont soumis aux cycles C1 (moteurs à régime constant) ou D2 (moteurs à régime variable)

Moteurs IWP / IWA – Phase V							
Catégorie	Puissance	CO	HC	NOx	PM	PN	A
	kW						
IWP-v/c-1	19 ≤ P < 75	5.0	(HC+NOx) ≤ 4.70		0.30	-	6
IWP-v/c-2	75 ≤ P < 130	5.0	(HC+NOx) ≤ 5.40		0.14	-	6
IWP-v/c-3	130 ≤ P < 300	3.5	1.00	2.10	0.10	-	6
IWP-v/c-4	P ≥ 300	3.5	0.19	1.80	0.015	1×10 <sup>12</sup>	6

## Moteurs non-routiers utilisables en lieu et place de moteurs de catégorie IWP, IWA (catégorie NRE)

Les moteurs de catégorie NRE utilisables en navigation intérieure sont soumis aux cycles d'essais C1 (moteurs à régime constant) ou D2 (moteurs à régime variable).

Moteurs de catégorie NRE – Phase V							
Catégorie	Puissance de référence	CO	HC	NOx	PM	PN	A
	kW						
NRE-v/c-3	19 ≤ P < 37	5.0	4.7		0.015	1×10 <sup>12</sup>	1.1
NRE-v/c-4	37 ≤ P < 56	5.0	4.7		0.015	1×10 <sup>12</sup>	1.1
NRE-v/c-5	56 ≤ P < 130	5.0	0.19	0.40	0.015	1×10 <sup>12</sup>	1.1
NRE-v/c-6	130 ≤ P ≤ 560	3.5	0.19	0.40	0.015	1×10 <sup>12</sup>	1.1

CO : monoxyde de carbone ; HC : hydrocarbures ; NOx : oxydes d'azote ; PM : masse de particules fines ; PN : nombre de particules fines ; A : coefficient pour le calcul de la limite d'émissions en hydrocarbures spécifique aux moteurs fonctionnant partiellement ou totalement au gaz.

### Nouveautés du règlement EMNR

Outre le renforcement des exigences en matière d'émissions polluantes, le règlement EMNR introduit plusieurs nouvelles exigences concernant les émissions polluantes des moteurs :

- Une limitation du nombre de particules (PN) par kW est introduite pour l'ensemble des moteurs non-routiers et les moteurs fluviaux de plus de 300 kW.
- Des limites d'émissions spécifiques (A) s'appliquent aux moteurs fonctionnant au gaz : la limite d'émission en hydrocarbures (HC) calculée d'après la formule  $HC=0.19+(1.5A \times GER)$ , où GER est le pouvoir énergétique relatif moyen du gaz sur le cycle d'essai. La limite d'émission ainsi calculée ne peut dépasser  $0.19 + A$ , pour une limite d'émission en HC de **1.29 (NRE) ou 6.19 g/kWh (IWP/IWA)**.
- Une surveillance en service des émissions est exigée pour contrôler le respect des limites d'émissions. Cette surveillance passe par des essais réguliers sur des véhicules équipés de ces moteurs. Elle s'applique à titre expérimental aux moteurs NRE-v-5 et NRE-v6.



## ÉVOLUTION DES LIMITES D'ÉMISSIONS PAR RAPPORT AUX PRÉCÉDENTS TEXTES

Les tableaux ci-après permettent de comparer les limites d'émissions applicables aux moteurs de bateaux de navigation intérieure au titre des précédents textes réglementaires (97/68/CE, CCNR II) aux nouvelles limites d'émission de phase V introduites par le règlement EMNR (catégories IWP/IWA).

Moteurs de propulsion - Phase IIIA (97/68/CE)					
Catégorie	Déplacement (D)	CO	HC	NOx	PM
	dm <sup>3</sup> par cylindre				
V1:1	D ≤ 0,9, P > 37 kW	5.0		(HC+NOx) ≤ 7.5	0.40
V1:2	0.9 < D ≤ 1.2	5.0		(HC+NOx) ≤ 7.2	0.30
V1:3	1.2 < D ≤ 2.5	5.0		(HC+NOx) ≤ 7.2	0.20
V1:4	2.5 < D ≤ 5	5.0		(HC+NOx) ≤ 7.2	0.20
V2:1	5 < D ≤ 15	5.0		(HC+NOx) ≤ 7.8	0.27
V2:2	15 < D ≤ 20, P ≤ 3300 kW	5.0		(HC+NOx) ≤ 8.7	0.50
V2:3	15 < D ≤ 20, P > 3300 kW	5.0		(HC+NOx) ≤ 9.8	0.50
V2:4	20 < D ≤ 25	5.0		(HC+NOx) ≤ 9.8	0.50
V2:5	25 < D ≤ 30	5.0		(HC+NOx) ≤ 11.0	0.50

Moteurs non-routiers utilisés comme auxiliaires (97/68/CE)						
Phase	Catégorie	Puissance de référence	CO	HC	NOx	PM
		kW				
IIIA	K	19 ≤ P < 37	5.5		(HC+NOx) ≤ 7.50	0.6
IIIA	J	37 ≤ P < 75	5.0		(HC+NOx) ≤ 4.7	0.40
IIIA	I	75 ≤ P < 130	5.0		(HC+NOx) ≤ 4	0.30
IIIA	H	130 ≤ P ≤ 560	3.5		(HC+NOx) ≤ 4	0.20
IIIB	P	37 ≤ P < 56	5.0		(HC+NOx) ≤ 4.7	0.025
IIIB	N	56 ≤ P < 75	5.0	0.19	3.3	0.02
IIIB	M	75 ≤ P < 130	5.0	0.19	3.3	0.02
IIIB	L	130 ≤ P ≤ 560	3.5	0.19	2	0.02
IV	R	56 ≤ P ≤ 130	5.0	0.19	0.4	0.025
IV	Q	130 ≤ P ≤ 560	3.5	0.19	0.4	0.025

Moteurs CCNR II (propulsion ou auxiliaire)					
Puissance	CO	HC	NOx		PM
kW	g/kWh				
19 ≤ P < 37	5.5	1.5	8		0.8
37 ≤ P < 75	5.0	1.3	7		0.4
75 ≤ P < 130	5.0	1	6		0.3
130 ≤ P ≤ 560	3.5	1	6		0.2
P ≥ 560	3.5	1	n ≥ 3150 min <sup>-1</sup> 343 ≤ n < 3150 n < 343 min <sup>-1</sup>	6 45n(-0,2) – 3 11	0.2

Moteurs IWP / IWA – Phase V						
Catégorie	Puissance	CO	HC	NOx	PM	PN
	kW					
IWP-v/c-1	19 ≤ P < 75	5.0	(HC+NOx) ≤ 4.70		0.30	-
IWP-v/c-2	75 ≤ P < 130	5.0	(HC+NOx) ≤ 5.40		0.14	-
IWP-v/c-3	130 ≤ P < 300	3.5	1.00	2.10	0.10	-
IWP-v/c-4	P ≥ 300	3.5	0.19	1.80	0.015	1x10 <sup>12</sup>

**Pour les moteurs de propulsion**, l'introduction de la phase V entraîne un renforcement des exigences par rapport aux moteurs CCNR II et de catégorie V pour toutes les gammes de puissances :

- Les émissions de NOx / (HC+NOx) sont à minima réduites d'un facteur 2
- La masse de particules (PM) est réduite pour toutes les catégories de moteurs,
- Une exigence en nombre de particules (PN) est ajoutée pour P ≥ 300 kW,
- Pour P ≥ 300 kW les émissions d'HC passent de 1 (CCNR II) à 0.19 g/kWh.

**Pour les moteurs auxiliaires**, les limites d'émissions retenues pour les moteurs auxiliaires IWA sont proches des performances des moteurs de phase IIIB et IV. Plusieurs catégories de moteurs auxiliaires (M, N, P, R, L et Q pour P < 300 kW) respectent les exigences applicables aux auxiliaires IWA. Les moteurs de faible puissance (catégorie K) ainsi que les moteurs à régime constant (réceptionnés en phase IIIA au titre de la directive) subissent un saut d'exigences plus conséquent.

**Pour les moteurs traditionnellement utilisés en navigation intérieure** (moteurs industriels marinisés, moteurs marins), le respect des limites d'émission de phase V impose dans nombre de cas un système de post-traitement des gaz d'échappement pour réduire les émissions de particules et de NOx.

Ces systèmes, actuellement peu présents en navigation intérieure, entraînent des contraintes supplémentaires d'intégration en salles des machines et d'exploitation (encombrement supplémentaire du système, cuve de réactif, durée de vie limitée des filtres...).



**MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

## ANNEXE 8

### Dossier de presse



# ***Le Canal du Midi : levier de développement pour les territoires***

***Point d'étape – Juin 2014***



Préfet coordonnateur du  
canal des deux mers



## **Sommaire**

**1 - LE CANAL DU MIDI : UN PATRIMOINE NATUREL ET CULTUREL  
EXCEPTIONNEL**

**PAGE 3**

**2 - POUR UNE STRATÉGIE COMMUNE DE DÉVELOPPEMENT DES  
TERRITOIRES TRAVERSÉS PAR LE CANAL DES DEUX MERS ET POUR  
UNE GOUVERNANCE PARTAGÉE : LA CHARTE INTERRÉGIONALE ET  
LE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT**

**PAGE 5**

**3 - LE PROJET DE CLASSEMENT DES ABORDS DU CANAL DU MIDI  
ET DE SON SYSTÈME ALIMENTAIRE**

**PAGE 8**

**4 - LA RESTAURATION DES PLANTATIONS**

**PAGE 12**

## 1—LE CANAL DU MIDI : UN PATRIMOINE NATUREL ET CULTUREL EXCEPTIONNEL

*Œuvre de Pierre-Paul Riquet inauguré à la fin du 17<sup>ème</sup> siècle, destiné à relier la mer Méditerranée à l'océan Atlantique dans un but commercial, le Canal du Midi est un ouvrage unique au monde. Au-delà de la prouesse technique qui ouvrit la voie à l'ère industrielle, le Canal est une véritable œuvre d'art architecturale et paysagère. Témoignage vivant de notre culture, élément marquant de nos territoires, le Canal du Midi est reconnu en tant que patrimoine, non plus seulement de la France, mais de l'humanité. Bien touristique, il est un vecteur de retombées économiques pour les territoires traversés.*

### **Un patrimoine vivant**, à forte attractivité touristique

Le Canal du Midi est l'une des plus remarquables réalisations de la période moderne en matière d'ingénierie civile, associant innovation technologique et prouesse technique. Ses caractéristiques techniques, architecturales et patrimoniales sont pour l'essentiel inchangées depuis sa création. Longtemps utilisé à des fins commerciales, le Canal constitue aujourd'hui un point d'attrait touristique majeur en France. Le canal des Deux Mers attire chaque année près de 200 000 plaisanciers (d'origine **étrangère à 70%**) et **plus d'1,5 millions de cyclistes et randonneurs**. Il intervient également dans l'irrigation des terres agricoles environnantes. Enfin, il représente un cadre de vie et de loisirs pour les populations locales qui y sont fortement attachées et constitue une source d'inspiration et de créations culturelles (festivals, musées, etc.)

