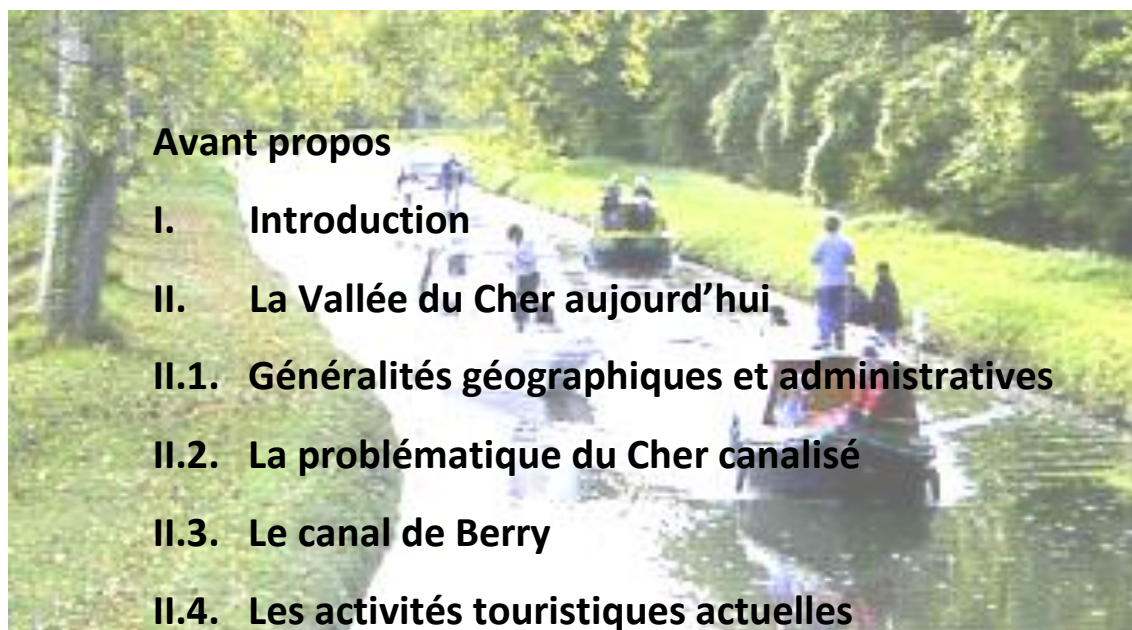




LA NAVIGATION DE PLAISANCE : UN ENJEU ECONOMIQUE FONDAMENTAL DE LA VALLEE DU CHER

**PROJETS PRESENTES PAR L'ASSOCIATION
POUR LE DEVELOPPEMENT
DE LA VALLEE DU CHER
ET DES TERRITOIRES LIMITOPHES**

Table des Matières



Avant propos.

L'Association pour le Développement de la Vallée du Cher, créée en 1982, s'est donnée pour objectifs de:

- promouvoir la vallée du Cher dans les domaines du tourisme et de l'économie,
- favoriser toute action d'aménagement et d'équipement permettant une meilleure exploitation touristique des cours d'eau,
- fédérer l'ensemble des forces vives de la vallée du Cher afin d'être une véritable force de proposition,
- susciter une gestion globale et solidaire de la rivière et de ses affluents.

Son Conseil d'Administration est composé d'élus, issus de tous les départements traversés par le Cher, connaissant les problématiques du cours d'eau et impliqués dans le développement économique et touristique de la Vallée. L'Association travaille en partenariat étroit avec d'autres associations engagées dans le tourisme fluvial et notamment l'ARECABE (Association pour la Réouverture du Canal de Berry), L'Entente des Canaux du Centre de la France et les Amis du Cher Canalisé.

Le présent document a été rédigé par plusieurs membres de l'Association, tous membres du Bureau (voir chapitre VI).

Aujourd'hui en France, les projets concernant une rivière sont les plus difficiles à mener à leur terme pour de multiples raisons.

L'unité du bassin versant d'un grand cours d'eau ne correspond jamais au découpage administratif territorial. De plus, l'organisation nationale qui préside à la gestion de l'eau est compliquée par le nombre élevé d'organismes et d'acteurs impliqués [Réf 1].

Certaines dispositions de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques de 2006 apparaissent contradictoires dans leur application sur les cours d'eau.

Enfin la dernière difficulté est inhérente à la nature de l'eau. Toute modification envisagée sur le cours d'eau, même très locale, aura des conséquences en aval et en amont. Compte tenu de la diversité des usages, cette modification pourra provoquer un conflit d'intérêts entre les usagers.

