

Etat des lieux : sur le canal de Marans à La rochelle.

Ce document résume les recherches entreprises par les membres du bureau de l'association CIPRES au cours de l'année 2003. Nous avons voulu en toute objectivité dresser une description de la situation actuelle du site du bief sud du canal. Nous demandons à toutes les personnes intéressées qui constateraient des erreurs ou omissions dans la rédaction de ce document, de nous contacter. Nous sommes bénévoles, nous avons besoin d'aide : merci d'avance pour votre diligence.

Sommaire

Le site

- Situation
- Historique
- Utilisation actuelle

La gestion du site

- Les administrations
- La DDE Maritime
- Les budgets

La Pollution les Dégradations

- Les arrivées d'eau dans le bassin
- Les plantes aquatiques proliférantes
- Les dégradations des ouvrages et des abords

L'avenir du site

- Nouveau scénario pour sa gestion
- Dévasement du canal
- Diminution des pollutions par les pluviaux des zones urbaines
- Stratégie de destruction de « l'égéria densa »
- Le projet « Euro Véloroute »

Que pouvons nous faire ?

- Suivre les dossiers en cours, influencer sur les délais
- Rechercher des solutions
- Développer le partenariat (UNIMA,).
- Développer nos recherches « aspect juridique »
- Communiquer clairement, afin de faire connaître notre action.

Conclusion

Le site

- Situation

L'extrait de carte IGN ci-dessous montre bien la position stratégique du site dans l'agglomération Rochelaise. Le canal est une coulée de verdure vers la campagne dans la direction EST.

Pour de nombreux habitants de La Rochelle, il est considéré comme un havre de paix, un morceau de territoire vierge accessible depuis le centre de la ville. Des pistes cyclables et des chemins de randonnée y sont aménagés, une base nautique située au pont de Rompsay donne la possibilité de ballades en canoë.



Ce canal reliant La Rochelle à Marans a une longueur de 22 kilomètres, sur une zone de 10 kilomètres. Il est creusé dans une couche calcaire du jurassique. Au niveau du fief Saint Léonard (silos de Dompierre) le canal emprunte un tunnel d'une longueur de 900m. Un chemin de halage permet de le parcourir à pied ; vous pourrez découvrir en son milieu le puits d'aération, d'une hauteur de 31 m, en parfait état de conservation, il relie le niveau du chemin de halage à la surface libre. Ce site exceptionnel, vulnérable est à découvrir.

Dans ses premiers kilomètres, il est situé dans une zone urbanisée, l'extension de la Zone Industrielle de Périgny le longe pendant plusieurs kilomètres.

Comme vous pourrez le découvrir par la suite dans ce document, des collecteurs de pluviaux de grandes zones urbanisées s'y déversent directement et sont actuellement source de pollutions.

- Historique

Le décret impérial de la construction du canal fut pris à Fontainebleau le 28 messidor an XIII (17 juillet 1805), il donne l'ordre d'exécution.

La mise en navigation officielle a eu lieu en 1884. Les travaux devaient à l'origine durer quelques années, mais le percement du tunnel du Saint-Léonard dans la couche de calcaire et l'édification des ouvrages de la zone marécageuse du marais d'Andilly en ont décidé autrement. La mise en navigation officielle a eu lieu en 1884.

En 1887 le trafic maxi, de marchandises transportées est de 5700 tonnes. Une dizaine de bateaux sont halés par jour, à bras d'homme ou par un cheval. Le trajet durait 8 heures pour une charge transportée de 20 tonnes, entre La Rochelle et Marans.

Pendant une dizaine d'année, un bateau vapeur le « Brioux » fit le service La Rochelle, Marans, Niort. Il remorquait deux gabares de 36 et 53 tonnes, et était équipé de moyens de levage pour la manutention des marchandises. Il fallait alors 5 jours pour aller à Niort et 4 pour en revenir.

En 1898 le trafic n'est plus que de 3200 tonnes, le tirant d'eau étant trop faible lors de l'étiage d'été. Il n'a pas été possible de moderniser le trafic en augmentant la capacité des barges, la largeur du canal et sa hauteur d'eau ne le permettant pas.

Dés le début du vingtième siècle le développement du chemin de fer porte un coup fatal à la rentabilité du transport fluvial.

La navigation a cessé peu après la fin de la seconde guerre mondiale. Depuis il nous reste un site exceptionnel : nous devons nous donner les moyens de l'entretenir.

