



**PROJET DE  
DEVELOPPEMENT**



**DU TOURISME FLUVIAL  
SUR LE CHER CANALISE**



*Document de travail*

## **1. Plan du document.**

- Introduction
- Glossaire du tourisme fluvial
- Situation du tourisme fluvial en France
  - Ce que recherche le touriste fluvial
  - Le poids économique du tourisme fluvial
  - Le réseau des voies navigables sur le territoire
- Etat du tourisme fluvial en Touraine
- Intérêt patrimonial du Cher canalisé
- Programme de développement du tourisme fluvial sur le Cher canalisé :
  - Les grandes lignes stratégiques du programme
  - Evaluation du coût de réhabilitation et des aménagements d'accueil
  - Principales hypothèses retenues pour l'analyse économique
  - Analyse des retombées économiques (CA et emplois)
- Conclusion
- Remerciements

## **2. Introduction.**

Aujourd'hui, le Cher canalisé est en très mauvais état. Les incertitudes liées au transfert de domanialité de la rivière engagé par l'Etat, les déboires rencontrés par la mécanisation de plusieurs barrages dans le Loir-et-Cher et le manque, depuis longtemps, de moyens financiers nécessaires à l'entretien des installations ont conduit à cette situation.

Et pourtant, le Cher canalisé constitue un site touristique exceptionnel par la beauté naturelle du cours d'eau, par l'extraordinaire richesse de ses trésors patrimoniaux et par sa proximité à un tissu très dense d'activités touristiques et de loisir.

La réhabilitation du Cher canalisé et l'intérêt économique à la réaliser sont décrits dans le document publié par le Syndicat du Cher canalisé intitulé « restauration et préservation de l'identité du Cher canalisé » [réf 1]. Ce sont les dispositions prônées dans ce document qui servent de base à ce projet de développement du tourisme fluvial.

La réhabilitation nécessite la reconstruction de trois barrages, la restauration de tous les barrages à aiguilles et écluses et l'adjonction, à chaque barrage, de passes à poissons pour assurer la continuité écologique du cours d'eau. Elle représente un investissement coûteux de quelques 17 millions d'euros.

Cette réhabilitation offrira aux activités de loisir et sportives, pratiquées aujourd'hui sur certains biefs, la possibilité de se développer et aux arrosages agricoles de se maintenir. Mais toutes ces activités, aussi appréciées soient-elles par la population locale, ne peuvent justifier le montant des investissements requis.

La seule activité susceptible de retombées économiques à la hauteur des investissements à réaliser est le tourisme fluvial. Le tourisme fluvial, arrivé aux alentours des années 60 en France, s'est considérablement développé. Il représente maintenant un chiffre d'affaires global annuel de 500 millions d'euros. Il n'existe qu'à l'état embryonnaire en Touraine. Mais le Cher canalisé, réhabilité et aménagé, permettant de naviguer de Tours jusqu'à la jonction du canal du Berry à Noyers sur Cher, offre une formidable opportunité de s'immiscer dans ce secteur touristique prometteur et de profiter de retombées économiques substantielles.

L'objectif de ce document est d'évaluer les retombées économiques d'un projet de développement du tourisme fluvial sur le Cher canalisé et de montrer que tous les atouts sont réunis pour réussir.

### 3. Glossaire des termes utilisés dans le tourisme fluvial.

#### **Bateaux** [réf 2 & 3]

- **de plaisance** : bateaux (privés) de particuliers équipés pour y séjourner ou non équipés permettant de faire des promenades sur rivières ou canaux.
- **coches de plaisance** : bateaux généralement loués et entièrement équipés pour y séjourner quelques jours à plusieurs personnes. La plupart des coches ne nécessitent pas de permis de navigation.
- **bateaux-promenade** : bateaux permettant d'effectuer des mini-croisières ou promenades de quelques heures avec quelques dizaines de passagers.
- **bateaux-hôtel ou péniches-hôtel** : bateau permettant de réaliser des croisières de quelques jours avec tous les services à bord pour quelques passagers.
- **bateaux-restaurant** : bateaux proposant le repas à bord au cours d'une mini-croisière (le temps du repas).
- **Bateaux de croisière ou paquebots** : bateaux permettant de réaliser des croisières de quelques jours à des dizaines, voire des centaines, de passagers.
- **bateaux-patrimoine** : bateaux détenus le plus souvent par des associations. concrétisant le savoir faire de la batellerie locale. Ils sont utilisés pour des promenades de quelques heures et ne peuvent pas embarquer plus de dix passagers.

#### **Gites flottants**

Les gites flottants désignent généralement de petites habitations situées sur l'eau et amarrées en rive d'une rivière, d'un étang ou d'un lac.

#### **Halte fluviale ou halte nautique**

C'est une zone au bord du cours d'eau équipée pour l'amarrage de plusieurs bateaux pour des escales de courtes durées (moins de 24 heures). L'équipement de la halte comprend distribution d'eau et poubelles et quelquefois des sanitaires. La halte est le plus souvent située à proximité de centres urbains ou de sites touristiques.

#### **Relais nautique**

Lieu équipé pour recevoir plusieurs dizaines de bateaux. L'équipement comprend l'éclairage, distribution d'eau et d'électricité, des sanitaires, des lavabos et des douches. Le relais dispose également d'un point d'accueil pour toutes informations utiles.

#### **Port de plaisance**

C'est un équipement portuaire complet destiné à recevoir au moins une centaine de bateaux en permanence ou en hivernage avec toutes les facilités nécessaires à leur maintenance. Il dispose des mêmes commodités que le relais.

#### **4. Situation du tourisme fluvial en France.**

L'ensemble des voies d'eau navigables françaises (fleuves, rivières et canaux) représente 8500 kilomètres. La lenteur des déplacements sur les voies d'eau confrontée à la vitesse des transports par rail et ou par route a conduit au déclassement de la plupart de ces voies pour le trafic des marchandises dans la première moitié du vingtième siècle. C'est le tourisme fluvial qui devient aujourd'hui l'utilisateur principal de l'ensemble des voies navigables.

En France, le tourisme fluvial en France date des années 60. A l'exception des années 2002 et 2003, il a progressé régulièrement de quelques % annuellement et l'engouement des touristes français et étrangers pour ce type de vacances ne faiblit pas.