L'histoire de la vallée du Cher est associée étroitement à la navigation fluviale marchande. La vallée a conservé de cette période un riche patrimoine fluvial. Malgré les problèmes inhérents à la gestion des cours d'eau, toutes les régions françaises ont exploité leur passé fluvial dans le tourisme de plaisance. La vallée du Cher est restée en grande partie à l'écart de cette reconversion. L'Association souhaite corriger la situation. Le présent document recense les potentialités de la navigation de plaisance dans la vallée du Cher et présente des projets ayant de prometteuses retombées économiques.

En 1992, les associations de la vallée du Cher et de la vallée du Lot ont signé une charte de partenariat dans le but de collaborer dans les domaines de l'aménagement et de la promotion du tourisme fluvial. Depuis la vallée du Lot est devenue une référence avec ses 64 km de voies navigables. Puisse la formidable réussite de la vallée du Lot trouver un écho mobilisateur pour tous les organismes et collectivités acteurs du tourisme dans la vallée du Cher.

I. Introduction.

Le Cher prend sa source à Mérinchal (Creuse) à une altitude de 713m. La faible déclivité de son parcours jusqu'à sa confluence avec la Loire à Villandry (Indre et Loire) donne de la rivière, l'image d'un cours d'eau tranquille. Pour autant, cette tranquillité n'est qu'apparente car le régime hydraulique du Cher est souvent comparé à celui d'un oued. Les longues et répétitives Périodes de sécheresses de la dernière décennie ont conduit à un déficit d'eau préoccupant qui fait de la ressource en eau de la rivière l'un des enjeux majeurs [Réf 2].

Le Cher, long de 367 km, traverse de multiples régions aux paysages variés. Il traverse également de grands centres urbains, industriels et commerciaux, comme Montluçon, Vierzon et Tours. La notoriété de sa vallée tient au fait qu'elle abrite de nombreux trésors patrimoniaux manoirs, églises, châteaux et autres édifices et sites remarquables. Le prestigieux château de Chenonceau dont les arches franchissent le lit du Cher a beaucoup contribué à cette notoriété.

La vallée du Cher renferme également un très riche patrimoine fluvial malheureusement beaucoup moins connu. Au début du XIX^{ème} siècle, profitant de l'axe est-ouest de la rivière, la vallée est devenue un axe de navigation pour le transport marchand. Ainsi, la construction du canal de Berry de Montluçon à Noyers-sur-Cher et la canalisation du Cher naturel de Saint Aignan à Tours, ont contribué par leur exploitation durant plus d'un siècle au développement économique et industriel de la France. Mais ces deux voies d'eau ont été les premières victimes de la concurrence du rail. Le Cher canalisé est radié de la nomenclature des voies navigables en 1926 et le trafic marchand cesse définitivement en 1950. En 1955, un décret déclassé le canal de Berry des voies navigables et prononce son aliénation.

Ce passé de navigation conduit à un patrimoine fluvial exceptionnel et à une densité d'ouvrages hors du commun : écluses, ponts canal, barrages à aiguilles, maisons éclusières, moulins.

La plupart des régions françaises exploitent aujourd'hui leur passé fluvial marchand dans le tourisme de plaisance. Pourquoi cela n'a-t-il pas été fait, ou si peu, dans la vallée du Cher qui renferme tant d'atouts touristiques? La proximité de la Loire et des « châteaux de la Loire » comme pôle touristique majeur, les difficultés de gérer de façon cohérente et institutionnelle une vallée qui traverse trois régions et cinq départements en sont probablement les raisons principales. Plus récemment, la dernière loi sur l'eau, la LEMA (Loi sur l'Eau et les Milieux Aquatiques), avec ses dispositions sur la continuité écologique et la libre circulation des poissons migrateurs viennent encore compliquer l'exploitation de ce patrimoine fluvial.

La LEMA et ses dispositions contradictoires [Réf 1]

La LEMA, promulguée en 2006, est la transcription en droit français de la Directive Cadre Européenne (DCE) sur l'eau. Directive et LEMA, entre autres dispositions, veulent garantir la préservation de la ressource et la libre circulation des poissons migrateurs. Ces deux dernières dispositions s'avèrent contradictoires dans leur application sur les cours d'eau. Au-delà des économies réalisables, la préservation de la ressource justifierait de faire des retenues dans les périodes de fortes précipitations. La libre circulation des migrateurs imposerait d'arasé les barrages existants.

