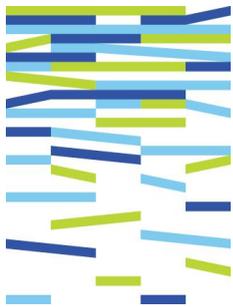




## Note d'enjeux de Voies navigables de France – Elaboration du PLUiH de Toulouse Métropole Toulouse, le 28 janvier 2022



# Les enjeux identifiés par VNF pour la valorisation et le développement des canaux sur le territoire de la métropole de Toulouse

Du Nord au Sud, la Métropole est traversée par près de trente kilomètres de canaux : le canal de Garonne, qui traverse les communes de Saint-Jory, Lespinasse, Fenouillet et Toulouse jusqu'aux Ponts Jumeaux, pour rejoindre le canal de Brienne et le canal du Midi sur Toulouse, tous deux inscrits sur la liste du Patrimoine mondial de l'UNESCO. A la fois infrastructures, domaine public fluvial (bâti et non bâti) et monument à part entière, les canaux comptent parmi les grands symboles de Toulouse. Marqueurs de l'identité toulousaine et de l'histoire du territoire, ils représentent des opportunités fortes en termes d'aménagement, d'innovation et de développement économique et touristique durable.

Cette note a vocation à préciser les enjeux identifiés par Voies navigables de France dans le cadre de l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme et de l'Habitat de Toulouse Métropole :

- **Contribuer à la protection, la conservation et la mise en valeur du bien Unesco canal du Midi**
- **Intégrer les orientations d'aménagement et d'évolution issues des études de programmation « Sites emblématiques VNF-Toulouse » et « Grand Parc Canal »**
- **Faciliter la mise en œuvre de projets de reconversion/évolution de bâtis et terrains en lien avec les canaux**
- **Mettre la voie d'eau au service de l'économie et des grands projets métropolitains et faire contribuer le rayonnement de la métropole à l'essor de la voie d'eau**
- **Garantir la fonction hydraulique des canaux, Améliorer la qualité de l'eau et intégrer la TVB « Canal »**
- **Mettre la voie d'eau au service de la mobilité urbaine**
- **Mettre la voie d'eau au service de la mobilité urbaine**
- **Préserver le patrimoine arboré des canaux**

## A. Contribuer à la protection, la conservation et la mise en valeur du bien Unesco canal du Midi

Le canal du Midi et le canal du Brienne font partie du Bien Unesco canal du Midi. Afin d'être protégés en droit français, ils bénéficient d'un classement au titre des sites (code de l'environnement) et les travaux réalisés sur dans ce périmètre sont susceptibles d'être soumis à autorisation.

Conformément à l'article L612-1 du code du patrimoine, l'Etat et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs groupements assurent, au titre de leurs compétences dans les domaines du patrimoine, de l'environnement et de l'urbanisme, la protection, la conservation et la mise en valeur du bien Unesco canal du Midi.

Pour assurer la préservation de la valeur universelle exceptionnelle du bien, un plan de gestion comprenant les mesures de protection, de conservation et de mise en valeur à mettre en œuvre a été élaboré dans le cadre du comité de bien regroupant l'Etat, le gestionnaire Voies navigables de France, les collectivités et les représentants des acteurs socio-professionnels concernés. Il a été approuvé par le préfet de région Occitanie le 1<sup>er</sup> avril 2021.

**>> Dans le cadre de l'élaboration du PLUiH, il sera nécessaire d'intégrer les orientations du plan de gestion du bien pour assurer la protection, la conservation et la mise en valeur du bien et la préservation de sa valeur exceptionnelle. Une OAP thématique ou sectorielle qui prenne en compte l'aménagement des abords du canal pourrait être nécessaire.**

L'histoire urbaine de Toulouse de la seconde partie du XX<sup>ème</sup> siècle a nié le canal en tant que voie d'eau mais également en tant qu'élément urbain structurant. Les relations et les liaisons urbaines avec le tissu urbain ont été rompues par la sectorisation du canal en tant qu'élément séparé du reste de la ville et par son rôle attribué de « rocade urbaine ». La dégradation des façades urbaines historiques (essentiellement de Saint Aubin aux Chalets) et les transformations et/ou constructions du bâti donnant sur le canal (immeubles d'habitation modernes au port Saint Etienne ou à Negreneys, zone industrielle au nord de Toulouse...) ont rendu illisible une lecture patrimoniale et historique du canal et sa relation avec la ville.