##### **Ce que recherche le touriste fluvial.**

Le touriste qui choisit la navigation fluviale pour ses loisirs et/ou ses vacances, est avant tout un amoureux de la nature qui recherche le calme et le repos. A la barre d'un bateau, il aime la sensation de liberté qui lui permet de découvrir, à son rythme, l'authenticité de la région qu'il visite. Il apprécie au plus haut point, une rupture avec sa vie quotidienne, souvent urbaine, de plus en plus trépidante et stressante. C'est aussi sa façon de « se refaire une santé ».

La lenteur des déplacements sur les voies d'eaux, tant préjudiciable au transport de marchandises, devient un avantage très appréciable du touriste fluvial. A 5km/h, le parcours des voies permet d'admirer la beauté naturelle des sites traversés et les trésors patrimoniaux situés sur le cours d'eau et sur ses rives. A cette faible vitesse, le touriste a l'impression que le paysage vient à lui...

Toutefois, il serait quelque peu réducteur, de penser que le tourisme fluvial ne se résume qu'à satisfaire ce besoin de calme et de repos en admirant sur le pont de son bateau une succession de paysages bucoliques. Le plus fréquemment, cette activité de plein air est pratiquée en famille ou entre amis et les aspirations des uns et des autres sont nombreuses. Les randonnées à pied ou en vélo, les promenades à cheval, les visites de sites touristiques, les aires de jeux, la pêche sont également très prisées. Ceux qui n'ont pas l'habitable sur leur bateau apprécient aussi les campings et les gîtes d'étape proches du cours d'eau.

**L'offre pour le tourisme fluvial s'apprécie donc par la qualité propre du cours d'eau (beauté du cours d'eau et de ses rives, richesse du patrimoine bâti), mais aussi par l'ensemble du tissu d'activités de loisir possibles à proximité du cours d'eau navigué, et par toutes les commodités d'hébergement et de service de proximité accessibles. En définitive, pour l'adepte du tourisme fluvial, l'offre touristique de « proximité » est aussi importante que les atouts propres du cours d'eau sur lequel il souhaite naviguer.**

##### **Le poids économique du tourisme fluvial.**

L'étude économique la plus complète a été réalisée pour l'année 2004 par l'Observatoire National du Tourisme [réf 3].

La flotte relative au tourisme fluvial en France se composait :

- d'environ 50000 bateaux de plaisance privés
- de 2000 coches loués par des sociétés opérant au niveau national pour l'ensemble du réseau des voies navigables ou opérant localement sur une petite partie du réseau

- de 353 bateaux transportant des passagers dont :
  - 200 bateaux promenades (40000 places)
  - 35 bateaux de croisière (400 lits)
  - 14 paquebots (2000 lits)
  - 60 péniches-hôtel (1000 lits)
  - 44 bateaux associatifs

Le nombre de passagers transportés en 2004 était de 8,9 millions de personnes, avec une fréquentation d'étrangers proche de 65%. Pour les péniches-hôtel, qui constituent le haut de gamme des prestations, la fréquentation des étrangers (surtout des Américains) s'élève à plus de 90%.

Le tourisme fluvial comptait 304 entreprises dont 68 loueurs de bateaux, et 236 entreprises exploitant des bateaux à passagers. Le tourisme fluvial générait 1800 emplois permanents et près de 2000 emplois saisonniers. Le chiffre d'affaires réalisé était évalué à 450 millions d'euros se décomposant en deux parts égales : 225 millions résultant de l'activité directe et 225 millions résultant des retombées économiques pour les zones visitées.

**Malgré la crise économique qui a dû impacter les années 2008 et 2009, les chiffres clés annuels peuvent être actualisés comme suit :**

- **Nombre de personnes transportées : 9 à 10 millions**
- **Flotte de bateaux de plaisance privés : 50000**
- **Flotte de bateaux loués : 2400**
- **Flotte de bateaux transportant des passagers : 380**
- **Chiffre d'affaires global (direct et induit) : 500 millions d'euros**
- **Emplois directs : 1900**
- **Emplois saisonniers : 2100**

### *Le réseau des voies navigables sur le territoire.*

L'Ile de France qui bénéficie de la Seine, de l'Oise et de la Marne, et surtout de la forte attraction de Paris, se taille la part du lion du tourisme fluvial et des personnes transportées avec un chiffre d'affaires atteignant 50 % de l'activité globale.

Le réseau de Bourgogne et de Franche Comté avec un réseau de voies communicantes de plus de 800 km est considéré comme le «royaume» du tourisme fluvial. Plus de 30% de la flotte des bateaux de location et la presque totalité des péniches-hôtel se trouvent sur ce réseau.

La Meuse, la Moselle, le Rhin et les canaux de liaison constituent le réseau de l'est offrant un ensemble de 1600 km de voies. L'ascenseur à bateaux d'Artzwiller sur le canal de la Marne au Rhin (équivalent en hauteur à 17 écluses) est devenu une remarquable attraction touristique dans la région.

Dans le sud-ouest, le canal du Midi compte parmi les plus belles voies navigables de France. Le canal du Midi assure plus du cinquième du trafic fluvial de plaisance et détient le record de la fréquentation annuelle avec près de 1400 bateaux/km ! Une telle fréquentation s'explique non seulement par des conditions climatiques recherchées par les touristes et aussi par le classement du canal du Midi au Patrimoine Mondial de l'Humanité par l'Unesco en 1996. Le sud-ouest compte également des activités fluviales significatives sur de petits parcours en rivières (le Lot, la Baise et la Charente). A noter que le parcours sur le Lot, qui vient de connaître un développement remarquable, n'a que 64 km.

Le bassin des canaux et rivières de l'ouest représente un total de 1100 km de voies. On distingue deux réseaux dans ce bassin : le réseau du Maine, constitué des rivières Sarthe, Oudon, et Mayenne et le réseau des canaux bretons.

Les vallées du Rhône et de la Saône constituent au sud-est un grand réseau, surtout réservé aux gros bateaux et paquebots bien motorisés.

Enfin, le bassin Nord-Picardie représente un réseau important et dense de près de 1300 km. Mais pour des conditions climatiques, le plus souvent jugées défavorables au tourisme de plein air, le bassin est le moins recherché et sa fréquentation est relativement faible.

