



« COMMENT LES CANAUX PEUVENT-ILS DYNAMISER LA POLITIQUE TOURISTIQUE REGIONALE ? »

RAPPORT

présenté par

Bernard DUBRESSON et Jean-Pierre GILLOT

COMMISSION N°2

Développement économique, emploi, innovation, tourisme

SEANCE PLENIERE DU 14 OCTOBRE 2010

SOMMAIRE

SOMMAIRE	1
REMERCIEMENTS AUX PERSONNES AUDITIONNEES	2
COMMISSION N°2.....	3
LISTE DES ABREVIATIONS.....	4
INTRODUCTION	6
1. L'INTEGRATION DES CANAUX DANS LA POLITIQUE TOURISTIQUE DE LA REGION.....	7
1.1. LE CONTEXTE.....	7
1.2. LE PERIMETRE DE L'EXPERIMENTATION.....	8
1.3. LES ENJEUX DE L'EXPERIMENTATION.....	9
1.4. LES MODALITES DE L'EXPERIMENTATION	10
1.5. LES OBJECTIFS DU TRANSFERT	12
1.6. LES ACTIONS ENVISAGEES OU DEJA CONDUITES PAR LA REGION DANS LE DOMAINE DU TOURISME FLUVIAL...	12
1.7. LA PROMOTION DES ACTEURS PUBLICS ET PRIVES	14
2. LES CHIFFRES CLES DU TOURISME FLUVIAL	17
2.1. LA PLAISANCE.....	17
2.2. LES LOISIRS NAUTIQUES.....	20
2.3. LES LOISIRS TERRESTRES	21
2.4. EVALUATION DES RETOMBEES ECONOMIQUES	25
3. PERSPECTIVES DU TOURISME FLUVIAL EN BOURGOGNE : LES POINTS FORTS, LES POINTS FAIBLES	27
3.1. LA PLAISANCE.....	27
3.2. LES VELOROUTES ET VOIES VERTES	30
CONCLUSION	32
ANNEXES	33
BIBLIOGRAPHIE	44
TABLE DES ILLUSTRATIONS	45

REMERCIEMENTS AUX PERSONNES AUDITIONNEES

M. Philippe AUSSAVY, délégué à la sécurité et à la prévention de la délinquance, mairie d'Auxerre
Mlle Nathalie BALLAND, chargée de mission, Voies navigables de France
M. Marc BENNER, conseiller économique, social et environnemental régional, Pôle Nucléaire Bourguignon
M. Fabien BENTAYEB, chef du service Tourisme, Conseil régional de Bourgogne
M. Patrick BLANC, CFDT, canal du Centre
M. Thomas CHEVALIER, Bourgogne Tourisme
M. Vincent CLIGNIEZ, chef du service voies d'eau et navigation, Voies navigables de France
Mme Carole DESCAUDIN, Chambre de commerce et d'industrie de l'Yonne
Mlle Pauline ECKERN, Bourgogne Tourisme
M. Mike GARTNER-ROBERTS, président, Syndicat d'initiative Entre Cure et Yonne
Mme Patricia GAUDET, Directrice Canaux et tourisme, Conseil régional de Bourgogne
M. Olivier GEORGES, directeur, Syndicat mixte d'équipement touristique du canal du Nivernais
Mme Véronique GIRAUD, coordinatrice Tourisme, Pays plaine de Saône Vingeanne
M. Jean-Claude GUILLAUME, Canal du Nivernais
M. Richard HENRARD, FO
M. Frédéric IMBERT, conseiller technique régional coordinateur, Comité régional de canoë-Kayak de Bourgogne
Mme Sylvie JOUBLIN, Syndicat d'initiative Entre Cure et Yonne
M. Norbert LALIAUX, port de plaisance – Saint-Florentin
Mme Cécile MAGORET, Agence de développement touristique de l'Yonne
M. Christophe MANIERE, CGT, Canal de Bourgogne
M. Jean-Pierre MIDAVAIN, marinier et capitaine de la « Billebaude »
Mlle Céline MOREL, agent de développement, Cap Canal à Pouilly-en-Auxois
M. Michel MORINEAU, adjoint chargé de la culture, de l'urbanisme et de la vie associative, mairie d'Auxerre
M. Gérard MOTTET, conseiller économique, social et environnemental régional, professeur émérite des Universités¹
Mme Sophie OLLIER-DAUMAS, directrice, Bourgogne Tourisme
M. Bernard PETIT, président Commission Tourisme du Conseil de développement
M. Pierre PEYRET, Bateaux touristiques de l'Auxerrois
M. Laurent RICHOUX, Président, Les amis du Canal de Bourgogne
M. Jacques RIGOTHIER, vice-président, Les amis du Canal du Nivernais
M. Gérard THOMAS, CGT, Canal du Centre
M. Clément TISSIER, Ligue de l'enseignement de Côte-d'Or
M. Paul VAN DER MIJE, Société Aquarelle à Auxerre
Mme Evelyne VERMENOT, CGT, Canal du Nivernais
M. Jean-François VERMENOT, CGT, Canal du Nivernais
M. Jean-Marc VOYOT, chargé de missions, Syndicat mixte d'équipement touristique du canal du Nivernais

¹ L'exposé de Gérard MOTTET, intitulé *Les canaux en Bourgogne, cadre physique, patrimonial et touristique*, est consultable sur le site Internet du CESER de Bourgogne.

COMMISSION N°2

Développement économique, emploi, innovation, tourisme

Président :

Jean-François MICHON (CFE-CGC)

Vice-président :

Jean-François GAITEY (APROVALBOIS-CRPF-USROFPB)

Secrétaire :

Bernard DUBRESSON (CGT)

Membres :

Daniel BIGEARD (Fédération française bancaire)

Jean-Louis BILLET (CGT-FO)

Jean-Louis CABRESPINES (CRESS)

Claudine CONTASSOT (CGT)

William FORESTIER (Chambre régionale de métiers et de l'artisanat)

Jean-Claude FORTIER (Université de Bourgogne et grandes écoles)

Jean-Pierre GILLOT (CRT)

Michel LAFARGE (Fédération régionale du bâtiment)

Patrick LAFORET (CRCI)

Gilbert MARPEAUX (CGT-FO)

Elisabeth PETITBON (CFDT)

Membre associé :

Jean PIRET (Organismes culturels), Président de la Commission n° 4

LISTE DES ABREVIATIONS

ADT	Agence de développement touristique
ASP	Agence de services et de paiement
CDT	Comité départemental du tourisme
CESER	Conseil économique, social et environnemental régional
CNASEA	Centre national pour l'aménagement des structures des exploitations agricoles
COT	Convention d'utilisation temporaire
DREAL	Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
EPCI	Etablissement public de coopération intercommunale
ETP	Equivalent temps plein
FEDER	Fonds européen de développement régional
FCTVA	Fonds de compensation de la TVA
FROTSI	Fédération régionale des offices de tourisme et syndicats d'initiative
NAS	Nécessité absolue de service
SDEVN	Schéma directeur d'exploitation des voies navigables
SIG	Système d'information géographique
SRDT	Schéma régional de développement du tourisme
US	Utilité de service
VNF	Voies navigables de France

Le Président

Dossier suivi par : Patricia GAUDET
Tel : 03 80 44 35 68
Fax : 03 80 44 35 60
E.mail : pgaudet@cr-bourgogne.fr

Dijon le 2 décembre 2009
Réf. PG/DM/L091201

Monsieur le Président,

Dans le prolongement de mon courrier du 20 novembre dernier relatif à l'expérimentation de la gestion des canaux par la région Bourgogne et dans la perspective d'un éventuel transfert définitif à la Région dans ce domaine, je vous confirme la saisine officielle du CESR sur la double problématique suivante :

« Comment intégrer les canaux dans notre politique touristique ? »

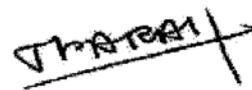
« En quoi la gestion directe des canaux par la Région Bourgogne est-elle susceptible de modifier l'ensemble de sa politique touristique ? »

Une approche transversale, s'appuyant sur les compétences propres de la région Bourgogne, et sur les ressources partenariales que le Conseil Economique et Social régional est en capacité de mobiliser apportera, j'en suis convaincu, des éléments décisifs pour étayer le projet régional global et pour creuser le concept de « station touristique linéaire » sur chaque canal transféré.

Une présentation de vos travaux à l'automne prochain m'obligerait.

J'exclus la problématique de l'infrastructure car je vais conduire avec l'Etat une étude exhaustive en ce sens.

Veillez croire Monsieur le Président, en l'assurance de ma considération distinguée.



François PATRIAT
Sénateur de la Côte d'Or

Monsieur François BERTHELON
Président du CESR de Bourgogne
17, boulevard de la Trémouille
BP 1602
21035 DIJON CEDEX

INTRODUCTION

Dans le cadre des lois du 30 juillet 2003² et du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, le Conseil régional de Bourgogne a adopté à l'unanimité, le 28 septembre 2009, le principe d'une expérimentation de décentralisation de son réseau fluvial à petit gabarit (Freycinet) et confié la responsabilité au Président de négocier les termes de la convention tripartite Etat-Région-VNF applicable depuis le 1er janvier 2010. Ont été retenus dans le périmètre faisant l'objet de l'expérimentation les trois canaux entièrement bourguignons, le canal de Bourgogne, le canal du Centre et le canal du Nivernais qui structurent la boucle navigable irriguant le cœur de la Bourgogne, ainsi que la rivière Seille en sa partie navigable. Selon le schéma directeur d'exploitation des voies navigables (SDEVN), le canal de Bourgogne relève de la catégorie 3 (voie à vocation multiple, c'est-à-dire avec un trafic de marchandises non significatif) de Brienon à Laroche-Migennes et de Dijon à Saint-Jean-de-Losne. Il est classé en catégorie 4 (voie touristique) entre Dijon et Brienon. Le canal du Centre relève de la catégorie 3, tandis que le Nivernais et la Seille sont classés en catégorie 4 (voir annexe page 34)³.

La décision de la collectivité régionale s'appuie sur les atouts dont bénéficie la Bourgogne dans le domaine du tourisme fluvial. Son offre en la matière la place ainsi en tête des régions françaises sur le créneau des péniches-hôtels. En location de bateaux de plaisance, la Bourgogne représente près de 20 % de l'activité nationale. Les canaux permettent, par ailleurs, de faire deux boucles complètes à l'intérieur ou autour de la Bourgogne en empruntant le canal de Roanne à Digoin, le canal latéral à la Loire et le canal de Briare. Ces voies d'eau constituent le principal support du réseau de véloroutes et voies vertes qui irriguent l'ensemble du territoire bourguignon. Enfin, les canaux sont des éléments incontestables du patrimoine et sont un point de départ pour la découverte culturelle de la région.

Le tourisme fluvial génère en outre des retombées économiques importantes. Le schéma régional de développement du tourisme (SRDT) 2005-2015 l'identifie d'ailleurs comme l'un des grands produits régionaux d'itinérance, au même titre que le *Tour de Bourgogne à vélo* ou la *Route des vins de Bourgogne*.

Afin d'éclairer son projet, la Région a commandé un certain nombre d'études (enquête de fréquentation et de clientèle du tourisme fluvial lancée par Bourgogne Tourisme, schéma de valorisation touristique des voies navigables de Bourgogne conduite par la délégation Atout France Bourgogne). Elle a notamment saisi le Conseil économique, social et environnemental régional (CESER) sur la double problématique suivante :

- comment intégrer les canaux dans la politique touristique régionale ?
- en quoi la gestion directe des canaux par la Région Bourgogne est-elle susceptible de modifier l'ensemble de sa politique touristique ?

L'un des objectifs de cette saisine sera aussi de préciser le concept de station touristique linéaire, dans le cadre du développement durable.

Après avoir rappelé le contexte de l'expérimentation, ce rapport présentera les chiffres clés du tourisme fluvial en Bourgogne, avant d'identifier les questionnements que cette expérimentation soulève.

² Abrogé par l'ordonnance n° 2006-460 du 21 avril 2006 relative à la partie législative du code général de la propriété des personnes publiques.

³ Collectif, *Schéma directeur d'exploitation des voies navigables*, VNF, mai 2005.

1. L'INTEGRATION DES CANAUX DANS LA POLITIQUE TOURISTIQUE DE LA REGION

1.1. LE CONTEXTE

1.1.1. Ce que permet la loi

La loi n° 2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages marque une étape importante dans la décentralisation des voies navigables. L'article 56 de ce texte autorise ainsi les collectivités territoriales à constituer leur propre domaine public fluvial soit directement par expropriation, acquisition amiable ou création, soit par transfert de propriété d'un élément du domaine public fluvial de l'Etat. Cette dernière possibilité remplace les simples transferts de compétences instaurés par la loi du 22 juillet 1983, qui n'avaient concerné que trois régions : la Bretagne, la Picardie et les Pays de la Loire. La loi prévoit également que la collectivité ou le groupement de collectivités peut choisir d'expérimenter l'aménagement et l'exploitation de la voie d'eau pour une durée limitée à six ans maximum.

Ce volet domanial a été complété par la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, qui traite du transfert des personnels et étend le dispositif aux ports intérieurs.

Par ces dispositions législatives, l'Etat choisi donc de recentrer ses moyens sur un réseau magistral non transférable, géré et exploité par l'établissement public Voies navigables de France (VNF), les collectivités locales étant invitées à prendre en charge les voies touristiques sur lesquelles se développe la plaisance et les activités nautiques.

1.1.2. La démarche du Conseil régional de Bourgogne

Dans son schéma régional de développement du tourisme (SRDT) pour la période 2005-2015, le Conseil régional de Bourgogne a identifié trois grands produits d'itinérance de développement du tourisme : la *Route des vins de Bourgogne*, le *Tour de Bourgogne à vélo* et le *tourisme fluvial*. La fiche action C18 consacrée spécifiquement à cette dernière thématique prévoit plusieurs pistes d'amélioration possibles, notamment un travail sur le réseau, en partenariat avec VNF, dont la mise en œuvre « devra s'intégrer dans les réflexions en cours quant à la décentralisation éventuelle des canaux (voir page 13)⁴ ».

L'idée d'un transfert de gestion n'est donc pas récente. Elle a trouvé son accomplissement par le vote à l'unanimité des élus régionaux, le 14 décembre 2009, d'une convention d'expérimentation entre l'Etat, la Région et VNF⁵.

Cette décision a été dictée par la nécessité de sauvegarder et de valoriser les canaux, patrimoine emblématique sur lequel se fonde en partie l'identité de la Bourgogne. La Région voit, en outre, dans la possibilité offerte par la loi une opportunité stratégique, tant en termes de développement touristique et de valorisation économique, que d'environnement, de développement durable et de transport multimodal.

⁴ *Découvrons la Bourgogne ensemble*, Schéma régional de développement du tourisme (2005-2015), Conseil régional de Bourgogne.

⁵ *Décentralisation des canaux de Bourgogne, du Centre, du Nivernais et de la Seille navigable*, convention d'expérimentation, 14 décembre 2009.

L'expérimentation a été préférée à l'option d'un transfert direct de compétences, afin de mesurer les enjeux et les risques éventuels. L'expérimentation n'entraîne pas de transfert de propriété du domaine public et des personnels à la Région, laquelle ne se voit en outre pas accorder de pouvoir de police de conservation du domaine. En revanche, elle attribue au Conseil régional tous les droits et obligations du propriétaire et autorise la mise à disposition des services. Cette formule doit offrir une souplesse temporelle et organisationnelle permettant de construire avec l'ensemble des partenaires publics et privés le projet de développement touristique qui fonde la décision de la Région.

1.2. LE PERIMETRE DE L'EXPERIMENTATION

Le domaine fluvial bourguignon représente un total de 1 000 km, soit le réseau le plus important de France (voir annexe page 39). **L'expérimentation porte sur les seuls canaux de Bourgogne, du Centre et du Nivernais, ainsi que sur la rivière Seille en sa partie navigable, soit au total 574 km.** Un ensemble qui permet de faire deux boucles complètes à l'intérieur ou autour de la Bourgogne en empruntant le canal de Roanne à Digoin, le canal latéral à la Loire et le canal de Briare.

Les barrages-réservoirs de Pont-et-Massène (21) et de Chazilly (21) sont exclus de l'expérimentation. Cependant, pour répondre à l'exigence de cohérence hydraulique de l'ensemble transféré⁶, ceux-ci seront inclus dans le périmètre du transfert définitif.