⇒ *Le Canal du Midi représente 28% du tourisme fluvial national (source VNF).*

### **Un patrimoine protégé**

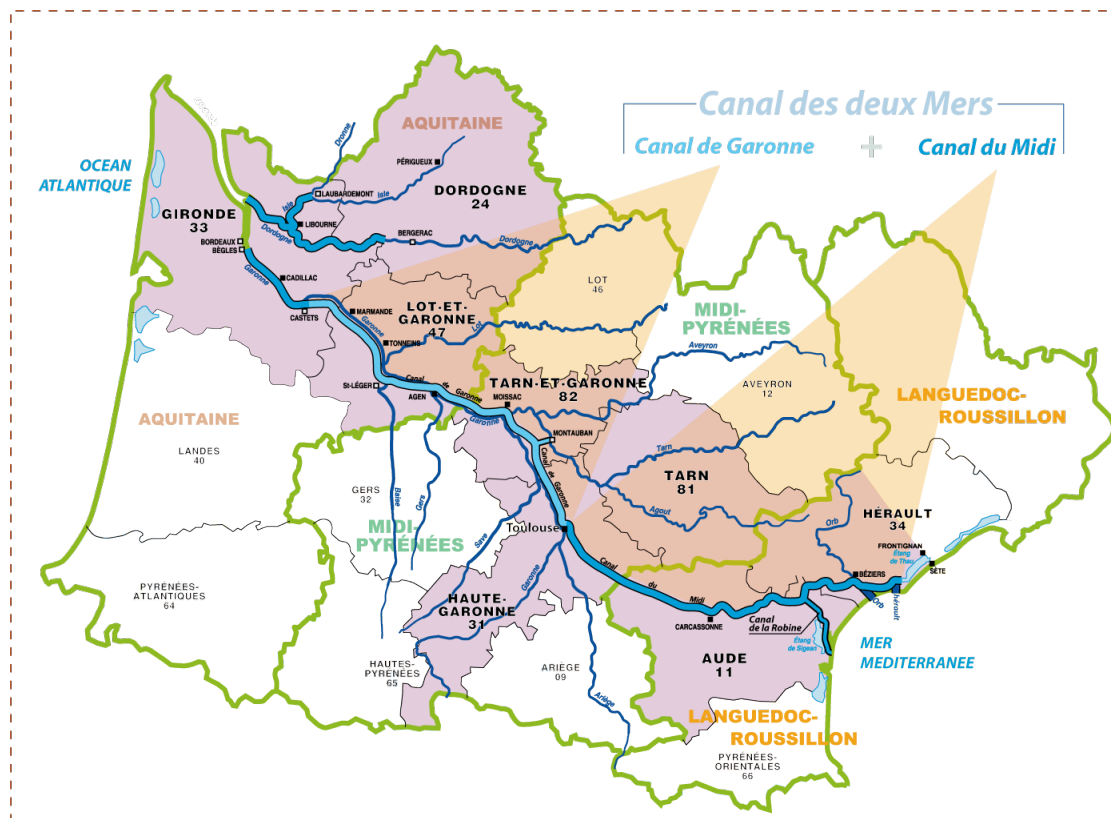
Si, à ses origines, le Canal avait une vocation d'échange et de commerce, il est aujourd'hui considéré comme une œuvre remarquable, un patrimoine à préserver, à partager et à transmettre aux générations futures. Le 7 décembre 1996, le Canal du Midi et une zone tampon ont été inscrits sur la Liste du patrimoine mondial de l'UNESCO. Au niveau national, ont été d'abord classés au titre des sites la rigole de la Montagne Noire le 8 octobre 1996, puis le Canal lui-même le 4 avril 1997 et la rigole de la Plaine le 16 octobre 2001. L'inscription sur la Liste du patrimoine mondial de l'Unesco constitue une reconnaissance internationale de la valeur du bien, de la nécessité de le préserver et de le transmettre aux générations futures.

#### ***Le Canal du Midi en quelques chiffres***

*240 kms de voies navigables  
plus de 330 ouvrages (écluses, aqueducs, ponts, tunnels...)  
2 régions : Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon  
4 départements : Haute-Garonne, Tarn, Aude, Hérault  
90 communes*

## Du Canal du Midi au Canal des Deux Mers

Le canal des Deux Mers couvre à la fois le « canal du Midi » proprement dit (de Toulouse à l'étang de Thau) inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO et le « canal de Garonne » entre Toulouse et Castets-en-Dorthe. Il parcourt 3 régions, 7 départements et 134 communes. Propriété de l'Etat, le Canal des Deux Mers est géré par l'établissement public Voies Navigables de France (VNF).



## **2 - POUR UNE STRATÉGIE COMMUNE DE DÉVELOPPEMENT DES TERRITOIRES TRAVERSÉS PAR LE CANAL DES DEUX MERS ET POUR UNE GOUVERNANCE PARTAGÉE : LA CHARTE INTERRÉGIONALE ET LE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT**

*L'État et les collectivités partagent l'ambition commune de conforter le rôle du canal comme vecteur de développement économique pour les territoires traversés tout en préservant ce patrimoine exceptionnel . Ils se sont pour cela dotés d'un outil de stratégie commune et de gouvernance partagée, la charte interrégionale et le schéma d'aménagement et de développement du Canal des Deux Mers.*

### **Une nouvelle charte interrégionale : socle d'une politique commune et d'une impulsion nouvelle en faveur du Canal et du développement des territoires**

#### **Pourquoi cette charte ?**

Une première charte interrégionale pour le Canal des deux Mers avait été signée en juillet 2009 et un nouveau projet l'actualisant a été établi. Il est soumis à la signature des conseils régionaux. La charte inter-régionale traduit la volonté de l'Etat, des collectivités territoriales et de VNF d'œuvrer ensemble à la valorisation du Canal et des territoires riverains, autour d'ambitions partagées.

#### **Qui en sont les acteurs ?**

La première charte a été signée le 16 juillet 2009 entre l'Etat, les conseils régionaux de Midi-Pyrénées et d'Aquitaine et Voies Navigables de France. Les signataires se sont regroupés dans un comité de pilotage, qui a été progressivement élargi à des acteurs non signataires de la première charte mais jouant un rôle majeur dans le développement du canal. Cette instance est aujourd'hui composée de l'État, de VNF, des conseils régionaux d'Aquitaine, de Midi-Pyrénées et de Languedoc-Roussillon, des conseils généraux concernés et de l'association des communes du canal représentée par son président et par les communes d'Agen, Toulouse et Carcassonne.

En 2011, le comité de pilotage a décidé de mieux coordonner l'action collective sur le canal des Deux Mers et de lui donner une nouvelle impulsion en élaborant un schéma stratégique d'aménagement et de développement

#### **Quelle stratégie propose-t-elle ?**

La charte précise les ambitions partagées, socle d'une politique commune sur le Canal : protéger et mettre en valeur les richesses naturelles et patrimoniales du Canal et des territoires traversés, favoriser leur développement économique et touristique, maintenir le fonctionnement de la voie d'eau ainsi que moderniser l'infrastructure et restaurer les plantations du Canal du Midi.

Elle s'appuie sur un schéma d'action



**Focus : les 5 ambitions partagées inscrites dans la charte interrégionale**

- Développement économique sous l'angle de la navigation fluviale ;
- Développement touristique, associant spécificité des territoires riverains et cohérence de l'itinéraire
- Valorisation des sites à potentiels sur le canal, en conciliant préservation et développement, deux volets indissociables
- Maintenance de l'état de fonctionnement de la voie d'eau au service des différents usages ; protection et mise en valeur de ses richesses
- Restauration des plantations du Canal du Midi, afin de préserver la valeur universelle exceptionnelle du site.

## **Le schéma d'aménagement et de développement : guide pour l'action**

### **Pourquoi ce schéma ?**

En 2011, un premier bilan montre que si plusieurs actions prévues sont engagées, une dynamique nouvelle et une coordination renforcée sont à mettre en oeuvre. En parallèle, les enquêtes de satisfaction menées par VNF auprès des usagers font apparaître une attente forte en matière d'offre de services et de qualité des prestations, tant pour les navigants que pour les « terrestres ».

Fort de ce constat, le comité de pilotage de la charte a décidé d'élaborer un schéma stratégique d'aménagement et de développement du canal des Deux Mers. Ce document vise à renforcer la cohérence et l'efficacité des actions liées au Canal, et à en susciter de nouvelles, au service des usagers et du développement des territoires traversés. Il a été conçu en concertation avec les acteurs locaux et il a été validé par le comité de pilotage interrégional fin 2013.

### **Un document à la fois stratégique et opérationnel**

Le schéma offre un cadre de référence pour les projets en lien avec le Canal. Il doit guider l'action des acteurs sans se substituer aux compétences de chacun, grâce à deux volets :

- Un cadre stratégique d'intervention, indiquant les 4 orientations partagées pour le Canal ;
- Un plan d'actions comprenant des actions prioritaires et des actions de plus long terme.

#### **4 orientations partagées, au service des usagers et des territoires traversés**

Conforter la navigation sur le Canal des Deux Mers.

Faire du Canal un outil de développement local.

Associer la gestion patrimoniale et l'aménagement territorial autour du Canal.

Garantir les conditions d'une gestion partagée et pérenne.

Ces orientations sont déclinées en actions concrètes : modernisation de l'infrastructure, établissement d'un schéma portuaire et des services nautiques, aménagement d'itinéraires verts, signalétique, valorisation des territoires traversés et promotion touristique internationale, gestion de l'eau, ...

A noter, parmi les actions nouvelles qui s'engagent concrètement la mise en place d'un comité d'itinéraire, partenariat afin de promouvoir la voie verte, avec le choix du nom touristique « le canal des deux mers à vélo »

<http://www.departements-regions-cyclables.org/page/le-canal-des-2-mers-a-velo---p-81.html>

### **Une dynamique territoriale à entretenir**

La mise en œuvre du schéma sera pilotée et suivie par le comité interrégional de la charte.

Le schéma sera régulièrement actualisé. Les orientations stratégiques comme le plan d'action seront évalués et si nécessaire actualisés à échéances régulières. Le plan d'action pourra être complété par des actions plus localisées.

Attentif à favoriser le dialogue engagé avec les acteurs locaux sur la gestion du Canal, l'État organise en juin dans les trois départements concernés par le canal du Midi, des réunions départementales avec les maires, présidents des communautés d'agglomération et des communautés de communes, les représentants du conseil général et du conseil régional et les chambres consulaires. L'État souhaite pérenniser ces réunions départementales..

### **Une élaboration et une mise en œuvre concertée**

Le schéma a été réalisé conjointement par les membres du Comité de pilotage de la charte. Les principaux acteurs du territoire, publics et privés (collectivités, acteurs économiques, du tourisme...) ont été associés par le biais d'entretiens, d'enquêtes, et de groupes de travail. Ces acteurs seront associés aux groupes de travail mis en place pour le suivi de chacune des actions, en fonction de leurs compétences et secteurs d'activité.

### 3 - LE PROJET DE CLASSEMENT DES ABORDS DU CANAL DU MIDI ET DE SON SYSTÈME ALIMENTAIRE

*Le Canal du Midi est un patrimoine à la fois technique et paysager : ses abords font partie intégrante de son identité et de sa valeur. Alors que le Canal rencontre des pressions croissantes et qu'il va connaître des restaurations paysagères du fait du chancre coloré, il est de la responsabilité de l'Etat et des collectivités d'agir pour préserver ses abords et conforter le canal comme levier de développement économique pour les territoires.*

#### **Pourquoi classer les abords du Canal ?**

Le classement des abords du Canal du midi et de son système alimentaire relève d'une responsabilité de l'Etat vis-à-vis de la communauté internationale. Cette démarche est intégrée depuis le départ dans la réflexion sur l'inscription du bien sur la liste du patrimoine mondial. L'UNESCO a d'ailleurs noté lors de cette inscription que le canal « *associe à l'innovation technologique un grand souci esthétique sur le plan architectural et sur le plan des paysages créés* ».

L'UNESCO porte une vigilance particulière à l'environnement des biens inscrits, notamment via la « zone tampon ». Elle demande une protection du bien et des abords dans la législation nationale. La France est donc responsable de la bonne gestion du Canal, de son système alimentaire et de ses embranchements, mais aussi de leurs abords, devant la communauté internationale.