## **5. Etat du tourisme fluvial en Touraine.**

Sachant que la Touraine est traversée par la Loire, grand fleuve européen prestigieux et par de nombreuses rivières importantes, dont le Cher canalisé sur plus de 60 km au milieu du 19<sup>ème</sup> siècle, il est paradoxal de constater que le tourisme fluvial est sinon inexistant, du moins très embryonnaire.

Bien évidemment, on peut trouver des raisons à cette situation paradoxale.

L'inscription du Val de Loire au Patrimoine Mondial de l'Humanité par l'Unesco, pour aussi prestigieuse qu'elle soit, ne suffit pas à surmonter les difficultés de navigation rencontrées sur le fleuve en Touraine. La Loire, considérée à juste titre comme le dernier fleuve sauvage d'Europe, ne se laisse pas facilement apprivoisée. Le fleuve nécessite notamment pour être navigué en saison estivale, des embarcations à fond très plat bien peu propices à un tourisme fluvial d'envergure. Quand bien même on parviendrait à naviguer en bateaux et à faire croître un trafic de plaisance sur la Loire, l'image du fleuve sauvage en serait quelque peu écornée. Malgré ses dispositions propres à assurer le trafic de bateaux de transport depuis près de deux siècles, faute de vision à long terme, de ressources permettant l'entretien de ses ouvrages d'art, et peut-être d'ambition politique, le Cher canalisé a raté le coche (1) des retombées économiques inhérentes à l'essor du tourisme fluvial. Plus récemment, les aspects juridiques résultant de la volonté de l'Etat de transférer la domanialité de la rivière et la réglementation européenne pour la libre circulation des poissons migrateurs sont encore venus assombrir le devenir du Cher canalisé.

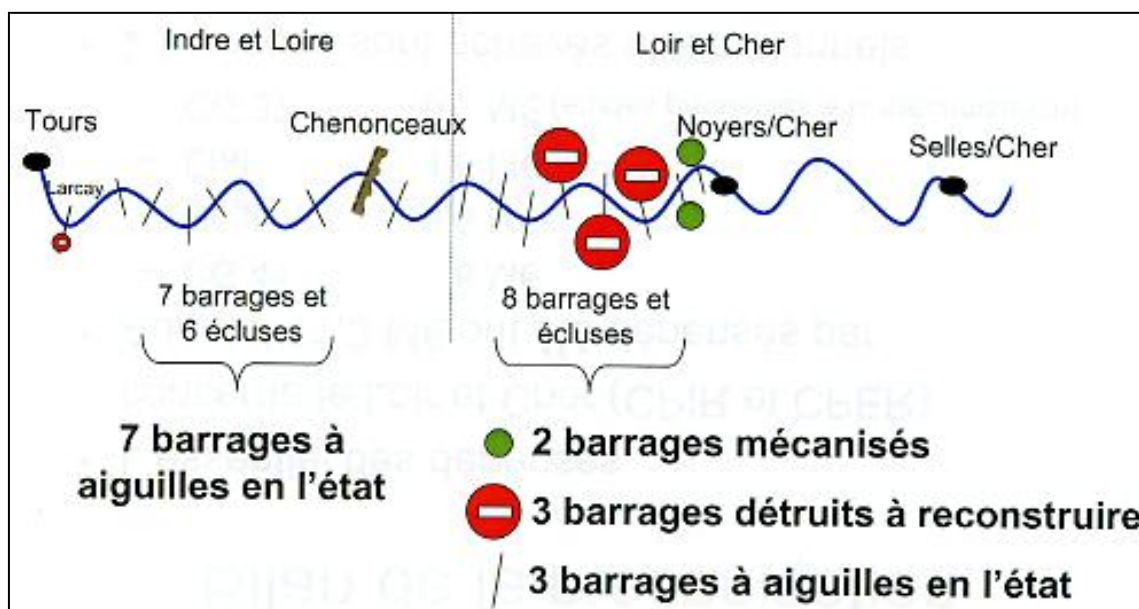
A ce jour, le tourisme fluvial en Touraine se résume à quelques bateaux-promenade exploités par des professionnels (le Saint Martin de Tours et l'Ambacia sur la Loire, la Gabare et le Tasciala sur le Cher, l'Amarante au confluent de la Vienne et de la Loire), quelques bateaux-patrimoine associatifs qui naviguent sur le Cher, la Loire et la Vienne, quelques bateaux-restaurants (le seul en exercice sur le Cher canalisé avec le plus gros chiffre d'affaires, la Bélandre, vient de quitter la région pour naviguer en 2010 sur la Charente) et une péniche-hôtel (le Nymphéa) sur le Cher canalisé. En 2008, l'Observatoire de l'Economie et des Territoires de Tourisme [ Réf 4 ] dénombre un total de 17 bateaux-promenade, tous types confondus et une péniche-hôtel (le Nymphéa). Le nombre de passagers a atteint 60 228. A partir des hypothèses retenue dans la dernière partie de ce document, le chiffre d'affaires global engendré par le tourisme fluvial dans l'ensemble du département d'Indre et Loire doit être de l'ordre de 1,4 million d'euros par an.

*(1) au-delà du jeu de mot, « rater le coche » signifie perdre une occasion favorable.*

## 6. La situation du Cher canalisé en 2009.

Le Cher canalisé constitue un parcours navigable de 62 km qui s'étend presque à parties égales, sur deux départements, l'Indre et Loire et le Loir-et-Cher. De Tours à Noyers sur Cher, le Cher canalisé comporte au total 16 barrages, tous initialement à aiguilles, et autant d'écluses, répartis pour moitié sur chacun des départements [Réf 5]. Le château de Chenonceau se situe sur un des biefs du Cher canalisé (Civray en Touraine-Chisseaux). De 1952 à 2005, l'Etat faisait concession aux deux départements de la gestion du Cher, gestion qui était assurée sous convention par deux Syndicats. Il revenait à chaque Syndicat d'assurer la gestion, l'exploitation, les travaux d'entretien, de restauration et d'aménagement des berges, du lit et du patrimoine bâti (barrages, écluses, maisons éclusières...) dans son département. Depuis 2005, l'Etat délivre une AOT (Autorisation d'Occupation Temporaire) qui fixe les conditions de gestion et d'exploitation directement aux syndicats.

Jusqu'en 1955, la coordination des travaux des deux Syndicats, était assurée au sein d'un Syndicat interdépartemental.



