

Canal du midi, l'autre versant

Document réalisé par :

ATFM (Association des Transporteurs fluviaux du Midi)

UPCM (Union des Péniches de Croisières du Midi)

UEF (Union des Entreprises Fluviales)

Aufildesvoiesdeautoulousaines

Toulouseofildelo

ARCAO (Association des Amis des Rivières d'Aquitaine et d'Occitanie)

Au fil du canal , 16 septembre 2020

Riquet, revient ..., ils sont devenus fous

Voici 210 ans, en 1810 sous Napoléon 1^{er}, est créée la Compagnie du canal du Midi.

Cette société par actions va prendre le relais de l'État qui a nationalisé, en 1792, le canal royal du Languedoc dont une partie des propriétaires, comme bien d'autres aristocrates à cette période, avait émigré.

En souvenir de cette époque, les collectifs indiqués en couverture présentent ce cahier de doléances qui est remis au Comité de Bien Public du Canal du Midi.

Il est laissé à la libre diffusion des collectifs qui l'ont produit.

Le présent diaporama est destiné aux décideurs – tous les décideurs – qui ne voient le canal du Midi qu'en rêve. Et ne voient pas que l'ouvrage, sous des influences multiples, se dégrade et se meurt lentement.

Déjà, son prolongement vers la “mer Océane” qui était, pourtant, le plus propice à la navigation commerciale par ses dimensions n'enregistre, quasiment plus, aucun trafic commercial. Et les navigants, voient, aujourd'hui se réduire constamment si ce n'est se détruire, ce réseau de voies navigables, artificielles et naturelles, qui s'était constitué sur cette partie au fil des siècles.

La seule perspective que semble encourager l'État et son établissement public – VNF – est de le traiter en réserve foncière en multipliant les autorisations d'occuper le domaine public fluvial. Avec, pour seule alternative, pour les collectivités locales qui en auraient la volonté, d'aménager le canal sur le seul territoire qui ressort de leur compétence.

Cette vision fragmentée d'une voie qui s'écoule tout au long d'une centaine d'unités administratives environ (État, région, départements, collectivités locales regroupées ou non, ...) est une vraie catastrophe pour la conservation globale de cet ouvrage. Alors que, paradoxalement, il est supposé être “protégé” par des réglementations (Unesco & monuments historiques) qui entravent, surtout, sa mise en valeur par les opérateurs qui seraient intéressés. En premier lieu, le gestionnaire – VNF – dont les travaux d'entretien du bâti de la voie deviennent plus coûteux et compliqués à faire.

Les professionnels de la navigation, auteurs du présent document, et les plaisanciers attirent l'attention sur ce risque et proposent d'apporter leurs compétences pour arrêter le lent déclin du canal du Midi dont les platanes ne sont pas les seuls à disparaître.

Aux service publics qui font des règles tout aussi publiques, ils disent qu'elles ne sont pas, très manifestement, respectées. Ils demandent, à la fois, l'ouverture de concertation pour l'orientation des dépenses publiques ou les modifications des règles inadaptées et que ceux qui sont en charge de les faire respecter, le fassent.

Ont été retenus pour le présent diaporama, des exemples de situations anormales sur des :

- Infrastructures de navigation,
- Points divers tels que défaut d'entretien, sécurité, incohérence de la réglementation, incivilités, ...

Infrastructures de navigation

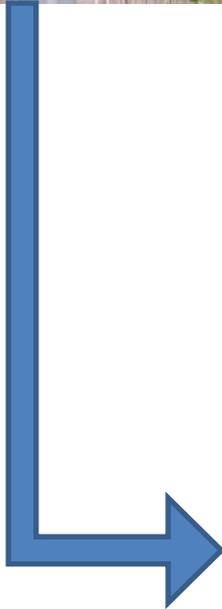
Zone réservée au transit des passagers !



Qu'en est-il du respect des règles de sécurité auxquelles les bateaux n'échappent pas ?



Sans commentaire



Dans cet état depuis ...



“Ouvert” au public.



“Infrastructure” publique de navigation !