Une prise en compte de l'environnement immédiat du canal, des perspectives visuelles importantes et des lieux ayant un rôle fonctionnel historique important est nécessaire pour affirmer le canal dans la ville. Les opérations futures doivent tendre à redonner au canal son intégrité patrimoniale, historique et pittoresque.

**>> Dans le cadre de l'élaboration du PLUiH, il faut viser à réhabiliter et mettre en valeur des éléments encore présents, signifier les éléments disparus (anciens port Saint Etienne ou des Minimes transformés en trémie par exemples), recréer de l'épaisseur et renouer le lien avec la ville. Le PLUiH pourrait améliorer et renforcer les relations physiques avec le canal par des prescriptions sur l'architecture des nouvelles constructions limitrophes. Celles-ci doivent viser à renforcer ou créer des alignements de façades sur le canal et à rechercher une homogénéisation architecturale avec l'identité des quartiers traversés (quartier du grand rond, le Béarnais, la place Dupuy...) tant du point de vue volumétrique que dans le choix des matériaux.**

## B. Intégrer les orientations d'aménagement et d'évolution issues des études de programmation « Sites emblématiques VNF-Toulouse » et « Grand Parc Canal »

Suite aux aménagements routiers du XX<sup>e</sup> siècle très impactant pour les canaux à Toulouse, il est important de retisser des liens entre la ville et le canal, de retrouver une fonction urbaine à ces emprises longtemps marginalisées. Rendre les berges accessibles et les intégrer dans l'organisation urbaine, retourner la ville vers son canal ou encore remettre le canal au cœur de la ville, reconquérir les sites exceptionnels qui jalonnent le parcours constituent un projet de longue haleine, pour rendre au canal son identité et l'inscrire comme un axe structurant du territoire. C'est une opportunité pour que les secteurs traversés se reconnectent aux canaux en intégrant les itinéraires urbains touristiques et de mobilité.

Ainsi, pour fonder la réflexion sur le renouveau des canaux, ont été lancées en partenariat deux études urbaines d'ampleur :

- l'étude urbaine et le Plan guide du Grand Parc Canal, portant sur les enjeux environnementaux, patrimoniaux, urbains, paysagers, sociaux, touristiques et économiques, qui est conduite par Toulouse Métropole en partenariat avec VNF (finalisation fin 2023) ; La reconquête progressive des canaux par les habitants et la revalorisation de cette traversée pourra passer par :
  - o La hiérarchisation et jalonnement des espaces publics métropolitains (« Port Lalande », Port de l'embouchure, parvis de la gare, parvis du château Canal, cale de radoub), toulousains et de quartier.
  - o La hiérarchisation et l'aménagement des espaces de mobilité métropolitains, toulousains et de quartier : voirie (desserte structurante/locale/limitée), stationnements, continuité et aménagement de pistes cyclables et du maillage piétonnier assurant une cohabitation entre les usages...
  - o Le développement touristique et économique sur et autour des canaux, le développement d'une mobilité fluviale, d'escales fluviales sur le linéaire des canaux métropolitains