Et pourtant, existe-t-il plus noble ambition pour un patrimoine que d'être à nouveau utilisé et de revivre pour satisfaire les mêmes objectifs que ceux ayant motivé son édification ? Certainement pas. Il n'est jamais trop tard pour agir. La désindustrialisation amorcée en France va croître et engendrer des pertes d'emplois considérables. La France doit trouver de nouveaux secteurs économiques susceptibles de compenser ces pertes. Avec 80 millions de visiteurs par an, les économistes considèrent qu'un des meilleurs atouts de la France réside dans le développement du tourisme. Le fluvial de plaisance constitue l'un des pôles les plus prometteurs de ce développement.

Le développement touristique et économique lié à la navigation de plaisance, constitue un enjeu fondamental pour la vallée du Cher.

II. La vallée du Cher aujourd'hui.

La vallée du Cher depuis près de deux cents ans est intimement mêlée au canal de Berry. La description des deux voies d'eau, celle de la rivière et celle du canal de Berry s'impose donc quand il s'agit de cerner ce qu'est la vallée du Cher.

II.1. Généralités géographiques et administratives du Cher.

La superficie du bassin versant de la rivière est proche de 14 000 km² et son cours long de 367 km le place au quatorzième rang des rivières en France. Le Cher traverse trois régions territoriales : le Limousin, l'Auvergne et le Centre et cinq départements : la Creuse, l'Allier, le Cher, le Loir-et-Cher et l'Indre-et-Loire. Il traverse également la commune de Chabris dans le département de l'Indre et se fait « frontalier » avec le département du Puy-de-Dôme. Au total, le nombre de communes riveraines s'élève à 117. Le Cher reçoit au total 27 affluents et sous-affluents et constitue, derrière l'Allier, l'un des plus gros affluents de la Loire.

De sa source à sa confluence, le cours d'eau présente différents aspects. En reprenant la description faite dans un numéro spécial du magazine Centre Economique [Réf 3], le cours du Cher se compose de quatre parties distinctes :

- le haut Cher, long de 67km, pays de la Combraille bourbonnaise, en aval de Montluçon,
- le Cher moyen, long de 150km, composé du bocage bourbonnais, du Boischaud et de la Champagne berrichonne,
- le Val de Cher sauvage, long de 80km, entre Boischaud sur la rive gauche et la Sologne sur la rive droite,
- le Cher canalisé, long de 61km, allant de Saint Aignan à Tours, entre la Champagne tourangelle et les plateaux viticoles de la Touraine. Le château de Chenonceau se situe sur un des biefs du Cher canalisé en Indre et Loire.

L'ultime parcours du Cher, long de 9km, de Tours à la confluence à Villandry, n'a pas été canalisé. En effet, un canal de jonction en service dès 1828, entre le Cher et la Loire à hauteur de Tours, permettait aux bateaux de rejoindre la Loire, sans passer par la confluence.

La rivière, bien que le Cher canalisé ait été rayé de la nomenclature des voies navigables en 1926, est restée domaniale. Néanmoins, l'Etat souhaite depuis plusieurs années transférer cette domanialité.

II.2. La problématique du Cher canalisé.

Le Cher canalisé s'étend presque à parties égales, sur deux départements, le Loir-et-Cher et l'Indre et Loire. De Saint Aignan à Tours, le Cher canalisé comportait au total 16 barrages, tous initialement à aiguilles, et autant d'écluses, répartis pour moitié sur chacun des départements [Réf 4]. 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 dans son département.

Jusqu'en 2005, la coordination des travaux des deux Syndicats, était assurée au sein d'un Syndicat interdépartemental.

La situation actuelle du Cher canalisé est complexe. Essayons d'en lister les raisons principales :

