

Du long stationnement à la casse : les bateaux aussi

Environnement | La gestion des bateaux stationnaires sur le canal du Midi est assurée par VNF.

Trois types de procédures sont engagés pour défaire ces carcasses qui polluent les eaux. Détails.

La carcasse trône là depuis des années. Paisiblement. Sur les eaux du canal du Midi, la coque ne vibre qu'au fil des remous provoqués par ses congénères. Abandonnée pour des raisons obscures, l'embarcation fait tache. Elle pollue visuellement et la rouille qui la gangrène fait de ce Gib Sea 24 un *navis non grata*. Alors, pour faire sortir en douceur celui qui a fait jadis le bonheur de plaisanciers, les Voies navigables de France (VNF) en sont devenues propriétaires. Au bout d'une longue et méticuleuse procédure.

Pour éclaircir ces transactions administratives, Christophe Beltran, chef de la subdivision Languedoc-Est de la direction territoriale Sud-Ouest de Voies navigables de France, explique : « Nous gérons 170 km de canal où nous avons dénombré près de 800 bateaux stationnaires. Depuis fin 2014, nous avons entrepris une opération globale de normalisation des stationnements. Après un état des lieux, nous avons identifié tous les bateaux et trois types de procédures ont été conduites. »

Sur ces zones à stationnement longue durée, où la validation est procurée par le maire de la commune concernée, la première des procédures est la régularisation. Là, après vérification des papiers, est conclue une occupation temporaire qui l'autorise à occuper le domaine fluvial. Selon Christophe Beltran, fin 2014, « 15 % des bateaux étaient en règle et on a dépassé les 50 % cet été ».

La deuxième s'intéresse à ces bateaux que VNF ne peut pas régulariser. « Quand le propriétaire est identifié, il fait l'objet de poursuites administratives : contravention de grande voirie ; transmission au tribunal administratif. » Une gros-



■ C'est par les airs que le Gib Sea 34 a quitté ce stationnement trop longtemps occupé. Les plaisanciers sont ravis. PIERRE SALIBA

se centaine de dossiers est traitée ou en cours de traitement, selon cette autre procédure. D'après les premiers jugements, les propriétaires ont été condamnés à une amende, mais surtout à enlever leur bateau sous astreinte journalière (soit, au bout d'un mois, 30 € par jour). Parallèlement, VNF peut percevoir une redevance qui est doublée par rapport à celle que le propriétaire paierait s'il était en règle : de 15 € par m² et par an, elle passe à 30 €.

« Depuis 2014, nous avons détruit 41 bateaux »
Christophe Beltran

Enfin, la dernière des formalités - la pire - concerne les possesseurs d'embarcations fluviales qui ne peu-

vent pas ou ne veulent pas être identifiés. Dite d'abandon, la procédure consiste à fournir deux constats, à six mois d'intervalle, affichés sur le bateau et en mairie. À l'issue, les éléments sont envoyés au préfet qui déclare l'abandon du bateau et transfère la propriété à VNF. « À ce moment-là, nous engageons la destruction, poursuit le chef de la subdivision. Depuis 2014, nous en avons ainsi détruit quarante et un. En 2014, c'est la commune de Marseillan qui avait pris en charge les opérations même si l'on participait financièrement. Depuis, c'est VNF qui supporte tout de ces démolitions. Nous faisons appel à des sociétés spécialisées (lire par ailleurs) qui enlèvent les bateaux, les transfèrent vers des centres de déconstruction et de traitement des déchets qui sont valorisés au maximum. »

Depuis trois ans, le coût supporté par VNF est de l'ordre de 90 000 €. « Nous n'avons pas traité de grosses unités, que des bateaux de petites tailles ou moyennes. Nous avons encore 120 procédures de ce type qui sont en cours, dont certaines qui comprennent des péniches de 40 mètres. Le budget global pourrait donc dépasser les 700 000 €. » Ce jeudi, deux bateaux ont quitté Vias. Les derniers de l'année. Mais, selon VNF, il reste vingt-huit cas à éclaircir rien que sur cette commune. Dix-neuf sont en règle ou en cours de régularisation, sept font ou vont faire l'objet de poursuites et deux autres sont en situation d'abandon et voués à être détruits. Le tout dans un seul et unique but : répondre à une problématique générant

de multiples effets négatifs. Une image de l'établissement et des territoires dévalorisés, mais surtout un patrimoine dévalorisé.