- La visibilité des ouvrages de l'infrastructures canal (écluses notamment)
- l'étude urbaine et de programmation des **Sites emblématiques VNF – Toulouse**, portant sur la reconquête de 3 sites majeurs attachés au canal du Midi (les cales de radoub au Pont des Demoiselles, le bassin des filtres aux Amidonniers et le port St. Etienne), qui est conduite par Voies navigables de France en partenariat avec Toulouse Métropole (finalisation fin 2023) . Cette approche multi-sites permettra de
  - Définir la programmation de ces 3 sites répondant prioritairement aux besoins de VNF dans l'exercice de ses missions/ activités actuelles et futures
  - Identifier le potentiel de diversification des usages/occupation et ouverture des sites sur la ville pour contribuer au rayonnement culturel et patrimonial du canal et de la Métropole et inscrire les sites dans leur quartier
  - Viser l'excellence et la haute Qualité urbaine, paysagère, architecturale et environnementale pour répondre aux enjeux pluriels des sites



Les 3 sites emblématiques VNF – Toulouse : bassin des filtres, port de Saint Etienne, cale de radoub

Ces 2 études stratégiques permettront, à travers des projets ambitieux, de valoriser le patrimoine exceptionnel des canaux toulousains et de construire de nouvelles relations entre la ville et les canaux dans toutes leurs dimensions patrimoniales, urbaines, paysagères, sociales, culturelles, environnementales et économiques.

#### >> Dans le cadre de l'élaboration du PLUiH,

- Il pourrait être affiché dans le PADD, l'ambition portée par les projets du Grand Parc Canal et des sites emblématiques : renouer les liens entre la métropole et les canaux, remettre le canal au cœur de la ville, reconquérir les sites exceptionnels qui jalonnent ce parcours patrimonial et culturel
- Il sera nécessaire d'intégrer au PLUiH les évolutions réglementaires (zonages / règlement / OAP d'ouverture à l'urbanisation) qui pourraient s'avérer nécessaires, courant 2023, pour la concrétisation du projet du Grand Parc Canal et du projet sites emblématiques de VNF à Toulouse. Sont notamment à prévoir sur les 3 sites emblématiques de VNF à Toulouse des opérations de requalification/reconversion de bâti existant ; l'ouverture de possibilités constructives pour la création de nouveaux bâtis pour des usages liés aux missions de VNF et pour de nouveaux usages/programmes au service du canal, des quartiers, de la Ville et de la Métropole (culture, économie, équipements, commerces et services, habitat, mobilité...) ; des opérations de requalification d'espaces publics et d'aménagement paysagers, etc.

Des actions d'initialisation, expérimentation (intervention artistique, construction ou aménagement temporaire) sur les 3 sites emblématiques de VNF à Toulouse sont également envisagés à l'horizon 2023.

### C. Faciliter la mise en œuvre de projets de reconversion/évolution de bâtis et de terrains en lien avec les canaux

La Direction Territoriale Sud-Ouest (DTSO) des Voies Navigables de France gère plus de 444 bâtiments aux caractéristiques architecturales variées (bâtiments classés MH, maisons éclésières, minoteries, hangars, ...) sur près de 450 km.

La diminution de l'occupation des logements par les agents de service, le resserrement des bâtiments techniques et administratifs et la fin d'activités historiquement liées au canal (moulins, lavoirs...) a conduit à la libération de certains bâtiments.

De par sa répartition homogène sur l'ensemble du linéaire, par les qualités du bâti et le lien entretenu avec le canal, la valorisation par des reconversions adaptées de ce bâti constitue une opportunité de développement de services aux usagers navigants et terrestres de la voie d'eau mais également à destination des territoires traversés (habitants, usagers, touristes,...).

Sur le territoire métropolitain 78 bâtiments sont gérés par VNF : certains ont déjà été reconvertis pour accueillir des activités en lien avec le développement d'activités fluviales et fluvestres (maison du barragiste des Amidonniers, maison éclésièrre et cantonnière Matabiau, maison Saint Pierre,...) ou seront valorisables à court ou moyen termes (notamment concernés par l'étude urbaine et de programmation Sites emblématiques VNF – Toulouse).