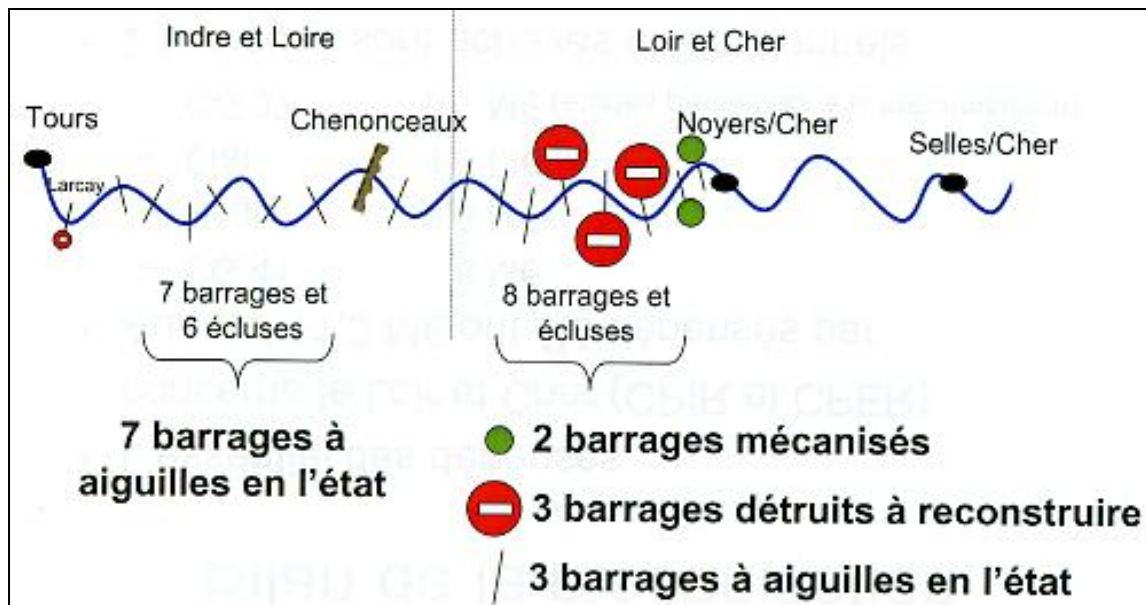
- Les déboires techniques et financiers du projet de mécanisation des barrages du Loir-et-Cher [Réf 5] ont conduit à ne reconstruire que deux barrages sur les cinq détruits. De ce fait le Cher canalisé n'est plus navigable sur une distance d'environ 12 km (voir encadré). Ces déboires sont à l'origine de la suppression du Syndicat du Cher canalisé du Loir-et-Cher et de la dissolution du Syndicat interdépartemental.
- L'application de la dernière loi sur l'eau, la LEMA, nécessite, entre autres dispositions, de rétablir la continuité écologique de la rivière et de permettre la libre circulation des poissons migrateurs. Cette dernière disposition ne peut être satisfaite que par l'adjonction, pour chacun des barrages, d'une passe à poisson appropriée. Mais aujourd'hui les associations écologiques et certains services de l'Etat s'opposent ou ne sont pas favorables à la mise en série de passes à poissons. Dans l'attente de ces équipements de franchissement et d'un accord avec les opposants, les barrages ne sont remontés qu'à fin juin, au terme de la période supposée de la migration. Dans ces conditions, la durée de navigation se trouve réduite à trois mois, loin de la période minimale de cinq mois requise par les professionnels de la navigation de plaisance pour exploiter un parcours.
- Les collectivités territoriales refusent de soutenir des projets coûteux de développement tant les enjeux apparaissent contradictoires avec l'intransigeance des associations écologiques. L'incertitude sur la propriété future de la rivière favorise aussi l'attentisme.
- 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 des installations. 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 des barrages et des écluses et à des coûts de réparation de plus en plus élevés.

Depuis 2005, l'Etat délivre une AOT (Autorisation d'Occupation Temporaire) qui fixe les conditions de gestion et d'exploitation directement au syndicat d'Indre et Loire. Récemment, des communes du Loir-et-Cher ont rejoint le Syndicat d'Indre-et-Loire.

Le bilan de la mécanisation des barrages du Loir-et-Cher [Réf 5].

- *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.*

La situation actuelle du Cher canalisé, de Tours à Noyers sur Cher, est représentée sur le schéma suivant.



L'état du Cher canalisé depuis 2006 [Réf 5]

Bien évidemment, des actions préalables conditionnent un grand projet de développement de navigation de plaisance fluvial sur le Cher canalisé de Tours à Saint Aignan. Deux actions sont essentielles :

- reconstruire les trois barrages détruits en 2005,
- construire des passes à poissons pour chacun des barrages afin d'assurer la libre circulation des poissons migrateurs.

Le règlement de la domanialité de la rivière ne constitue pas un préalable. Les collectivités territoriales porteuses d'un projet pourraient signer avec l'Etat une convention leur assurant la gestion de la rivière pour une longue durée.

II.3. Le canal de Berry.

La description du canal de Berry est empruntée au livre de René Chambareau et Christelle Jamot-Robert [Réf 6].

Le canal de Berry, long de 261km, comporte trois branches distinctes permettant de naviguer, au moment de sa mise en service en 1836, de Montluçon à Saint Aignan via Bourges et Vierzon et de rejoindre le canal latéral de la Loire à Marseilles les Aubigny.

La première branche, longue de 69km, relie Fontblisse dans le Cher à Montluçon dans l'Allier. Partant du bassin de Fontblisse (kilomètre zéro), elle emprunte la vallée de la Marmande puis devient latérale au Cher en rive gauche jusqu'à Montluçon.

La seconde branche, longue de 142km, relie Fontblisse à Bourges, Vierzon et Noyers sur Cher. Partant du bassin de Fontblisse, elle emprunte successivement les vallées de l'Auron et de la Yèvre. A Vierzon elle devient latérale au Cher en rive droite.