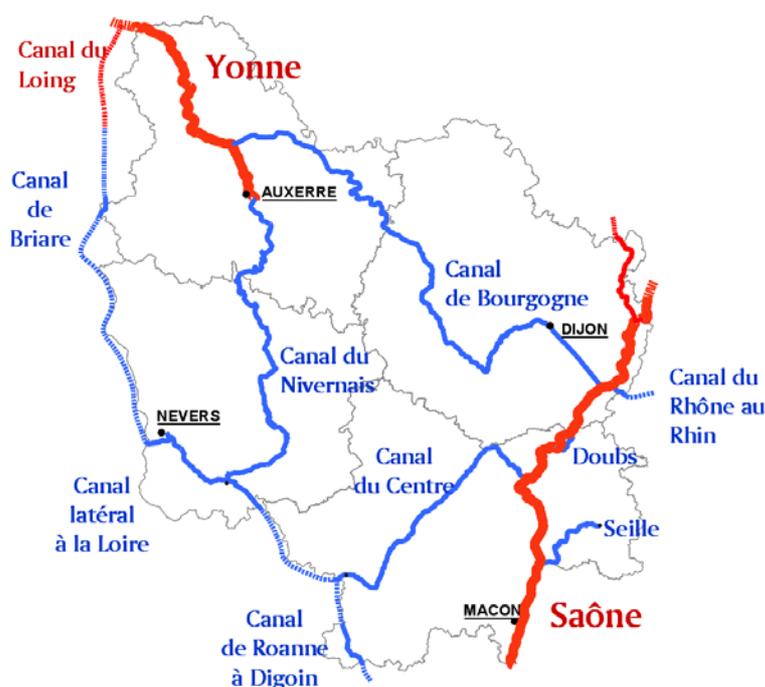


Figure 1 – Le réseau fluvial bourguignon
Source Conseil régional de Bourgogne

Ouvert à la navigation en 1832, le canal de Bourgogne (242 km) va de Migennes (dans l'Yonne) à Saint-Jean-de-Losne (en Côte-d'Or), en passant par Dijon (voir annexe page 35). Il comporte 190 écluses (dont une centaine manuelles), 6 barrages réservoirs et 31 km de rigoles d'alimentation. On recense le long du parcours 13 ports et 13 haltes nautiques. Les aménagements comprennent également 223 maisons éclésières, dont 88 sont occupées par des agents de VNF par nécessité

⁶ Code général de la propriété des personnes publiques, article L3113-1.

absolue de service⁷ (NAS) ou par utilité de service⁸ (US), et 88 louées avec une convention d'utilisation temporaire (COT)⁹.

Le canal du Centre (et le bief du pont canal du canal latéral à la Loire) s'étend sur 115 km et va de Digoin à Chalon-sur-Saône (voir annexe page 36). Il comprend 62 écluses (dont 60 automatisées), 8 barrages réservoirs et 32 km de rigoles. On recense le long du parcours 4 ports et 9 haltes nautiques. Les aménagements comprennent également 45 maisons éclusières, dont 26 sont occupées par des agents de VNF par NAS ou par US, et 17 louées avec une COT¹⁰.

Le canal du Nivernais a une longueur de 178 km, dont 58 sont concédés au Département de la Nièvre (voir annexe page 37). Il comprend 129 écluses (dont une centaine manuelles), un barrage réservoir et 25 km de rigoles d'alimentation. On recense le long du parcours 10 ports et 20 haltes nautiques. Les aménagements comprennent également 118 maisons éclusières, dont 55 sont occupées par des agents de VNF par NAS ou par US, et 32 louées avec une COT¹¹.

La Seille canalisée (39 km) va du barrage de la Truchère à Louhans (voir annexe page 38). Elle comprend 4 écluses. On recense le long du parcours 2 ports et 4 haltes nautiques. Les aménagements comprennent également 2 maisons éclusières¹².

1.3. LES ENJEUX DE L'EXPERIMENTATION

L'expérimentation conduite par la Région comporte un certain nombre d'enjeux qui ne sont pas tous inclus dans le champ de la saisine. Nous ne ferons donc que les évoquer ici.

1.3.1. Les enjeux économiques

La présence de nombreux touristes étrangers sur et autour des canaux témoigne de la notoriété du patrimoine dont dispose la Bourgogne en la matière. A cette clientèle s'ajoute une fréquentation plus locale, correspondant aux usagers des chemins de halage aménagés en voies cyclables.

Le développement rural s'appuie donc pour partie sur les activités touristiques qui se créent autour de la voie d'eau.

Les canaux peuvent également constituer un atout dans la perspective du Grenelle de l'environnement et de la lutte contre le changement climatique. En effet, même si le transport de marchandises est devenu marginal et reste localisé à certaines sections du réseau (en particulier sur le canal du Centre et aux extrémités du canal de Bourgogne), **un potentiel de développement existe en matière de fret**, potentiel que la Région se réserve la possibilité d'évaluer¹³.

1.3.2. Les enjeux environnementaux

Le projet de la Région intègre une forte dimension environnementale, en particulier dans le domaine de l'eau, la Région Bourgogne étant située en tête de trois grands bassins versants. Vont donc se poser des interrogations sur la ressource en eau, sa disponibilité et sa qualité, ainsi que sur son rôle écologique.

⁷ Il y a nécessité absolue de service lorsque l'attribution d'un logement est la condition indispensable pour que l'intéressé puisse accomplir normalement son service. Dans ce cas, la concession comporte la gratuité du logement nu.

⁸ Il y a utilité de service quand, sans être absolument nécessaire à l'exercice de la fonction, le logement présente un intérêt certain pour la bonne marche du service. Dans ce cas, une redevance est due par le bénéficiaire.

⁹ *Décentralisation des canaux de Bourgogne, du Centre, du Nivernais et de la Seille navigable*, convention d'expérimentation, 14 décembre 2009, annexe 1a2.

¹⁰ *Ibidem*, annexe 1a3.

¹¹ *Ibidem*, annexe 1a4.

¹² *Ibidem*, annexe 1a5.

¹³ Séance plénière du Conseil régional de Bourgogne, 28 septembre 2009.

La période d'expérimentation sera notamment mise à profit pour approfondir les connaissances sur les sédiments et les risques de pollution de ces matériaux. Un diagnostic sera ainsi réalisé par un prestataire indépendant pour un coût estimé à 250 000 euros financé à parité par l'Etat et le Conseil régional.

1.3.3. Les enjeux humains

L'Etat a pris l'engagement de stabiliser les personnels mis à disposition de la Région pendant la durée de l'expérimentation, garantissant ainsi l'effectif constaté au 31 décembre 2007, soit **359 équivalents temps plein** (ETP). Les crédits correspondants à la rémunération de 56 ETP vacataires seront maintenus durant cette période. Enfin, VNF met à disposition de la collectivité 2,2 ETP. Le transfert définitif des personnels en fin d'expérimentation se fera sur ces bases, ce qui représente 15 millions d'euros de masse salariale¹⁴.

1.3.4. Les enjeux financiers

Le Conseil régional percevra de l'Etat une subvention annuelle de 5,819 millions d'euros TTC (valeur janvier 2010) tant que la Région n'est pas éligible au fonds de compensation de la TVA (FCTVA). Dans le cas où elle le deviendrait pendant la phase d'expérimentation, la subvention serait ramenée à 4,79 millions d'euros HT. A compter du 1^{er} janvier 2010, cette subvention évoluera chaque année comme la dotation générale de décentralisation.

L'Etat s'engage également à attribuer à la Région une subvention de maintenance et d'exploitation d'un montant de 2,5 millions d'euros TTC par an, hors dépenses de personnel. Celle-ci inclut toutes les dépenses d'entretien et d'exploitation de la voie d'eau, des ouvrages, dépendances et équipements, des bâtiments d'exploitation, ainsi que toutes les dépenses d'acquisition, de location et d'entretien, des matériels, engins et véhicules d'exploitation, et dépenses d'achat des vêtements de travail...

Ces montants devraient être complétés par des fonds européens, en particulier du Fonds européen de développement régional (FEDER). La Région sollicitera la gestion en subvention globale de l'action relative aux canaux pris en expérimentation, sous-mesure de la mesure 3-3 *Développer l'attractivité de la Bourgogne par la constitution ou le renforcement de points d'appui culturels ou touristiques*, dans un objectif d'amplification du développement touristique.

1.3.5. Les enjeux patrimoniaux

Les enjeux patrimoniaux sont considérables avec environ 570 km de canaux, 125 km de rigoles, près de 390 écluses et plus de 380 maisons éclusières, auxquels s'ajoutent tous les ouvrages hydrauliques. Le périmètre recouvre les plans d'eau navigables, leur système d'alimentation (barrages-réservoirs, étangs et rigoles, prises d'eau, déversoirs, noues, retenues...), avec leurs dépendances, berges, francs-bords, chemins de halage, plantations, digues, barrages, écluses et autres ouvrages actuellement entretenus par VNF, ports et haltes fluviales, terrains...

Grâce à l'expertise des personnels techniques de l'Etat et de VNF et l'appui éventuel de prestataires extérieurs, la phase d'expérimentation sera mise à profit, avec l'aide d'outils de type système d'information géographique (SIG), pour définir précisément les contours du patrimoine transférable.

1.4. LES MODALITES DE L'EXPERIMENTATION

D'une durée initiale de trois ans, la période d'expérimentation pourra être réduite d'une année, ce qui signifie que la demande de transfert définitif pourra intervenir le 30 juin 2011, avec effet au

¹⁴ Séance plénière du Conseil régional de Bourgogne, 28 septembre 2009.

1^{er} janvier 2012 (amendement adopté lors de la séance plénière du Conseil régional du 14 décembre 2009). L'objectif étant de clarifier le statut des personnels et de dynamiser l'investissement privé¹⁵.

Pendant la durée de l'expérimentation, la Région exercera des missions d'aménagement, d'exploitation et de maintenance des voies d'eau et de leurs dépendances. Elle mènera, en outre, des actions de modernisation et de développement, assurera la sécurité des infrastructures, la gestion hydraulique des ouvrages, du domaine public fluvial, ainsi que des produits financiers du domaine mis à disposition de la Région (taxes, recettes domaniales, redevances d'occupation temporaire, loyers...).

La Région Bourgogne, sous son contrôle et sa responsabilité, fait appel à l'établissement public Voies navigables de France (VNF). L'ensemble des missions confiées à VNF évoluera au cours de l'expérimentation afin de permettre à la Région d'être opérationnelle à l'issue de cette période. Il s'agit pour l'essentiel des fonctions d'assistance et d'exécution suivantes :

- ⊕ aménagement, maintenance et exploitation des voies d'eau et de leurs dépendances, y compris l'ensemble des ouvrages présents sur celles-ci ;
- ⊕ gestion hydraulique des ouvrages ;
- ⊕ mise en œuvre de la sécurité et de la sûreté des infrastructures,
- ⊕ ingénierie pour le compte du Conseil régional (restauration, modernisation et entretien de la voie d'eau) ;
- ⊕ organisation de la gestion du domaine mis à disposition de la Région, notamment la rédaction des titres d'occupation du domaine ;
- ⊕ assistance à la passation des marchés publics ;
- ⊕ engagement et liquidation de l'ensemble des dépenses et recettes dans le système d'information financier de la Région ;
- ⊕ assistance à la gestion du contentieux et assistance juridique ;
- ⊕ gestion et maintenance des outils informatiques et téléphoniques, intégrant l'assistance aux utilisateurs ;
- ⊕ gestion du parc automobile (dont maintenance et réparation) ;
- ⊕ animation des clubs métier (environnement, hygiène et sécurité...);
- ⊕ élaboration d'un plan de formation visant à optimiser les compétences des agents en vue du transfert.

La Région Bourgogne entend également associer VNF à la définition de la politique régionale de développement en matière de tourisme fluvial et dans le domaine économique (transport...), aux réflexions sur la modernisation, sur le développement et sur l'organisation de l'exploitation.

L'Etat, pour sa part, met à disposition de la Région Bourgogne les biens entrant dans le cadre du périmètre de l'expérimentation. En revanche, les biens meubles dont engins, véhicules et matériels, appartenant à l'Etat ou à VNF avant la date de signature de la convention, resteront la propriété de ces derniers.

Concernant l'exercice des missions de police, l'Etat conservera les missions suivantes : polices des eaux, de la navigation, de la pêche et de la chasse, de la conservation du domaine public fluvial.

Le suivi de l'expérimentation est assuré par un comité piloté par la Région, auquel est associée toute personne ou organisme utile à ses travaux. Un amendement adopté lors de la séance plénière du 14 décembre 2009 permet aux représentants du personnel de VNF d'être associés à cette instance de concertation.

¹⁵ Séance plénière du Conseil régional de Bourgogne, 14 décembre 2009.

Enfin, un bilan analysant les dépenses engagées, l'état des acquisitions et les difficultés rencontrées sera établi chaque semestre. Un bilan préparatoire au transfert interviendra au plus tard en février 2012.

1.5. LES OBJECTIFS DU TRANSFERT

En faisant le choix de l'expérimentation, la Région s'est fixé trois objectifs principaux : la protection du patrimoine, le développement touristique autour des canaux et la préservation d'une ressource en eau estimée à plus de 150 millions de m³. Dans la presse locale, le Président du Conseil régional précise que l'ambition de la Région sera de « faire plus que de l'entretien, avec l'aide des collectivités territoriales »¹⁶.

Au-delà, le Conseil régional a pour ambition d'élaborer avec l'ensemble des partenaires un véritable projet touristique global et d'innover dans le domaine des services et du marketing territorial, pour donner corps à un nouveau concept de *station touristique linéaire*, où toutes les activités cohabiteraient le long du réseau. Ce concept est une alternative aux démarches reposant sur le développement de sites intégrés, dans lesquels la structure touristique, qui regroupe l'ensemble des activités, est une destination en tant que telle.

La *station touristique linéaire* est fondée sur une logique d'itinérance¹⁷, c'est-à-dire sur un développement reposant sur une optimisation de l'offre touristique autour d'un axe central, en l'occurrence les canaux. Une telle stratégie est particulièrement bien adaptée aux destinations rurales, dont les richesses patrimoniales sont souvent diffuses sur le territoire. Elle répond en outre à l'engouement actuel de la clientèle touristique pour les modes de déplacement doux (randonnée pédestre ou équestre, cyclotourisme...) et sa recherche de liberté.

Placer l'itinéraire au cœur de la stratégie implique le développement d'un système de promotion et d'information touristique fiable, ainsi que la structuration autour de l'axe de l'ensemble des activités et services qu'est en droit d'attendre la clientèle. Objectifs qui supposent un affranchissement des limites administratives (ce qui renvoie à la notion de gouvernance) et le dépassement des logiques d'organisation thématique du tourisme au profit du développement d'une offre multiple et transversale.

L'expérimentation permettra enfin une réflexion sur la mise en place d'un plan de développement et la prise en main progressive des différentes problématiques par la Région : expertise technique et juridique du patrimoine, diagnostic environnemental et définition des enjeux liés à l'eau... 2010 sera l'année des diagnostics et des études préalables nécessaires à l'élaboration du projet de développement touristique. Dans le même temps, cette première année sera l'occasion de commencer à réfléchir à la gouvernance de l'opération¹⁸.

1.6. LES ACTIONS ENVISAGEES OU DEJA CONDUITES PAR LA REGION DANS LE DOMAINE DU TOURISME FLUVIAL

Comme nous l'avons déjà signalé, le tourisme fluvial constitue l'un des trois grands produits d'itinérance de développement du tourisme (avec la *Route des vins de Bourgogne* et le *Tour de Bourgogne à vélo*) identifiés par le Conseil régional dans son schéma régional de développement du tourisme.

¹⁶ *Au fil du canal du Nivernais*, L'Yonne républicaine, Le journal du Centre, supplément gratuit, 15 juin 2010.

¹⁷ BENTAYEB Fabien, *L'itinérance, un enjeu majeur du tourisme à la campagne*, Les cahiers espaces, n° 98, septembre 2008.

¹⁸ Fonction n° 8, transports – Sous-fonction n° 88, autres – Programme n° 02, *gestion des canaux de Bourgogne – Expérimentation de décentralisation des canaux de Bourgogne, du Centre, du Nivernais et de la rivière Seine en sa partie navigable*.

1.6.1. Engagement de la Région en faveur du canal du Nivernais

Le Président du Conseil régional a cosigné, en décembre 2008, la convention Leader du canal du Nivernais 2008-2015, aux côtés de l'Etat, du CNASEA (aujourd'hui Agence de services et de paiement) et du Syndicat mixte d'équipement touristique du canal du Nivernais. Cet engagement vise à mobiliser des fonds européens pour développer les animations et l'offre touristique du canal du Nivernais.

Le programme Leader du canal du Nivernais mobilise deux millions d'euros de crédits FEADER sur la période 2008-2013. La Région Bourgogne est le premier partenaire financier du programme, avec une enveloppe de 700 000 euros. La convention s'inscrit dans la stratégie de développement du canal du Nivernais dont le programme d'action comporte trois axes principaux.

Il s'agit en premier lieu de faire connaître le canal du Nivernais pour attirer de nouveaux visiteurs, grâce à la réalisation d'outils de promotion et de communication (reportages presse, films, ouvrages sur le canal, mais aussi évènements culturels et sportifs, évènements touristiques...), et à la mise en place, l'aménagement et la promotion des véloroutes.

L'objectif est également de faire du canal du Nivernais une destination touristique exemplaire afin que les touristes, satisfaits, en deviennent des ambassadeurs.

Enfin, la convention vise à attirer les investisseurs privés en établissant une prospection de ces derniers, en mettant en place un observatoire touristique du canal et en accompagnant les investisseurs dans la réalisation de leurs projets (aide à l'étude de faisabilité, soutien aux efforts environnementaux...).