>> Actuellement majoritairement en zone naturelle stricte (comme l'ensemble des canaux et du domaine public fluvial au plus proche des berges), il apparaît nécessaire de **faciliter réglementairement dans le PLUiH le changement de destination de l'ensemble des maisons éclésières concernés** (logement > activités économiques...) **et l'aménagement des abords** (terrasses, extension limitée). Cela pourrait se mettre en œuvre via le repérage de bâtis / STECAL ou par une évolution du règlement de ces zones comme ci-après (PLU de Saint Jory) :

« Secteur NC : Sont autorisées :

- Les changements de destination et les extensions des bâtiments existants à condition qu'ils soient nécessaires aux besoins d'exploitation du canal ou de son développement économique et touristique,
- Les constructions neuves à condition qu'ils soient nécessaires aux besoins d'exploitation du canal ou de son développement économique et touristique,
- Les aménagements spécifiques contribuant à la relance du fret fluvial et/ou de la logistique urbaine en lien avec la voie d'eau,
- Les aménagements spécifiques nécessaires à l'équipement des quartiers fluviaux existants ou à créer.
- Les terrains de jeux, de sports et aires de stationnement ouverts au public et à condition qu'ils soient liés à l'utilisation du canal »

### D. Mettre la voie d'eau au service de l'économie et des grands projets métropolitains et faire contribuer le rayonnement de la métropole à l'essor de la voie d'eau

Développement de l'attractivité du canal, des activités touristiques fluviales et fluvestres, des activités commerciales sur l'eau et sur les berges, des nouveaux usages de mobilités sur l'eau et les berges, d'une filière de transport fluvial innovante pour la logistique urbaine et au service des grands projets d'infrastructure ou de construction, sont autant de potentiels de la voie d'eau qui pourraient participer directement à l'économie de la métropole et à son attractivité.

Dans cette perspective, il s'agit de programmer et structurer les usages dans l'espace et le temps tout en veillant à l'intégration de ces activités plurielles dans l'environnement urbain.

#### **Développer une offre touristique fluviale « canaux toulousains » adaptée et innovante**

Toulouse présente un potentiel touristique fort, notamment de tourisme d'affaire, qui pourrait être élargi à un tourisme Nature-Patrimoine orientés vers les touristes métropolitains ou du quart Sud-ouest.

Le tourisme fluvial sur Toulouse (Garonne et canaux) pourrait y contribuer (le niveau de trafic sur les canaux toulousains de l'ordre de 1500 passages de bateaux/an reste très faible comparativement aux secteurs les plus touristiques du canal du Midi à plus de 8000 passages de bateaux/an) et les retombées économiques

UN BATEAU PROMENADE PROVINCE  
800 600 € HT

UNE PÉNICHE HÔTEL  
232 300 € HT

UN BATEAU DE LOCATION HABITABLE SANS PERMIS  
32 900 € HT

UN BATEAU DE PLAISANCE PRIVÉE  
3 000 € HT

potentielles du tourisme fluvial sur le territoire sont conséquentes (cf. retombées économiques moyenne nationale par filière – Etude national VNF 2019-20).

**>> Il serait utile que le diagnostic et rapport de présentation du PLUiH intègre le développement du tourisme fluvial (dont canaux) en complément des autres volets du développement touristique métropolitain.**

Plusieurs axes de réflexion pour le tourisme fluvial métropolitain :

>> *Toulouse – Comme point de départ d'une itinérance ou escale fluviale recherchée* : bateaux promenade sur les canaux et la Garonne, péniches de croisières ou d'escales de péniches de location; départs en vélo/ randonnée en lien avec les gares/stations vélo/Toulouse/méto et les axes cyclables (Garonne/Chemin de Saint Jacques).

>> *Toulouse – Pour un court séjour pour les toulousains/métropolitains avec des activités sur et autour de la voie d'eau* / aviron – padlle - petites embarcations électriques / bateaux de promenade en lien avec la Garonne, avec le patrimoine à moins de 10' à pied du canal.