La troisième branche, longue de 49km, relie Fontblisse au canal latéral de la Loire à Marseilles les Aubigny en empruntant la vallée de l'Aubois sur les deux tiers de son parcours.

Avec ses 96 écluses et maisons éclusières, ses 209 ponts et 5 ponts canaux, le canal de Berry est un trésor patrimonial qui témoigne de la remarquable maîtrise technique des ingénieurs au début du XIXème siècle.

En 1955, un décret déclassé le canal de Berry des voies navigables et déclare son aliénation, signifiant ainsi que le canal quitte le domaine public et peut être vendu par section. La plupart des communes riveraines achètent la partie de canal située sur son territoire. Certaines communes y renoncent considérant que la partie du canal qui les concerne offre un trop faible rapport ou représente des charges d'entretien trop élevées ou des problèmes potentiels. Des communes après avoir acheté leur portion l'ont revendue.

A ce jour, plusieurs portions ont été volontairement comblées, d'autres portions ont été envahies par la végétation, les portes en bois des écluses ayant pourri faute d'entretien. L'autoroute A71 près de Vierzon et l'ex RN76 près de Ménétou sur Cher coupent le tracé du canal qui de ce fait a du être comblé.

Toutefois, de nombreuses portions sont toujours entretenues par des syndicats intercommunaux ou des sociétés de pêche. Des syndicats, associations et communes œuvrent aussi pour la sauvegarde des ouvrages d'art. Ainsi le pont canal de la Tranchasse a été classé Monument Historique. Sur certaines portions entretenues la navigation de plaisance existe pratiquée exclusivement par des particuliers ou des associations.

II.4. Les activités touristiques actuelles.

Le tourisme de la vallée du Cher s'appuie essentiellement sur la visite des très nombreux châteaux, des grandes agglomérations (Tours, Montluçon, Bourges, Vierzon) et des sites renommés (Chenonceau, forêt de Tronçais, musée du canal de Berry à Reugny, zoo de Beauval, Villandry...). De nombreuses « voies douces » constituées des sentiers piétons et des parcours à vélo existent déjà sur les bords du Cher et du canal de Berry. Les voies douces sont en pleine expansion. De nombreux projets et leur budget de réalisation sont inscrits dans les programmes de développement touristique des collectivités territoriales (Conseils Généraux et Régionaux, Pays, Communautés de Communes). A partir des chemins de halage du Cher canalisé plusieurs « boucles » à vélo, permettent ou permettront de rejoindre le grand itinéraire « Loire à vélo ». Dans les voies douces signalons aussi l'avènement de parcours œnologiques s'inscrivant dans la démarche nationale « vignobles et découvertes ».

Recensement des voies douces en Vallée du Cher

Les voies douces existantes et les projets ont été recensés par l'Association en 2012 [Réf 7].

Au total 89 circuits ou itinéraires, la plupart balisés, ont été répertoriés. Ils représentent plus de 1350 km qui se décomposent ainsi : 740 km en itinéraires vélo, 503 km en itinéraires pédestres et 107 km en itinéraires mixtes. Ces chiffres ne tiennent pas compte ni du parcours de la Loire à Vélo (800 km) accessible de plusieurs itinéraires du Cher ni des nombreux projets en cours de réalisation.

Très peu d'entreprises et de professionnels exploitent les activités nautiques.

Aujourd'hui, la navigation sur le Cher canalisé est assurée par deux professionnels exploitant deux bateaux promenades sur le bief de Chenonceau et une péniche hôtel proposant des croisières d'une semaine à partir du barrage de Nitray. Trois associations proposent des promenades sur des bateaux patrimoines et quelques adeptes du fluvial de plaisance, la majorité d'entre eux appartenant à l'Association Les Amis du Cher Canalisé, utilisent leur bateau privé. Deux bateaux de promenade appartenant à des associations mais employant des salariés, naviguent sur les biefs de Montrichard et de Saint Aignan. Deux entreprises louent des canoë-kayaks. Le chiffre d'affaires réalisé par les professionnels ne dépasse guère 0,8 M€, soit 3/1000 du marché français. D'autres activités nautiques, telles que l'aviron et le ski, existent au titre d'associations sportives.

Concernant les activités nautiques du Cher canalisé, toutes les incertitudes sur le devenir des barrages, la réduction drastique de la période possible de navigation et les parcours de navigation trop courts nuisent à l'ensemble des activités existantes, découragent les professionnels établis et dissuadent les autres à s'installer.

Outre la pêche de loisir, les activités nautiques sur le canal de Berry sont essentiellement liées à la navigation. Les parcours sont entretenus par des syndicats intercommunaux et la location de bateau est gérée par des associations.