1.6.2. Fiche C18 du SRDT : le tourisme fluvial

Cette fiche cible plusieurs pistes d'actions possibles :

- travailler sur le réseau, en partenariat avec VNF ;
- fiabiliser les marchés de clientèles ;
- améliorer la promotion de l'offre ;
- renforcer l'accueil et l'information des clientèles ;
- développer les animations et l'événementiel ;
- créer un club régional tourisme fluvial.

Le premier point prévoit d'accentuer les efforts sur l'infrastructure fluviale, de traiter les questions de gestion des niveaux d'eau, de réaliser des équipements de facilitation et de sécurisation, de recenser les maisons éclusières en vue d'une valorisation touristique.

Le deuxième passe par le développement de haltes fluviales proposant des services et l'élargissement de la pratique à de nouveaux publics.

Le troisième porte sur la mise en place d'une promotion centrée sur les marchés de proximité et d'une communication destinée à combattre les *a priori* freinant cette forme de tourisme (lenteur, technicité, sécurité...).

Concernant l'accueil et l'information, le projet régional insiste sur la nécessité d'encourager les collectivités à améliorer la signalétique sur les haltes fluviales, de mettre en place des outils de formation touristique pour les éclusiers et vacataires de VNF, d'encourager le développement d'un système d'information mobile.

La question de l'évènementiel repose sur la mise en place de journées portes ouvertes de l'ensemble des professionnels de la région pour marquer le début de la saison.

Quant au club régional, le Conseil régional entend en faire un pilier du développement du tourisme fluvial.

Un règlement d'intervention de la Région¹⁹ concrétise déjà une partie de ses objectifs. Les opérations aidées concernent les études à la réalisation d'aménagements, ainsi que les travaux d'aménagement (création ou extension de ports de plaisance ou de haltes nautiques, création de services ou d'aménagements favorisant l'accueil le long de la voie d'eau en lien avec les véloroutes). Peuvent bénéficier de ce dispositif les collectivités territoriales et leurs groupements, les associations et les PME. Pour les études, les aides sont plafonnées à 50 % des dépenses éligibles. Pour les investissements, elles correspondent à 40 % des dépenses éligibles sur l'ensemble du réseau décentralisable, et à 25 % sur le réseau magistral. S'agissant d'une PME, l'aide du Conseil régional ne peut excéder 20 %.

1.6.3. Fiche C16 du SRDT : le Tour de Bourgogne à vélo

Le *Tour de Bourgogne* se compose de sections de canaux (Bourgogne, Centre, Latéral à la Loire, Nivernais), de chemins de vigne et d'anciennes voies ferrées (voir page 21). Le SRDT l'identifie comme un projet économique majeur.

La finalisation de l'infrastructure est soutenue par la Région, qui finance les études préalables à la réalisation de sections, ainsi que les travaux d'aménagement (aires d'arrêt et équipements d'information touristiques²⁰). Sont concernés par ces mesures les conseils généraux et les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI). Le taux de subvention est fixé à 33 % du coût global de l'opération pour le *Tour de Bourgogne à vélo* et à 25 % pour le schéma régional des véloroutes et voies vertes.

1.7. LA PROMOTION DES ACTEURS PUBLICS ET PRIVÉS²¹

1.7.1. Dans le domaine de la plaisance

Les acteurs institutionnels vendent avant tout la destination Bourgogne et la segmentent ensuite en diverses activités, dont le tourisme fluvial. Bourgogne Tourisme fait la promotion de cette filière à travers :

- la réalisation d'une affiche thématique tourisme fluvial ;
- l'édition d'une brochure trilingue intitulée *Tourisme fluvial en Bourgogne*, qui recense l'ensemble de l'offre touristique dédiée au tourisme fluvial et est diffusée sur les salons français et étrangers, ainsi que via les représentations d'Atout France à l'étranger ;
- des accueils de journalistes français et étrangers (américains, belges, néerlandais...) spécialisés dans la presse fluviale.

Afin de favoriser l'accès aux loisirs fluviaux de clientèles non pratiquantes, Bourgogne Tourisme a par ailleurs organisé le 23 avril 2006 une journée portes ouvertes sur le tourisme fluvial, qui a été reconduite le 19 avril 2009. Cette opération s'est déroulée en partenariat avec huit grandes sociétés de location de bateaux habitables et les offices de tourisme des localités concernées. Bourgogne

¹⁹ Règlement d'intervention de la Région – Fonction n° 9, *action économique* – Sous-fonction n° 95, *tourisme et thermalisme* – Programme n° 01, *atouts touristiques régionaux AA – Soutien au tourisme d'itinérance fluviale, soutien à la valorisation touristique des voies d'eau*.

²⁰ Règlement d'intervention de la Région – Fonction n° 9, *action économique* – Sous-fonction n° 95, *tourisme et thermalisme* – Programme n° 04, *véloroutes – Tour de Bourgogne à vélo et véloroutes*.

²¹ Audition de Sophie OLLIER-DAUMAS (Directrice de Bourgogne Tourisme) – 4 mars 2010.

Tourisme a investi 37 000 euros dans cette opération. Cette action a eu lieu sur dix bases (Locaboat Holidays à Joigny, Connoisseur à Migennes, Rive de France à Saint-Florentin, Les Canalous à Tonnerre et à Digoin, Nicols à Venarey-les-Laumes, Crown Blue Line à Saint-Jean-de-Losne et à Tonnerre, Pavillon Saône à Tournus et Bourgogne Fluviale à Vermenton). Sur chacune d'entre elles, les loueurs proposaient la visite de plusieurs types de bateaux, souvent complétée par une petite expérience de navigation. Les visiteurs ont pu ainsi avoir des réponses concrètes aux questions qu'ils pouvaient se poser sur les aménagements, le mode de vie à bord, les parcours ou les tarifs de location.

Bourgogne Tourisme travaille au renforcement des interconnexions (en particulier avec le TER) et à la lisibilité du territoire en construisant un référentiel des haltes nautiques, auxquelles sont attribuées des étoiles en fonction de la facilité d'accès et des services existants²².

Les opérateurs privés, quant à eux, communiquent avant tout sur leur propre activité (péniches-hôtels, coches d'eau...) à travers leur site Internet, l'édition de brochures et l'achat d'espaces publicitaires sur différents supports médias.

1.7.2. Dans le domaine des véloroutes et voies vertes

De nombreux acteurs publics et privés interviennent dans la valorisation, la promotion, la distribution et la commercialisation du *Tour de Bourgogne à vélo*, qui emprunte essentiellement les chemins de halage.

Les conseils généraux assurent ainsi la maîtrise d'ouvrage de l'infrastructure. La Saône-et-Loire a, depuis 1997, un programme d'aménagement de véloroutes et de voies vertes. Le Département dispose d'un système de subventions à destination des communes pour la réalisation de petits aménagements. La Côte-d'Or est engagée depuis 2003 dans une politique cyclable ambitieuse à travers la rédaction d'un schéma vélo accompagné d'aides financières.

Les communautés de communes ou communautés d'agglomération traversées par le *Tour de Bourgogne* assurent la maîtrise d'ouvrage de l'infrastructure, de la signalisation et de la promotion sur leur territoire.

Le pays de l'Auxois-Morvan Côte-d'Orien, le pays du Tonnerrois et le pays Beaunois sont traversés par le *Tour de Bourgogne à vélo*. Dans les compétences de ces structures figure le développement touristique et, notamment, la structuration et l'animation de ce produit.

Après avoir donné une identité au parcours et avoir déposé le nom *Tour de Bourgogne à vélo*, Bourgogne Tourisme fait depuis plusieurs années la promotion du tourisme à vélo à travers les actions et les outils suivants :

- édition d'une brochure grand public consacrée exclusivement au *Tour de Bourgogne à vélo* ;
- organisation de voyages de presse dans le but de faire connaître, à des journalistes français et étrangers, les tronçons les plus représentatifs du *Tour de Bourgogne à vélo* ;
- participation à des salons spécifiques ;
- réalisation d'un dossier de presse consacré exclusivement à ce produit ;
- mise en ligne d'un site Internet dédié au *Tour de Bourgogne à vélo* qui se décline en quatre langues ;
- participation à la réalisation du guide *La Bourgogne à vélo*, aux éditions Ouest-France.

²² Audition de Thomas CHEVALIER (Bourgogne Tourisme) – 4 mars 2010.

Les agences de développement touristiques (ADT) et comités départementaux du tourisme (CDT) ont essentiellement un rôle de conseil à l'attention des prestataires privés et des offices de tourisme et syndicats d'initiative pour construire, promouvoir et commercialiser une offre touristique à vélo.

Le SRDT a désigné la Fédération régionale des offices de tourisme et syndicats d'initiative (FROTSI) comme organisateur d'un réseau d'offices de tourisme spécialisé sur le *Tour de Bourgogne* dont le rôle est de proposer une information précise sur la pratique du vélo, ainsi que des services complémentaires (point d'eau, aire de repos, bloc sanitaire, parking à vélos, location de vélos et petite réparation, petite restauration...).

Les opérateurs privés, quant à eux, interviennent comme une chaîne de services qui structure le produit. Elle concerne les transports, la location de matériel, les hébergements, la restauration, les tour-opérateurs...

2. LES CHIFFRES CLES DU TOURISME FLUVIAL

Le tourisme fluvial revêt des réalités différentes et se décline en plusieurs activités, si bien qu'en France la tradition conduit à une définition large du tourisme fluvial :

- croisières fluviales de plusieurs jours à bord de bateaux-hôtels (paquebots fluviaux ou péniches-hôtels) ;
- location de coches de plaisance généralement pour un week-end ou une semaine, pour trois à douze personnes ;
- plaisance fluviale privée, se pratiquant soit à bord de bateaux habitables, soit à bord de petites unités de promenade ;
- nautisme de proximité (canotage, pêche en barque, canoë-kayak, aviron...) ;
- activités pratiquées le long de la voie d'eau (randonnées, visites d'ouvrages ou de musées...).

Ce que nous appellerons **tourisme fluvial** dans cette étude désignera la **plaisance**, c'est-à-dire les **trois premières activités citées ci-dessus**. Par ailleurs, si cette saisine porte sur les seules voies d'eau décentralisables, il convient de noter que **les chiffres dont nous disposons ne font pas toujours la distinction entre les données relatives à ces dernières et celles concernant l'ensemble du réseau**. Il conviendra donc de les considérer avec prudence.

2.1. LA PLAISANCE

2.1.1. Capacités d'accueil

Un anneau correspond à une place dans un port de plaisance ou une halte nautique. Le nombre d'anneaux disponibles en Bourgogne dépasse 3 000 unités, dont 856 sur le seul canal de Bourgogne.

On distingue, en outre, deux types d'équipement. Les haltes nautiques, d'une part, qui peuvent accueillir un nombre limité de bateaux en transit. L'espace public sur le terre-plein est aménagé de manière simple et ne donne pas lieu à la production de services marchands. L'équipement est le plus souvent géré par la collectivité. Le stationnement est gratuit et n'est autorisé que pour une durée limitée. Les ports de plaisance, d'autre part, qui sont des équipements intégrés dotés d'une capitainerie et d'une palette de services marchands et non marchands. Ils donnent lieu à paiement d'un tarif par l'utilisateur, qui varie d'un port à l'autre en fonction des caractéristiques du port et des services apportés (voir annexe page 39).

	Ports	Haltes nautiques
Canal de Bourgogne	13	13
Canal du Centre	4	9
Canal du Nivernais	10	20
Rivière Seille dans sa partie navigable	2	4

Figure 2 – Ports de plaisance et haltes nautiques sur les voies d'eau décentralisables

Source Conseil régional de Bourgogne²³

2.1.2. Offre touristique

Le tourisme fluvial se caractérise par trois offres principales : la location de bateaux habitables (ou coches de plaisance), les croisières fluviales (péniches-hôtels et paquebots fluviaux) et les bateaux

²³ *Décentralisation des canaux de Bourgogne, du Centre, du Nivernais et de la Seille navigable*, convention d'expérimentation, 14 décembre 2009.

promenades. A ces trois offres, on peut ajouter la plaisance fluviale privée qui se pratique soit à bord d'unités habitables (telles que les bateaux de plaisance maritime en transit), soit à bord de petites unités de promenade ou de sport.

2.1.2.1. La location de bateaux habités (ou coches de plaisance)

Concernant les coches de plaisance, on distingue deux catégories d'opérateurs. Les loueurs nationaux, qui se caractérisent par la taille importante de leur flotte et l'implantation de leurs bases sur l'ensemble du territoire, et les loueurs régionaux. La flotte de ces derniers varie de 1 à 100 unités. Ils ne sont implantés, en général, que sur une seule région. Ce secteur est en cours de concentration et le nombre d'entreprises a tendance à diminuer pour un nombre constant de bateaux. En Bourgogne, se sont près de 400 coches de plaisance qui sont offerts à la location²⁴.

2.1.2.2. Les croisières fluviales

Les sociétés, qui exploitent les péniches-hôtels, proposent à leur clientèle des circuits alliant la découverte du patrimoine local et de la gastronomie. Une péniche-hôtel est un bateau comprenant de 5 à 15 places et offrant des croisières de deux à sept jours en pension complète avec équipage. Le séjour est associé à des excursions à terre, des visites de caves, de monuments, et à des activités sportives (vélo, golf...). Les opérateurs de cette activité captent une clientèle essentiellement américaine, à qui ils vendent l'art de vivre à la française.

Les péniches-hôtels empruntent généralement le gabarit Freycinet, norme régissant la dimension des écluses des canaux de Bourgogne. L'offre touristique place la Bourgogne en tête des régions françaises sur ce créneau, avec 32 bateaux (soit 407 lits)²⁵.

La Bourgogne compte également sept paquebots fluviaux. Mais, de part leur taille, ces bateaux doivent emprunter le réseau à grand gabarit, notamment l'axe Rhône-Saône (hors champ de la saisine).

2.1.2.3. Les bateaux promenades

Les sociétés, qui exploitent ces unités, offrent à leur clientèle divers produits, tels que des croisières à thèmes, des espaces séminaires ou réceptions, ou des croisières avec escale à terre pour visiter des sites. La Bourgogne compte huit bateaux avec restauration à bord (578 places) et cinq unités sans restauration (162 places)²⁶.

2.1.3. Profil des clientèles et flux touristiques

Il convient de noter en premier lieu que, quels que soient les moyens de navigation utilisés, les clientèles du tourisme fluvial sont assez typées : familles, retraités (surtout les plaisanciers propriétaires de leurs bateaux) aux revenus relativement élevés, cadres supérieurs et professions libérales.

2.1.3.1. La location de bateaux habités

En 2006, la clientèle des coches de plaisance se répartissait entre 18,7 % de Français et 81,3 % d'étrangers (proportions quasiment identiques en 2008). Parmi ces derniers, on comptait 23,3 % d'Allemands, 18,3 % de Suisses et 12,5 % de Britanniques. Les 27,2 % restants étaient originaires principalement d'Autriche, d'Italie, de Belgique, d'Australie, d'Afrique du Sud, des Etats-Unis, du

²⁴ Collectif, *Les chiffres-clés du tourisme en Bourgogne*, Bourgogne Tourisme, 2009.

²⁵ *Ibidem*.

²⁶ *Ibidem*.

Canada, des Pays-Bas et d'Espagne. A noter que depuis 2006, de nouveaux clients apparaissent en provenance d'Europe centrale et d'Europe de l'est.

L'Ile-de-France constituait le premier bassin émetteur de clients français (35,9 %). On retiendra, par ailleurs, le faible poids de la clientèle régionale, ce qui distingue la Bourgogne des autres régions où le tourisme fluvial est bien développé, comme l'Alsace-Lorraine ou les Pays de la Loire²⁷.

	Alsace-Lorraine	Bourgogne	Languedoc-Roussillon	Pas de la Loire
Ile-de-France	22,6%	35,9%	27,4%	22,0%
PACA	16,7%	16,6%	10,7%	2,0%
Rhône-Alpes	10,5%	20,7%	8,1%	1,5%
Pays de la Loire		0,2%	1,0%	30,7%
Aquitaine		1,2%	14,0%	0,7%
Centre		4,0%	4,1%	10,5%
Alsace-Lorraine	15,9%	1,8 %	6,3%	0,1%
Midi-Pyrénées	1,1%	0,7%	8,8%	0,1%
Poitou-Charentes		5,3%	3,5%	4,2%
Languedoc-Roussillon		0,2%	8,2%	0,7%
Basse-Normandie		1,4%	0,6%	10,6%
Bretagne	1,3%	0,9%	1,8%	7,2%
Haute-Normandie	2,2%	1,6%	0,5%	5,8%
Bourgogne	3,8%	4,7%	0,1%	
Nord-Pas-de-Calais	0,2%		2,5%	1,5%
Picardie	4,0%		0,9%	0,9%
Auvergne	1,7%	0,8%	0,6%	
Champagne-Ardenne		2,0%		0,7%
Franche-Comté		2,0%	0,9%	0,1%
Limousin				0,7%

Figure 3 - Répartition de la clientèle française par région de provenance (2003)

Source VNF-Observatoire national du tourisme

En 2006, la location de coches de plaisance a représenté 227 997 nuitées (202 000 en 2008). Plus de 32 500 passagers ont été transportés en Bourgogne (sur un total de 159 000 en France), ce qui situe la région à la deuxième place derrière le Languedoc-Roussillon (52 650 passagers transportés). Environ 7 200 contrats ont par ailleurs été vendus, sur un total national de 33 900. Là encore, la Bourgogne se place au deuxième rang des régions, derrière le Languedoc-Roussillon, qui a vendu 11 000 contrats. Le taux moyen d'occupation d'un bateau s'est élevé à 62,5 %²⁸.