>> *Toulouse – Destination sportive* : Le site TASL de Lalande constitue une opportunité de créer une base nautique aviron emblématique. Certains secteurs pourraient également intégrer (et délimiter) des activités nautiques ou ludiques tout en veillant à la bonne cohabitation avec les activités de bateaux promenade ou péniches de croisière.

>> *Toulouse – La culture et le patrimoine comme vecteur de développement touristique* avec des activités touristiques embarquées, un patrimoine vivant qui se parcourt à la journée.

### **Développer le transport fluvial logistique métropolitain**

Si les activités touristiques sont aujourd'hui très largement majoritaires sur le réseau navigable du Sud-Ouest, il ne faut pas oublier que l'activité de fret fluvial sur la Garonne, et sur le canal des deux mers, constituait l'essence même du projet initial de Riquet. Le canal de Garonne a été construit entre 1838 et 1856, pour prolonger la navigabilité de Castes-en-Dorthe à Toulouse sur 193 km et faire bénéficier l'itinéraire Bordeaux-Toulouse-Sète d'un chenal de navigation garantie. Dans le passé, somme toute récente, les canaux toulousains ont donc accueilli un trafic fret important et l'organisation urbaine nécessaire à cette activité (port Saint Etienne, port Saint Sauveur, Halle aux grains,...) reste encore facilement identifiable. L'infrastructure existante (canaux et quais de chargement-déchargement) reste opérationnelle pour redévelopper une activité de logistique fluviale adaptée aux besoins de la métropole.

En lien avec le plan de déplacement des marchandises de la métropole et la charte de livraison en centre-ville de Toulouse, les infrastructures fluviales qui traversent la métropole (canal latéral à la Garonne, canal de Brienne et canal du Midi) pourraient apporter une solution alternative aux entreprises en terme de transport de marchandises, par l'organisation de leur report modal sur la voie d'eau.

De la même manière, les infrastructures fluviales qui traversent la Métropole devraient systématiquement être intégrées dans les grands projets d'aménagements type construction de la ligne 3 du Métro, construction des Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse, la LGV, ... comme solutions alternatives aux besoins de Fret.

La solution apportée par le transport fluvial permettrait non seulement de répondre aux problématiques environnementales de la ZFE (réduction des émissions de CO<sup>2</sup>), mais également de réduire les nuisances sonores engendrées par les livraisons conventionnelles, et surtout de désengorger le réseau routier de notre ville pour fluidifier la mobilité des habitants. Par conséquent, la mise en place de la ZFE ainsi que du report modal de certains flux de marchandises vers le transport fluvial pourraient être l'occasion de réviser la Charte de Livraisons en Centre-ville.

Un appel à projets est envisagé en 2022 par Voies navigables de France concernant la mise-en-place d'une activité de logistique urbaine par voie fluviale, via l'occupation d'une parcelle logistique du domaine public fluvial à Lalande, et l'utilisation ponctuelle des quais toulousains pour desservir le centre-ville par la voie d'eau.

**A l'échelle de Toulouse (mais éventuellement à élargir aux autres communes bord à voie d'eau), plusieurs sites ou quais s'avèrent stratégiques :**

**- Le site du « Port Lalande », une opportunité d'établir une plateforme fret de logistique urbaine pérenne pour la métropole de Toulouse.** Située en entrée de ville, à proximité du Marché d'Intérêt National Toulouse Occitanie (MIN) et du secteur logistique

Nord de Toulouse. Ce site, bord à voie d'eau aménagé en quais dimensionnés, entouré de fonciers maîtrisés par VNF et Toulouse Métropole est essentiel au développement d'une logistique fluviale métropolitaine pour desservir le centre-ville.

- Identifier les quais actuels et potentiels afin de permettre l'évolution vers des quais multi-usages urbains dans toute la traversée toulousaine pour faciliter la desserte d'une logistique urbaine fluviale, l'embarquement-débarquement (expérimentation de grutage léger), l'accueil de manifestations nautiques.