#### ***La « zone tampon » : que dit l'UNESCO ?***

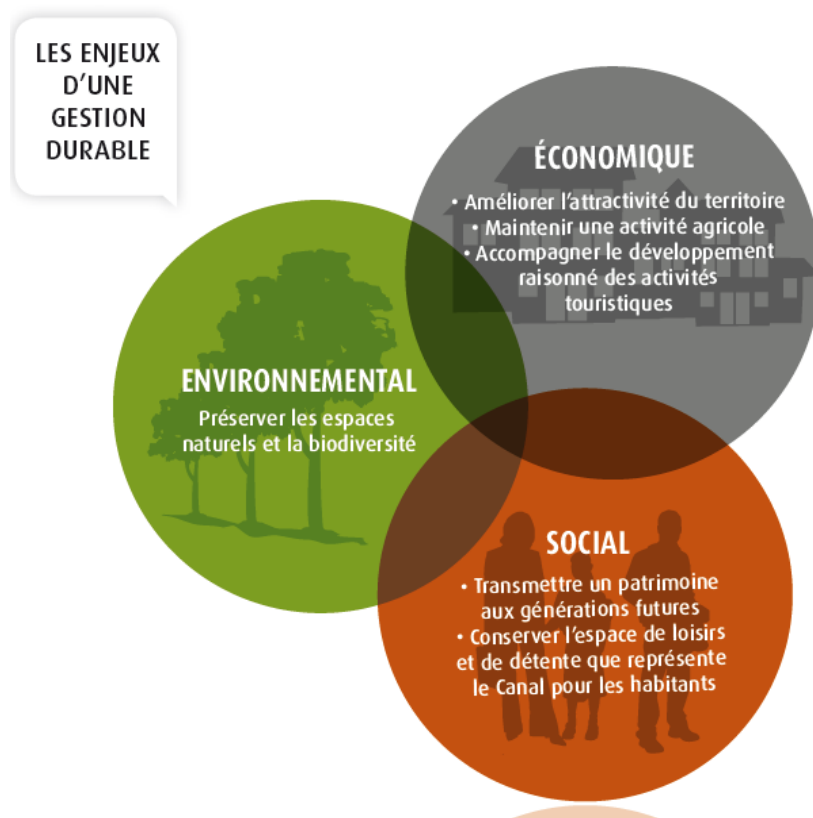
*« Afin de protéger efficacement le bien proposé pour inscription, une zone tampon est une aire entourant le bien proposé pour inscription dont l'usage et l'aménagement sont soumis à des restrictions juridiques et/ou coutumières, afin d'assurer un surcroît de protection à ce bien. Cela doit inclure l'environnement immédiat du bien proposé pour inscription, les perspectives visuelles importantes et d'autres aires ou attributs ayant un rôle fonctionnel important en tant que soutien apporté au bien et à sa protection. »*

*La zone tampon du canal du Midi regroupe l'ensemble du périmètre des communes traversées par le canal du Midi et son système alimentaire. Elle existe depuis l'inscription du bien en 1996.*

Dans le cas du canal du Midi, aucune protection spécifique ne concerne actuellement la zone tampon. Cette lacune a été constatée lors du premier rapport périodique sur l'état de conservation du bien en 2006, qui a donc conclu à la nécessité de renforcer les protections sur la zone tampon du bien (c'est-à-dire sur l'ensemble des communes traversées par le canal du Midi, les rigoles de la Montagne et de la Plaine, le Laudot, le canal de Jonction et la Robine)

L'Etat et les acteurs du Canal sont aussi responsables devant les citoyens et les générations futures. C'est parce qu'il a été préservé depuis plus de 3 siècles que le Canal a pu conserver sa qualité patrimoniale et donc son intérêt économique. Classer ses abords revient dès lors à consacrer et préserver un paysage remarquable et des milieux naturels fragiles, tout en confortant un outil de développement économique majeur.

Le classement apportera des avantages aux communes traversées, en leur apportant un label de qualité, levier d'attractivité et d'image.



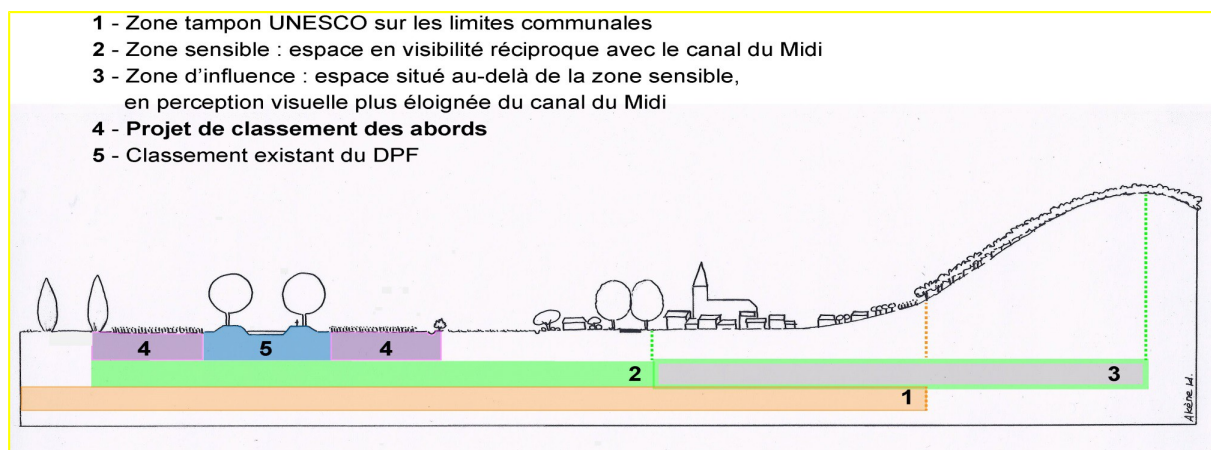
Source DREAL

### **Comment définir le périmètre du site classé ?**

Le projet de périmètre du site classé a été élaboré avec un objectif : garantir la préservation des abords du Canal de manière cohérente, sur l'ensemble de l'itinéraire, tout en tenant compte des perspectives de développement des territoires. Cette élaboration s'est faite de manière progressive et concertée. Il ne s'agit pas de muséifier le Canal, mais bien d'organiser l'évolution des abords du Canal pour que celui-ci reste un levier de développement territorial.

#### **De la zone tampon au périmètre du site classé, plus restreint**

La zone tampon ne traduit pas tous les enjeux actuels du Canal. Des études approfondies ont permis d'identifier une zone sensible (visibilité directe depuis le Canal) et une zone d'influence (perspective plus éloignée). C'est à partir de ces zones qu'a été progressivement conçu le projet de périmètre du site classé, qui ne porte que sur une partie de ces zones.



Source : DREAL Midi Pyrénées

Ce périmètre représente « l'écrin paysager » à protéger autour du Canal, qui a un caractère « pittoresque ». Il le projet a été délimité par les services de l'Etat en fonction de 2 grands principes :

- ⇒ La cohérence, pour assurer une protection harmonieuse sur l'ensemble du linéaire, c'est-à-dire le Canal du Midi, le système alimentaire, le canal de la Robine et le canal de Jonction.
- ⇒ La largeur du périmètre, que l'on appelle aussi « l'épaisseur ». Cela consiste à définir une zone paysagère solidaire et indissociable du Canal. Cette zone se présente sous forme de fuseau globalement homogène, en tenant compte des co-visibilités liées notamment aux reliefs.

### Une approche pragmatique et concertée

Ces principes ont été appliqués de manière pragmatique et économe, en veillant à l'équilibre entre protection et développement. Les services de l'Etat ont mené une concertation avec les acteurs locaux pour affiner les critères de définition du périmètre, notamment

- ⇒ L'exclusion des zones urbaines et des zones économiques
- ⇒ L'exclusion des projets prévus dans des documents d'urbanisme ou ayant un permis d'aménager
- ⇒ En Haute Garonne et dans l'Aude, les deux barrières que sont la rivière Aude et l'Autoroute des Deux Mers
- ⇒ Le calage du périmètre sur les limites cadastrales, pour éviter de couper les parcelles.

Le projet de périmètre qui sera soumis à enquête publique est bien moins large que la zone sensible prévue dans la charte inter-services. Il a été limité aux premiers plans visuels ou, dans le cas de zones de plaines, à environ cinq cents mètres de part et d'autre du Canal.

Ce périmètre rend compte de la cohérence esthétique, fonctionnelle et juridique du paysage du Canal et de ses abords. C'est un compromis réaliste entre plusieurs enjeux, fruit d'un long travail d'études et de concertation, qui va se poursuivre avec l'enquête publique et la consultation des conseils municipaux à l'automne 2014.

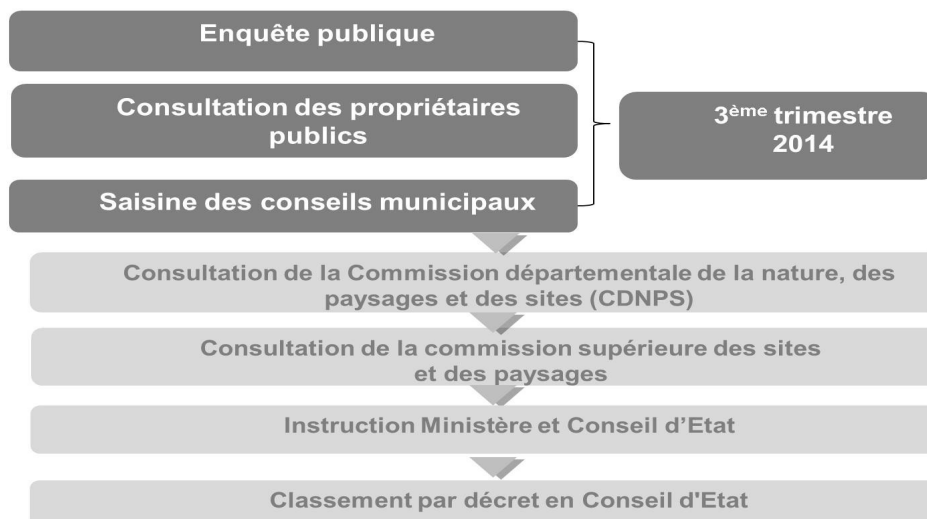
### **En savoir plus : La concertation avec les acteurs du territoire**

Les services de l'Etat ont élaboré le périmètre en concertation avec les acteurs du territoire. Des réunions d'information ont été organisées à l'automne 2012, au moment du lancement de la démarche. Les inspecteurs des sites ont ensuite rencontré individuellement les maires des communes concernées, entre la fin 2012 et la fin 2013. Ces rencontres ont permis d'affiner le périmètre du site classé, qui sera soumis à enquête publique cet automne. De nouvelles réunions d'échanges avec les élus sont organisées au mois de juin 2014. Elles vont permettre aux services de l'Etat et à VNF de partager l'avancement de la démarche et l'actualité du Canal avant les prochaines étapes prévues pour l'automne.

### Focus : cet automne, l'enquête publique et la consultation des collectivités

Le périmètre affiné du site classé sera soumis à enquête publique au 3<sup>ème</sup> trimestre 2014. Cette étape réglementaire permettra à tous les citoyens de se renseigner sur le dossier et de donner leur avis, en consultant le dossier d'enquête et / ou en rencontrant les commissaires enquêteurs. Parallèlement, les propriétaires publics concernés par le périmètre seront consultés<sup>1</sup>, et le dossier sera envoyé aux conseils municipaux pour avis (saisine).

### Les prochaines étapes



## En perspective : une gestion raisonnée et collective de ce patrimoine exceptionnel

### Quelles sont les incidences du classement ?

Le site classé sera un outil de gestion raisonnée des territoires. C'est une mesure de préservation qui s'imposera dans les documents d'urbanisme des communes traversées. Concrètement, le site classé va instituer une « servitude d'utilité publique » qui sera annexée aux Plans locaux d'urbanisme.

La loi indique que les sites classés ne peuvent être ni détruits, ni modifiés, dans leur état ou leur aspect, sauf autorisation spéciale pour tous travaux entraînant une modification de l'état ou de l'aspect des lieux. Ces procédures (autorisations spéciales) servent à veiller à la bonne intégration des projets dans le paysage du site classé.

A retenir : ce que le classement n'entraîne pas...

- Pas d'autorisation spéciale pour l'exploitation agricole courante, l'entretien normal, et les activités ne modifiant pas l'état des lieux (ex : chasse, randonnée...).
- Pas d'expropriation, ni d'ouverture au public des propriétés privées.

Comment cette gestion va-t-elle être mise en œuvre ?

Le classement indique des orientations de gestion, pour garantir la préservation du site classé. Ces orientations pourront être traduites de manière concrète dans des documents de référence appelés « cahiers de gestion ». Ils seront conçus par les services de l'État avec les acteurs concernés.

<sup>1</sup> Etablissements publics nationaux et locaux, Conseils Généraux...

## 4 - LA RESTAURATION DES PLANTATIONS

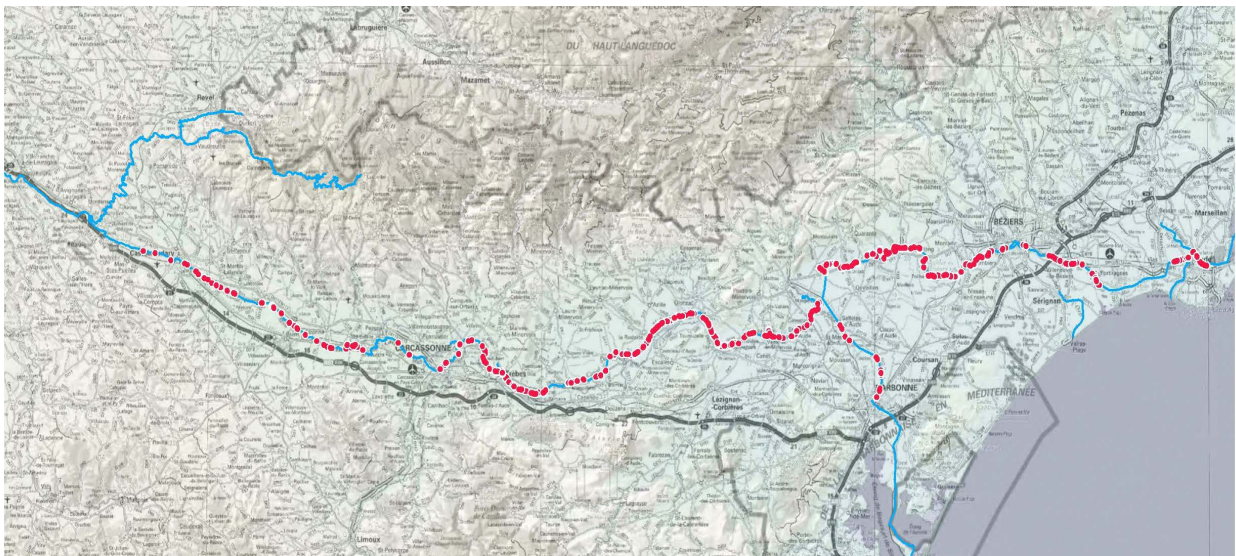
Face à la propagation exponentielle du chancre coloré du platane, Voies Navigables de France déploie des mesures de lutte préventive et curative, et assure la restauration des plantations.