L'amarrage est possible (voir pieu) mais le passage ...

Voie d'eau ou réseau (électrique, télécom, ...) mêmes négligences.



Comme au Tiers-Monde, les équipements publics sont minimalistes.

Le bateau tient la berge qui glisse. Jusqu'à quand ?



Pour éviter ça, le gestionnaire a ...



... fait ça !



Excellente initiative pour les navigants qui peuvent s'amarrer en toute sécurité. Ainsi que pour la voie d'eau dont la berge est moins agressée.

Mais le site voit passer des milliers de visiteurs par an. Il aurait mérité un traitement global évitant les conflits avec les piétons, cyclistes et autres usagers..., voyez les cordes au travers du chemin.



***Un arbre a poussé.
Manifestement, il a eu le
temps de grandir. Puis,
mal enlevé, il bloque ...***

***... la manœuvre de la
trappe (ici , à demi
ouverte) entraînant des
défauts de
fonctionnement.***



La rouille et le délabrement gagnent. Ici, il s'agit d'un ouvrage remarquable d'origine qui permet d'assurer la continuité du trafic en cas de crue. Maintenant, hors service, il est, pourtant, supposé être protégé par la réglementation ...

***Un ouvrage coûteux,
prestigieux, unique et ...,
abandonné qui évitait le
passage de plusieurs écluses.***

***Il est sans raison d'être
aujourd'hui où la rapidité du
transport par voie d'eau ne le
rend plus, économiquement,
compétitif. Mais cet ouvrage
permettait, aussi,
d'économiser l'eau.***

***Elle ne coûte pas encore
assez cher, aujourd'hui, pour
envisager une remise en
service de l'ouvrage.***

***Sera t'il trop tard quand sa
rareté aura rendu son prix
prohibitif ?***



***En haut, vu du front
de poussage***

***Ci-contre, vu du bas
de la pente.***



POINTS DIVERS :

**DÉFAUT D'ENTRETIEN,
SÉCURITÉ, INCOHÉRENCE
DE LA RÉGLEMENTATION,
INCIVILITÉS, ...**

Monument historique et patrimoine mondial.



Oui, à la création artistique co-gérée, non à l'état d'abandon.

En zone urbaine



(... et sans autorisation d'occuper le domaine public)

Ou encore ça.



En bloquant la piste cyclable.



Il n'est pas demandé l'intervention de la puissance publique contre des populations, déjà suffisamment défavorisées qui occupent le domaine public. Le constat, simple, est qu'une grande puissance mondiale et les collectivités qui la constituent laissent s'accumuler les problèmes qu'elle sont incapables de résoudre sur une voie d'eau publique et ses abords ...

Les dysfonctionnement s'accumulent, s'enchaînent et enflent.



La berge qui s'effondre va entraîner un mobilier public dans l'eau qui occasionnera des dommages aux bateaux.

En plein été, à l'orée d'une petite ville



Monuments historiques !?

Ou presque ruines.



Balade fluviale sous les frondaisons, c'est bien, mais ...,



... pas sans risques.

Les passagers, l'équipage, les superstructures du bateau peuvent être accrochés.



Et, plus encore, lors des croisements.



Obligation de s'arrêter, de suivre la flèche ?

La signalisation est masquée par la végétation



Ce qui est certain, c'est que, faute d'avoir vu le panneau, le conducteur d'un bateau de plaisance loué est allé s'échouer sur un seuil en aval.



Ce bateau s'est trouvé en infraction au règlement général de police de la navigation qui interdit le stationnement sous les ponts. Mais, ici, la largeur du chenal n'est pas réduite par les piles du pont qui ne sont pas sur la voie. Le passage n'est pas rétréci et le bateau ne gêne pas plus la circulation que s'il était stationné ailleurs.

Pourtant il est en infraction ...

Ne faudrait-il pas préciser la règle d'interdiction ?

Ce signal indique que le passage est interdit sous l'arche dans ce sens.



Mais aucun navigant ne respecte cette interdiction car ...