2.1.3.2. Les croisières fluviales

En 2008, les 32 péniches-hôtels proposaient 407 lits. Les chiffres avaient fortement baissé durant la période 2002-2004 (22 bateaux pour 300 places en 2004). L'offre est repartie à la hausse depuis 2005. Cette activité a représenté environ 50 000 nuitées. La clientèle est presque exclusivement étrangère (dont 90 % d'Américains)²⁹.

2.1.3.3. Les bateaux promenades

Les bateaux promenades, qui ont sillonné la Bourgogne en 2008, ont transporté près de 50 000 passagers, un chiffre en recul par rapport à 2006 (54 000). A la différence de la location, la clientèle est majoritairement française (88 % en 2006).

²⁷ DOEUVRE Jean-Claude, GERARD Véronique, VERON Marie-Astrid, *Tourisme fluvial en France et premières évaluations des retombées économiques locales (2003)*, VNF-Observatoire nationale du tourisme, 2004.

²⁸ PERRUSSON Jean-Philippe, *Le tourisme fluvial en Bourgogne*, Bourgogne Tourisme, février 2008.

²⁹ Collectif, *Les chiffres-clés du tourisme en Bourgogne*, Bourgogne Tourisme, 2009.

2.1.4. Tendances

La division de la prospective, des études et des statistiques de VNF collecte quatre fois par an, auprès d'environ 80 écluses-clés, le nombre de passages de bateaux de plaisance (toutes catégories confondues)³⁰. En ce qui concerne la zone Seine-Centre-Bourgogne, l'analyse montre que sur l'itinéraire canal du Loing-canal latéral à la Loire-canal de Briare-canal de Roanne à Digoin, les résultats ont été en baisse en 2008 (de -2 % à -17 %), exceptés à l'écluse de Roanne, sur le canal de Roanne à Digoin (+23 %). L'activité propre au canal de Bourgogne a, quant à elle, baissé sur deux points de comptage (variations comprises entre -12 % et -18 %). Sur l'axe Yonne-Nivernais, les résultats restent majoritairement en baisse. Sur l'Yonne, les observations montrent un fort recul (-27 à -9 %). La baisse a été moins sensible sur le canal du Nivernais (de -13 % à l'écluse du Batardeau à +2 % à l'écluse de Clamecy).

L'évolution des contrats de location des coches de plaisance montre la même tendance, avec une baisse de 11,6 % entre 2007 et 2008³¹ (voir annexe page 40).

En 2008, le pouvoir d'achat en baisse, une hausse du prix du carburant, un euro fort et un dernier trimestre subissant les premiers effets de la crise ont constitué la toile de fond de la saison touristique. La météo défavorable de juillet-août n'a également pas été propice aux réservations de dernière minute. On note cependant une légère reprise ou une stabilisation de l'activité en 2009.

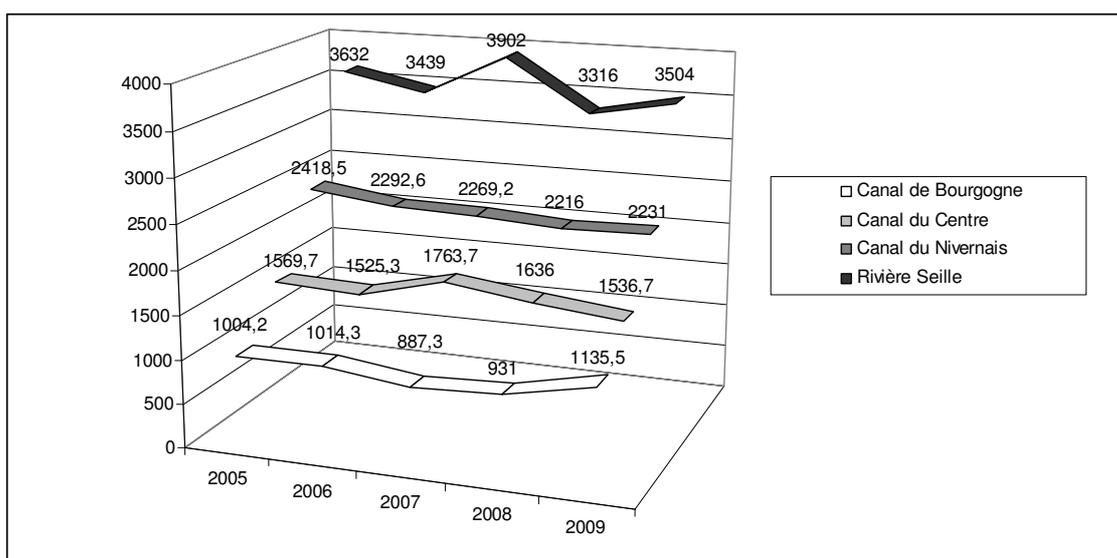


Figure 4 – Evolution du trafic 2005-2009

Source VNF

2.2. LES LOISIRS NAUTIQUES

Les canaux et leurs réservoirs sont propices à nombre de loisirs nautiques, tels que la baignade, le canoë-kayak, la pêche ou la voile. Nous ne développerons pas dans cette étude ces activités qui seront abordées dans une autosaisine du Conseil économique, social et environnemental de Bourgogne (en cours)³².

³⁰ Collectif, *Le tourisme fluvial : les passages aux écluses au cours de l'année 2008*, Réseau national d'observation du tourisme fluvial, Analyses et perspectives, n° 21, 2009.

³¹ Collectif, *Le tourisme fluvial en France en 2008 : document de synthèse*, Réseau national d'observation du tourisme fluvial, Analyses et perspectives, n° 21, 2009.

³² PAPET Jean-Pierre, *Les sports de nature en Bourgogne : un potentiel à valoriser ?*, Conseil économique et social de Bourgogne (présentation prévue en décembre 2010).

2.3. LES LOISIRS TERRESTRES

2.3.1. Les véloroutes et voies vertes

Une véloroute est un itinéraire pour cyclistes à moyenne ou longue distance, d'intérêt départemental, régional, national ou européen, reliant les régions entre elles, et traversant les agglomérations dans de bonnes conditions. Une véloroute emprunte tous types de voies sécurisées.

Une voie verte est, selon le code de la route, une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers. Les voies vertes se développent généralement sur les emprises des voies de chemin de fer désaffectées, les berges des voies d'eau, les pistes forestières, les chemins ruraux ou les parcs urbains. Elles ne concernent pas directement notre saisine, cependant les chiffres cités dans cette étude ne distinguant pas ces deux types d'équipement, nous emploierons indifféremment les deux termes.

2.3.1.1. Equipements

Les canaux font l'objet d'une fréquentation plus locale et populaire que celle des plaisanciers : celle des usagers des chemins de halage aménagés en voies cyclables.

Le Conseil régional coordonne depuis l'an 2000 le grand projet d'aménagement du *Tour de Bourgogne à Vélo* dont les quelques 800 km (dans sa configuration finale) s'appuient essentiellement sur les chemins de service des voies navigables (voir annexe page 41)³³ : le canal de Bourgogne, de Dijon à Migennes ; l'Yonne, de Migennes à Auxerre ; le canal du Nivernais, d'Auxerre à Decize ; le canal latéral à la Loire, de Decize à Digoin ; le canal du Centre, de Digoin à Chalon-sur-Saône. La liaison Santenay-Beaune-Dijon ferme cet itinéraire. A cette grande boucle s'intègre celle de la Bourgogne du sud (voie verte Chalon-sur-Saône-Buxy-Cluny prolongée jusqu'à Mâcon avec un retour le long de la Saône). Viennent se greffer à ce parcours de nouveaux tronçons qui sont déjà en circulation ou qui vont l'être prochainement : les six portes du *Tour de Bourgogne à vélo* (permettant d'accéder ou de quitter la boucle) et les futures liaisons infra-régionales (Santenay-Nolay-Autun et la voie verte du Chatillonnais), soit un ensemble de près de 1 200 km.

		Véloroutes		Voies vertes	
		En service	A venir	En service	A venir
Itinéraire du <i>Tour de Bourgogne à vélo</i>	Canal de Bourgogne	0	0	123	119
	Yonne et canal du Nivernais	85	29	69	13
	Canal du Centre-Eurovélo 6	110	0	67	0
	Boucle de Bourgogne du Sud	3	7	85	42
	Voie des vignes	23	44	9	5
	Sous-total	221	80	353	179
Portes du <i>Tour de Bourgogne à vélo</i>	Porte nord	0	45	3	30
	Porte ouest-Eurovélo 6	0	28	15	8
	Porte sud	0	0	8	39
	Porte est-Eurovélo 6	35	31	31	7
	Porte nord-est-Charles le Téméraire	15	65	0	0
	Sous-total	50	169	57	84
Total	271	249	410	263	

Figure 5 – Véloroutes et voies vertes en Bourgogne (2009)

Source Bourgogne Tourisme

³³ PERRUSSON Jean-Philippe, *Le tourisme à vélo en Bourgogne : le Tour de Bourgogne à vélo*, Bourgogne Tourisme, mars 2008.

2.3.1.2. Profil des clientèles et flux touristiques³⁴

Les véloroutes et les voies vertes accueillent cinq grands types d'usagers : les cyclistes, les rollers, les piétons, les personnes à mobilité réduite et, de manière plus marginale, les cavaliers.

Les cyclistes sont majoritaires sur les voies vertes. On peut distinguer quatre principaux types de pratique. La pratique dominante est celle des loisirs, sur des distances assez courtes. Les cyclistes fréquentent alors plutôt les voies vertes pour se promener en famille. Les sportifs utilisent rarement les véloroutes et les voies vertes pour s'entraîner. Sur ces aménagements, la pratique sportive est marginale, le plus souvent en sortie de ville pour des raisons de sécurité. L'usage utilitaire est faible, mais peut devenir plus important sur les sites, où la connexion avec les agglomérations est bonne. La pratique touristique, en court ou en long séjour, au sens d'un voyage itinérant comprenant plusieurs nuitées d'hébergement, est encore très faible chez les Français. Il faut noter, cependant, un développement de l'offre de courts séjours qui pourrait à courte échéance modifier ces données. La pratique en long séjour concerne, en très grande majorité, les étrangers.

Considérés d'un point de vue juridique comme des piétons, **les rollers** n'ont théoriquement accès qu'aux voies vertes et aux trottoirs. Mais en pratique, grâce à la tolérance de certaines collectivités locales, de nombreux rollers utilisent également les aménagements cyclables.

Les véloroutes accueillent également **les randonneurs et les joggers**. Les randonneurs sont motivés par la promenade familiale sous différentes formes et pour la randonnée en groupe.

Les véloroutes sont aussi des espaces de loisirs privilégiés pour **les personnes handicapées**, ces itinéraires leur permettant d'accéder aux pratiques sportives et aux loisirs de plein air, en toute sécurité, comme n'importe quel autre usager.

Les cavaliers utilisent occasionnellement, et seulement sur de courtes portions, les véloroutes et les voies vertes, comme itinéraire de liaison.

On distingue par ailleurs quatre segments de clientèle touristique : les résidents, les excursionnistes, les touristes en séjour et les pratiquants itinérants³⁵.

Les résidents habitent à proximité d'un itinéraire (moins de 5 km) et s'y rendent en général directement avec leur moyen de locomotion. Il s'agit d'utilisateurs faiblement consommateurs de restauration, en raison de la proximité de leur domicile et d'un temps de présence limité sur l'itinéraire.

Les excursionnistes viennent de plus loin (plus de 10 km) et utilisent la plupart du temps la voiture comme moyen d'accès sur le site. Cette clientèle est en attente d'un parking pour stationner, d'un aménagement cyclable de qualité, d'une offre de restauration et de produits du terroir à proximité immédiate, d'un site de loisirs comme point de destination (plan d'eau, base de loisirs...) et d'une promotion soutenue pour l'aider dans le choix de sa destination.

Les touristes en séjour logent en général à proximité de la voie. Ils utilisent le vélo comme moyen de déplacement pour découvrir l'environnement et pour se rendre d'un site à un autre. Cette clientèle recherche des hébergements conviviaux (chambres d'hôtes, gîtes, campings..), un produit touristique cohérent et une offre globale, des services de qualité.

³⁴ PERRUSSON Jean-Philippe, *Le tourisme à vélo en Bourgogne : le Tour de Bourgogne à vélo*, Bourgogne Tourisme, mars 2008.

³⁵ *Ibidem*.

Les pratiquants itinérants se déplacent sur de longues distances. Même si cette clientèle est quantitativement encore faible par rapport aux autres usagers (2 % d'entre eux), elle présente un intérêt économique majeur compte tenu de son niveau de dépenses, notamment en hébergement, en restauration et en visites et découvertes. La pratique itinérante des clientèles françaises reste aujourd'hui marginale par rapport à nos voisins européens. Mais on observe un intérêt de plus en plus marqué pour cette forme de tourisme en France.

Les véloroutes et voies vertes bourguignonnes ont été fréquentées entre 2008 et 2009 par près d'un million de visiteurs (soit 25 millions de km parcourus)³⁶. La fréquentation est fortement concentrée sur les voies vertes. Celles de Saône-et-Loire accueillent à elles seules les deux tiers de la fréquentation. Les plaisanciers sont évidemment, pour une part d'entre eux, des usagers des véloroutes et voies vertes.

Près de trois usagers sur quatre du *Tour de Bourgogne à vélo* sont des cyclistes, dont 20 % de sportifs et près de 10 % d'enfants (à vélo, en remorque ou sur siège). Parmi les non cyclistes, on peut relever 17 % de piétons, 6 % de rollers et 2 % de joggers, principalement à proximité des agglomérations.

Environ 47 % des touristes empruntant le *Tour de Bourgogne à vélo* sont étrangers. Cinq nationalités sont essentiellement représentées : Néerlandais, Belges, Britanniques, Allemands et Suisses.

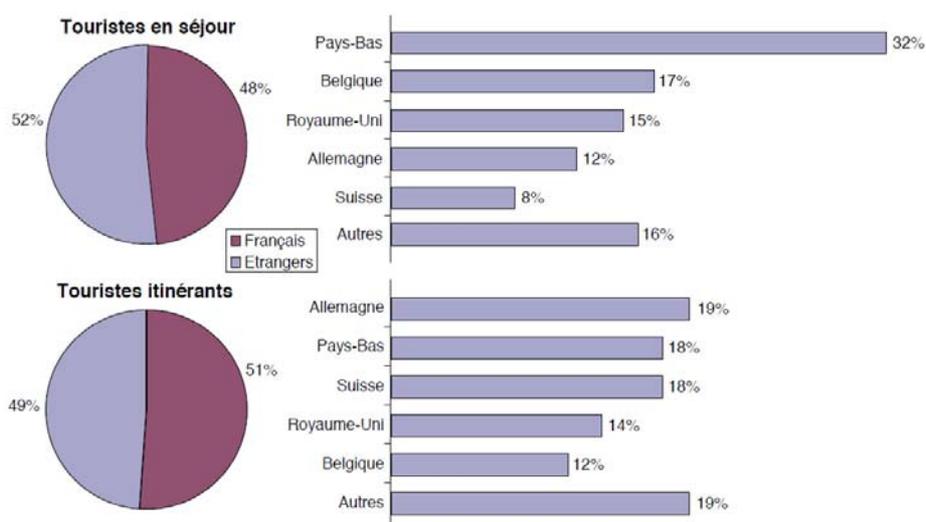


Figure 6 – Origine géographique des usagers du Tour de Bourgogne à vélo (2009)
Source Bourgogne Tourisme

La pratique sur le *Tour de Bourgogne à vélo* est particulièrement élevée en mai, juillet et août, mais la saison est plus étendue que celle de la plaisance. Les ponts du mois de mai, du 14 juillet et du 15 août enregistrent les fréquentations maximales. Dès les vacances de février et jusqu'aux vacances de la Toussaint, tous les week-ends de beau temps peuvent donner lieu à des fréquentations importantes, en sorte que la basse saison est réduite à seulement trois mois³⁷ (voir annexe page 42).

³⁶ Collectif, *Fréquentation et impact du Tour de Bourgogne à vélo*, Conseil régional de Bourgogne-Bourgogne Tourisme, janvier 2010.

³⁷ Audition de Mike GARTNER-ROBERTS (Président du Syndicat d'initiative Entre Cure et Yonne) – 26 mai 2010.

2.3.2. Le tourisme culturel

Les canaux de Bourgogne sont des éléments incontournables du patrimoine scientifique et technique de l'espace bourguignon et sont, de ce fait, des atouts touristiques à part entière de la région. On peut citer, à titre d'exemples, le site des sept écluses à Rogny ou le pont-canal de Briare (hors expérimentation), le pont-canal sur l'Armanche, le tunnel de Pouilly-en-Auxois, les voûtes de la Collancelle...

Les canaux constituent également un point de départ privilégié pour la découverte du patrimoine paysager, culturel et industriel régional. De fait, la plaisance articule l'histoire, la géographie, les sciences de la Terre, la muséographie par une approche pluriactive et pluridisciplinaire³⁸.