### *L'état du Cher canalisé depuis 2006 [réf6].*

La situation actuelle du Cher canalisé est aujourd'hui d'une extrême complexité. Tenter de la résumer pour faciliter sa compréhension est un exercice difficile et les plus avertis sur ce dossier vont certainement trouver quelques approximations simplificatrices ou quelques omissions dans ce qui suit.

Essayons toutefois de dresser la liste des principaux éléments qui rendent complexe la situation actuelle du Cher canalisé :

- Les déboires techniques et financiers du projet de mécanisation des barrages du Loir-et-Cher [Réf 6] ont conduit à ne reconstruire que deux barrages sur les cinq détruits. De ce fait le Cher canalisé n'est plus navigable sur une distance d'environ 12 km (voir encadré). Ces déboires sont à l'origine de la suppression du Syndicat du Cher canalisé du Loir-et-Cher et de la dissolution du Syndicat interdépartemental.



***Le bilan de la mécanisation des barrages du Loir-et-Cher [Réf 6].***

*Aspects techniques : 5 barrages à aiguilles détruits et 2 reconstruits et mécanisés.*

*Aspects financiers : les dépenses se sont élevées à 11,3 M€ à la charge respectivement du Conseil Général du Loir-et-Cher (6 M€), de la Région (3,6 M€), de l'Etat (1,6 M€) et du Conseil Général de l'Indre et Loire (0,1 M€ pour les études préalables).*

*Il est facile de comprendre que ce bilan laisse des séquelles chez les élus du Loir-et-Cher et constitue un certain handicap pour un nouveau projet.*

- L'Etat veut se désengager de la propriété de la rivière et la transférer à un éventuel repreneur, mais les repreneurs ne sont pas légion et seul l'Etablissement Public Loire (EPL) qui étudie le dossier, représente aujourd'hui le seul espoir de reprise de la domanialité.  
Autre conséquence, de ce désengagement annoncé, l'Etat ne joue plus son rôle de fédérateur de projets. Il est urgent que ce rôle fédérateur soit repris par l'EPL et la Région pour donner dynamique et cohérence à un projet de développement touristique qui concerne deux départements.
- L'application de la Directive Cadre Européenne sur l'Eau (DCE) nécessite, entre autres dispositions, de rétablir la continuité écologique de la rivière afin de permettre la libre circulation des poissons migrateurs. La libre circulation ne peut être obtenue que par l'adjonction, pour chacun des barrages, d'une passe à poisson appropriée.  
Dans l'attente de ces équipements de franchissement, les barrages ne sont remontés qu'à fin juin (à la fin de la période supposée de la migration des espèces), réduisant ainsi la période de navigation de deux mois !  
A noter que plusieurs associations écologiques [Réf 7] dénoncent l'efficacité des passes à poissons mises en série, dénie les retombées économiques résultant du tourisme fluvial et prônent en conséquence l'arasement des barrages (voir encadré).

***L'opposition d'associations écologiques.***

*Des associations écologiques prônent l'arasement des barrages pour la libre circulation des poissons migrateurs et dénie les retombées économiques potentielles du tourisme fluvial. Dans une lettre adressée aux préfets d'Indre et Loire et du Loir-et-Cher, ces associations précisent :*

*« ... le projet de Cher navigable dans un but de tourisme fluvial est un leurre, une sorte de miroir aux élus, tant le rapport entre le coût et les résultats est disproportionné. »*

- La capacité financière du Syndicat du Cher canalisé d'Indre et Loire est très insuffisante pour faire face aux dépenses des travaux nécessaires au bon entretien (en temps utiles) des installations. Son budget de fonctionnement actuel est de l'ordre de 250 000 euros. Ses ressources proviennent principalement de la contribution des 15 communes traversées par le Cher canalisé (au prorata du périmètre de la rivière sur le territoire communal et du nombre d'habitants) et des taxes. Ces taxes sont dues au titre de l'occupation du domaine fluvial par les bateaux et au titre d'un prélèvement indexé au chiffre d'affaires réalisé par les professionnels exerçant sur le domaine fluvial. Les plus gros travaux considérés

comme urgents, notamment ceux qui mettraient en péril une saison de navigation, sont réalisés avec les aides des Conseils Général d'Indre et Loire et Régional. Mais ce manque de moyens financiers et la pratique de l'entretien « au plus pressé » conduisent à une dégradation préoccupante des barrages et des écluses et à des coûts de réparation de plus en plus élevés.

**La situation décrite montre trois conditions préalables à tout projet de développement touristique sur le Cher canalisé :**

- 1) Réaliser le transfert de domanialité du Cher.**
- 2) Réhabiliter l'ensemble des équipements par la reconstruction des trois barrages détruits, par la remise en état de tous les ouvrages vétustes et par la construction de passes à poissons.**
- 3) Retrouver une période de navigation de cinq mois.**

## **7. Intérêt patrimonial et touristique du Cher canalisé.**

Le Cher canalisé, de Tours à Noyers sur Cher où il fait sa jonction avec le canal du Berry, est long de 62 km.

Sur ce parcours, la vallée à elle seule constitue le lieu idéal pour un amoureux de la nature, par sa beauté, son charme et son calme, par la sérénité de la rivière qui se présente comme une succession de plans d'eau, par l'arborescence de ses rives... Mais ce même parcours renforce son intérêt touristique par une densité exceptionnelle de trésors architecturaux.

Citons parmi ces trésors visibles du cours d'eau :

- les ouvrages d'art du cours d'eau : barrages à aiguilles et écluses qui constituent à eux seuls un patrimoine d'exception,
- les moulins, les maisons typiques tourangelles, dont les maisons éclusières, les manoirs,
- les bateaux-patrimoine,
- les petits châteaux nichés dans les flancs de la vallée (une trentaine !)
- l'un des plus prestigieux châteaux en France, le château de Chenonceau et ses arches.

Par ses caractéristiques spécifiques un tel parcours représente un intérêt exceptionnel pour le tourisme fluvial.