Le plus long parcours de Noyers-sur-Cher à Selles-sur-Cher (15 km en Loir-et-Cher) permet de découvrir le très riche patrimoine fluvial du canal. Les touristes peuvent louer des bateaux sans permis de 4 à 6 places pour effectuer ce parcours. Dans le département du Cher durant la période estivale, à Vierzon, on peut également louer des bateaux pour effectuer un parcours de 4,5 km comportant deux écluses. Dans le Cher encore, à Drevant, un parcours de 3,8 km est offert aux touristes sur des bateaux électriques sans permis. Enfin dans l'Allier à Vallons en Sully, ce sont six bateaux électriques d'une capacité de 4 à 8 personnes qui naviguent sur un parcours de 5 km. Le chiffre d'affaires annuel réalisé par les activités sur le canal est d'environ 150 k€.

La pêche sportive de loisir est pratiquée sur l'ensemble de la rivière et du canal.

Le recensement de toutes les offres de navigation sur le Cher canalisé et le canal de Berry, réalisé par l'association en 2012, est consultable sur son site internet [Réf 8]

Mais la prolifération d'herbes envahissantes (notamment la jussie) dans le lit du Cher et du canal et l'appauvrissement de la ressource piscicole conduisent à une diminution quasi permanente des adhésions annuelles aux AAPPMA (Association Agréée de Pêche et de Protection des Milieux Aquatiques).

III. Le poids économique du tourisme fluvial en France.

Le tourisme fluvial, arrivé aux alentours des années 60 en France, représente un marché économique important d'environ 500 millions d'euros de chiffre d'affaires. Ce montant peut se décomposer en deux parts égales représentant respectivement l'activité directe et les retombées économiques induites. L'étude économique la plus complète a été réalisée pour l'année 2004 par l'Observatoire National du Tourisme [réf 9]. Les chiffres clés annuels de cette étude, actualisés compte tenu d'une progression faible mais régulière ces dernières années, sont les suivants :

- 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
- Entreprises 315

VNF, dans son document de synthèse annuel [Réf 10], donne tous les chiffres significatifs du secteur de location des coches de plaisance pour l'année 2010:

- Nombre de sociétés-opérateurs de location : 65
- Flotte (coches à louer) : 11636 bateaux pour 139 000 passagers transportés
- Bases de location : 116
- Nombre de contrats : 29 710 dont 68% de contrats pour touristes étrangers
- Nombre d'emplois : 600 dont 360 permanents et 240 saisonniers.

Le domaine des bateaux promenades est également dynamique. La même source VNF donne pour 2010 les chiffres suivants :

- Nombre de sociétés : 220
- Flotte : 386 bateaux pour 9,4 millions de passagers transportés

De nombreux économistes estiment que la désindustrialisation de la France s'inscrit dans une tendance lourde et durable et que l'époque où elle fabriquait ce qu'elle consommait est révolue. Ils sont unanimes à penser que les gisements d'emplois de demain sont principalement dans le tourisme, l'informatique et le numérique, la logistique. Le tourisme en France, avec 80 millions de visiteurs par an dont les deux tiers d'étrangers, bénéficie d'un atout formidable de développement. Encore convient-il d'enrichir l'offre sur le territoire pour faire croître le nombre de visiteurs et les durées de séjour et ce faisant, le nombre d'emplois induits.

Malgré son passé de navigation marchande, son exceptionnel patrimoine fluvial et ses nombreux atouts touristiques hors du commun, la vallée du Cher est quasiment absente de ce marché, tant la navigation de plaisance n'y est qu'embryonnaire, pratiquement inexploitée par des professionnels.

IV. Les potentialités du tourisme fluvial en Vallée du Cher.

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.

La lenteur des déplacements sur les voies d'eau, tant préjudiciable par le passé au transport de marchandises, devient un avantage très appréciable pour le tourisme fluvial. A 5 km/h, le parcours des voies permet d'admirer la beauté naturelle des sites traversés et de découvrir le patrimoine situé sur le cours d'eau et sur ses rives. Le nautisme fluvial est un des vecteurs du tourisme de nature.

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 et d'ouvrages fluviaux. 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.

A noter que les bateaux loués avec habitacle (appelés coches de plaisance) augmentent sensiblement l'offre d'hébergement d'une région. Ainsi la location d'une centaine de coches comportant seulement 4 couchettes (le minimum proposé) représente une offre supplémentaire de 400 lits, soit l'équivalent de deux grands hôtels. Les plaisanciers venant avec leur bateau personnel et n'ayant pas d'habitacle à bord apprécient aussi les campings, les gîtes d'étape, les chambres d'hôte 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.