NB : Pour de plus amples renseignements sur l'histoire du canal, vous pouvez consulter le livre : « Monogramme de DOMPIERRE-sur-MER » de l'abbé Henry Choinard, vous y trouverez un essai sur l'histoire du canal de Marans à La Rochelle écrit par l'architecte Hubert Blanche.

- **Utilisation actuelle**

La navigabilité à but commercial de marchandises n'étant plus d'actualité, l'utilisation actuelle du canal concerne essentiellement deux secteurs :

- F les loisirs
- F la gestion des eaux

Les loisirs

- § La pêche, c'est le « Gardon Rochelais » qui est gestionnaire du bief sud.
- § La marche, la course, de très nombreux Rochelais considèrent ce site comme un havre de paix pour la pratique de leur loisir favori
- § Les cyclistes VTC peuvent en empruntant les chemins de berge rallier Marans, en respirant un grand bol d'air. Les VTT sont de plus en plus nombreux ; ils peuvent au niveau des cavaliers (anciennes aires de stockage des déblais) du saint Léonard s'adonner à des activités de cross en pleine nature.
- § La base nautique permet aux adeptes du canoë de s'exprimer, plusieurs circuits de découverte sont proposés.
- § Ce site est une aubaine pour les amateurs d'équitation, une piste de galop a même été aménagée sur le site du saint Léonard.
- § Depuis quelques années, le comité des fêtes de Périgny organise des fêtes à thème au pont de Romsay.
- § ...

La gestion des eaux, A l'écluse d'Andilly, le bief sud et le bief nord sont séparés par une porte étanche. A l'écluse de Romsay le niveau d'eau dans le canal est maintenu par une porte déversoir, c'est le dernier obstacle à l'écoulement des eaux vers le vieux port de La Rochelle. Plusieurs fonctions sont à envisager pour ce site.

- § Réserve naturelle d'eau, alimentée en permanence par les sources de la nappe phréatique de surface. Ce phénomène est surtout visible dans la tranchée réalisée dans le calcaire lors du creusement dans la zone allant de sud du tunnel au pont de Grolleau.
- § Exutoire pour les eaux de pluie de la Zone Industrielle de Périgny.
- § Exutoire pour les eaux de pluie de la Zone d'Activité Commerciale de Beaulieu.
- § Exutoire pour les eaux de pluie des zones urbaines de certaines communes situées en bordure du canal.
- § Evacuation des eaux de ruissellement des terres agricoles, lors de fortes pluies.
- § Evacuation des eaux de la nappe phréatique de surface, qui se sature d'eau lors des longues périodes pluvieuses.
- § Gestion des crues, le bief sud, celui qui nous intéresse n'est utilisé que pour l'évacuation du bassin de Villedoux saint Ouen, ce qui ne représente pas un gros débit d'eau. Le bief nord qui est utilisé via le port de Marans pour évacuer le trop plein des nombreuses communes constituant le grand bassin versant du Curé, est en devoir d'accepter de gros débits d'eau lors des crues du Curé.

En conclusion le Bief sud du canal est un Long bassin de décantation , dont les abords sont utilisés pour le loisir.
--

La gestion du site

- Les administrations

Voie domaniale, le **propriétaire** en est l'**état**, le canal a été rayé de l'inventaire des voies navigables le 22 juillet 1957.

Dans sa partie pont de Rompsay pont de Mouillepieds, le site, suite à l'arrêté ministériel du 14 mai 1970 est inscrit à l'inventaire des sites pittoresques du département de la Charente-Maritime. Ce classement n'induit pas de protection particulière des végétaux comme nous l'avons cru (ptéridophytes et orchidées).

Le site a été concédé au département par décret du 14 février 1978 pour une durée de 50 ans. **Le conseil Général** (DER) prend alors en charge les dépenses de **gestion** et d'entretien.

La DER charge la **DDE** Maritime de l'**entretien** du site

- La DDE Maritime

Le cahier des charges de la DDE, par ordre de priorité peut se résumer ainsi :

- § assurer l'écoulement des eaux au titre de la protection des personnes,
- § de leur biens,
- § de l'halieutique.

La DDE est donc le représentant de l'état pour en assurer les tâches régaliennes.

Elle assure l'entretien courant des berges, talus, voiries, parkings, ouvrages fixes, vannes....