L'offre touristique de proximité, actuelle ou disponible dans un avenir proche, est également d'une grande richesse, comme on peut en juger par la liste, ici encore non exhaustive :

- les villes ou bourgades traversées : Tours, Saint Avertin, Larçay, Veretz, Azay sur Cher, Bléré, Chenonceaux, Saint Georges sur Cher, la cité médiévale de Montrichard, Thésée-la-Romaine, Saint Aignan,
- les randonnées pédestres sur les chemins ombragés de halage et de contre-halage et dans les vignobles,
- les randonnées vélo avec des boucles partant de Chenonceaux, permettant de longer la rivière ou de rejoindre le parcours renommé de la Loire à Vélo à Amboise ou de rejoindre la vallée de l'Indre jusqu'à Azay le Rideau,
- les randonnées à cheval à partir de plusieurs centres équestres situés sur les bords du Cher,

- les promenades en montgolfières à partir des aires de départ de Chenonceaux et d'Amboise,
- l'ensemble des activités de loisir proposées sur la rivière : pêche, canoë-kayak, aviron, ski nautique,
- visite des ruines romaines de Thésée, du musée sur le canal du Berry à Noyers sur Cher ( ?), des caves troglodytiques de Montrichard,
- le Family Park, aire de jeux pour enfants au bord du Cher à Saint Martin le Beau,
- le Sentier d'Interprétation du Patrimoine partant du barrage de Nitray jusqu'au port de Chandon à Athée sur Cher,
- l'Aquarium de Touraine à Lussault,
- le renommé parc animalier de Beauval à Saint Aignan.

Et il y aurait encore beaucoup d'activités de loisir, de visites de châteaux, de curiosités touristiques à mentionner et qui seraient susceptibles de représenter un réel intérêt pour le touriste fluvial ...

**Il est primordial que Tours soit sur le parcours fluvial. Grâce à la richesse et la diversité de son offre touristique, la ville est en tête de la fréquentation touristique en Touraine. Avec sa notoriété et sa labellisation « Art et Histoire », la capitale de la Touraine apporte sa caution « qualité » au parcours fluvial et enrichit notablement l'intérêt touristique de ce parcours. La position géographique de Tours, au centre d'un des nœuds autoroutiers les plus importants de France et sa proximité de Paris grâce au TGV, favorise l'accessibilité au parcours. Par ailleurs, Tours incarne le « bien vivre », une réputation qui sera appréciée par les adeptes de la cible visée du tourisme fluvial.**

En ce qui concerne l'hébergement, l'offre est également abondante dans la vallée du Cher, qu'il s'agisse des nombreux hôtels dans toutes les villes et bourgades situées sur le parcours, qu'il s'agisse des nombreux gîtes et chambres d'hôtes ou qu'il s'agisse des nombreux campings situés sur les rives du Cher tout au long du parcours.

Au titre des inconvénients, la longueur du parcours pourrait être jugée trop courte. Depuis le succès du parcours sur le Lot, d'une longueur de 64 km donc équivalente à celle du Cher canalisé, une distance de l'ordre de 120 km (total du parcours dans un sens et dans l'autre) est considérée par les loueurs de coches comme la distance idéale pour un séjour d'une semaine. Par ailleurs, l'exceptionnelle richesse de l'offre touristique, directe et de proximité, compensera, s'il en était besoin, la faible distance du parcours.

*Au plan du prestige, l'attrait touristique du parcours pourrait même encore s'accroître si, par extension du Val de Loire, le Val de Cher était également inscrit au Patrimoine Mondial par l'Unesco. Il n'est pas utopique de penser que cette extension a quelques chances sérieuses d'aboutir. A noter aussi, que le très beau site de Nitray à Athée sur Cher (comprenant le barrage à aiguilles, l'écluse, la maison éclusière et le moulin) fait l'objet d'une demande d'inscription à l'inventaire des monuments historiques.*

## 8. Programme de développement du tourisme fluvial sur le Cher canalisé.

### Les grandes lignes stratégiques du programme.

Un projet de développement concernant le Cher canalisé, et qui s'inscrit par définition dans le futur, n'a de sens que si le transfert de la domanialité de la rivière est résolu. Ce transfert constitue donc un préalable.

Comme il a déjà été mentionné, la réhabilitation du Cher canalisé comprenant la reconstruction des trois barrages détruits en Loir et Cher, l'adjonction d'une passe à poissons à chaque barrage et la remise en état de tous les équipements vétustes doit être réalisée. La réhabilitation doit conduire à un fonctionnement fiable des équipements permettant la fluidité de la navigation, la maîtrise du niveau d'eau en fonction des fluctuations climatiques et la continuité écologique du cours d'eau.

La réalisation de tous les aménagements d'accueil du tourisme fluvial constitue le second volet. L'accueil doit comprendre un grand port de plaisance à Tours, une halte et un relais nautiques dans chaque département. Ces équipements sont fondamentaux pour une offre qui arrive tardivement et qui s'adresse à un tourisme mature. Ce second volet doit être mené en parallèle avec le volet de la réhabilitation.

#### **Avantage et inconvénient d'une offre touristique tardive.**

*L'avantage évident d'une offre tardive, c'est qu'elle suscite curiosité et intérêt de la part de touristes qui ont déjà navigué sur la plupart des bassins. Son inconvénient majeur, c'est qu'elle arrive dans un marché mature qui possède déjà des critères de qualité parfaitement établis dans le domaine de l'accueil. Toute offre nouvelle se doit de satisfaire à ces critères et se situer dans le haut de gamme des prestations.*

Le troisième volet se rapporte d'une part, à la mise en place d'un organisme de gestion pour tous les aspects juridiques et commerciaux et d'autre part à la promotion de l'offre touristique par tous les acteurs concernés, Comité Régional de Tourisme, Comités Départementaux de Tourisme, Offices de Tourisme...

Parmi quelques aspects juridiques et commerciaux, citons l'établissement d'une convention avec le repreneur de la domanialité, la définition et le barème des taxes et péages, la négociation d'une nouvelle convention avec le château de Chenonceau pour l'accroissement du trafic sous les arches, l'établissement d'une charte de navigation, les relations avec les professionnels, la réalisation d'un guide audio chargeable sur i.pod, la gestion des aires d'accueil, la gestion de la montée en puissance ...

Le premier objectif du programme de développement touristique est d'atteindre 3% du tourisme fluvial français.

#### **Le calendrier de mise en œuvre d'un tel programme pourrait être le suivant :**

- **2010-2011 : transfert de propriété, étude détaillée des coûts de réhabilitation et d'aménagement, plan de financement entre les différents contributeurs.**
- **2012-2013 : réalisation des travaux et mise en place d'une structure de gestion juridique et commerciale**
- **2014-2015 : montée en puissance du développement**
- **2016 : obtention de l'objectif visé, 3% du trafic fluvial de tourisme**

Un second objectif plus lointain pourrait viser, vers 2020 d'atteindre 4 à 5% du trafic.