### Le chancre coloré du platane, une propagation exponentielle



Le chancre coloré du platane est une maladie provoquée par un champignon parasite microscopique. Ce champignon se propage entre les platanes par l'intermédiaire des soudures racinaires. Il pénètre également dans les arbres sains à la faveur de blessures, avec l'utilisation d'outils ou d'engins contaminés lors de travaux ou par l'intermédiaire des bateaux (choc de la coque sur les racines, amarrage au tronc...). La mort des arbres atteints est inéluctable, car il n'existe aujourd'hui aucun traitement avéré.

Le premier foyer de chancre a été repéré en 2006 près de Carcassonne à Villedubert. Malgré les mesures en place la maladie progresse : elle concerne aujourd'hui le canal du Midi de la mer à Castelnaudary. Le secteur amont est pour l'instant préservé.



Carte des foyers de chancre coloré repérés en 2013 (source VNF)

### La lutte préventive et curative contre la maladie

#### Un panel d'actions

Afin de ralentir la propagation de la maladie et pour essayer de sauver des arbres, VNF met en œuvre plusieurs moyens de lutte contre la maladie. Ces mesures relèvent à la fois de la réglementation et des recommandations du comité scientifique spécialisé sur la question du chancre :

- Le repérage des arbres atteints par la maladie, à travers des prospections annuelles réalisées par des experts.
- Des actions auprès des équipes VNF : sensibilisation, formation de référents, désinfection systématique des outils.
- Des actions auprès des navigants : rappel de l'interdiction de s'amarrer aux arbres.
- L'abattage du foyer (les arbres visuellement identifiés comme malades), et des zones de prophylaxie (voir ci-dessous). Aujourd'hui 7600 platanes ont dû être abattus depuis 2006 sur les 42 000 platanes que comptait initialement le canal du Midi.

### ***Vous avez dit prophylaxie ?***

*La prophylaxie désigne l'ensemble des mesures visant à empêcher l'apparition, la réapparition et la propagation de maladies. Préconisée par les scientifiques, elle est utilisée dans le cas du chancre coloré du platane, mais aussi pour la vigne ou encore les arbres fruitiers.*

*Les zones de prophylaxie préconisées en 2010 par les scientifiques correspondent aux platanes situés de part et d'autre du foyer sur une distance de 50 m. Ces platanes semblent sains mais sont pour une bonne part d'entre eux bien souvent aussi atteints par la maladie (on le voit quand on les coupe). L'abattage de ces zones permet de stopper la progression de la maladie quand elle s'effectue par les soudures racinaires.*

### **Une perspective nouvelle : l'expérimentation d'un traitement**

Depuis l'apparition du chancre en France en 1945 et malgré les recherches menées en France et à l'étranger, aucun traitement préventif ou curatif de la maladie n'a encore été trouvé. Les injections de fongicides n'ont pas été concluantes jusqu'à présent.

Aujourd'hui, une entreprise, le Centre d'Expertises en Techniques Environnementales et Végétales (CETEV) propose de tester des fongicides avec une nouvelle méthode d'injection, avec pour ambition, non pas que ce traitement assainisse et guérisse les arbres atteints, mais qu'il stoppe la propagation de la maladie. L'efficacité du traitement n'est pas encore avérée. Des essais débuteront après vérification notamment de l'innocuité du produit pour l'homme et validation du protocole d'expérimentation par le ministère de l'agriculture.

Lorsque le protocole sera validé, VNF mettra à disposition des sites pour la réalisation de l'expérimentation par le CETEV. Cette expérimentation doit durer trois ans : les premiers résultats seront donc connus après cette période de trois ans, soit a priori d'ici 2018.

### **Aujourd'hui : la recherche des meilleures mesures de lutte contre la maladie à mettre en œuvre en 2015**

Au vu de ce nouveau contexte et pour pouvoir faire le point, VNF a suspendu l'abattage systématique des zones de prophylaxie au début 2014 .

D'une part, en lien avec les municipalités concernées, les équipes ont identifié sur le terrain les arbres qui devaient être abattus. Les abattages de la première campagne 2014 ont porté seulement sur les arbres visuellement malades, abattus pour des questions impératives de sécurité. La seconde campagne de 2014 (mi- août à fin novembre) est prévue sur les mêmes bases (arbres visuellement malades).

D'autre part, le comité scientifique en charge de ce sujet a été réinterrogé sur la prophylaxie. En l'absence de traitement avéré, les scientifiques continuent à recommander l'application des mesures



de prophylaxie sur la totalité du linéaire du canal du Midi, pour ralentir la propagation de la maladie le long du canal et en dehors du canal et espérer sauver des arbres.

Conscient de la complexité de ce sujet, l'Etat travaille actuellement pour trouver une solution de lutte contre la maladie qui soit plus souple que l'application systématique de mesures de prophylaxie sur l'ensemble du linéaire et qui tienne compte du délai incompressible d'expérimentation du traitement. Les résultats de ces travaux sur les meilleures mesures qui seront à mettre en œuvre début 2015 sont attendus d'ici novembre et seront présentés aux acteurs du territoire.

## **La restauration des plantations, pour restaurer durablement les paysages**

### **Une montée en puissance des replantations**

A côté des abattages, VNF conduit des programmes pour restaurer les plantations tout au long du Canal. Initié en 2011, ce programme s'intensifie : 1 200 arbres ont été plantés dont 800 l'hiver dernier, et 1200 plantations sont prévues pour la période 2014/2015. Les replantations sont prioritairement réalisées sur les secteurs les plus anciennement abattus, sur les trouées les plus larges, sur les secteurs ayant le plus d'enjeux en terme paysagers (cœurs de ville, de village, sites emblématiques). VNF travaille en concertation avec les collectivités pour concevoir des projets paysagers spécifiques sur des sites emblématiques.

### **Le cahier de référence**

Le canal du Midi est un site inscrit au patrimoine mondial de l'Humanité, la restauration des plantations a donc été conçue collégalement pour proposer un projet à la hauteur de la qualité paysagère actuelle du site. VNF travaille donc aujourd'hui sur la base du « cahier de référence », l qu'il a élaboré en liaison avec l'État et en collaboration avec les représentants des conseils régionaux et généraux, ainsi que l'association des communes du canal des deux mers. Ce document a suivi les recommandations formulées par la commission supérieure des sites

#### **En savoir plus : Les grands principes des replantations**

- Proposer des sujets de grande taille, qui restituent à terme l'effet de colonnades et de voûte arborée.
- Maintenir ou restaurer la symétrie entre les rives
- Veiller à l'homogénéité des essences sur de grands tronçons (« essences jalons »)
- Entre ces sections d'essence jalon, des essences intercalaires, mieux connues, seront plantées par grand tronçons également, de façon à assurer de la diversité et éviter une nouvelle catastrophe sanitaire sur une grande partie du linéaire, comme ce qui s'est produit avec le platane.



## ANNEXE 9

# DOSSIER DE PRESSE

**Le canal du Midi se dote d'une marque pour révéler et valoriser ce patrimoine exceptionnel**

Le 8 juillet 2021

## Sommaire

- **Edito**
- **Communiqué de presse : Lancement de la marque « canal du Midi » : une nouvelle étape pour valoriser un patrimoine d'exception**
- **Les atouts d'une marque officielle pour le canal du Midi**
- **Trois rendez-vous cet été pour célébrer ce patrimoine unique en France**
- **Convivencia, une scène navigante sur le canal du Midi, fête ses 25 ans**
- **Le canal du Midi, destination touristique d'exception inscrite sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO**
- **Les différents partenaires**



**Etienne Guyot**  
Préfet de la Région Occitanie



**Carole Delga**  
Présidente de la Région Occitanie



**Thierry Guimbaud**  
Directeur général de Voies navigables de France

Le canal du Midi est un joyau de l'Occitanie, dont la valeur universelle exceptionnelle a été reconnue par la communauté internationale en 1996. Cette reconnaissance nous honore, mais aussi nous oblige à agir pour préserver et valoriser le canal et promouvoir les valeurs qu'il porte. C'est un atout incontestable pour nos territoires et sa mise en valeur contribue à l'attractivité des territoires traversés, et à les faire connaître.

Il correspond par ailleurs aux attentes sociétales actuelles, en tant qu'infrastructure de mobilité douce (bateau, vélo, randonnée), et trame verte et bleue traversant le territoire, source de détente et de loisir pour les visiteurs. Son patrimoine nous renvoie aussi à notre histoire commune ainsi qu'au génie de Pierre Paul Riquet et au travail remarquable de nos ancêtres qui ont contribué à façonner les paysages d'aujourd'hui.

Si le canal du Midi a une notoriété internationale, la communication institutionnelle autour de ses valeurs souffrait d'un déficit de lisibilité dû à la longueur de son linéaire et au nombre de collectivités qu'il traverse.

Le travail conjoint de l'ensemble des acteurs du canal du Midi a abouti à l'élaboration d'un plan de gestion approuvé par le Préfet de région en avril 2021. L'adoption d'une marque est une des actions fortes de ce plan de gestion, véritable projet de territoire co-construit, qui permet également de rendre compte à la communauté internationale de la gestion du canal.

La marque institutionnelle qui est dévoilée le 8 juillet est donc une bannière commune permettant de porter haut et fort notre attachement à cet ouvrage unique dans sa conception et dans les valeurs de lien qu'il porte, tout en mettant en exergue la diversité et la spécificité des territoires qu'il traverse. Elle permettra en outre de mieux valoriser les actions menées par l'État, par VNF gestionnaire du canal et par les collectivités partenaires : Région Occitanie / Pyrénées - Méditerranée, conseils départementaux, intercommunalités et communes.

La création de la marque est le point de départ de plusieurs actions visant à favoriser son appropriation par les populations riveraines et sa fréquentation par les visiteurs d'Occitanie ou d'ailleurs. Ce n'est donc pas un aboutissement mais un nouvel envol, une nouvelle dynamique collective qui est lancée.

## Lancement de la marque « canal du Midi » : une nouvelle étape pour valoriser un patrimoine d'exception

**Ce jeudi 8 juillet 2021, les membres de l'Entente pour le canal du Midi ont dévoilé la nouvelle marque officielle « canal du Midi ».**

**Ce rendez-vous, placé sous le haut patronage du Premier Ministre Jean Castex, a permis de dévoiler, en présence de Jean Baptiste Djebbari, Ministre délégué auprès de la ministre de la Transition écologique, chargé des Transports, le logotype de la marque, son identité visuelle et graphique.**

Symbolique des ouvrages qui le composent et de ses prestigieux ponts et ponts canaux si caractéristiques, le logotype saura marquer les esprits des habitants de la Région, des touristes et des amoureux du patrimoine fluvial. D'un bleu profond inspiré par la peinture des écluses du canal du Midi défini avec les instances patrimoniales, il intègre une touche de vert qui rappelle son écrin naturel.



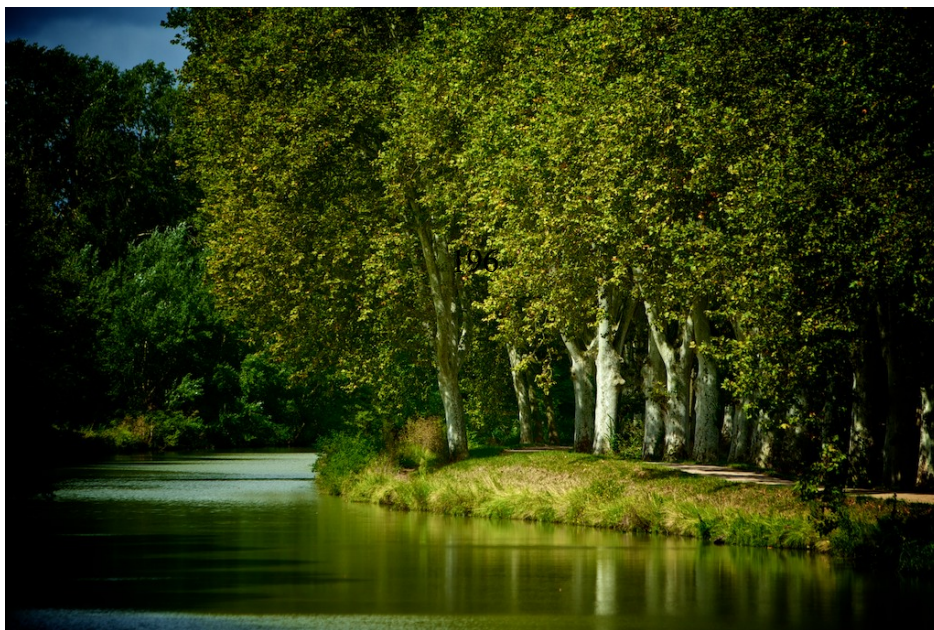
La création d'une marque spécifique pour le canal du Midi constitue une nouvelle étape pour renforcer sa visibilité et consolider la démarche conjointe de tous les acteurs qui œuvrent en ce sens.