Il s'avère que la Vallée du Cher possède les facteurs clés de la réussite dans le tourisme fluvial de plaisance : un patrimoine fluvial exceptionnel réparti sur des dizaines de kilomètres, des monuments historiques remarquables et un tissu d'activités de proximité très riche.

Le patrimoine fluvial existant, tels les barrages à aiguilles et les écluses, ne demande qu'à être réutilisé. Certes, il faudra pour réaliser un parcours navigable suffisamment long et attractif, reconstruire ou restaurer tel ou tel ouvrage démoli ou endommagé. Mais au contraire de la restauration d'édifices qui ne servent qu'à conserver le témoignage du passé, le patrimoine fluvial a le mérite de pouvoir être à nouveau exploité avec profit, ce pourquoi il avait été conçu et réalisé. Dans les projets soutenus par l'Association, le patrimoine fluvial associe le témoignage de la beauté et de l'ingéniosité d'ouvrages construits il y a près de deux siècles et de leur usage présent !

Le barrage mobile à aiguilles a été inventé par l'ingénieur français Antoine Poirée. Expérimenté en 1834 sur l'Yonne, il sera copié dans l'Europe entière et notamment en Russie. Pour son invention, jugée capitale pour la navigation fluviale du XIX siècle, il reçoit à l'Exposition Universelle de 1855, la Grande Médaille d'Honneur, la plus haute distinction de l'époque en France.

Comme il va être exposé dans les deux prochains paragraphes de ce document, le Cher canalisé, réhabilité et aménagé de Tours à Saint Aignan, sur une distance de 61 km, ainsi que certains secteurs réaménagés du canal de Berry, offrent une formidable opportunité de s'immiscer et se développer dans un secteur touristique prometteur et de profiter de retombées économiques substantielles.

IV.1. Le projet de tourisme fluvial de plaisance sur le Cher canalisé.

L'intérêt patrimonial et touristique du Cher canalisé est unique par la densité de trésors architecturaux visibles du cours d'eau. Citons les principaux :

- les ouvrages fluviaux : barrages à aiguilles et écluses qui constituent à eux seuls un patrimoine d'exception. A noter que le très beau site de Nitray à Athée sur Cher vient d'être inscrit à l'inventaire des monuments historiques.
- les moulins, les maisons typiques tourangelles, dont les maisons éclusières, les manoirs, 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.

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 et à vélo, permettant des bords du Cher de rejoindre la Loire à Amboise et l'Indre à Azay le Rideau, les randonnées à cheval à partir de centres équestres de la vallée, les parcours œnologiques « vignobles et découvertes », 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,
- les ruines romaines de Thésée, les caves troglodytiques de Montrichard,
- le très renommé parc animalier de Beauval à Saint Aignan

Depuis plusieurs années, le nombre cumulé de visiteurs attirés par les trois sites, Tours, le château de Chenonceau et le parc animalier de Beauval, dépassent 2,5 millions ! Ce dernier site connaît en 2012 une croissance impressionnante.

L'intérêt de la ville de Tours

Il est primordial que Tours soit partie prenante du parcours fluvial. Grâce à la richesse et à 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.

Depuis le succès du parcours sur le Lot, d'une longueur équivalente à celle du Cher canalisé, cette distance (120km aller et retour) est considérée par les loueurs de coches comme la distance idéale pour un séjour d'une semaine.

La navigation de plaisance de Tours jusqu'à Saint Aignan nécessitent des travaux qui s'inscrivent d'une part dans la réhabilitation de tous les ouvrages fluviaux et d'autre part dans l'aménagement touristique de plaisance.

Compte tenu de la situation décrite au & II.2, la réhabilitation des ouvrages nécessite :

- la remise en état de tous les barrages existants et des écluses
- la reconstruction des trois barrages détruits dans le Loir-et-Cher,
- la construction de passes à poissons à chaque barrage.

Le coût de ces travaux est estimé à 16 millions d'euros.

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 règlementaire de la signalisation fluviale.

Or acquisition foncière éventuelle, **le coût de ces travaux est estimé à 6 millions d'euros.**

Une analyse très détaillée [Réf 11] a été faite à partir des principales hypothèses suivantes :

- une période de navigation de 147 jours, soit 21 semaines, d'avril à septembre inclus,
- une flotte professionnelle composée de 70 coches loués à la semaine, 5 bateaux-promenade, 3 bateaux restaurant et deux péniches hôtel,
- des taux de réservation et de remplissage compris entre 60 et 80% selon les périodes.