## **Evaluation du coût de réhabilitation et des aménagements d'accueil.**

Les travaux nécessaires au rétablissement de la navigation de Tours jusqu'au canal du Berry, avec le souci de préserver toutes les installations existantes constituant le patrimoine propre du cours d'eau sont les suivants :

- remise en état de tous les barrages existants et des écluses
- reconstruction des trois barrages détruits dans le Loir-et-Cher selon le principe des barrages vanne-toit, concept aujourd'hui parfaitement maîtrisé,
- construction de passes à poissons à chaque barrage pour assurer la continuité écologique.

En 2008, la Région Centre et les Conseils Généraux d'Indre et Loire et du Loir-et-Cher avaient fait réaliser une étude des travaux de réhabilitation du Cher canalisé [réf 6], dans le cadre d'un projet désigné « alternatif ». Les travaux chiffrés comportaient quelques différences mineures avec le projet de réhabilitation de l'ensemble des installations tel que décrit dans le présent document.

**En se servant de l'analyse déjà faite pour le projet « alternatif » par la Région et les Conseils Généraux et en ajoutant le coût de 16 passes à poissons, le coût global estimé du rétablissement de la navigation s'élève à environ 17 millions d'euros.**

A ce montant d'investissement, il convient de préciser que le projet alternatif [Réf 6] prévoyait également de porter le budget annuel de fonctionnement à 1 million d'euros afin de pouvoir assurer d'une part la maintenance et l'entretien des installations et d'autre part l'entretien du lit et des berges de la rivière sur la totalité des 62 km.

Les aménagements, nécessaires pour une prestation de qualité de l'accueil du tourisme fluvial, sont les suivants :

- construction d'un port de plaisance à Tours,
- construction de deux haltes nautiques (une par département) comportant chacune quelques positions d'amarrage et des toilettes,
- construction de deux relais nautiques (un par département) comportant chacun un petit bâtiment avec accueil, toilettes et douches, une rampe d'accès bateaux et une vingtaine de positions d'amarrage,
- réalisation d'un audio guide,
- remise à niveau réglementaire de la signalisation fluviale.

Au départ du parcours, le port de plaisance devra se composer d'un bâtiment abritant un centre d'accueil, (avec des toilettes et des douches, une salle d'accueil, un commerce de produits de première nécessité et de produits régionaux...), d'une rampe d'accès bateaux, d'une centaine de positions d'amarrage munies de connexion électricité et eau et d'un parking voitures et remorques.

Les coûts estimatifs (hors acquisition foncière éventuelle) sont les suivants :

- port de plaisance = 3500 k€
- haltes nautiques = 300X2 = 600 k€
- relais nautiques = 700X2 = 1400 k€
- audio guide = 150 k€
- signalisation = 100 k€

**Le montant global estimé des investissements nécessaires aux aménagements d'accueil serait de l'ordre de 5,75 millions d'euros.**

## **Principales hypothèses de l'analyse économique.**

### ***Période et temps de navigation.***

La période de navigation se situe de mi-avril à mi-septembre. La date de remontée des barrages en avril et la date de mise en chômage en septembre seront ajustées pour pouvoir disposer de 22 semaines de navigation par an.

Tous les vingt à trente ans une crue du Cher se produit dans la période estivale, en général en mai ou en juin. L'année où elle a lieu, elle affecte gravement la période de navigation d'une durée de trois à quatre semaines. Mais cette réduction de navigation est négligeable sur la durée moyenne annuelle de navigation. Il en va autrement de brusques montées des eaux qui interdisent, pour des raisons de sécurité, la navigation. Généralement, le niveau hors sécurité de la rivière dure une semaine et la fréquence du phénomène est proche d'un an. En conséquence, l'analyse économique retient une durée moyenne annuelle de navigation de 21 semaines, soit 147 jours.

### ***Composition de la flotte fluviale.***

L'objectif est d'atteindre, en 2017, l'équivalent de 3 % du trafic fluvial français d'aujourd'hui.

La flotte de plaisance privée est estimée à 50000 bateaux. Ce chiffre doit être pris avec beaucoup de prudence car il comprend une grande diversité de bateaux dont certains sont incapables de faire des promenades ou des croisières de longue durée. D'autres bateaux n'ont jamais changé de bassin de navigation, leurs propriétaires ne le souhaitent pas ou n'ont pas la remorque adaptée au transport sur route. En conséquence, on considérera que 15000 bateaux seulement constituent la flotte de plaisance privée parfaitement mobile avec des bateaux susceptibles de changer de bassin de navigation. A l'inverse, la flotte des coches de location, gérée par des professionnels, est particulièrement mobile d'un bassin à un autre. Par ailleurs elle est en forte croissance.

Compte tenu de ces remarques, la composition de la flotte totale prise comme objectif en 2016 pour naviguer sur le Cher canalisé est la suivante :

- Coches loués : 70
- Bateaux-promenade : 5
- Bateaux-restaurant : 3
- Péniches-hôtel : 2
- Gîtes flottants : 10 logements
- Bateaux privés : 450 dont 225 avec habitacle.

Le tableau suivant précise, pour chaque type de bateaux, les hypothèses prises en compte pour le calcul des retombées économiques sur :

- la durée moyenne de navigation par an,
- le taux de réservation
- le nombre de places,
- le nombre moyen de rotations journalières.

Type de bateaux	Durée navigation	Taux réservation	Nbre places	Nbre rotations
Privés	2 semaines		2, 4 ou 6	
Coches loués	7 jours	0,8	4 ou 6	
Bateaux-promenade	147 jours	0,5	90	3 par jour
Bateaux-restaurant	126 jours	0,5	80	1,5 par jour
Péniches-hôtel	7 jours	0,8	4	
Gites flottants	1,5 semaine	0,8	4	

Les hypothèses retenues conduisent à avoir 107 bateaux en moyenne qui sillonnent le Cher canalisé, ce qui représente moins de 2 bateaux par km. En considérant la fréquentation selon les saisons (juillet et août constituant la haute saison, les autres mois constituant la basse saison), la densité devrait osciller entre 1 et 3 bateaux en fonction de la saison considérée.