- Rechercher un port logistique au sud : étudier la création d'un port devant le P+R de Ramonville (périmètre TM)



>> A l'échelle du PLUiH, il serait utile de :

- identifier des fonciers stratégiques pour favoriser le développement du fret fluvial et définir une zone de préemption VNF sur les sites bords à voie d'eau exploitable en application de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, notamment son article 135 et l'article 2 de l'ordonnance n°2121-407.

- sur le site Lalande et les quais actuels ou potentiels, assurer réglementairement le caractère « Economique/Logistique ou Loisir/Activités nautiques » et l'évolution du linéaire de quais pour favoriser le développement de la logistique co-habitant avec le statut d'espace public ou de piste cyclable.

## E. Garantir la fonction hydraulique des canaux, Améliorer la qualité de l'eau et intégrer la TVB « Canal »

Au-delà de leur valeur patrimoniale, la fonction hydraulique des canaux toulousains connectés à l'ensemble du réseau hydraulique naturel, la Garonne et ses affluents, par des ouvrages d'alimentation et d'exutoire est essentielle au bon fonctionnement du canal des Deux Mers dans son ensemble mais aussi au bon fonctionnement d'écoulement d'une partie des eaux pluviales de la Métropole. Ainsi l'écluse Saint Pierre assure l'alimentation en eaux de l'ensemble du canal latéral tout en contribuant aux ouvrages de lutte contre les crues de la Garonne, les écluses Bayard, Minimes, Béarnais assurent l'écoulement des eaux du canal du Midi vers le Port de l'Embouchure et le canal latéral à la Garonne ainsi que l'écoulement des eaux pluviales de la ville qui se rejettent de façon très significative dans le canal. En terme d'exutoire hydraulique des canaux Métropolitains dans le milieu naturel, seul un ouvrage existe au niveau de la Métropole, l'exutoire du Bassin de Filtres.

Cette fonction hydraulique des canaux devra être garantie voire améliorée à l'échelle du PLUiH.

Par ailleurs, les canaux toulousains constituent un élément fort de la trame verte et bleue de la métropole, ils sont supports de biodiversité. Ils contribuent à l'alimentation en eau potable des populations et assurent l'irrigation de plus de 40 000 hectares de terres agricoles

La valeur environnementale des canaux tient à la fois :

- à la présence d'un ruban d'eau, porteur d'une biodiversité propre aux milieux aquatiques, bien qu'artificiels donc par nature contraints (en particulier par les usages, le fonctionnement hydraulique, ou encore les contraintes liées aux natures de berges). La qualité de ce milieu peut être caractérisée suivant les règles de la Directive Cadre (européenne) sur l'Eau qui fixe des exigences de potentiel écologique – parfois complexes à appliquer à une masse d'eau artificielle de ce type. Les principales altérations rencontrées dans les eaux des canaux de la Métropole sont les hydrocarbures, certains éléments traces métalliques, ou des phénomènes de désoxygénation et la présence de bactériologie chronique ou plus ponctuelle
- à la présence d'espaces d'accompagnement souvent « verts », et tout particulièrement au patrimoine arboré, majoritairement formel (alignements d'arbres), voire plus spontané dans certaines configurations. La « vocation » et le devenir (entretien, renouvellement) de ce patrimoine est un des enjeux des études en cours.

**>> A l'échelle du PLUI, il serait nécessaire de :**

- **Identifier la fonction hydraulique des canaux métropolitains et permettre une meilleure connaissance des ouvrages de rejets et d'alimentation d'eau : géolocalisation et caractérisation des volumes y transitant,**
  - **Identifier les enjeux et potentialités hydroélectriques du canal latéral qui accueille aujourd'hui 3 centrales**
- Limiter les débits rejetés par les ouvrages existants afin d'une part d'améliorer la gestion hydraulique des biefs traversés et d'autre part d'améliorer la qualité des eaux.**
- **Interdire tous nouveaux rejets d'eaux pluviales qui rendraient la gestion hydraulique des biefs traversés impossible en période d'épisodes de pluies intenses. Cette interdiction vise également à ne pas aggraver la qualité des eaux des canaux.**

## **F. Mettre la voie d'eau au service de la mobilité urbaine**

Au-delà de leur valeur patrimoniale, les canaux toulousains constituent un éléments fort des voies de circulation routière, cyclables et piétonnière. Ils constituent l'artère centrale de la métropole avec un maillage important des modes doux.