Avant de quitter son stationnement trop longtemps occupé, le Gib Sea 24 s'est envolé dans les airs au moyen d'une grue. Un lit de coquillages sous l'embarcation a atterri directement dans un container et l'opération a été applaudie par les plaisanciers et autres curieux. Tracé, il sera détruit. Il dépollue ainsi ce canal déjà bien trop malade par ces platanes qui le borde.

CYRIL CALSINA
ccalsina@midilibre.com

DERNIÈRE SORTIE La société Epur à la manœuvre

Jeudi, à quelques mètres d'Europark, Epur, site basé à Montpellier et dont le directeur est Jérôme Malafosse, était à la manœuvre. Sous l'œil avisé de Philippe Bosc, chef de chantier, deux bateaux ont été conduits de Vias à la préfecture. Aidé par deux chauffeurs grutiers de la société, il a fallu aussi compter sur des sous-traitants : L'ancre de levage (Sète) qui a fourni la grosse grue, mais aussi un plongeur, Cyril Ballerín, cette évacuation a été menée sans problème. Désormais, les BPHU (bateau de plaisance hors d'usage) « vont être déchirés pour être revalorisés. Seront traités, la ferraille, les métaux, le bois et DIB (déchets industriels bruts) inclassables », explique le directeur. Qui indique ensuite que la ferraille « sera cisailée pour partir dans des fonderies espagnoles ; les métaux (cuivre, laiton, bronze...) sont revendus à Epur, mais à Gignac-la-Nerthe, à Marseille ; puis les déchets (bois, plastique...) s'en vont pour être retraités par Veolia ».

Le chancre coloré extrait jusqu'à la racine tout au long du canal

Des platanes malades sont abattus. Encore deux mois de chantier.

Afin de neutraliser les foyers de chancre coloré, il est procédé actuellement à un abattage de platanes. D'Olonzac à Cruzy et de Cruzy à l'écluse du Bagnas, le chantier va durer jusqu'au 30 novembre. Piétons et cyclistes n'ont formellement plus le droit d'emprunter les dépendances du canal et chemins de service, du moins sur les secteurs où les opérations d'abattage sont en cours.

Après l'enlèvement des platanes malades, un projet paysager proposera une plantation. Il s'agit d'une espèce de grande taille : le chêne chevelu pour recréer les colonnades et un effet de voûte, comme le canal du Midi l'a connu jusqu'à présent. Cette espèce se retrouvera tout le long du li-



■ Sur la commune de Cers, plusieurs arbres ont été abattus. P. SALIBA

néaire par grands tronçons, tels que les usagers et autres amateurs de course à pied ou de vélo le connaissent.

Depuis 2011, Voies navigables de France a déjà replanté quatre mille arbres et poursuit cet effort de reconstruction des alignements de demain avec l'appui des collectivités et des mécènes.

En attendant, c'est un paysage étêté de toute ombre et autre reflets dans ses eaux qu'offre le canal du Midi. Du côté de Villeneuve et de Cers, les abat-tages se multiplient ces jours-ci et seuls des restes de troncs malades, mais traités, témoignent d'un panorama que beaucoup regrettent déjà. Mais la maladie emporte souvent ceux à qui l'on tient.

Une cérémonie de plus pour les 350 ans du canal du Midi

Pour les 350 ans du canal du Midi, le Département organise une nouvelle édition de Vincœurs et Saveurs, **dimanche 2 octobre**, au port de Capestang. Au programme : pique-nique et marché de producteurs locaux. Les viticulteurs mettront à l'honneur les vignobles du canal, dont la réalisation a largement contribué au dynamisme du commerce des vins. Les artisans de bouche, les pêcheurs et les ostréiculteurs seront aussi au rendez-vous. Des démonstrations et dégustations de mets seront proposées par de grands chefs du Biterrois. Pour honorer l'anniversaire de cette voie d'eau emblématique de l'ouest du territoire, le Département met les petits plats dans les grands en concoctant de

nombreuses animations gratuites ; des spectacles en hommage à Pierre-Paul Riquet, le constructeur du canal ; un concert de musique sur une péniche ; des jeux ouverts à tous en accès libre.