Elle assure le suivi des travaux :

- § choisit des intervenants extérieurs l'UNIMA* , le CEMAGREF**....
- § Distribue les travaux aux effectifs alloués par le conseil général (en effet depuis quelque années, c'est le conseil général qui fournit le personnel en remplacement des fonctionnaires d'état de la DDE c'est une décentralisation avant l'heure).

Elle émet des propositions au concessionnaire :

- § sur les travaux à réaliser.
- § Sur les prévisions budgétaires.

Elle assure le contrôle de la qualité de l'eau par l'intermédiaire de la cellule de Qualité des Eaux du Littoral CQEL. (le nombre des analyses dépend des budgets disponibles, en 2003 il semblerait qu'une seule ait été faite sur le secteur de Rompsay).

* **UNIMA** : *UNIon des Marais de la Charente Maritime, spécialisée dans les travaux utiles à la gestion des cours d'eau (construction d'ouvrages, entretien de sites existants,..).*

** **CEMAGREF** : *Organisme de recherche en ingénierie pour l'agriculture et l'environnement, est intervenue au titre de la réduction des plantes aquatiques proliférantes.*

- Les budgets

Les budgets alloués au gestionnaire opérationnel, la DDE sont de trois sortes :

- § budget annuel de fonctionnement : 100000 €
- § budget d'investissement ordinaire : 50000 € maxi/an.
- § Possibilité de crédits exceptionnels suite à des demandes précises d'investissement.

Actuellement les effectifs alloués par le conseil général sont les suivants :

- § Deux agents,
- § Un chef d'équipe.

La Pollution les Dégradations

- **Les arrivées d'eau dans le canal**

- ü Le déversement pluvial par les collecteurs pluviaux des zones urbanisées, industrielles, commerciales, ou habitées, crée de la pollution :
 - § de surface (hydrocarbures, corps flottants...)
 - § chimique qui se dissout dans l'eau du canal
 - § de la pollution par métaux lourds (Etain, Zinc, Mercure, cuivre,...) qui se déposent dans les boues, prenons pour preuve l'analyse des boues du collecteur de la rue Des Gardes, (celui qui draine le pluvial d'une partie de la zone industrielle de Périgny) prélèvement du 24/12/1997, qui figure dans le rapport TECHMAR.
 - § on nous a signalé dans la zone du pont de Mouilleped un exutoire « d'eau pluviale usée » qui déverse directement dans le canal (présence de boues noires et nauséabondes).
- ü L'arrivée d'eau via les fossés d'écoulement des terres agricoles, peut provoquer les pollutions habituelles par les pesticides et les nitrates.
- ü L'arrivée d'eau par les sources de la nappe phréatique de surface, ne semble pas poser de problèmes.

- **Les plantes aquatiques proliférantes et envahissantes**

« **L'Egéria-Densa** » plante aquatique originaire d'Afrique du Sud, colonise le canal, sa présence a été signalée il y a quelques années au niveau du collecteur recevant les eaux de pluie de la zone d'activité commerciale de Beaulieu et d'une partie de Romsay. Elle se reproduit par bouturage.

Sa vitesse de propagation est actuellement de l'ordre de deux kilomètres par an !

Elle détruit toutes les autres plantes que l'on trouve habituellement dans nos cours d'eau. Sa présence sur le site n'est pas due à une pollution agricole ou industrielle, mais probablement à un phénomène aquariophile mal maîtrisé. Sa destruction est très délicate. Il semble que notre canal soit le seul site de Charente maritime à être pollué par cette plante.

L'algue filamenteuse « Cladophora » dite « peau de vache », elle se rencontre sur les radiers de faible profondeur, bien éclairés où la température peut croître rapidement, ce qui est le cas dans la tranchée fortement envasée du Saint Léonard, en période d'étiage dans certaines zones la hauteur d'eau avoisine les 20 centimètres (voir rapport TECHMAR). Elle prolifère au printemps et début de l'été.

Les méfaits de ces deux plantes :

- § réduire voir détruire la biodiversité.
- § freiner l'écoulement des eaux.
- § favoriser l'envasement du canal.
- § rendre la navigation en canoë impossible.
- § perturber la pêche (la densité de poissons diminue).
- § **Utiliser pratiquement la totalité du budget de fonctionnement** alloué pour l'entretien du canal.