D'autres hypothèses se rapportent aux prix des places et des locations ainsi qu'aux dépenses personnelles par l'ensemble des occupants du bateau. Le tableau suivant donne les hypothèses retenues dans les calculs économiques, tous les chiffres étant exprimés en euros (valeur 2009).

Type de bateaux	Prix des places	Prix des locations	Dépenses personnelles (1)
Privés avec habitacle			250 /jour
Privés sans habitacle en gite (2)		500/semaine	200/jour
Privés sans habitacle en camping (2)		250/semaine	200/jour
Coches loués		2000/semaine	250/jour
Bateaux-promenade	10		
Bateaux-restaurant	65		
Péniches hôtel		9000/semaine	300/jour
Gites flottants		1200/semaine	200/jour

- (1) Il s'agit de dépenses moyennes et journalières par bateau
- (2) Pour les bateaux privés de plaisance, on retiendra comme hypothèses, que 50 % des bateaux n'ont pas d'habitable et que leurs passagers vont pour moitié en gite et pour moitié en camping.

### **Analyse des retombées économiques.**

L'exploitation des hypothèses explicitées précédemment permettent d'estimer :

- les chiffres d'affaires direct et indirect exprimés en euros (valeur 2009). Le chiffre d'affaires direct correspond à l'exploitation des bateaux sur le Cher canalisé : location de bateaux, promenades, restaurants sur bateau... Le chiffre d'affaires indirect correspond aux frais de bouche, location de gites ou de campings, dépenses d'activités de loisir et visites touristiques à terre...
- les emplois CDI et saisonniers.

Le tableau suivant présente les estimations calculées à partir des hypothèses retenues.

Type de bateaux	Chiffre affaires direct	Chiffre affaires indirect	Emplois à CDI (*)	Emplois saisonniers (*)
Coches loués	2 352 000	2 058 000	6	6
Bateaux-promenade	992 250		5	5
Bateaux-restaurant	1 474 200		3	14
Péniches-hôtel	302 400	70 560	0,5	6
Gites flottants	168 000	235 200	0,5	0,5
Privés avec habitacle		787 500		
Privés en gîte		427 500		
Privés en camping		371 250		
<b>Total</b>	<b>5 288 850</b>	<b>3 950 010</b>	<b>15</b>	<b>31,5</b>

(\*) Emplois se rapportant exclusivement au chiffre d'affaires direct.

Le chiffre d'affaires global, direct et indirect, atteint 9,23 millions d'euros. Le chiffre d'affaires indirect est inférieur au chiffre d'affaires généré par l'exploitation directe du cours d'eau. En fonction des hypothèses prises pour la segmentation des chiffres d'affaires direct et indirect, les bateaux privés, hors taxes et frais éventuels de mise à l'eau de leur bateau et droits de péage non pris en compte dans l'analyse, n'ont pas de contribution au chiffre d'affaires direct.

Le nombre d'emplois associés au chiffre d'affaires direct est de l'ordre de 45, se répartissant 2/3 saisonniers, 1/3 CDI. Bien évidemment, il faut ajouter à ces emplois, ceux qui seront nécessaires pour renforcer le service technique du Syndicat et ceux nécessaires au fonctionnement de la structure commerciale d'exploitation. Le Syndicat devra prendre en charge la maintenance, l'entretien et la surveillance de l'ensemble des installations (y compris celles du Loir-et-Cher). L'étude du projet alternatif avait conclu qu'un budget de fonctionnement annuel devait se situer autour de 1 million d'euros. Pour ce faire 7 CDI apparaissent nécessaires. En ce qui concerne la structure commerciale, promotionnelle et accueil, l'ensemble des tâches nécessitent environ 4 CDI et 3 saisonniers

Les emplois générés par le chiffre d'affaires indirect est difficile à évaluer et encore plus difficile à segmenter. En effet, les dépenses sont disséminées. Les commerces concernés et les sites touristiques de proximité pendant la saison estivale disposent d'une certaine flexibilité pour faire face à un afflux de touristes. Pour autant, un apport de ventes supplémentaires proche de 4 millions d'euros crée nécessairement des emplois saisonniers. Les estimer du même ordre de grandeur que les emplois saisonniers correspondant au chiffre d'affaires direct semble crédible. On retiendra donc 30 emplois saisonniers pour ce secteur.

Les taxes diverses (dues au titre de l'exploitation des professionnels, séjour, occupation du domaine fluvial) n'ont pas été prises en compte. En conservant les taxes et leur taux en vigueur aujourd'hui, les taxes représenteraient un montant global de l'ordre de 200 000 euros.

Il est également difficile d'apprécier le chiffre d'affaires et les emplois qui pourraient être générés par la création ou le développement de sociétés de dépannage et de maintenance de bateaux. Il n'a pas été tenu compte de ce segment économique qui pourra à coup sûr bénéficier du tourisme fluvial.



Les estimations clés à retenir de l'analyse figurent dans le tableau suivant.

	Chiffre d'affaires	Emplois CDI	Emplois saisonniers
<b>Exploitation directe</b>	<b>5 288 850</b>	<b>15</b>	<b>30.5</b>
<b>Activités indirectes</b>	<b>3 950 010</b>		<b>30</b>
<b>Taxes (*)</b>	<b>200 000</b>		
<b>Syndicat</b>		<b>7</b>	
<b>Commercial</b>		<b>4</b>	<b>3</b>
<b>Total</b>	<b>9 338 860</b>	<b>26</b>	<b>63.5</b>

(\*) Attention ! la moitié des taxes étant prélevée sur le chiffre d'affaires ne peut pas figurer dans le total général.

*Remarque : A partir du chiffre d'affaires global réalisé en France par le tourisme fluvial, capter l'équivalent de 3% du trafic actuel aurait dû conduire à un chiffre d'affaires voisin de 15 millions d'euros. Il y a deux causes probables à cet écart. D'une part, les paquebots-croisière qui naviguent exclusivement sur les grands fleuves (Rhin, Rhône et Saône) génèrent un chiffre d'affaires très élevé par rapport aux autres navigants. D'autre part, les fabricants français de bateaux figurent certainement dans le chiffre d'affaires direct réalisé.*

Il est particulièrement intéressant de comparer certains des chiffres donnés dans le tableau récapitulatif avec ceux publiés [Réf 8 et 9] par le CDT du Lot pour l'année 2007. Rappelons que le parcours du Lot est, à deux Km près, le même que celui projeté sur le Cher canalisé. Cette comparaison figure dans l'encadré qui suit.