Au-delà du logotype, les partenaires de l'entente ont annoncé la mise en ligne d'un nouveau site internet [canal-du-midi.com](https://canal-du-midi.com) sur lequel on trouve désormais toute l'actualité et les informations officielles liées au canal du Midi.

Pour prolonger les festivités liées au lancement de la marque « canal du Midi » une série d'évènements culturels grands publics culturels intitulés « Les escales culturelles du canal du Midi » est organisée cet été à St Ferréol le 23/07, à Villesèquelande le 07/08 et aux Onglous le 20/08.

Le développement de la marque « canal du Midi » et les événements associés sont portés par l'Entente pour le canal du Midi. Créée en 2018 pour fédérer les acteurs publics et amplifier les actions de valorisation et de développement de ce site exceptionnel et des territoires qu'il traverse, l'Entente est composée de l'Etat, Voies navigables de France, la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée et les Départements de l'Aude, de la Haute-Garonne, de l'Hérault et du Tarn.

Imaginé et construit sous le règne de Louis XIV par un homme de génie, Pierre-Paul Riquet, pour relier la mer Méditerranée et l'Océan Atlantique, le canal du Midi est l'un des canaux les plus emblématiques du réseau navigable national. Il constitue l'une des réalisations de génie civil les plus extraordinaires de l'ère moderne, qui ouvrit la voie à la révolution industrielle. Le souci de l'esthétique architecturale et des paysages créés qui anima son concepteur en fit non seulement une prouesse technique, mais aussi une œuvre d'art. Avec ses 360 km de canaux et de rigoles d'alimentation et ses 328 ouvrages, le canal du Midi entre Toulouse et l'étang de Thau, est inscrit au Patrimoine Mondial de l'Unesco depuis 1996. Propriété de l'Etat, géré par Voies navigables de France, il constitue un symbole fort pour la région Occitanie, son rayonnement, tant au niveau national qu'international, contribuant fortement à l'attractivité régionale et à son économie touristique.



## Les atouts d'une marque officielle pour le canal du Midi

Fleuron du réseau fluvial français, le canal du Midi fait l'objet d'une forte communication de par son inscription sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO. Il est un facteur important d'attractivité économique et touristique pour la Région Occitanie et de l'ensemble des départements et communes traversés.

La création d'une marque officielle va permettre de porter une vision commune et de coordonner le discours pour faire rayonner encore davantage ce patrimoine d'une valeur exceptionnelle.

Les moyens de communication des différentes entités sont ainsi mis en commun pour diffuser des informations valorisant le canal dans toutes ses dimensions et mettre en œuvre des opérations de plus grande envergure (campagne de promotion, événementiels...).

### De l'inscription sur la liste du Patrimoine Mondial de l'UNESCO à la marque canal du Midi : valoriser un patrimoine d'exception

En 1996, le canal du Midi devient le premier canal inscrit au Patrimoine mondial de l'UNESCO.

Une inscription à la liste du patrimoine mondial implique la préservation et la transmission du bien concerné aux générations futures mais également une diffusion de sa Valeur Universelle Exceptionnelle. Elle nécessite une gouvernance et un plan de gestion pour assurer la préservation, la transmission et la valorisation de cette valeur universelle exceptionnelle.

Ainsi, l'« Entente pour le canal du Midi » a été créée le 17 décembre 2018 pour fédérer les acteurs publics. Elle associe l'Etat, VNF, la Région Occitanie et les quatre départements traversés (Aude, Haute-Garonne, Hérault et Tarn) et permet d'assurer la cohérence, la coordination et l'amplification des différentes actions de préservation, de valorisation et de développement de ce site exceptionnel et des territoires qu'il traverse.

Un Comité de bien rassemblant plus de 250 acteurs du territoire en lien avec le canal du Midi (acteurs institutionnels et socio-professionnels), véritable Parlement du canal, a également été mis en place. Coprésidé par l'État, VNF et la Région Occitanie, celui-ci constitue l'organe de concertation et de débat pour les grandes orientations et la stratégie de valorisation du canal.

Un plan de gestion UNESCO a été élaboré de façon concertée avec les acteurs du territoire et approuvé par le Préfet de la Région Occitanie en avril 2021. Ce plan de gestion prévoit notamment de « *définir l'identité du bien canal du Midi, et définir une stratégie de valorisation de celle-ci* ».

Cette action est également intégrée dans le protocole de préfiguration du Contrat de plan Etat-Région (CPER) signé entre l'Etat et la Région Occitanie le 9 janvier dernier.

## Un travail de fond pour exprimer toute la richesse et le potentiel du canal du Midi

Afin de définir l'identité du canal du Midi, des études de perception ont été réalisées durant l'année 2020 avec le concours de la Mission d'Appui au Patrimoine Immatériel de l'État (APIE) du ministère de l'Économie et des Finances. Celles-ci ont permis de recueillir l'avis des acteurs publics, des touristes, des riverains et des acteurs socio-professionnels et ont contribué à la définition des axes stratégiques pour la valorisation du canal du Midi. **La création d'une marque institutionnelle a été décidée** pour valoriser ce bien à hauteur de son potentiel.

Une plateforme de marque a alors été élaborée, qui constitue un socle commun, quant au positionnement, à la vision, aux valeurs, ou encore la promesse portée par la marque « canal du Midi ».

Il a été convenu qu'elle serait déposée par l'État et confiée en gestion à Voies navigables de France en lien avec les membres de l'Entente.

L'achèvement de la création du logo et des déclinaisons graphiques a permis à l'État de déposer la marque à l'Institut National de la Propriété Intellectuelle (INPI) au début du mois de juillet, en tant que propriétaire du domaine public fluvial du canal du Midi. Une licence exclusive de la marque est attribuée à VNF, qui en assurera la gestion et le développement, en lien avec les membres de l'Entente.

La marque porte une vision : l'ingéniosité et l'aventure humaine initiées il y a 350 ans continuent d'irriguer le territoire d'Occitanie, en conjuguant harmonieusement préservation et développement, au bénéfice des générations futures.

Elle se base sur des valeurs communes et partagées : esprit pionnier, universalité, transmission, harmonie et intelligence collective.

La mission de la marque est à la fois simple et puissante : Révéler et faire vivre cette voie d'eau d'exception, fédérer les hommes autour de son histoire, ses ouvrages et ses paysages afin que rayonne ce joyau de l'Occitanie.

**Le canal du Midi est la promesse d'une échappée belle au rythme de ses ouvrages, de ses paysages et de la nature, une fabuleuse rencontre avec une œuvre riche de 350 ans d'histoire pour explorer au fil de l'eau les richesses de l'Occitanie.**



## Un logotype et une identité visuelle unique pour le canal du Midi

La création d'un logotype a pour vocation de symboliser la marque et ses valeurs, en apparaissant sur l'ensemble des communications liées au canal du Midi émises par les acteurs institutionnels et en figurant sur les signalétiques installées sur tout au long de son linéaire.



Symbolique des ouvrages qui le composent et de ses prestigieux ponts et ponts canaux si caractéristiques, le logotype saura marquer les esprits des habitants de la Région, des touristes et des amoureux du patrimoine fluvial. D'un bleu profond inspiré par la peinture des écluses du canal du Midi défini avec les instances patrimoniales, il intègre une touche de vert qui rappelle son écriin naturel.

### Une source d'information de référence : le nouveau site portail [canal-du-midi.com](https://canal-du-midi.com)

Parmi les premières actions pilotées par VNF pour le compte de l'Entente, dans le but développer la marque institutionnelle canal du Midi, figure la création d'un site web de référence dédié au canal du Midi : [canal-du-midi.com](https://canal-du-midi.com).

Son architecture et son contenu sont conçus pour en faire la source d'information de référence pour l'ensemble des publics intéressés/concernés par le canal du Midi. Ouvert dès aujourd'hui, il est actuellement en cours de développement et sera complété dans les mois à venir.

CANAL DU midi

Le canal du Midi

Événements Qui sommes-nous ? Notre projet Informations utiles

FR | EN

02

# Le canal du Midi

Le canal du Midi est la promesse d'une échappée belle au rythme de ses ouvrages, de ses paysages et de la nature. C'est une fabuleuse rencontre avec une œuvre riche de 350 ans d'histoire qui permet d'explorer au fil de l'eau les richesses de l'Occitanie.

DÉCOUVRIRE LE CANAL DU MIDI

01

SCROLL

CANAL DU midi

Le canal du Midi Événements Qui sommes-nous ? Notre projet Informations utiles

FR | EN

Accueil / Découvrir le canal du Midi au rythme des escales culturelles

## Découvrir le canal du Midi au rythme des escales culturelles



À chaque escale, des conférences et des animations tout public en lien avec le canal du Midi vous attendent.

Un marché de producteurs et d'artisans permet de profiter des savoir-faire locaux. Chacun peut se régaler et boire un verre sur place grâce à plusieurs points de restauration. À la tombée de la nuit, un beau spectacle nocturne clôture chacune des escales.

En parallèle une exposition est proposée à chaque escale en extérieur du 15 juillet au 31 août.

D'autres événements autour du canal se déroulent aussi tout l'été, découvrez-les dans le calendrier ci-dessous.

## Trois rendez-vous cet été pour célébrer ce patrimoine unique en France

Le lancement officiel de la marque « canal du Midi » le jeudi 8 juillet a permis de révéler l'identité visuelle et le logotype de la marque canal du Midi aux acteurs institutionnels et socio-économiques présents. Un lieu emblématique, faisant partie intégrante de l'entité canal du Midi, a été choisi pour ce lancement : les cales de Radoub à Toulouse, site géré par VNF et inscrit sur la liste complémentaire des monuments historiques.



Cet événement marque également le lancement d'autres actions de promotion du canal du Midi dans les prochains mois : 3 événements culturels gratuits et ouverts au grand public seront organisés cet été au bord du canal du Midi et de son système alimentaire. Baptisés « *Les escales culturelles du canal du Midi* », ils permettront de célébrer cet ouvrage d'exception inscrit depuis 25 ans au Patrimoine mondial de l'UNESCO et qui fête cette année les 340 ans de la première navigation.

Des animations, des spectacles, des expositions, des conférences et des marchés de producteurs seront au programme de chacune de ces escales :

1. **Vendredi 23 juillet 2021 - Escale au lac de Saint-Ferréol** (Aude, Haute-Garonne et Tarn) **sur le thème « *Le canal du Midi, ouvrage scientifique, technique et patrimonial* »** : dans le parc de Saint-Ferréol, au pied du barrage, un parcours sons et lumières fera voyager les visiteurs dans le temps et revivre les grandes étapes de la construction du canal du Midi. Le public pourra découvrir les aménagements hydrauliques qui participent au fonctionnement du barrage et à

l'alimentation du canal dans un cadre exceptionnel qui joue des cascades, gerbe d'eau et forêt. Un spectacle mis en scène par Christian Salès.

2. **Samedi 7 août 2021 - Escale à Villesèquelande (Aude) sur le thème « *Le canal du Midi, Histoire, paysages et territoires* »** : sur les bords du canal, dans un cadre charmant et bucolique, un spectacle ludique et fantasque racontera comment l'Océan Atlantique et la Mer Méditerranée se sont rencontrés grâce au canal du Midi. Des volumes gonflables aux allures de bulles géantes incarneront avec démesure la mémoire du canal du Midi. L'architecte Hans Walter Müller, l'artiste Jacques Perdigues et le musicien Nihil Bordures se sont associés pour cette création originale.
3. **Vendredi 20 août - Escale aux Onglous (Hérault) sur le thème « *Le canal du Midi, nature préservée, environnement* »** : la pointe des Onglous est un site époustouflant en bord de méditerranée, le bout du canal du Midi lorsqu'il rejoint l'étang de Thau. Là, se jouera un conte onirique et musical qui plongera les spectateurs dans le voyage extraordinaire d'un enfant au cœur des richesses naturelles du canal du Midi. Un spectacle initiatique, écrit et mis en scène par Gilles Ramade, avec la participation des musiciens de l'Orchestre Mozart de Toulouse.