Le canal de Bourgogne permet ainsi de découvrir le site de Tonnerre et le vignoble d'Épineuil, les châteaux de Tanlay et de Maulnes, les forges de Buffon, Montbard, l'abbaye de Fontenay et le château de Bussy-Rabutin, le Mont Auxois et le site d'Alésia, Semur-en-Auxois, le Centre d'interprétation du canal de Bourgogne à Pouilly-en-Auxois, les buttes entourant Pouilly et les étangs réservoirs de Grosbois, Panthier, Cercey, le superbe cadre structural et forestier de la vallée de l'Ouche, le val de Plombières, Dijon, la côte vineuse, la forêt de Cîteaux et l'histoire de cet ordre monastique, et la Saône.

Le canal du Centre est l'axe majeur conçu pour relier la Saône à la Loire par le sillon houiller drainé par la Dheune et la Bourbince. Il fut modernisé par deux fois : au gabarit Becquey en 1830, puis Freycinet de 1880 à 1885, période coïncidant avec la Révolution industrielle et la période de vive concurrence entre le transport fluvial à son apogée et le transport ferroviaire en plein essor. De cette double utilisation, la ville de Montceau-les-Mines est le symbole, ville très récente construite autour du canal, de la voie ferrée, des puits et des cités de mineurs. Le canal du Centre longe lui aussi de hauts lieux de notre région : la vallée viticole de la Dheune, le camp de Chassy, Le Creusot, mémoire vivante de la verrerie, de la sidérurgie, les anciens sites miniers de Montceau-Blanzy, le musée de la ligne de démarcation à Génelard, l'église romane de Perrecy-les-Forges, Paray-le-Monial et sa basilique en roman clunisien, le bocage du Charolais dans la vallée de la Bourbince, Digoin et son musée de la faïencerie...

Le canal du Nivernais fut essentiellement conçu pour le transport du bois de chauffage vers la capitale. Le patrimoine est également riche le long de cet ouvrage. Aussi mérite-il lui aussi une longue énumération : mémoire minière à Decize, à La Machine (musée de la mine) et à Chitry-les-Mines, balnéothérapie à Saint Honoré-les-Bains, château d'Anizy, marché au cadran de Moulins-Engilbert, proximité du parc naturel régional du Morvan et du massif volcanique de Montreuillon, Vaux d'Yonne, Clamecy, vallée de l'Yonne, voie romaine d'Agrippa à Séry, parc de loisirs de Chamoux, site de Vézelay, site gallo-romain d'Escolives-Sainte Camille, Auxerre...

D'autres découvertes sont possibles, via de plus grandes boucles. Ainsi, si à Decize on continue sur le canal latéral à la Loire, on effectue jusqu'à Briare une revue de sites exceptionnels : Nevers, les forges de Guérigny, le Bec d'Allier, le site prestigieux de La Charité-sur-Loire, la réserve naturelle et la maison de la Loire moyenne, les vignobles de Pouilly-sur-Loire, de Cosne-Cours-sur-Loire et les Coteaux du Giennois... Alors commence le canal du Loing et le début d'un plus grand tour fluvial par la Seine, puis la Marne, le canal de la Marne à la Saône, avec un franchissement du Seuil de Bourgogne par une voûte de 4 800 m sous la commune de Balesmes-sur-Marne.

³⁸ Audition de Gérard MOTTET (conseiller économique et social régional) - 16 mars 2010.

2.4. EVALUATION DES RETOMBÉES ECONOMIQUES

2.4.1. La plaisance³⁹

Les résultats qui suivent portent sur les retombées économiques liées à la location de coches de plaisance.

Concernant la consommation touristique, **le budget moyen du séjour hors location du bateau s'élevait en 2003 à 607 euros**. La restauration était le principal poste de dépense (244 euros). Venaient ensuite l'alimentation (225 euros) et l'achat de produits du terroir (40 euros), l'importance de ce dernier poste distinguant la Bourgogne des autres régions concernées par le tourisme fluvial. La dépense du séjour par personne s'élevait quant à elle à 142 euros.

Les touristes d'origine étrangère ont davantage dépensé que les Français (678 euros, contre 429 euros).

Au total, la consommation touristique des croisiéristes (dépenses directes) peut être estimée, pour l'année 2003, à 4,6 millions d'euros, ce qui place la Bourgogne en deuxième position, derrière le Languedoc-Roussillon (7,4 millions d'euros). Mais comme le soulignent les auteurs de l'étude dont sont extraites ces données, il convient de noter qu'il s'agit d'un chiffre *a minima*, qui ne prend pas en compte des éléments importants, tels que le prix de la location du bateau, les retombées indirectes induites, le maintien de services locaux qui n'existent que grâce au surplus d'activité généré par cette clientèle.

	Alsace-Lorraine	Bourgogne	Languedoc-Roussillon	Pays de la Loire
Restaurants	288,9	244,3	277,7	163
Dépenses d'alimentation	212,2	225,5	232,3	180,4
Bars, cafés, glaciers, salons de thé	27,7	36,2	57,1	20,5
Produits du terroir	22,9	40,2	29,6	12,2
Tabacs, presse, cartes postales	21,6	14,5	18,1	12,3
Prestations portuaires	16,1	11,2	21,2	1,4
Souvenirs autres que l'artisanat local	14,3	7,4	13,7	4,1
Artisanat local	14,7	5,6	12,4	8,8
Visite culturelles	5,3	5,2	8,3	9,7
Location de vélos lors des escales	4,5	7,2	7,1	3,4
Taxis	4,2	5,6	5,7	2,1
Dépenses correspondant aux activités ludiques et sportives	2,6	2,3	4	2,3
Utilisation de transports en commun	1,2	1,6	1,2	0,1
Location de voitures, de motos...	0,5	0,4	2,2	0
Spectacles, manifestations	0,3	0,5	1,6	0,1
Total	637	607,7	692,2	420,4

Figure 7 – Dépense du séjour par poste, en euros (2003)

Source VNF-Observatoire national du tourisme

³⁹ DOEUVRE Jean-Claude, GERARD Véronique, VERON Marie-Astrid, *Tourisme fluvial en France et premières évaluations des retombées économiques locales (2003)*, VNF-Observatoire nationale du tourisme, 2004.

2.4.2. Les véloroutes et voies vertes⁴⁰

Les personnes ayant pratiqué le vélo au moins une fois pendant leur séjour ont dépensé 93,6 millions d'euros. Les jours où ils ont randonné (et seulement ces jours-là), les touristes et excursionnistes ayant parcouru le seul *Tour de Bourgogne à vélo* ont, quant à eux, dépensé 34,3 millions d'euros (voir annexe page 43).

Sur l'ensemble des dépenses des usagers touristes et excursionnistes, les dépenses caractéristiques du tourisme représentent près de la moitié, auxquelles il faut rajouter une partie importante de transport. Il faut noter la part importante des achats de vin et produits du terroir.

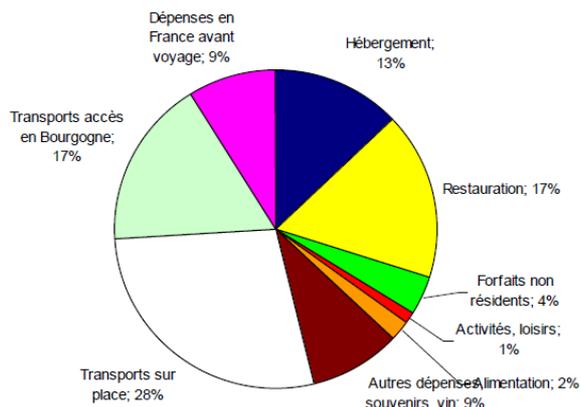


Figure 8 – Répartition par poste des dépenses des usagers des véloroutes et voies vertes
Source Conseil régional de Bourgogne-Bourgogne Tourisme

⁴⁰ Collectif, *Fréquentation et impact du Tour de Bourgogne à vélo*, Conseil régional de Bourgogne-Bourgogne Tourisme, janvier 2010.

3. PERSPECTIVES DU TOURISME FLUVIAL EN BOURGOGNE : LES POINTS FORTS, LES POINTS FAIBLES

3.1. LA PLAISANCE

3.1.1. Les atouts

La plaisance est depuis de nombreuses années un produit du tourisme bourguignon qui a acquis, année après année, une renommée internationale. Sa force repose d'abord sur une répartition bien équilibrée de l'activité sur l'ensemble du territoire régional et sur la présence de boucles fluviales (réseau interconnecté de voies d'eau) qui définissent un véritable produit touristique (pas d'aller-retour).

Les canaux constituent un réseau écologique régional remarquable par la richesse de sa biodiversité. Cette trame bleue vivante est recherchée et appréciée par les touristes, les habitants et les promeneurs. Comme l'observe la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Bourgogne, « les canaux qui relient (les rivières et les fleuves), les longent ou les domestiquent, hérités d'un savoir-faire du XVIII^{ème} siècle où fonctionnalité s'accordait avec esthétique et intégration, marquent avec discrétion mais force les quatre départements de la région. Sources, étangs, retenues, zones humides ponctuent discrètement le territoire⁴¹ ».

Ces voies d'eau représentent également un chef-d'œuvre architectural parfaitement intégré dans l'environnement naturel ; ils traversent des paysages variés, des sites urbains, des lieux patrimoniaux qui renforcent l'offre touristique.

Les canaux, avec leurs plans réservoirs, tiennent en outre une place non négligeable dans le réseau halieutique bourguignon ; faciles d'accès, ils donnent une pêche assez technique qui plaît aux plus exigeants, touristes et riverains.

Le tourisme fluvial bourguignon bénéficie également d'un réseau d'infrastructures relativement complet (port, haltes nautiques, escales techniques), même si des besoins d'améliorations se font sentir (voir page 29).

Pour une région qui n'a ni littoral ni montagne, **le fluvial est aussi un levier formidable du développement touristique**, notamment en raison du foncier disponible pour l'implantation de projets nouveaux⁴².

Il existe en outre une réelle recherche de retombées économiques induites, en particulier par le biais d'initiatives publiques, mais qui demandent à être multipliées, amplifiées et organisées. A cet égard, le canal du Nivernais, avec ses deux syndicats mixtes et la forte mobilisation de nombreux acteurs, apparaît comme un modèle dans l'animation, la promotion et la gestion de la voie d'eau.

Le tourisme fluvial bourguignon est aussi un bon vecteur de développement sur les clientèles étrangères.

La voie d'eau est aussi un élément structurant et fédérateur du territoire. Ce sont des voies de communication, supports d'entrée pour d'importants bassins de clientèles de proximité.

⁴¹ Source www.bourgogne.ecologie.gouv.fr.

⁴² Audition de Sophie OLLIER-DAUMAS (Directrice de Bourgogne Tourisme) – 4 mars 2010.

Enfin, le développement du tourisme fluvial peut s'appuyer sur l'investissement de personnels compétents et passionnés, soucieux de pérenniser le réseau.

3.1.2. Les faiblesses

On doit souligner en premier lieu la fragilité du réseau, qui nécessitera dans l'avenir des investissements importants. Sur ce point, le problème majeur concerne l'alimentation hydraulique des canaux. Le niveau d'eau conditionne en effet le trafic. Or, le défaut d'entretien des barrages fait qu'ils ne peuvent être entièrement remplis, d'où un manque d'eau qui gêne, voire empêche la navigation, en particulier l'été. L'entretien des infrastructures nécessite en outre leur fermeture (fixée par arrêté de VNF) une partie de l'année, ce qui gêne les pratiques hivernales. Celles-ci représentent pourtant un marché potentiel intéressant pour les ports de plaisance et les haltes nautiques.

Les auditions ont également permis de mettre en lumière un problème majeur de gouvernance. Exception faite du Syndicat mixte d'équipement touristique du canal du Nivernais, il n'existe en effet aucune structure rassemblant l'ensemble des acteurs bourguignons concernés par la filière (collectivités locales, VNF, loueurs...). L'image de la région est, en outre, quasiment absente des informations mises à la disposition des usagers des voies d'eau (et des véloroutes).

Se pose, par ailleurs, la question de la connexion du réseau transférable avec les canaux exclus du champ de l'expérimentation, tel le canal latéral à la Loire ou le canal entre Champagne et Bourgogne. L'état de ces derniers conditionnera la continuité ou non de la boucle fluviale.

Les personnes auditionnées ont aussi insisté sur l'inégalité des niveaux de service le long des canaux (la section centrale du canal de Bourgogne n'est ainsi plus équipée en commerces). Une situation qui nuit à l'homogénéité de l'offre et place la Bourgogne au deuxième rang des régions, où le pourcentage de plaisanciers déclarant manquer de tous les services ou activités lors de leur séjour est le plus important⁴³. Et même si ce chiffre est à relativiser, il reflète un réel déficit, pointé par l'ensemble des acteurs rencontrés. Il s'agit cependant d'une problématique délicate, compte tenu de la grande saisonnalité de cette forme de tourisme.

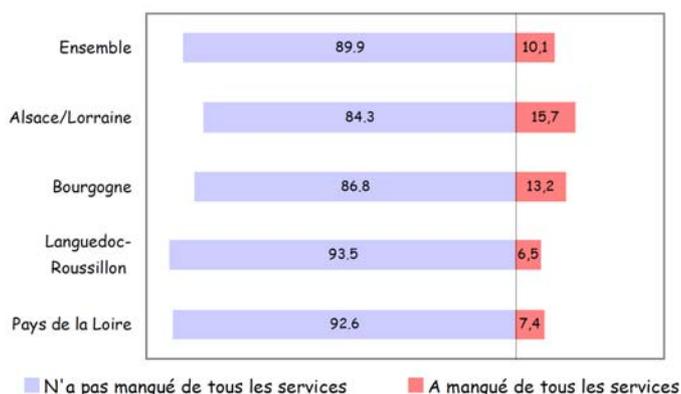


Figure 9 – Part des plaisanciers ayant manqué de tous les services ou activités (2003)

Source VNF-Observatoire national du tourisme

Les enquêtes menées auprès de la clientèle des canaux relèvent plus particulièrement une attente non satisfaite dans le domaine des activités sportives ou ludiques, sensiblement plus marquée en Bourgogne que dans les autres régions.

⁴³ DOEUVRE Jean-Claude, GERARD Véronique, VERON Marie-Astrid, *Tourisme fluvial en France et premières évaluations des retombées économiques locales (2003)*, VNF-Observatoire nationale du tourisme, 2004.

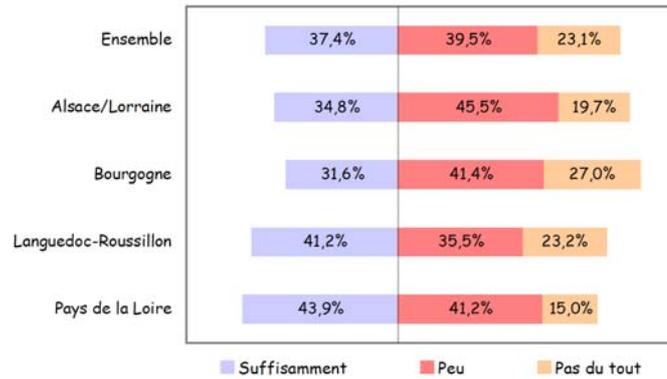


Figure 10 – Enquête de satisfaction relative aux activités sportives ou ludiques (2003)

Source VNF-Observatoire national du tourisme

Les services rendus sur la voie d'eau proprement dite semblent également de plus en plus en décalage avec les attentes des plaisanciers.

La faiblesse des équipements proposés au niveau des haltes nautiques est ainsi pointée par nombre de plaisanciers.

Il y a ensuite la question des horaires et dates d'ouverture des écluses. La fermeture de celles-ci certains jours fériés handicape, semble-t-il, l'activité touristique.

Se pose aussi le problème de la formation et du nombre des personnels éclusiers. Leur formation est essentiellement axée sur le maintien en état de la voie d'eau (fauchage, petite maçonnerie, défense des berges, gestion du domaine public). L'évolution restrictive des budgets et des effectifs rend l'accompagnement des bateaux plus difficile. Cela conduit les agents à être itinérants sur plusieurs écluses, les obligeant à regrouper les bateaux afin d'éviter d'aller et venir sans cesse, ce qui provoque des périodes d'attente. Cette pratique est en contradiction avec le principe du tourisme fluvial, dont le maître mot est la liberté. **Cette problématique ne saurait cependant être résolue par l'automatisation de toutes les écluses ou par leur mise en libre service** (risque de mauvaise utilisation par les usagers). **Les enquêtes montrent que les plaisanciers souhaitent une présence humaine le long de la voie d'eau.**

Les éclusiers ont également un rôle d'accueil des plaisanciers, mais ne sont pas formés pour cette mission. Beaucoup cherchent cependant à le faire de leur propre initiative. **Les agents auditionnés sont favorables à ce que les éclusiers qui le souhaitent puissent accéder à des formations d'accueil touristique** (langues, culture, patrimoine...) avec l'objectif d'un accueil amélioré, mais aussi d'une promotion sociale.

Le développement du tourisme fluvial souffre du manque de connexions fiables entre les voies d'eau et les sites patrimoniaux.