- Les dégradations des ouvrages et des abords

Cette dégradation peut être due au :

- § vieillissement naturel des ouvrages.
- § ruissellement des eaux de pluie
- § fréquentation abusive des chemins de halage par les deux roues (surtout au niveau de la tranchée du Saint Léonard).
- § envasement du fond du lit du canal à raison de 1 centimètre par an (c'est le chiffre habituellement cité)
- § actes de malveillance :
 - des dalles taillées des parements de bordure de chemin de halage ont été poussées dans l'eau.
 - des objets métalliques divers ont été jetés dans le lit du canal.
 - des caisses de munition ont été abandonnées dans les boues du canal lors de la dernière guerre (rapport TECHMAR).
 - depuis très peu de temps des tags recouvrent la voûte intérieure du tunnel du Saint Léonard.

Le tronçon du canal allant de l'écluse de Rompsay au pont de Mouillepied n'a pas été dévasé depuis les travaux de nettoyage de 1873, ce qui explique des épaisseurs de boue déposée dépassant un mètre dans certaines zones de la tranchée du Saint Léonard entre la sortie nord du tunnel et le pont de Grolleau.

Le rapport TECHMAR ne signale pas la présence des plantes aquatiques proliférantes, qui envahissent le lit du canal, cette nouvelle donnée est à prendre en compte. Il faut agir très vite.

L'avenir du site

- Un nouveau scénario pour sa gestion ?

Le canal de La Rochelle à Marans est le seul des anciennes voies navigables du département concédées par l'état à être entretenu par la DDE Maritime. Afin de rationaliser, la gestion de ces sites un audit est demandé par le Conseil Général.

Son but de faire un état des lieux, de rechercher les défauts de gestion, et les dysfonctionnements éventuels. La conclusion doit donner des solutions au niveau de l'organisation des services gestionnaires. Le résultat de ce rapport établi par le cabinet « Gaudriot » est en principe consultable auprès de la DER dès ce début d'année, c'est ce que nous allons faire.

- Dévasement du canal

Tout le monde est d'accord sur un point : il faut dévaser le canal dans sa partie bief sud allant des écluses de Rompsay au pont de Mouilleped. Si ces travaux n'ont pas été réalisés depuis plus d'un siècle c'est que ces zones situées en milieu urbain ou encaissées sont parfois difficilement accessibles et présentent de grosses difficultés pour l'évacuation ou le stockage des boues.

Devant l'ampleur des travaux en 1997, le Conseil Général de la Charente Maritime a demandé à la société d'ingénierie, conseil et expertise TECHMAR de rédiger un rapport. Dans ce rapport on peut trouver :

§ Un volet A qui traite de l'état initial du site, en tenant compte de l'environnement humain, et en présentant une analyse des besoins de dragage. Le canal est partagé en différentes zones, un historique des travaux est dressé, un critère de priorité est dégagé.

§ Le volet B qui propose des solutions techniques chiffrées du dévasement.

Les zones définies recouvrant la partie du bief sud, intéressant notre état des lieux, sont classées prioritaires, donc à réaliser rapidement.

Nous pouvons citer ici le chiffre donné sur le rapport édité en janvier 1998, pour le dévasement du canal, dans son tronçon allant de l'écluse de Rompsay à l'entrée du tunnel du Saint Léonard, il y aura 50000 m³ de boues à extraire puis à évacuer ou stocker.

Le chiffrage du montant des travaux, souvent cité dans les administrations est de l'ordre de 800 k€.

Depuis 6 années que l'étude a été faite, la situation s'est encore dégradée dans les zones critiques, 6 cm de boues supplémentaires se sont déposées (1cm/an). Les algues proliférantes citées précédemment ont colonisé ces zones. Dans le rapport on peut lire : « les riverains restent sensibles à certaines plantes comme les nénuphars... » (page 85 au chapitre la végétation), nous pensons que maintenant, ces plantes ont totalement disparu.

Après l'édition de ce rapport, nous savons que ces travaux sont réalisables et sont urgents. La procédure classique serait de lancer une enquête publique qui aboutirait à une prise de décision pour l'exécution du dévasement du canal. Nous nous demandons pourquoi ce dossier n'évolue plus depuis 1997.

- **Diminution des pollutions par les pluviaux des zones urbaines**

Depuis le 1 janvier 2000, le gestion du pluvial primaire est de la compétence de la CDA, celui du pluvial secondaire étant de la compétence des communes.