La participation aux différentes animations, expositions et spectacles est gratuite et ouverte à tous, sans limite d'âge. Le programme est disponible sur le site web [canal-du-midi.com](http://canal-du-midi.com) qui permettra notamment de s'inscrire à certains spectacles et animations soumis à une réservation préalable.

# Convivencia, une scène navigante sur le canal du Midi, fête ses 25 ans

Le Festival Convivencia vogue sur le canal du Midi depuis 25 ans et contribue à diffuser la culture et les musiques du monde en Région Occitanie, en parfaite adéquation avec la marque canal du Midi.

Pour cette année encore particulière pour Convivencia et le canal du Midi, 11 escales se tiendront entre le 4 et le 25 juillet, dans 4 départements.

Le temps du festival, la péniche Tourmente se transforme en scène de spectacles. A la nuit tombée, les festivaliers se retrouvent, confortablement installés sur les berges du canal pour profiter des concerts.

Festival unique en son genre, il participe au développement culturel, économique et touristique des territoires qu'il traverse. Au travers d'une programmation ouverte sur le monde, il est vecteur des moments fédérateurs, vivants et humains dans un cadre idyllique. D'accès gratuit et ouvert à la curiosité de tout un chacun, il propose en journée des actions culturelles et patrimoniales : émissions radiophoniques réalisées par des jeunes, balades en musique, vernissages d'expositions d'art contemporain, dégustations de vins issus des territoires traversés, concerts solidaires dans des EHPAD...

Une soirée spéciale est organisée le jeudi 8 juillet sur le site des cales de Radoub où aura eu lieu le lancement de la marque canal du Midi quelques heures auparavant.

Retrouver le festival sur les réseaux sociaux @festivalconvivenciaoccitanie et sur [convivencia.eu](http://convivencia.eu)

## Le canal du Midi, destination touristique d'exception inscrite sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO

Initialement construit pour le transport de marchandises et de personnes, le canal du Midi est devenu une destination phare en matière de tourisme fluvial. Il attire chaque année une clientèle internationale (70%). Très fréquenté de juillet à septembre, il constitue une destination idéale pour profiter de son ambiance hors du temps, de la richesse du patrimoine et de la quiétude de ses paysages. En irriguant le territoire, il permet également de découvrir les richesses de l'Occitanie.

Avec près de 10 000 passages de bateaux par an (bateaux de location, bateaux promenade, péniches-hôtels...), le canal du Midi réalise à lui seul, 30% du trafic touristique fluvial français et joue un rôle majeur dans développement économique de la région Occitanie. Il est également fréquenté par 1,5 millions de personnes chaque année, touristes et habitants de la Région, pour les différentes activités fluviales : randonnée pédestre, cyclisme ...

Inscrit depuis 1996 sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO, le canal du midi est également un site classé (protégé au titre du code de l'environnement) et plusieurs de ses ouvrages remarquables sont inscrits ou classés au titre des monuments historiques. C'est un joyau de l'Occitanie. Parcourir le canal du Midi permet de découvrir 7 sites au patrimoine d'exception, labellisés par la Région « Grand sites d'Occitanie ».

### **Le canal du Midi en chiffres :**

- 360 km de réseau dont 82 km pour le système d'alimentation en eau
- Un dénivelé cumulé de 246 m
- 89 communes (représentant 16 intercommunalités) et 4 départements traversés
- 77 écluses
- 2 escaliers d'eau
- 104 aqueducs et ponts-canaux
- 237 maisons éclésières
- 2 barrages-réservoirs

Le canal du Midi se compose de 5 parties :

- Le tracé principal entre Toulouse et l'étang de Thau
- Le système d'alimentation
- Le canal de Brienne
- Le canal de Jonction
- Le canal de la Robine

# Les différents partenaires

## La Préfecture de la région Occitanie



L'État est propriétaire du canal du Midi (domaine public fluvial), et l'a confié en gestion à Voies navigables de France. Le préfet de la région Occitanie représente l'État dans la gouvernance du canal.

L'État français est en outre garant devant la communauté internationale de la préservation du canal du Midi, bien inscrit sur la Liste du patrimoine mondial. Sa préservation relève toutefois aussi de certaines compétences des collectivités locales (comme la planification de l'urbanisme). Il a donc un rôle de sensibilisation et de coordination des collectivités concernées, en plus de son rôle régalien de contrôle des décisions prises par les collectivités.

Ce dernier a en outre décidé de protéger le canal du Midi et ses abords par des outils réglementaires comme le classement au titre des sites (code de l'environnement) ou la protection au titre des monuments historiques de certains ouvrages (code du patrimoine). Il assure alors l'instruction des dossiers au titre de ces réglementations.

Le préfet de région assure la coordination des différents services de l'État qui interviennent dans l'application de ces réglementations. Il copilote la gouvernance du canal du Midi aux côtés de Voies navigables de France et du Conseil régional.

### Contact relations presse :

Marie Latreille de Fozières – [marie.latreille-de-fozieres@occitanie.gouv.fr](mailto:marie.latreille-de-fozieres@occitanie.gouv.fr) – 05 34 45 36 17

## Voies navigables de France



Fort de plus de 4 000 personnels mobilisés au service du fluvial, Voies navigables de France entretient, exploite et développe le plus grand réseau européen de voies navigables : 6 700 km de fleuves, canaux et rivières canalisées, 4 000 ouvrages d'art (écluses, barrages, pont-canaux, ...) et 40 000 hectares de domaine public fluvial.

Créé en 1991, VNF est un établissement public administratif sous la tutelle des Ministères de la Transition écologique. Au travers de ses missions, l'établissement répond à trois attentes sociétales majeures :

- il crée les conditions du **développement du transport de fret** ;
- il concourt à **l'aménagement du territoire et au développement touristique** ;
- il assure **la gestion hydraulique** en garantissant la sécurité des ouvrages et les différents usages de l'eau et **en luttant contre les inondations et le stress hydrique**. Il favorise également le développement de l'hydroélectricité et **préserve la biodiversité**.

Le réseau Sud-Ouest géré par Voies navigables de France s'étend sur **600 km de l'Atlantique à la Méditerranée**, et réunit le canal du Midi – et son système alimentaire, le canal latéral à la Garonne ainsi que la Garonne et d'autres sections de fleuves navigables. Il est le gestionnaire du bien UNESCO canal du Midi et membre à ce titre de l'association des biens français du patrimoine mondial.

Dans le Sud-Ouest, VNF compte près de 300 agents qui se mobilisent tout au long de l'année pour assurer les missions de VNF sur ce réseau.

Avec 30 % du trafic fluvial touristique national, le réseau de VNF dans le sud-ouest est la première destination fluviale française. Il génère un poids économique de 175 millions d'euros et 1130 emplois pour le secteur du tourisme fluvial chaque année selon l'étude menée en 2019 par VNF. La saison touristique s'étend principalement de fin mars à début novembre ; chaque année pendant cette période une centaine de saisonniers viennent renforcer les rangs au service des usagers.

VNF entend entretenir et développer la dynamique du réseau sud-ouest sur et avec le territoire.

L'ambition fluviale dans le sud-ouest est d'ancrer le fluvial dans son territoire pour en faire un moteur de la croissance verte et contribuer durablement à son attractivité, que ce soit à travers le tourisme et le patrimoine fluvial, la relance de la logistique fluviale ou la gestion quantitative et qualitative de l'eau qui irrigue les territoires.

D'ici 2025, l'établissement aura consacré, dans le Sud-Ouest, 8 à 10M€ par an à la régénération, et modernisation du réseau, 10 à 12M€ par an à la replantation et restauration des berges du canal du midi, 3M€ par an pour la sécurité des ouvrages hydrauliques et 3M€ pour la requalification de ses sites et ouvrages emblématiques.

[www.vnf.fr](http://www.vnf.fr)



VNF - Voies navigables de France



VNF\_officiel

### Contact relations presse :

Astrid Le Vern - [astrid.levern@vnf.fr](mailto:astrid.levern@vnf.fr) - 07.63.73.80.90





*« Le canal du Midi est l'un des 8 Sites UNESCO de l'Occitanie, et c'est un formidable levier pour le développement économique, touristique et culturel de l'Occitanie. Le travail mené depuis 2016 avec les différents partenaires au sein de l'Entente Canal du Midi que nous avons créée avec l'Etat, Voies Navigables de France, les Départements de l'Aude, de la Haute-Garonne, de l'Hérault et du Tarn en lien avec les 16 établissements publics de coopération intercommunale et leurs communes a permis de protéger et valoriser cet ouvrage exceptionnel. Aujourd'hui, un nouveau pas est franchi avec le lancement de la marque « canal du Midi ». Cette bannière permettra de rassembler les multiples initiatives qui se développent le long du canal tant au niveau culturel, touristique ou patrimonial et de poursuivre la stratégie commune déployée. J'ai d'ailleurs souhaité, aux côtés de l'Etat et de Voies navigables de France, qu'un volet relatif aux opérations structurantes des canaux d'Occitanie, et en particulier du canal du Midi soit intégré au nouveau contrat de plan État-Région 2021-2027 afin de permettre la poursuite des actions engagées et notamment celles de la reconstitution de la voûte arborée, de la création de la piste cyclable du Canal du Midi permettant de rejoindre à terme l'Atlantique et la Méditerranée tout comme la valorisation des villes et villages riverains du canal. » a déclaré Carole Delga, présidente de la Région Occitanie / Pyrénées – Méditerranée*

Le Canal du Midi traverse 4 départements et 16 EPCI d'Occitanie. La Région et ses partenaires ont engagé depuis 2016 des chantiers pour préserver et valoriser cet ouvrage d'exception. Symbole de notre région, le canal du Midi est avant tout une prouesse technique, qui regorge de **sites incontournables parmi lesquels 7 d'entre eux labelisés Grands Sites Occitanie**, (Sète, canal du Midi – Béziers, Agde-Pézenas, Narbonne Méditerranée, Carcassonne / les Citadelles du vertige, Aux sources du canal du Midi).

**Pleinement investie dans la valorisation du Canal, la Région a investi plus de 9 M€ pour financer des travaux sur des sites emblématiques pour le développement du Canal du Midi** : fiabilisation et mise en valeur de l'écluse ronde et des épanchoirs d'Agde (Hérault) , des 7 écluses de Fonsérannes à Béziers et des 6 écluses de Castelnaudary (Aude), réalisation de travaux d'urgence et protection du site éclusier de Montgiscard (Haute-Garonne), mise en valeur patrimoniale de l'Aqueduc des Voûtes à Renneville (Haute-Garonne), création de la piste cyclable du Canal du Midi tout comme les travaux réalisés à la suite des inondations survenues dans l'Aude en octobre 2018.

**Depuis 2016, la Région a mobilisé plus de 10 M€ en faveur du chantier de la reconstitution de la voûte arborée**, conduit par Voies Navigables de France pour endiguer la propagation du chancre coloré du platane et replanter des arbres aux essences appropriées.

**Contact relations presse :**

Coralie Momboisse – [coralie.momboisse@laregion.fr](mailto:coralie.momboisse@laregion.fr) – 07.88.56.06.42

## Le Conseil départemental de l'Aude



Le Canal du Midi est un élément fondamental de l'identité audoise et constitue un atout majeur de son attractivité touristique. En prenant en compte non seulement le Canal du Midi stricto sensu, mais aussi le canal de Jonction, le canal de la Robine, et les sources du canal (qui se composent des Rigoles de la plaine et de la montagne), le linéaire du Canal du Midi s'étend sur 200 km environ dans l'Aude.

La politique d'aménagement partenariale engagée depuis plusieurs années place le Canal dans une position d'épine dorsale du développement de l'Aude, avec des rameaux irriguant l'ensemble du territoire. Il s'agit de développer des outils d'aménagement et de développement permettant d'accroître sa fréquentation de manière raisonnée : voies vertes le long du canal (y compris les Rigoles, le canal de Jonction et de la Robine), haltes, interconnexion avec les chemins de randonnées. La continuité interrégionale des voies vertes permettrait à terme d'intégrer la Vélo Route européenne qui se préfigure de l'Atlantique à la Méditerranée. Avec une moyenne actuelle de 80 000 passages cyclistes par an sur la portion audoise du Canal du Midi, l'enjeu des retombées économiques est de taille dans le contexte des nouvelles pratiques de slow tourisme et avec la perspective du réaménagement de la voie cyclable. Enfin, le Canal du Midi compte onze ports qui servent de supports à une activité touristique fluviale importante.