**>> A l'échelle du PLUiH il serait nécessaire de :**

- **Etudier les potentialités de développement des modes doux sur les canaux toulousains, (lien à faire avec Grand Parc Canal). A noter tout particulièrement, les potentialités du chemin de service qui sera créé par SNCF réseau dans le cadre du projet AFNT/LGV le long du canal latéral entre l'écluse de Lalande et l'écluse de l'Hers soit 14,7 kms et qui pourrait utilement renforcer le maillage des pistes cyclables.**
- **Evaluer les points de faiblesses des voies de circulation existantes en modes doux notamment les sites accidentogènes, les manques de franchissement, à titre d'exemple, la passerelle flottante enjambant le canal latéral et qui permet l'accès du public au Stade Toulousain les jours de match est fortement contraignante (coupures longues et répétées de la navigation) et peu satisfaisante pour les parties prenantes.**
- **Evaluer les potentialités de création de transport de passagers par voie fluviale permettant de compléter voire d'agrémenté les transports publics existants. Liens à étudier sur l'ensemble des voies d'eau, Garonne comprise.**

## **G. Préserver le patrimoine arboré des canaux**

Le respect du patrimoine arboré et particulièrement la lutte contre la propagation du chancre coloré du platane doivent être une priorité dans tout projet et pour toute intervention sur ou à proximité des arbres.

La première mesure de préservation du patrimoine arboré consiste à éviter tout aménagement ou intervention susceptible d'impacter les arbres : au niveau aérien (visible) ou souterrain (invisible, le rayon concerné est estimé jusqu'à 35m du tronc pour platane par exemple). Dans le cas d'un projet pouvant impacter ces périmètres sur des arbres du DPF, un échange spécifique sera prévu avec VNF afin de trouver les modalités d'intervention les moins pénalisantes possibles, si le périmètre de projet ne peut être modifié.

La lutte contre le chancre coloré du platane est encadrée réglementairement (Arrêtés Préfectoraux / Arrêté National n°AGRG 1530100A du 22 décembre 2015) et prévoit des mesures de désinfection des outils et engins intervenant sur ou à proximité des platanes, avec une spécialité fongicide ou de l'alcool à brûler pour le petit outillage.

**>> A l'échelle du PLUiH il serait nécessaire de limiter les impacts sur la patrimoine arboré.**



**Contact Personne publique associée au PLUiH**  
**Voies navigables de France - Direction territoriale Sud-Ouest**  
David Baichère – [david.baichere@vnf.fr](mailto: david.baichere@vnf.fr)

---

**À PROPOS DE VOIES NAVIGABLES DE FRANCE – [www.vnf.fr](http://www.vnf.fr)**

Avec 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 700km de fleuves, canaux et rivières canalisées, 4 000 ouvrages d'art (écluses, barrages, pont-canaux,...) et 40 000 hectares de domaine public fluvial.

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.

La Direction Territoriale Sud-Ouest gère plus de 400 km de canaux et sections de fleuves navigables réunissant le canal du Midi, le canal latéral à la Garonne, ainsi que la Garonne et l'Hérault. Environ 400 agents sont mobilisés tout au long de l'année pour assurer l'exploitation et la maintenance du réseau, ainsi que l'accueil des usagers de la voie d'eau.

[www.vnf.fr](http://www.vnf.fr)



VNF - Voies navigables de France



VNF\_officiel