Les niveaux de prix en location, considérés comme assez élevés, constituent sans doute un frein supplémentaire au développement de la filière. Cette caractéristique n'est certes pas propre à la Bourgogne. Elle traduit toutefois une évolution récente. En effet, les loueurs installés en Bourgogne dans les années 1980 proposaient une gamme de produits adaptés à toutes les catégories d'usagers. Aujourd'hui, les bases s'étant restructurées, seules les sociétés les plus importantes sont restées. **Il en a résulté une réorientation de l'offre vers une plaisance haut de gamme qui se prive de la clientèle familiale et locale**⁴⁴.

⁴⁴ Auditions de Patrick BLANC (CFDT), Christophe MANIERE, Gérard THOMAS, Evelyne VERMENOT et Jean-François VERMENOT (CGT) - 7 juillet 2010.

Le patrimoine des canaux constitue un atout touristique important. Or, aujourd'hui, une partie de celui-ci est en très mauvais état. C'est le cas notamment de nombreuses maisons éclésières. Et même si quelques porteurs de projets se manifestent auprès de VNF pour réhabiliter certaines d'entre elles (collectivités locales, particuliers, associations...), cet abandon renvoie une image négative des territoires traversés, qui apparaissent comme abandonnés et peu dynamiques. Cependant, la remise en état de ce patrimoine représente un investissement important, dont on peut se demander si la Région sera en mesure de l'assumer, compte tenu de la réforme des collectivités territoriales.

La diversification des usages des canaux, nécessaire à la croissance de l'activité (la plaisance, compte tenu des contraintes physiques auxquelles elle est soumise, ne peut contribuer à elle seule au développement du tourisme fluvial), entraîne **une augmentation des conflits d'usage.**

Le développement du tourisme fluvial souffre également du manque d'appropriation des canaux par les populations locales. Comme le relevait l'un des auditionnés, les Bourguignons, à la différence de ce que l'on observe dans d'autres régions (Bretagne, par exemple), ont souvent le dos tourné à la voie d'eau⁴⁵.

A ces éléments s'ajoutent des handicaps inhérents au produit lui-même (la sécurité et la crainte de l'ennui), **l'augmentation de l'offre navigable en France** (réouverture de voies d'eau dans l'Est et dans l'Ouest de la France), qui entraîne un renforcement de la concurrence entre les destinations, **ainsi que l'image qu'ont les touristes du climat de la région**⁴⁶.

3.2. LES VELOROUTES ET VOIES VERTES⁴⁷

3.2.1. Les atouts

Le tourisme associé aux véloroutes est aujourd'hui aussi important que la navigation sur les canaux. **Ces infrastructures constituent notamment un élément fort d'appropriation des canaux par les Bourguignons**⁴⁸.

Le développement de cette forme de tourisme peut être, en outre, **une réponse à la saisonnalité de la filière.**

On peut relever également le taux de satisfaction élevé des usagers du *Tour de Bourgogne à vélo*. Ceux-ci apprécient plus particulièrement la valeur paysagère et patrimoniale des sites traversés, ainsi que la qualité du niveau des aménagements (signalisation, revêtement, entretien...).

Les véloroutes ouvrent en outre de réelles perspectives pour développer une offre touristique autour de la pratique de l'itinérance, laquelle peut apporter une solution à l'équation complexe articulant un bon niveau d'activité et de services à l'atomisation de l'offre, qui caractérise l'espace bourguignon⁴⁹.

On peut noter, par ailleurs, depuis quelques années, la montée en puissance de nouvelles valeurs telle que la recherche d'un environnement naturel préservé, la rupture avec le monde citadin, le ressourcement personnel ou la recherche du bien-être. Le tourisme des véloroutes, qui permet de traverser des paysages de grande qualité, de pratiquer un effort physique dans la nature, répond parfaitement à ces nouvelles aspirations⁵⁰.

⁴⁵ Audition de Jacques RIGOTHIER (Les amis du canal du Nivernais) – 26 mai 2010.

⁴⁶ Audition de Sophie OLLIER-DAUMAS (Directrice de Bourgogne Tourisme) – 4 mars 2010.

⁴⁷ Collectif, *Fréquentation et impact du Tour de Bourgogne à vélo*, Conseil régional de Bourgogne-Bourgogne Tourisme, janvier 2010.

⁴⁸ Audition de Jacques RIGOTHIER (Les amis du canal du Nivernais) – 26 mai 2010.

⁴⁹ BENTAYEB Fabien, *L'itinérance, un enjeu majeur du tourisme à la campagne*, Les cahiers espaces, n° 98, septembre 2008.

⁵⁰ PERRUSSON Jean-Philippe, *Le tourisme à vélo en Bourgogne : le Tour de Bourgogne à vélo*, Bourgogne Tourisme, mars 2008.

La randonnée à vélo est enfin un bon moyen de connaître une région, donc de contribuer au développement économique rural.

3.2.2. Les faiblesses

La notoriété des itinéraires est globalement faible. Si les usagers connaissent le nom du parcours sur lequel ils pratiquent, ils sont en effet mal informés sur les autres circuits bourguignons. Même la marque *Tour de Bourgogne à vélo* est méconnue par 46 % des touristes et 54 % des excursionnistes. Le canal de Bourgogne est le plus connu (même s'il est paradoxalement le moins fréquenté), avec une notoriété de 50 %, qui est vraisemblablement plus celle de la voie navigable que de l'itinéraire vélo.

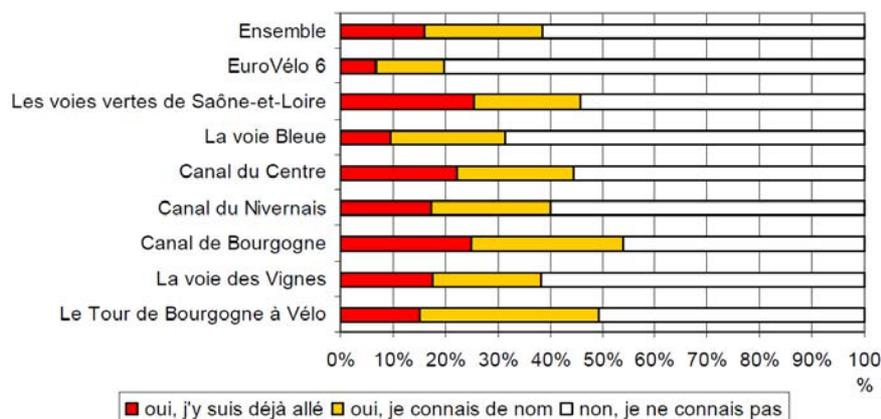


Figure 11 – Enquête de notoriété des véloroutes et voies vertes bourguignonnes

Source Conseil régional de Bourgogne-Bourgogne Tourisme

On a signalé ci-dessus le niveau de satisfaction élevé des usagers des véloroutes. Les enquêtes montrent cependant un déficit important en matière de services (toilettes, points d'eau, petites réparations...), de commerces, de loisirs, de points de baignades ou de jeux. En comparaison de ce qui est observé sur des itinéraires similaires existants en Allemagne et en Suisse, le taux de pratiquants déclarant une dépense est particulièrement faible, faute surtout d'une offre suffisante de cafés, restaurants, boulangeries à proximité immédiate de l'itinéraire. La pénétration des itinéraires cyclables dans le milieu urbain et les continuités de certains parcours sont également à améliorer.

Enfin, de même que pour la plaisance, la cohabitation entre les différents usagers (cyclistes, rollers, piétons, personnes à mobilité réduite, cavaliers), notamment à proximité des villes, peut poser des problèmes.

CONCLUSION

L'état des lieux que nous venons de dresser permet de mieux saisir la richesse que représente les canaux bourguignons pour le développement touristique régional. Il nous a aussi permis d'identifier les enjeux à venir pour la Région.

Parce qu'ils sont la conséquence séculaire des besoins de transports et d'échanges des hommes, les canaux et leur jonction avec les autres voies d'eau, qui parcourent la Bourgogne et l'entourent, représentent un patrimoine exceptionnel à valoriser.

L'expérimentation de la gestion des canaux que conduit le Conseil régional peut donc être une chance pour une promotion touristique plus complète et plus interdisciplinaire des territoires traversés. Elle peut être également l'occasion de mettre en place un tourisme durable, c'est-à-dire :

- ☞ un tourisme paisible, intergénérationnel, social et réfléchi ;
- ☞ un tourisme d'échanges, de rencontres et d'enrichissement ;
- ☞ un tourisme de connaissance, d'équilibre et de qualité.

ANNEXES

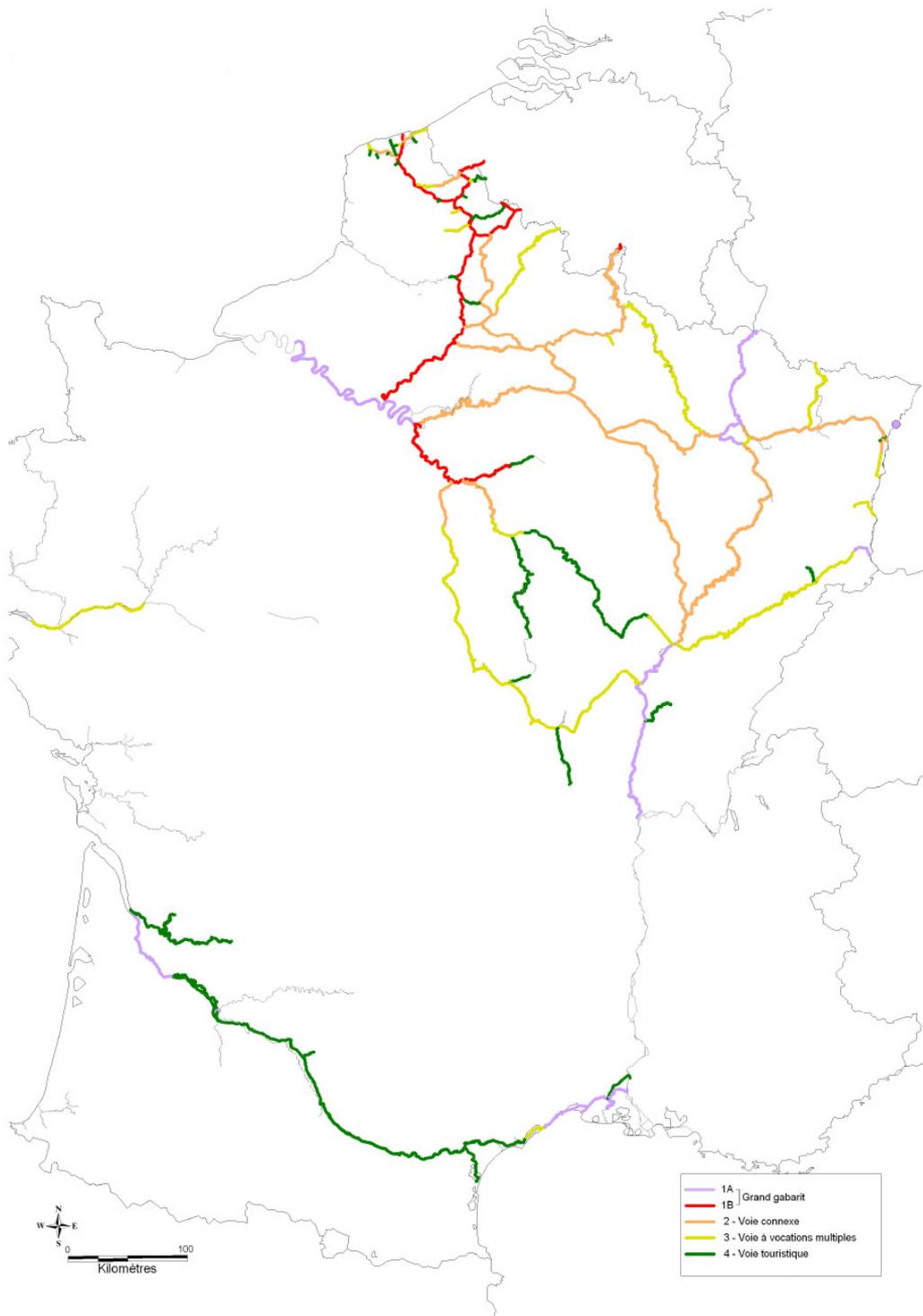


Figure 12 – Vocation des voies navigables (classement SDEVN)
Source VNF

canal de Bourgogne y compris réservoirs et rigoles

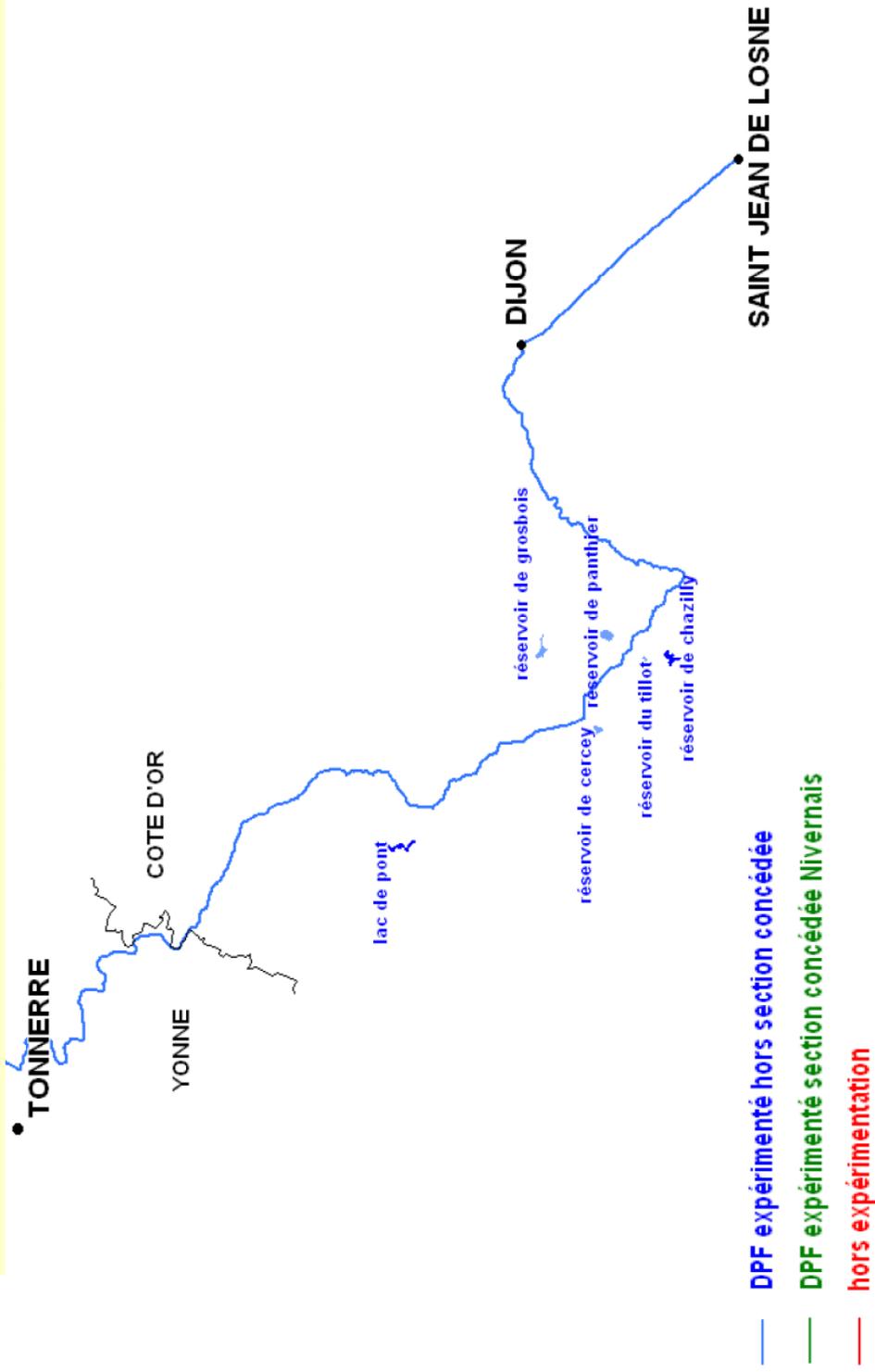


Figure 13 – Canal de Bourgogne : périmètre de l'expérimentation
Source : Conseil régional de Bourgogne

canal du Centre et partie du canal Latéral à la Loire
y compris Arroux en aval de Gueugnon et réservoirs et rigoles