### Contact relations presse

Gaël Rainaud [gael.rainaud@aude.fr](mailto:gael.rainaud@aude.fr)

## Le Conseil départemental de Haute Garonne



Le Canal du Midi appartient au patrimoine d'exception de la Haute-Garonne, qui traverse le département sur plus de 40 km entre Toulouse et Avignonet-Lauragais. Cette œuvre de Pierre-Paul Riquet est aujourd'hui l'un des plus anciens canaux d'Europe toujours en activité. Son inscription au Patrimoine Mondial de l'UNESCO en 1996 donne à ce monument fluvial du 17<sup>e</sup> siècle une valeur universelle dont le Département souhaite préserver et valoriser les atouts.

Le Canal du Midi est un enjeu touristique majeur de notre territoire, qui compte près de 15 écluses en Haute-Garonne. Le Conseil départemental s'investit ainsi depuis plusieurs années dans les instances de gestion du Canal du Midi, dans l'entretien et l'amélioration des équipements haut-garonnais ou encore dans la valorisation touristique du site, en particulier dans le tourisme fluvial et cyclable. Pleinement engagé dans le développement d'un tourisme responsable et durable, le Département a notamment réaménagé la plus longue Voie verte de la région toulousaine sur 43 km le long du Canal du Midi, sur la portion haut-garonnaise de la Véloroute du canal des Deux Mers (V80) allant jusqu'à Sète.

Cette politique ambitieuse a permis la réalisation de 20 projets, en lien avec les communautés de communes et les communes traversées par le Canal du Midi pour une gestion concertée et raisonnée du site.

Le Département se tient également aux côtés de l'Entente pour le Canal du Midi et de ses partenaires afin d'assurer le suivi et l'accompagnement des projets locaux, de poursuivre les financements et appuis techniques nécessaires et de mettre en place de nouveaux projets d'avenir. Depuis 2017, le Département a investi 1,9 M€ dans la préservation et la mise en valeur du Canal du Midi. En 2021-2022, le Département prévoit de nouveaux investissements sur l'aire de Port-Lauragais, entre Toulouse et Carcassonne.

La création de la marque « Canal du Midi » représente aujourd'hui une avancée majeure dans la poursuite de notre démarche commune de préservation et de mise en valeur de ce joyau patrimonial.

### Contact relations presse

Cécile van de Kreeke - [cecile.van-de-kreeke@cd31.fr](mailto:cecile.van-de-kreeke@cd31.fr)

## Le Conseil départemental de l'Hérault



Le département de l'Hérault, membre de l'Entente, s'engage pour le développement et la valorisation du canal du Midi, ouvrage emblématique du XVIIe inscrit sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO.

Trois ouvrages majeurs jalonnent ce patrimoine d'exception : le tunnel du Malpas, les neuf écluses de Fonsérannes et le pont-canal sur l'Orb.

Le canal du Midi connecte entre eux d'autres sites patrimoniaux présents à proximité comme l'oppidum d'Ensérune, l'étang de Montady et la Voie Domitienne.

### **Contact relations presse :**

[mducasse@herault.fr](mailto:mducasse@herault.fr)

[memsellem@herault.fr](mailto:memsellem@herault.fr)

## Le Conseil départemental du Tarn



Acteur des solidarités humaines et territoriales, le Département du Tarn est impliqué dans l'Entente pour le canal du Midi, tout d'abord parce qu'il est aux sources du canal du Midi, via l'ingénieux système d'alimentation en eau, qui inclue la Rigole de la Montagne Noire et la prise d'Alzeau situées sur la commune d'Arfons, la voûte Vauban située aux Cammazes et le lac de Saint-Ferréol qui borde la cité de Sorèze.

Attaché au partenariat et à la qualité des échanges, le Département du Tarn s'engage pour faire avancer utilement ce projet ambitieux de préservation et de valorisation du canal du Midi au service d'un patrimoine commun exceptionnel, des acteurs locaux et du rayonnement de tout un territoire et de ses habitants.

### Contact relations presse

Béatrice GRAU - [beatrice.grau@tarn.fr](mailto:beatrice.grau@tarn.fr) - 0563456458



**COMMUNIQUÉ DE PRESSE**

Toulouse, le 14 avril 2021

**Un plan de gestion pour le canal du Midi, patrimoine mondial de l'UNESCO**

Étienne Guyot, préfet de la région Occitanie, préfet de la Haute-Garonne, a signé le 17 mars 2021 l'arrêté préfectoral approuvant le premier plan de gestion UNESCO du canal du Midi.

Ce plan de gestion, attendu par les partenaires institutionnels du canal et par la communauté internationale, **propose une feuille de route pour les années à venir**. Le document est pédagogique et opérationnel.

Le Bien « canal du Midi » est présenté dans une première partie. Son histoire y est rapidement rappelée ainsi que sa « Valeur Universelle Exceptionnelle » reconnue par l'UNESCO en 1996.

Une deuxième partie fait l'état des lieux et le diagnostic de la situation actuelle, selon 3 composantes :

- l'ouvrage de génie civil proprement dit ;
- le « parc » linéaire (les alignements d'arbres) ;
- le « vecteur de développement des territoires ».

La gouvernance actuelle du canal est ensuite présentée.

13 objectifs stratégiques et 33 actions pour les années 2021-2027 sont identifiés dans la dernière partie du document. Ils guideront les actions dans les années à venir. Certaines actions sont d'ailleurs déjà lancées et aboutiront sur des décisions concrètes dès cet été.

En annexe sont recensés les études et documents de référence, et les principales actions récentes de médiation et de sensibilisation menées en faveur du canal du Midi.

Le document a été **co-élaboré avec le « comité de Bien » du canal du Midi**, qui regroupe les services et opérateurs de l'État, les collectivités, les institutionnels du tourisme ainsi que les représentants des socio-professionnels (chambres consulaires notamment). C'est donc une **référence pour la gestion future du canal du Midi et de ses rigoles d'alimentation**. Il servira de guide pour les actions de valorisation de l'ouvrage qui sont menées notamment par l'État, son opérateur « Voies navigables de France », gestionnaire du canal, et les collectivités (communes, intercommunalités, conseils départementaux et conseil régional), dans un cadre financier en cours de discussion (futur contrat de plan État-Région).

**Quelques enjeux majeurs pour les années à venir**

- La gestion de l'eau : le changement climatique entraîne des modifications sur le régime des pluies. Elles sont plus intenses en hiver, et plus rares en été. Les ressources en eau du canal doivent donc être optimisées pour assurer la pérennité de la navigation.
- La maîtrise de la qualité paysagère dans les zones urbanisées : le canal du Midi doit être pleinement intégré dans les documents d'urbanisme, pour concilier aménagement des territoires et qualité des paysages du canal du Midi.
- La coordination des projets : la gouvernance du canal du Midi fait intervenir de nombreux partenaires, et est complexe. La coordination et le portage de projets communs sont déjà une réalité, mais ils nécessitent d'être renforcés.

**Le plan de gestion et ses annexes sont téléchargeables sur le site internet de la préfecture de la région Occitanie :**

<https://www.prefectures-regions.gouv.fr/occitanie/Grands-dossiers/Un-plan-de-gestion-pour-le-canal-du-Midi>

*« Le canal du Midi appartient au patrimoine de l' Humanité, c' est un monument national fruit d' une histoire commune qu' il convient de mieux faire connaître. C' est à la fois un site architectural, patrimonial, scientifique et technique unique, issue de la volonté de Louis XIV d' aménager le territoire.*

*Nous célébrons le 340e anniversaire de la mort de son concepteur, Pierre-Paul Riquet, de sa première mise en navigation, mais aussi des 25 ans de son inscription par l' UNESCO. Cette histoire nous oblige et tous les partenaires concernés (acteurs institutionnels, associations, socio-professionnels), réunis au sein du Comité de Bien, ont élaboré le plan de gestion, que je viens d' approuver. C' est notre feuille de route et notre ambition partagée de valorisation du canal aux plans historique, environnemental, paysager, touristique et économique. », a déclaré Étienne Guyot.*

### **Le canal du Midi**

*Le canal du Midi, ses rigoles d'alimentation, ainsi que le canal de Brienne à Toulouse, le canal de Jonction et le canal de la Robine, sont inscrits sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 1996.*

*Propriété de l'État, géré par l'établissement public « Voies navigables de France » (VNF), il dispose d'une gouvernance originale avec une « Entente pour le canal du Midi », qui regroupe, outre le préfet de région et le directeur général de VNF, la présidente de la région Occitanie, ainsi que les 4 présidents des conseils départementaux concernés : Aude, Haute-Garonne, Hérault et Tarn.*

*Les présidents des intercommunalités mouillées par le canal du Midi sont aussi parties prenantes des décisions stratégiques pour le canal.*

*Le canal du Midi a été construit au 17<sup>e</sup> siècle sous l'impulsion de Pierre-Paul Riquet. La qualité de son patrimoine architectural et paysager, contribue à l'attractivité de l'Occitanie par sa notoriété internationale.*

### **CONTACTS PRESSE**

Marie LATREILLE DE FOZIERES  
Tél : 05 34 45 36 17 | 06 45 89 72 16

Delphine AMILHAU  
Tél : 05 34 45 38 31 | 06 70 85 30 75

Jennifer RIEU  
Tél : 05 34 45 34 77 | 06 08 46 28 31

communication@occitanie.gouv.fr | 05 34 45 34 45

  @prefetoccitanie

[www.occitanie.gouv.fr/communiques](http://www.occitanie.gouv.fr/communiques)



**PRÉFET  
DE LA RÉGION  
OCCITANIE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**Secrétariat général  
pour les affaires régionales**

## **ANNEXE 11**

### **Arrêté portant approbation du plan de gestion du bien culturel inscrit au patrimoine mondial n°770 « canal du Midi »**

Le préfet de la région Occitanie,  
Préfet de la Haute-Garonne,  
Chevalier de la Légion d'honneur,  
Officier de l'ordre national du Mérite,

Vu la convention concernant la protection du patrimoine mondial culturel et naturel, adoptée à Paris par l'Unesco le 16 novembre 1972,

Vu la décision du Comité du patrimoine mondial en date du 7 décembre 1996 inscrivant le « canal du Midi » sur la Liste du patrimoine mondial

Vu le code du patrimoine, livre VI, titre Ier; art. L. 612-1 et R. 612-1, R. 612-2,

Vu le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié par le décret n° 2010-146 du 16 février 2010 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et les départements ;

Vu le décret du 24 octobre 2018 nommant M. Étienne GUYOT, préfet de la région Occitanie,

Vu l'arrêté du Premier ministre du 7 mai 2019 portant nomination de M. Nicolas HESSE, secrétaire général pour les affaires régionales de l'Occitanie ;

Vu l'arrêté du ministre de la Culture du 20 décembre 2019 portant nomination de M. Michel ROUSSEL, directeur régional aux affaires culturelles de l'Occitanie à compter du 13 janvier 2020 ;

Vu l'arrêté de la ministre de la Transition écologique et solidaire et de la ministre de la Cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales du 18 octobre 2019, portant nomination de M. Patrick BERG, directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement de l'Occitanie, à compter du 1er décembre 2019 ;

Considérant l'absence de plan de gestion approuvé pour le Bien « canal du Midi »,

Considérant que la gestion du canal a été confiée à l'établissement public de Voies navigables de France (VNF),

Considérant le processus de co-construction du plan de gestion avec les membres du comité de Bien du canal du Midi, et la présentation du projet de plan de gestion en comité de Bien du 4 décembre 2019,



Considérant la transmission pour avis le 12 mars 2020 du projet de plan de gestion au conseil régional d'Occitanie, et aux conseils départementaux de l'Aude, de la Haute-Garonne, de l'Hérault et du Tarn,

Considérant la transmission le 12 mars 2020 pour information et avis éventuel du projet de plan de gestion aux établissements publics de coopération intercommunale suivants : Toulouse Métropole, CA du SICOVAL, CC Terres du Lauragais, CC Castelnaudary-Lauragais-Audois, CC Piège-Lauragais-Malepère, CC Lauragais-Revel-Sorèzois, CC de la montagne noire, CA Carcassonne Agglo, CC Région Lézignanaise, Corbières et Minervois, CC Minervois Saint-Ponais Orb-Jaur, CA du Grand Narbonne, CC Sud Hérault, CC La Domitienne, CA Béziers Méditerranée, CA Hérault Méditerranée, CA Sète Agglopôle Méditerranée,

Considérant la transmission pour avis le 7 janvier 2021 du projet de plan de gestion aux communes de la zone tampon du canal du Midi,

Considérant l'avis émis par le directeur général de VNF en date du 2 décembre 2020,

Considérant la délibération du conseil régional d'Occitanie en date du 16 octobre 2020,

Considérant les délibérations des conseils départementaux de l'Aude et de la Haute-Garonne respectivement en date du 14 avril 2020 et du 21 juillet 2020,

Considérant les avis émis par le conseil départemental de l'Hérault et du Tarn respectivement en date du 16 décembre 2020 et du 16 septembre 2020,

Considérant l'avis du président de Toulouse Métropole en date du 30 juin 2020,

Considérant les avis des collectivités reçus à la date du 28 février 2021,

Sur proposition du secrétaire général des affaires régionales,

Vu le plan de gestion joint au présent arrêté,

**arrête :**

**Article 1 :** Le plan de gestion du bien « canal du Midi » inscrit sur la Liste du patrimoine mondial est approuvé.

**Article 2 :** Le présent arrêté sera transmis aux présidents des intercommunalités concernées et à l'ensemble des communes de la zone tampon. Les prescriptions du plan de gestion seront en outre portées à la connaissance des collectivités concernées par le préfet de département lors de la révision des documents d'urbanisme.