**Comparaison avec le parcours sur le Lot, long de 64 km et les statistiques de 2007.**

*Le Lot disposait de 52 coches habitables de location. Le nombre moyen de semaines de location est de 17,8. Le prix moyen d'un bateau de location est de 1975 euros. Le nombre total de semaines louées a été de 949 semaines et le chiffre d'affaires des sociétés de locations s'est monté à 1 874 275 euros.*

*Pour 70 coches de location, nos hypothèses conduisent à 16,8 semaines louées par bateau et à un chiffre d'affaires de 2 352 000 euros. Nos hypothèses sont légèrement en retrait par rapport aux performances du Lot en 2007.*

*Le Lot disposait de 4 bateaux-promenade offrant une capacité globale de 370 places. Le nombre de passagers transportés a été de 44 221 pour un chiffre d'affaires de 689 464 euros. Avec 5 bateaux-promenade d'une capacité globale de 450 passagers, nos hypothèses conduisent à 99 225 passagers transportés et à un chiffre d'affaires de 992 250 euros, soit un écart de +18% sur le chiffre d'affaires.*

*Par rapport au parcours du Lot, identique en longueur au Cher canalisé, notre projet exploite plus de coches loués (+34%) et plus de bateaux-promenade (+22% du nombre de places). C'est une performance supérieure à celle du Lot qui tient compte du double avantage du parcours tourangeau : attrait de Tours et présence du château de Chenonceau.*

Tous les chiffres d'affaires et emplois évoqués se rapportent à l'année 2016, année pour laquelle un trafic équivalent à 3% de la flotte d'aujourd'hui est captée par le Cher canalisé. Les années 2014 et 2015 représentent une période de montée en puissance. Sur cette période de deux ans, se fixer un chiffre d'affaires cumulé du même ordre de grandeur que celui de 2016 ne serait pas déraisonnable.

## **9. Conclusion.**

A ce jour, il y a un préalable à l'exécution de tout projet de navigation sur le Cher canalisé. Le transfert de domanialité doit être acquis. L'Etablissement Public Loire porte tous nos espoirs d'acquiescer cette domanialité et de reprendre le rôle de coordinateur et de fédérateur de projets. Le sauvetage du Cher canalisé et de son exceptionnel patrimoine bâti du XIX<sup>ème</sup> siècle nécessite une coûteuse réhabilitation. Seul le développement du tourisme fluvial est susceptible d'obtenir des retombées économiques à la hauteur des dépenses à consentir pour cette réhabilitation. L'analyse économique explicitée dans ce document montre que le tourisme fluvial sur le Cher canalisé peut générer au terme de quelques années, entre 9 et 10 millions d'euros de chiffre d'affaires annuel et une centaine d'emplois, permanents pour un quart et saisonniers pour les trois quarts. Ces chiffres démontrent que le retour de la navigation sur le Cher canalisé n'est pas un caprice de quelques rêveurs. Son intérêt économique est réel.

Le projet de développement peut apparaître ambitieux pour beaucoup, tant le tourisme fluvial en Touraine est actuellement si peu développé. Que ceux-ci soient rassurés, il n'en est rien. Les trésors patrimoniaux du parcours sur le Cher canalisé, l'attrait et la réputation de Tours, le dense et riche tissu touristique de proximité constituent autant d'atouts avérés pour la réussite du projet.

Le sauvetage du Cher permettra également de favoriser le développement de toutes les nombreuses activités de loisir et sportives déjà implantées sur certains biefs du parcours.

En renonçant à ce projet, la Touraine et la Région Centre ne profiteront pas de l'essor d'un secteur touristique très prometteur. Le Cher canalisé ira inexorablement à sa perte, entraînant du même coup la disparition de la plupart des activités sportives et de loisir pratiquées aujourd'hui et rendant impossible l'arrosage des cultures durant l'étiage d'été. La population riveraine sera très affectée par la perte de son patrimoine et nourrira un profond ressentiment envers tous les élus jugés incapables de préserver la rivière comme six générations avant eux, l'avaient toujours connue.

## ***Remerciements.***

*Certaines idées directrices de ce document ont été émises et débattues lors de Conseils ou de Bureaux du Syndicat du Cher canalisé présidé par Pierre Lestoquoy. D'autres ont été évoquées et débattues dans le groupe de travail qui s'est formé à l'initiative de Claude Roiron, la Présidente du Conseil Général d'Indre et Loire et qui réunit des membres du Conseil Général, de l'Etablissement Public Loire et du Syndicat du Cher canalisé. Que tous les contributeurs de ces idées en soient remerciés.*

*Dans le présent document, toutes ces idées ont été mises en perspective et au service d'un grand projet de développement du tourisme fluvial en Région Centre. Bien évidemment, la seule prétention du texte est celle de constituer un document de travail pour mieux appréhender et approfondir ensemble toutes les facettes techniques et économiques de ce grand projet.*

## **Références.**

- [1] Positionnement du Syndicat du Cher canalisé : « Restauration et préservation de l'identité du Cher canalisé ». Document approuvé par le Conseil Municipal de chaque commune riveraine d'Indre et Loire.
- [2] Site internet de Wikipédia-tourisme fluvial. [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)
- [3] Site internet du Géotourisme de l'ONT. [www.geotourweb.com](http://www.geotourweb.com)
- [4] Le Tourisme en Indre et Loire. Le tourisme fluvial. [www.obseco37.fr](http://www.obseco37.fr)
- [5] Le Syndicat du Cher canalisé en quelques mots. Présentation du 13 mai 2008 par Vincent Loison, Technicien du Cher canalisé.
- [6] Cher canalisé. Etude de faisabilité d'un projet alternatif. Etude réalisée par la Région Centre et les conseils Généraux d'Indre et Loire et du Loir-et-Cher.
- [7] Lettre « Devenir des barrages sur le Cher » Associations SEPANT, ANPER-TOS, France Nature Environnement et WWF.
- [8] L'organisation touristique du Lot. [www.tourisme-lot.com](http://www.tourisme-lot.com)
- [9] L'année touristique 2007 dans le Lot. Le tourisme fluvial. [www.fr.calameo.com](http://www.fr.calameo.com)