La CDA s'est fixée des priorités pour la gestion de ses réseaux pluviaux primaires. Une première tranche de travaux est terminée. Sur le secteur sud en principe toutes les eaux de pluies sont maintenant traitées avant rejet dans l'océan.

La deuxième tranche dont l'étude est en cours actuellement (en principe présentation du dossier pour financement et réalisation en début 2004) nous intéresse. Des modifications du réseau amélioreront la qualité des rejets pluviaux au niveau du pont de Rompsay. Les modifications dont nous avons été informés sont les suivantes :

- Suppression du rejet de la rue du Poteau, il sera reconnecté à celui de la rue des Gardes.
- Le collecteur de la rue des Gardes, source de bien des pollutions, sera modifié, des bassins de décantation seront creusés, des « déshuileurs » seront installés. Nous allons suivre également ce dossier.

Pour l'assainissement du collecteur de la rue du Canal drainant le pluvial de Rompsay et de la ZAC de Puilboreau, il va falloir attendre, le dossier d'études des modifications n'est encore qu'en projet.

- **Stratégie de destruction de « l'égéria densa »**

Cette plante est très difficile à détruire, les essais réalisés sur le site du canal ont été peu fructueux. Des essais d'arrachage sont restés pratiquement sans résultat, le morcellement des tiges à même semble t-il accéléré le phénomène de bouturage. Des essais de désherbage chimique ont été pratiquement sans effet. De nombreux chercheurs sont sur le problème, nous nous renseignons.

Des solutions plus efficaces sont envisagées, mais les pêcheurs ne semblent pas d'accord :

- vider le canal dans la zone contaminée, attendre l'effet du gel, cette solution nécessite l'évacuation des eaux de pluie et les eaux de source, ce qui pose problème
- la plante ne résiste pas à l'eau salée, on peut envisager de faire remonter l'eau de mer lors de fortes marées.
- profiter de l'enlèvement des boues pour faire un bon nettoyage du lit du canal.

Quelle que soit la solution retenue il faut faire vite avant que la contamination du canal ne soit généralisée.

- **Le projet « Euro Véloroute »**

Nous citons la revue Point commun d'avril 2003 page 17 « Le Projet Eurovéloroutes prévoit la réalisation d'un parcours de la Côte atlantique, qui irait de la Norvège au sud de l'Espagne en traversant l'agglomération Rochelaise. La Véloroute n°1 reliera Marans à Rochefort.... », comme il est prévu que cette piste cyclable Européenne longe le canal de Marans à La Rochelle, nous pensons qu'il serait de bon ton, que ce site qui s'inscrit dans un développement durable, du tourisme vert Européen, soit mieux considéré et bien entretenu.

- **Que pouvons nous faire ?**
- Suivre les dossiers en cours
 - F Demander la conclusion du rapport d'audit à la DER
 - F Inciter la mise en place de l'enquête publique qui déclenchera les opérations urgentes de dévasement du canal. (le phasage des travaux devra respecter les contraintes écologiques énoncées lors de l'enquête). Ce dossier ne doit plus dormir dans le fond d'une armoire.
 - F Suivre les aménagements des réseaux pluviaux primaires envisagés par la CDA.
- Rechercher des solutions pour :
 - F l'amélioration de la qualité de l'eau.
 - F la destruction définitive de l'égéria densa.
 - F trouver des financements pour l'entretien du site, nous nous pencherons vers la CDA, qui à l'époque du SIVOM assurait un financement pour l'entretien du canal.
- Développer le partenariat avec :
 - F Les différents utilisateurs
 - F L'UNIMA
 - F Autres....
- Développer nos recherches « aspect juridique »
 - F Dans le cadre du développement durable
 - F Dans le cadre des directives Européennes
 - F Appel à candidature, nous avons besoin d'aide pour mener ces recherches, l'association ne possède pas dans ses rangs de personnes, compétentes et disponibles sur ce volet.
- Communiquer clairement, afin de faire connaître notre action.
 - F Ce « Poumon vert » fait partie intégrante du patrimoine Rochelais.
 - F C'est l'espace vert le plus caractéristique de la CDA, et certainement le plus menacé.
 - F Mobilisation autour d'un projet d'avenir pour le développement du tourisme vert Européen.

Conclusion :

Soyons vigilants.

Il faut faire la promotion de cette action.