Le plan de gestion approuvé sera transmis au centre du patrimoine mondial, et mis en ligne sur le site internet de Voies navigables de France et de la préfecture de la région Occitanie.

**Article 3 :** Le secrétaire général pour les affaires régionales, le directeur régional des affaires culturelles, le directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de région.

Fait à Toulouse, le **01 AVR. 2021**

Étienne GUYOT

*Voies et délais de recours: Conformément aux dispositions des articles R. 421-1 à R. 421-5 du code de justice administrative, le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Toulouse dans le délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa publication.*

## ANNEXE 12

# Charte du tourisme durable

## ➤ Annexe 1

Les participants de la Conférence mondiale du Tourisme durable, réunis à Lanzarote, îles Canaries, Espagne, les 27 et 28 avril 1995,

Conscients que le tourisme est un phénomène de portée mondiale qui répond aux plus profondes aspirations de tous les peuples, ainsi qu'un important élément de développement social, économique et politique pour de nombreux pays,

Reconnaissant que le tourisme, de par son caractère ambivalent, puisqu'il peut contribuer de manière positive au développement socio-économique et culturel, mais aussi à la détérioration de l'environnement et à la perte de l'identité locale, doit être abordé dans une perspective globale,

Conscients que les ressources sur lesquelles se base le tourisme sont fragiles et que la demande pour une meilleure qualité de l'environnement est croissante,

Reconnaissant que le tourisme offre la possibilité de voyager et de connaître d'autres cultures, et que le développement du tourisme peut favoriser le rapprochement et la paix entre les peuples, créant une conscience respectueuse de la diversité des cultures et des modes de vie,

Rappelant la Déclaration universelle des Droits de l'Homme, adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies et les nombreuses déclarations des Nations Unies, tout comme les conventions régionales sur le tourisme, l'environnement, la préservation du patrimoine culturel et le développement durable,

S'inspirant des principes énoncés dans la Déclaration de Rio sur l'Environnement et le Développement, ainsi que des recommandations de l'Agenda 21,

Rappelant les déclarations préalables en matière de tourisme comme la Déclaration de Manille sur le Tourisme mondial, la Déclaration de La Haye, la Charte du Tourisme et le Code du Touriste,

Reconnaissant la nécessité de développer un tourisme qui réponde aux attentes économiques et aux exigences de la protection de l'environnement et qui respecte non seulement la structure sociale et les caractères physiques de la destination, mais aussi la population locale,

Considérant comme prioritaires la protection et la consolidation de la dignité humaine des populations locales tout comme des touristes,

Conscients de la nécessité de créer un partenariat entre les principaux acteurs qui participent à cette activité, afin de forger l'espoir d'un tourisme plus responsable vis-à-vis de notre patrimoine commun,

EN APPELLENT à la communauté internationale et DEMANDENT, en particulier, aux gouvernements, aux pouvoirs publics, aux décideurs et aux professionnels du monde du tourisme, aux associations et aux institutions publiques et privées dont les activités sont liées au tourisme et aux touristes eux-mêmes, d'adopter les principes et les objectifs de cette Déclaration, qui sont les suivants :

1. Le développement touristique doit reposer sur des critères de durabilité ; il doit être supportable à long terme sur le plan écologique, viable sur le plan économique et équitable sur le plan éthique et social pour les populations locales.

Le développement durable est un processus encadré visant une gestion globale des ressources afin d'en assurer la durabilité, tout en permettant de préserver notre capital naturel et culturel, y compris les espaces protégés. Le tourisme étant un puissant instrument de développement, il peut et doit jouer un rôle actif dans la stratégie de développement durable. Une bonne gestion du tourisme doit donc garantir le caractère durable des ressources dont cette activité dépend.

2. Le tourisme doit contribuer au développement durable, en s'intégrant dans le milieu naturel, culturel et humain ; il doit respecter les équilibres fragiles qui caractérisent de nombreuses destinations touristiques, en particulier les petites îles et les zones écologiquement fragiles. Les incidences du tourisme sur les ressources naturelles, sur la biodiversité et sur la capacité d'assimilation des impacts et des déchets engendrés, doivent rester acceptables.

3. L'activité touristique doit considérer ses effets induits sur le patrimoine culturel et sur les éléments, les activités et la dynamique traditionnels de chaque population locale. La reconnaissance de ces facteurs locaux et le soutien de leur identité, de leur culture et de leurs intérêts doivent être des points de référence incontournables lors de la conception des stratégies touristiques, en particulier dans les pays en voie de développement.

4. La contribution active du tourisme au développement durable présuppose nécessairement la solidarité, le respect mutuel et la participation de tous les acteurs, du secteur public et privé, impliqués dans le processus. Cette concertation doit se baser sur des mécanismes efficaces de coopération à tous les niveaux : local, national, régional et international.

5. La préservation, la protection et la mise en valeur de la richesse du patrimoine naturel et culturel offrent un cadre privilégié pour la coopération. Cette approche implique que tous les responsables relèvent ce véritable défi qu'est l'innovation culturelle, technologique et profession-

nelle, et concentrent leurs efforts pour créer et mettre en œuvre des instruments de planification et de gestion intégrés.

6. Les critères de qualité visant à assurer la préservation de la destination touristique et le degré de satisfaction du touriste, critères définis de manière conjointe avec les populations locales et basés sur les principes du développement durable, doivent être des objectifs prioritaires lors de la formulation des stratégies et des projets touristiques.

7. Pour participer au développement durable, le tourisme doit se baser sur l'éventail de possibilités qu'offre l'économie locale. Les activités touristiques doivent pleinement s'intégrer dans l'économie locale et contribuer de manière positive au développement économique local.

8. Toute option de développement touristique doit avoir une incidence effective sur l'amélioration de la qualité de vie de la population, et contribuer à l'enrichissement socio-culturel de chaque destination.

9. Les gouvernements et les autorités compétentes doivent entreprendre des actions de planification intégrées du développement touristique en partenariat avec les ONG et les populations locales pour contribuer au développement durable.

10. Reconnaissant l'objectif de cohésion économique et sociale entre les peuples de la planète comme un des principes fondamentaux du développement durable, il est urgent que soient mises en place des mesures permettant un partage plus équitable des bénéfices et des charges engendrés par le tourisme. Cela implique un changement dans les modèles de consommation et l'introduction de méthodes de fixation de prix permettant l'intégration des coûts environnementaux.

Les gouvernements et les organisations multilatérales devraient donner priorité et renforcer les aides directes ou indirectes destinées aux projets touristiques contribuant à l'amélioration de la qualité de l'environnement. Dans ce contexte, il convient d'étudier l'application harmonieuse au niveau international d'instruments économiques, juridiques et fiscaux, afin de garantir l'utilisation durable des ressources dans les activités touristiques.

11. Les régions vulnérables, aujourd'hui et à l'avenir, du point de vue de l'environnement et de la culture, doivent être considérées comme prioritaires pour la coopération technique et les aides financières en vue d'un développement touristique durable. Les régions particulièrement dégradées par des modèles touristiques obsolètes et à fort impact doivent aussi faire l'objet d'une attention particulière.

12. Le développement des formes alternatives de tourisme respectant les principes du développement durable ainsi que la diversification des produits touristiques constituent des facteurs de stabilité, à moyen comme à long terme. Il convient, dans ce sens, et en particulier dans le cas de nombreuses petites îles et des zones écologiquement fragiles, de favoriser et de renforcer de manière active la coopération régionale.

13. Les gouvernements, l'industrie, les autorités et les ONG compétentes en matière de tourisme doivent encourager et participer à la création de réseaux accessibles de recherche, de diffusion d'information, et de transfert de connaissances et de technologies appropriées en matière de tourisme durable.

14. La définition d'une politique en matière de tourisme durable suppose le soutien et la promotion de systèmes de gestion touristique compatibles avec l'environnement, d'études de faisabilité permettant la transformation du secteur, tout comme la mise en œuvre de projets de démonstration et le développement de programmes de coopération internationale.

15. L'industrie touristique, en collaboration avec les organismes et les ONG dont les activités sont liées au tourisme, doivent définir le cadre spécifique de mise en œuvre des actions actives et préventives pour un développement touristique durable. Ils doivent élaborer des programmes afin de favoriser l'application de ces mesures dans la pratique. Ils sont chargés d'assurer le suivi des actions, d'informer des résultats obtenus et d'échanger leurs expériences.

16. Le rôle et les effets sur l'environnement du transport lié au tourisme doivent faire l'objet d'une attention particulière. Il convient dans ce sens de créer des instruments et de prendre des mesures afin de réduire la part des énergies et des ressources

utilisées non renouvelables, et d'encourager les mesures visant à recycler et à réduire les déchets engendrés dans les installations touristiques.

17. Afin que le tourisme soit une activité durable, il est essentiel que les principaux acteurs intervenant dans les activités touristiques, les membres de l'industrie en particulier, adoptent et appliquent des codes de conduite favorisant la durabilité. De tels codes de conduite peuvent être des instruments efficaces pour le développement d'activités touristiques responsables.

18. Toutes les mesures nécessaires pour informer et favoriser la prise de conscience de l'ensemble des parties intervenant dans l'industrie touristique, qu'elles soient locales, nationales, régionales ou internationales, sur le contenu et les objectifs de la Conférence de Lanzarote doivent être mises en œuvre.

## Résolution finale

La Conférence mondiale du Tourisme durable considère essentiel de lancer les appels publics suivants :

1. La Conférence recommande aux États et aux gouvernements régionaux d'élaborer d'urgence des programmes d'action pour un développement durable au secteur du tourisme, en accord avec les principes énoncés dans cette Charte.

2. La Conférence a décidé de soumettre la Charte du Tourisme durable au secrétaire général des Nations Unies, afin qu'elle soit prise en considération par les organismes et agences du système des Nations Unies, ainsi que par les organisations internationales ayant des accords de coopération avec les Nations Unies, en vue de sa présentation devant l'Assemblée générale.

## Résolution sur le Comité de suivi

Suite à la Conférence mondiale du Tourisme durable, et à l'adoption de la Charte mondiale du Tourisme durable, et de par l'importance des accords obtenus, il convient d'en assurer l'avenir. Il est vital d'assurer la continuité de la ligne de travail et de favoriser la coopération ici entamées.

Afin de consolider le travail déjà réalisé, il est nécessaire d'assurer un suivi et de veiller à l'application de cette Charte du Tourisme durable.

Dans ce sens, les points suivants ont été adoptés :

1. La création d'un Comité de suivi pour la Charte et son programme d'action qui sera constitué des institutions et des agences internationales composant le Comité organisateur de la Conférence.
2. Le Comité de suivi doit assurer la promotion et la diffusion de la Charte et veiller à son application optimale. Il doit également entreprendre des activités afin d'en garantir la continuité, détecter les situations critiques, et encourager toutes les entités publiques et privées à appliquer et à respecter les principes du tourisme durable.

3. Le Comité doit favoriser la réalisation d'études, de projets et d'actions de nature à créer des situations exemplaires pouvant servir de référence pour tout problème majeur au niveau mondial ; ceci constitue la meilleure manière d'appliquer la Charte et les principes du développement durable.

4. Ce Comité est chargé d'assurer la continuité et le suivi des accords de cette conférence et a la responsabilité de la diffusion et de la présentation de la Charte auprès des acteurs du développement durable en matière de tourisme, y compris devant les représentants de l'industrie touristique, les organismes gouvernementaux, les ONG, les agences des Nations unies, et autres institutions internationales.