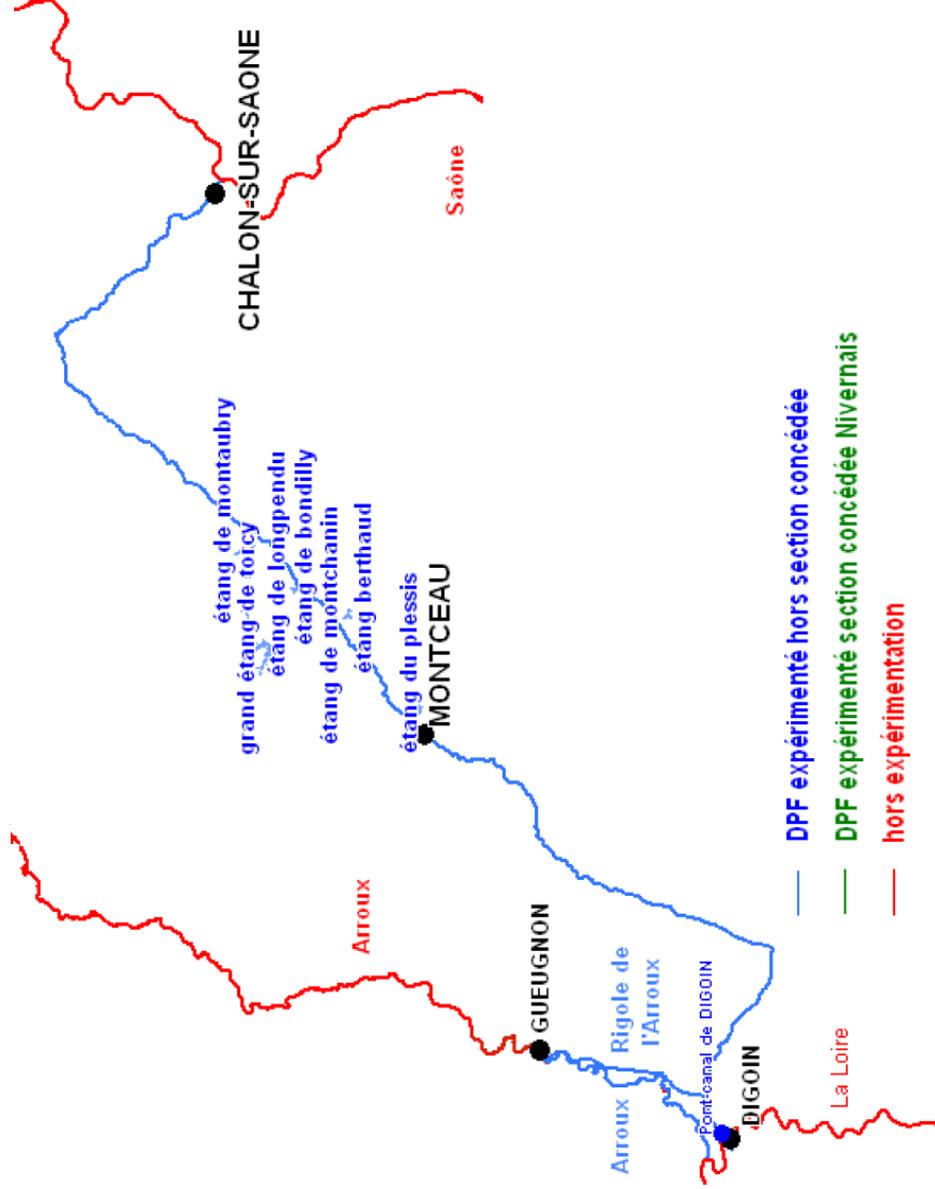


Figure 14 – Canal du Centre : périmètre de l'expérimentation
Source : Conseil régional de Bourgogne

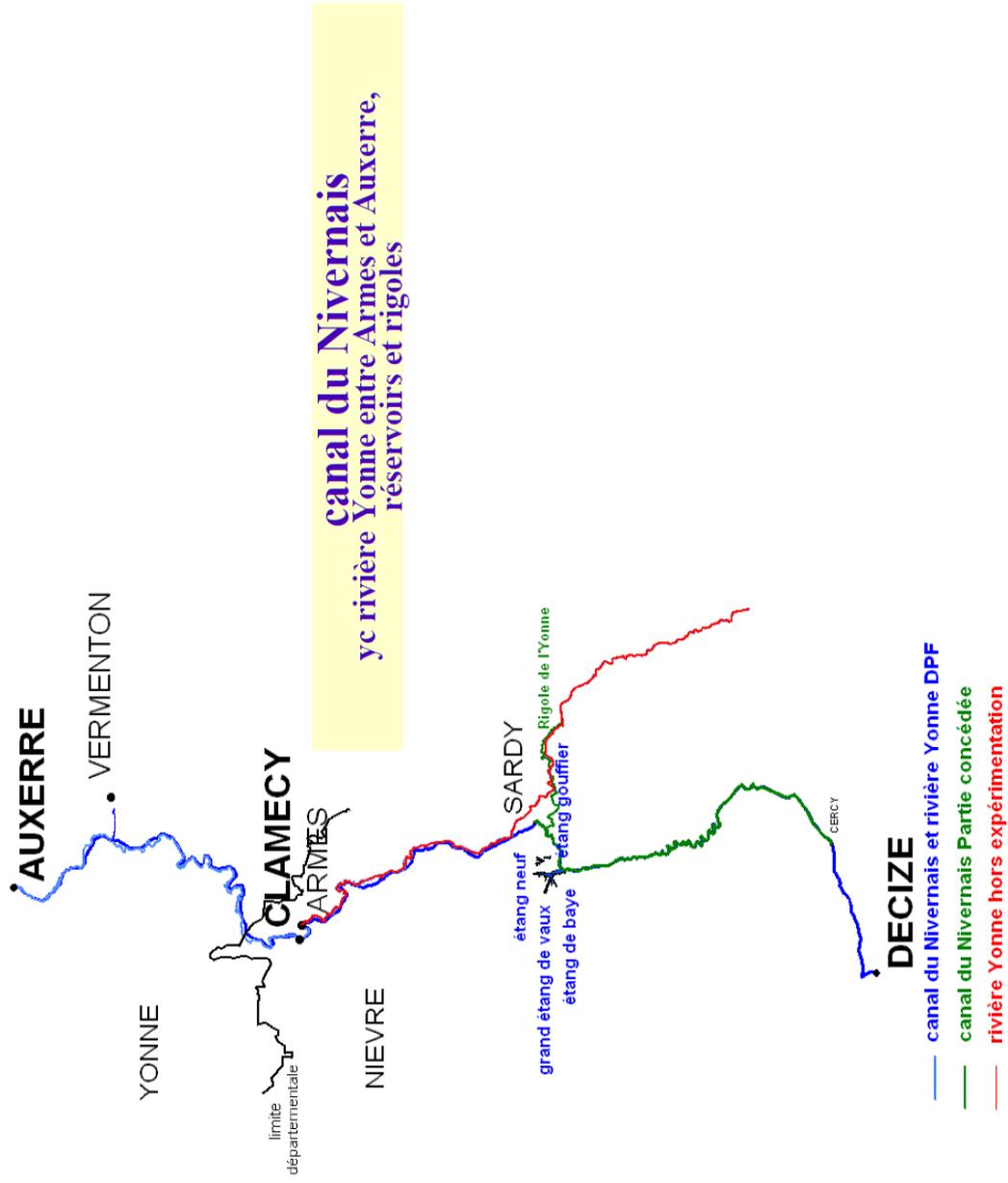


Figure 15 – Canal du Nivernais : périmètre de l'expérimentation

Source : Conseil régional de Bourgogne

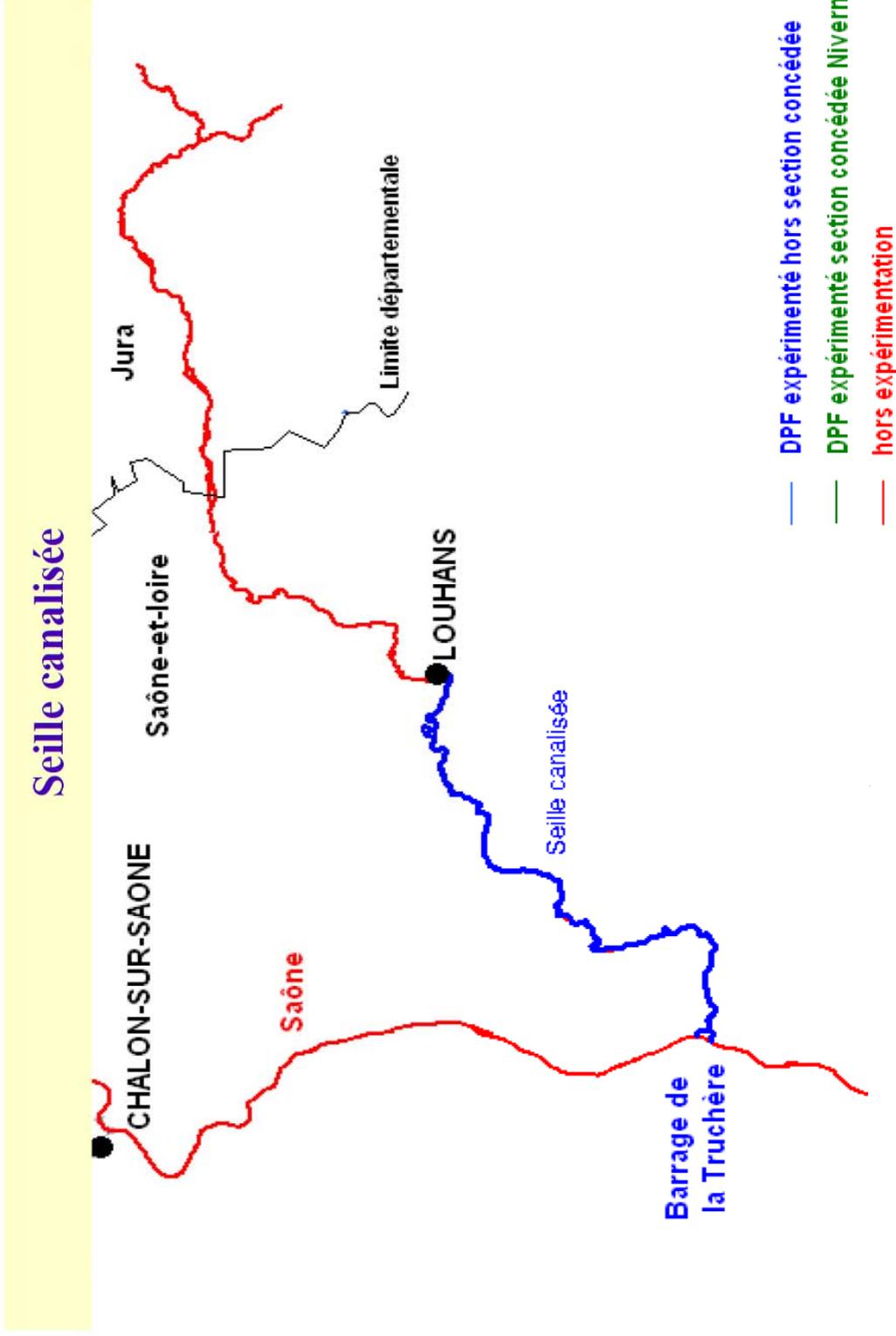
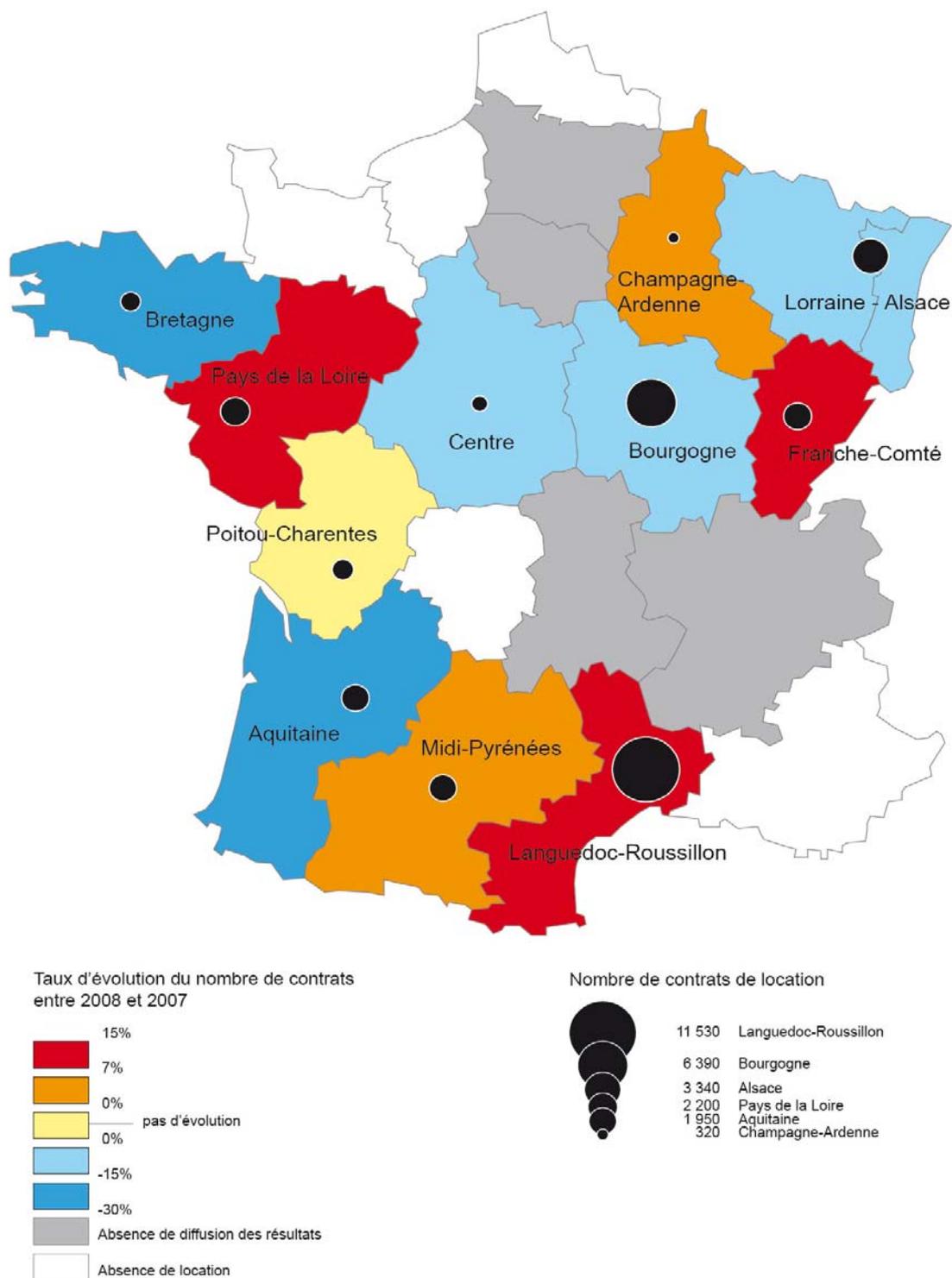


Figure 16 – Seille canalisée : périmètre de l'expérimentation
 Source : Conseil régional de Bourgogne



Figure 17 – Réseau fluvial bourguignon : ports de plaisance et haltes nautiques

Source : Bourgogne Tourisme



**Figure 18 – Nombre de contrats de location (2008)
et taux d'évolution du nombre de contrats de location (2008/2007) de cochés de plaisance**
Source : VNF-Atout France

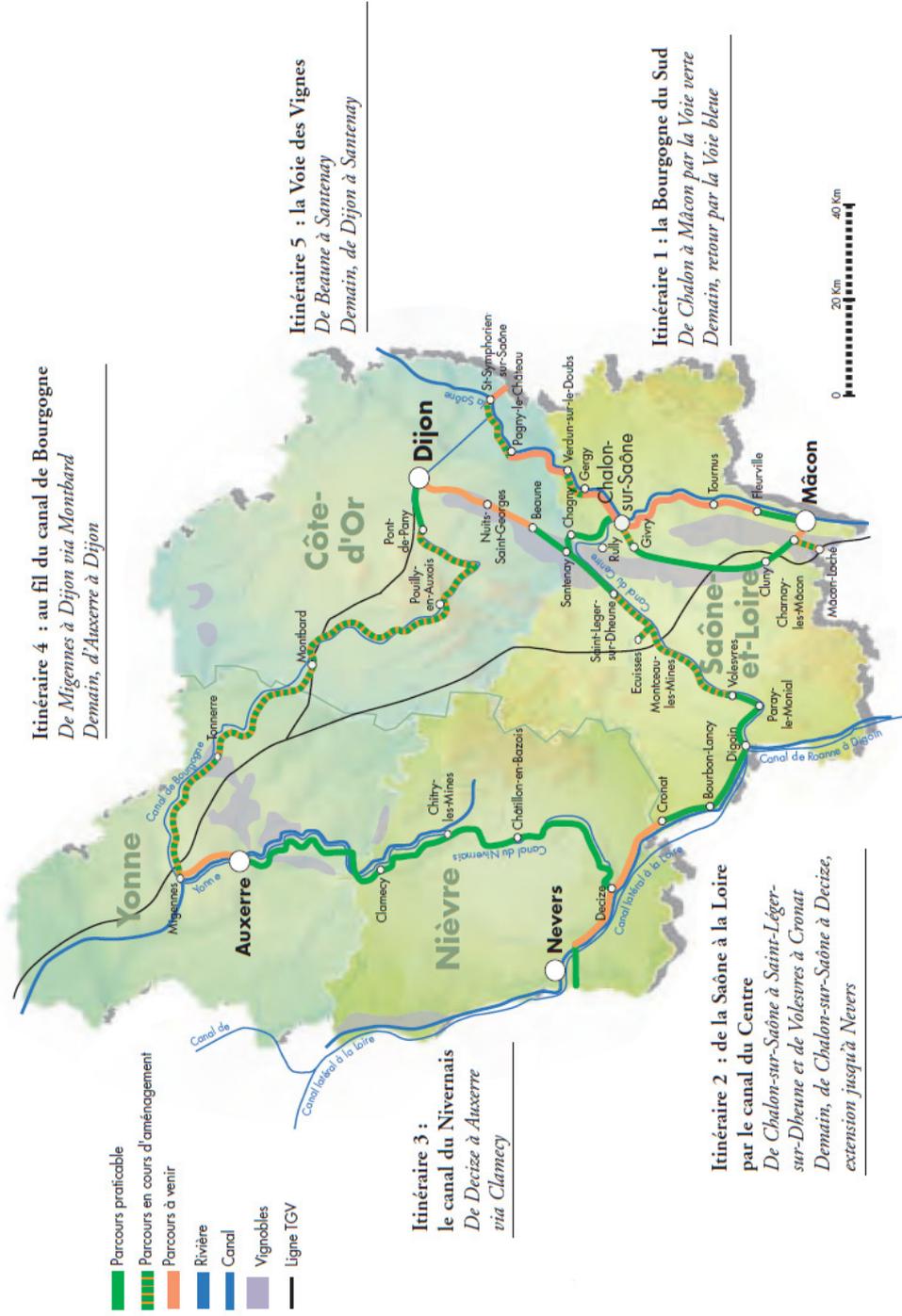


Figure 19 – Le Tour de Bourgogne à vélo
Source : Conseil régional de Bourgogne-Bourgogne Tourisme