... Il faut manœuvrer dangereusement pour passer par l'arche obligé sur une distance trop courte du fait des établissements flottants stationnés en permanence du même côté. Sans compter qu'après l'arche, et du même côté que les établissements flottants, des palplanches à fleur d'eau sont, aussi, dangereuses pour les coques.





... À proximité d'une courbe et d'un pont (passage étroit). Alors qu'il n'y a pas densité d'occupation manifeste. Certes, la proximité d'une voie peut faire du site le nœud d'une connexion multi-modale. Mais, il y a un manque de réflexion regrettable.

Pieu d'amarrage pour bateau incitant au stationnement ...

Cet équipement tout neuf, bien propre, bien brillant est une station de vidange des eaux usées. Installée à 33 km de canal d'une grande métropole, elle est idéalement située pour y arriver ou la quitter avec la cuve du bateau vide.

Hélas, après sa mise en place voici quelques années, elle n'a jamais été branchée au réseau d'électricité et, de ce fait, ne fonctionne pas. Aucune collectivité n'est volontaire pour payer le compteur.



Alors que les normes techniques imposent aux bateaux de commerces d'avoir une cuve de stockage des eaux usées à bord.

Pour en faire quoi dans ces conditions ?



Ici, le réseau européen des voies d'eau s'interrompt pour les bateaux de commerce.

Par arrêté préfectoral, les bateaux à passagers doivent débarquer leurs passagers avant de traverser ce plan d'eau pour éviter la pollution de ces eaux, fluviales et maritimes.

Comme sur les routes, les épaves sont inévitables. Mais elles occupent plus longtemps le domaine public.



Et sans aucune réflexion sur un traitement différencié selon les zones de stationnement, rurales ou urbaines.



Mise en concurrence des autorisations d'occuper le domaine public

- Une directive régissant les activités de service comme l'est un service de transport (*tel celui de passagers*) préconise, entre autres, pour favoriser la liberté d'établissement et de circulation des prestataires de service que sont les transporteurs, de simplifier les régimes d'autorisation (*telle celle d'occuper le domaine public*).
- Sur cette préconisation de l'Europe, Voies Navigables de France pratique, déjà, la mise en concurrence des offres d'occupation domaniale. Cela revient à transformer le domaine fluvial en substitut du domaine foncier terrestre
- A ce jour, aucune proposition d'ouvrir le dialogue avec les utilisateurs du domaine public fluvial ne s'est manifestée. Ce qui laisse les agents économiques du fluvial dans une incertitude préjudiciables aux perspectives d'avenir et à leurs projets d'investissement. Et ouvre la porte aux opérateurs immobiliers pour éliminer les acteurs de la navigation.

Les photos présentés sont, aussi, ce qu'ont vu, voient et verront les millions de personnes qui empruntent le canal, sur l'eau ou sur terre.

Elles témoignent, à la fois,

- qu'un ouvrage historique, véritable monument national et international, est en état de délabrement bien au-delà de ses plantations,
- que les règles retenues pour la navigation sont un obstacle au développement du transport fluvial,
- et qu'aucun échange constructif, notamment sur les choix d'investissement, ne s'installe entre autorités et citoyens.

En clair et sous des influences multiples, un canal dont l'histoire, la renommée et l'utilité devraient faciliter la promotion des hommes, des professions et des territoires qu'il dessert se trouve, au contraire, progressivement détruit.

Est-ce conforme à un développement harmonieux de la société ?

Est-ce ce que veulent les citoyens et leurs élus ?

CONTACTS

ATFM	a.t.f.m.midi@gmail.com
UPCM	bureau.upcm@gmail.com
UEF :	contact@union-fluviale.fr
Aufildesvoiesdeautoulousaines	aufildesvoiesdeautoulousaines@orange.fr
Toulouseofildelo	toulouseaufildelo@orange.fr
ARCAO	contact.arcao@gmail.com

Rédigé et composé par :

Pierre GAUDRY
& bureau de l'UPCM

Vincent MELGOSO
& UEF & ARCAO

Pierre CARDINALE
& Valérie PIGANIOL