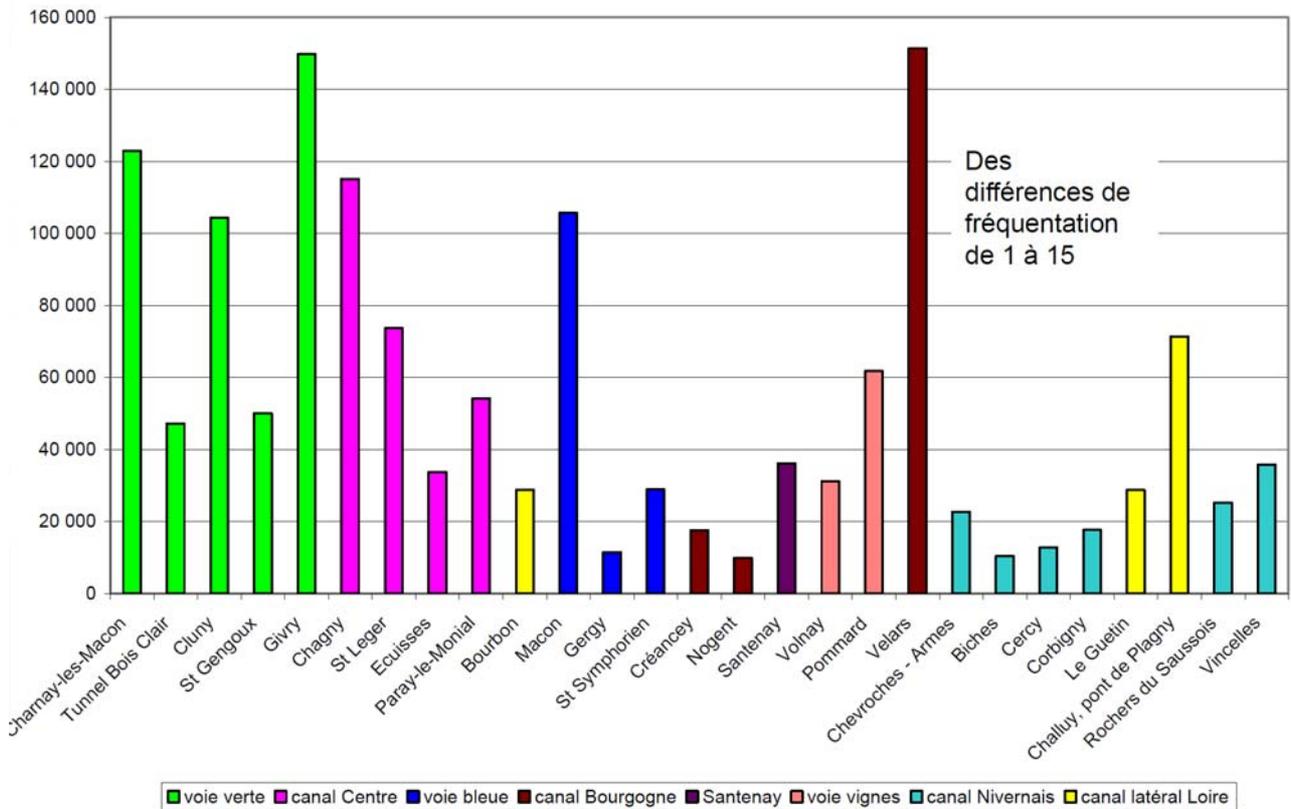
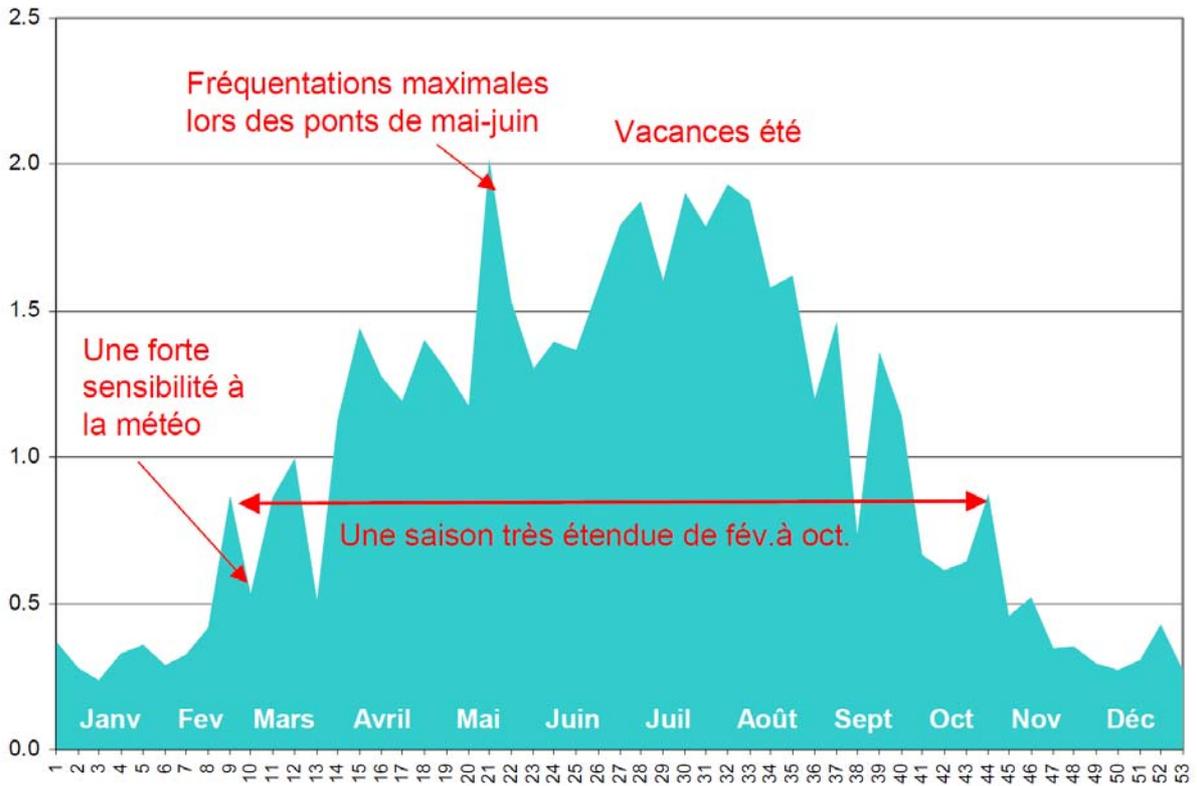


Figure 20 – Variation de la fréquentation du Tour de Bourgogne à vélo dans l'année (en haut)

Fréquentation du Tour de Bourgogne à vélo en fonction des secteurs en 2009 (en bas)

Source : Conseil régional de Bourgogne-Bourgogne Tourisme

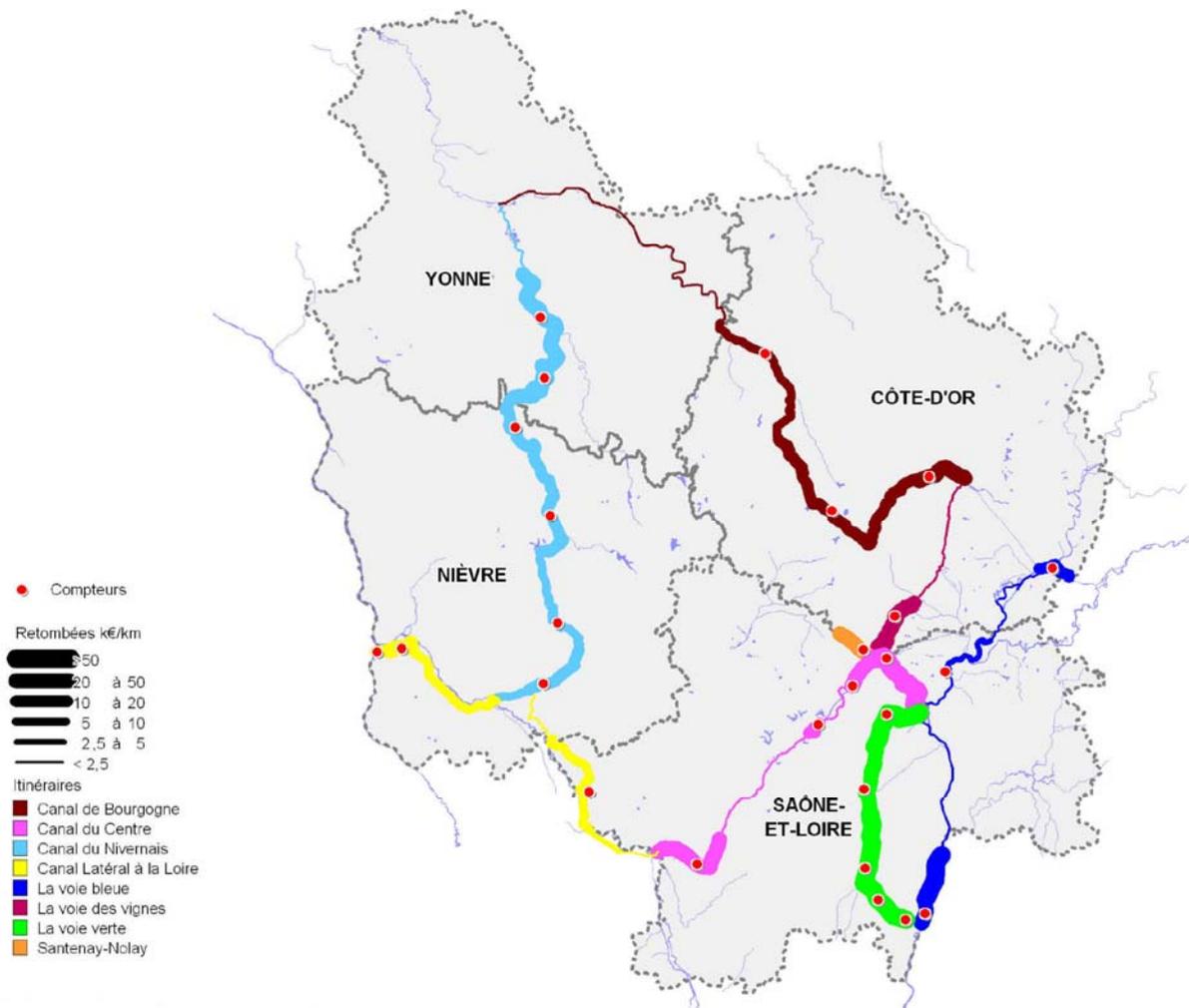


Figure 21 – Retombées économiques du Tour de Bourgogne à vélo (2008-2009)

Source : Bourgogne Tourisme

BIBLIOGRAPHIE

LOIS ET CODES

- *Code général de la propriété des personnes publiques.*

RAPPORTS ET ETUDES

- **BENTAYEB Fabien**, *L'itinérance, un enjeu majeur du tourisme à la campagne*, Les cahiers espaces, n° 98, septembre 2008.
- **Collectif**, *Schéma directeur d'exploitation des voies navigables*, VNF, mai 2005.
- **Collectif**, *Le tourisme fluvial : les passages aux écluses au cours de l'année 2008*, Réseau national d'observation du tourisme fluvial, Analyses et perspectives, n° 21, 2009.
- **Collectif**, *Le tourisme fluvial en France en 2008 : document de synthèse*, Réseau national d'observation du tourisme fluvial, Analyses et perspectives, n° 21, 2009.
- **Collectif**, *Les chiffres-clés du tourisme en Bourgogne*, Bourgogne Tourisme, 2009.
- **Collectif**, *Fréquentation et impact du Tour de Bourgogne à vélo*, Conseil régional de Bourgogne-Bourgogne Tourisme, janvier 2010.
- **DOEUVRE Jean-Claude, GERARD Véronique, VERON Marie-Astrid**, *Tourisme fluvial en France et premières évaluations des retombées économiques locales (2003)*, VNF-Observatoire nationale du tourisme, 2004.
- **PERRUSSON Jean-Philippe**, *Le tourisme fluvial en Bourgogne*, Bourgogne Tourisme, février 2008.
- **PERRUSSON Jean-Philippe**, *Le tourisme à vélo en Bourgogne : le Tour de Bourgogne à vélo*, Bourgogne Tourisme, mars 2008.

DOCUMENTS DIVERS

- *Découvrons la Bourgogne ensemble*, Schéma régional de développement du tourisme (2005-2015), Conseil régional de Bourgogne.
- *Décentralisation des canaux de Bourgogne, du Centre, du Nivernais et de la Seille navigable*, convention d'expérimentation, 14 décembre 2009.
- **MOTTET Gérard**, *Les canaux en Bourgogne, cadre physique, patrimonial et touristique.*

TABLE DES ILLUSTRATIONS

FIGURE 1 – LE RESEAU FLUVIAL BOURGUIGNON	8
FIGURE 2 – PORTS DE PLAISANCE ET HALTES NAUTIQUES SUR LES VOIES D’EAU DECENTRALISABLES	17
FIGURE 3 - REPARTITION DE LA CLIENTELE FRANÇAISE PAR REGION DE PROVENANCE (2003)	19
FIGURE 4 – EVOLUTION DU TRAFIC 2005-2009	20
FIGURE 5 – VELOROUTES ET VOIES VERTES EN BOURGOGNE (2009)	21
FIGURE 6 – ORIGINE GEOGRAPHIQUE DES USAGERS DU TOUR DE BOURGOGNE A VELO (2009).....	23
FIGURE 7 – DEPENSE DU SEJOUR PAR POSTE, EN EUROS (2003)	25
FIGURE 8 – REPARTITION PAR POSTE DES DEPENSES DES USAGERS DES VELOROUTES ET VOIES VERTES.....	26
FIGURE 9 – PART DES PLAISANCIERS AYANT MANQUE DE TOUS LES SERVICES OU ACTIVITES (2003).....	28
FIGURE 10 – ENQUETE DE SATISFACTION RELATIVE AUX ACTIVITES SPORTIVES OU LUDIQUES (2003)	29
FIGURE 11 – ENQUETE DE NOTORIETE DES VELOROUTES ET VOIES VERTES BOURGUIGNONNES	31
FIGURE 12 – VOCATION DES VOIES NAVIGABLES (CLASSEMENT SDEVN)	34
FIGURE 13 – CANAL DE BOURGOGNE : PERIMETRE DE L’EXPERIMENTATION	35
FIGURE 14 – CANAL DU CENTRE : PERIMETRE DE L’EXPERIMENTATION	36
FIGURE 15 – CANAL DU NIVERNAIS : PERIMETRE DE L’EXPERIMENTATION.....	37
FIGURE 16 – SEILLE CANALISEE : PERIMETRE DE L’EXPERIMENTATION	38
FIGURE 17 – RESEAU FLUVIAL BOURGUIGNON : PORTS DE PLAISANCE ET HALTES NAUTIQUES	39
FIGURE 18 – NOMBRE DE CONTRATS DE LOCATION (2008) ET TAUX D’EVOLUTION DU NOMBRE DE CONTRATS DE LOCATION (2008/2007) DE COCHES DE PLAISANCE	40
FIGURE 19 – LE TOUR DE BOURGOGNE A VELO	41
FIGURE 20 – VARIATION DE LA FREQUENTATION DU TOUR DE BOURGOGNE A VELO DANS L’ANNEE (EN HAUT) FREQUENTATION DU TOUR DE BOURGOGNE A VELO EN FONCTION DES SECTEURS EN 2009 (EN BAS)	42
FIGURE 21 – RETOMBEEES ECONOMIQUES DU TOUR DE BOURGOGNE A VELO (2008-2009).....	43