Le chiffre d'affaires global annuel (direct et induit) généré dans ces conditions atteint une dizaine de millions d'euros, soit environ 2% du CA réalisé en France par le tourisme fluvial. Les emplois directs et induits générés par cette activité sont de 26 emplois à plein temps et de 64 emplois saisonniers. Tous ces résultats pourraient être obtenus lors d'une première étape en deux ou trois ans d'exploitation.

Les résultats obtenus à partir de cette analyse détaillée sont cohérents par rapport aux résultats acquis sur le parcours du Lot long de 64km, et donc très proche de celui du Cher canalisé.

Comparaison avec le parcours sur le Lot long de 64 km [Réf 12]

Les chiffres clés en 2007 obtenus sur le parcours du Lot peuvent être comparés aux nôtres.

Le Lot disposait de 52 coches habitables de location. Le nombre moyen de semaines de location par bateau 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. 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 des avantages du parcours tourangeau : attrait de Tours, présence du prestigieux château de Chenonceau à mi parcours et le renommé parc animalier de Beauval.

Le montant à investir pour un tel projet, estimé à 22 millions d'euros, apparaît nécessairement élevé à des collectivités territoriales en grosses difficultés financières aujourd'hui par le traitement social du chômage notamment. Mais le financement, pour la part prépondérante, reviendra aux fonds européens disponibles et éligibles pour un grand projet régional de cette nature. Quant aux fonds publics qui compléteront, ils trouveront un intérêt appréciable dans le soutien de la création d'emplois non dé-localisables.

Des oppositions au fluvial de plaisance

Certaines associations écologiques affirment que « le tourisme fluvial est un leurre, une sorte de miroirs aux élus... ». Prônant l'arasement des barrages, il est logique que ces associations minimisent les retombées économiques potentielles du tourisme fluvial [Réf 13]. La réussite avérée du fluvial de plaisance sur le Lot leur apporte un démenti formel.

Des élus des Conseils Généraux et du Conseil Régional du Centre considèrent également que les voies douces ont des retombées économiques plus importantes que la plaisance fluviale.

Aujourd'hui, l'investissement initial pour un parcours en vélo est de l'ordre de 100k€/km pour des retombées économiques estimées à 50k€/km/an. Pour un parcours fluvial, ces paramètres significatifs sont respectivement de 300k€/km et de 150k€/km/an. Ces chiffres indiquent que l'investissement/km et les retombées économiques sont supérieurs pour le parcours fluvial. En définitive, le retour sur investissement est identique pour le parcours fluvial et la voie douce.

IV.2. Le projet de jonction Cher canalisé-canal de Berry.

Le parcours du Cher canalisé de 61 km, pourrait être facilement prolongé, via l'écluse de jonction située à Noyers-sur-Cher, par un parcours de 15 km sur le canal de Berry.

La navigation sur le canal de Berry de Noyers-sur-Cher à Selles-sur-Cher est en exploitation comme indiqué au § II.4 relatif aux activités touristiques actuelles. A lui seul, il présente tous les ouvrages d'art ingénieux qui caractérisaient le canal de Berry à sa construction. En effet le plaisancier du fluvial rencontre au total onze ouvrages (soit, en moyenne, un ouvrage tous les 1400 m !) :

- 5 ponts levis
- 5 écluses
- Le pont canal de Chatillon-sur-Cher

L'écluse de jonction à Noyers-sur-Cher est fonctionnelle et en bon état. Le seul obstacle actuel à la jonction est l'invasif du bassin du Cher, permettant d'accéder à l'écluse en venant du Cher, par la jussie. Les travaux de réhabilitation de cette écluse consisteraient à arracher la jussie du bassin. Le coût de ces travaux doit être déterminé avec précision, mais une estimation grossière le situe aux alentours de 200 k€.

Avec un tel ajout sur le canal de Berry, le parcours de navigation global au départ de Tours représenterait une distance totale de 76 km, offrant des perspectives nouvelles et un intérêt accru pour les professionnels et un atout supplémentaire à l'offre touristique du nautisme de plaisance.

IV.3. Les projets de tourisme fluvial de plaisance sur le canal de Berry.

Comme il a déjà été mentionné, l'aliénation du canal de Berry en 1955, a mis fin à la gestion centralisée de l'ensemble de la voie d'eau et a conduit à son morcellement consécutif à la vente de l'ouvrage par l'Etat aux communes riveraines.

Bien évidemment, durant les 57 années qui viennent de s'écouler, les nombreux tronçons du canal ont connus des fortunes diverses : certains ont été comblés, d'autres ont été sectionnés par le passage d'une route ou autoroute, d'autres n'ont pas été entretenus et se trouvent ainsi dans un état de grande vétusté et souvent sans eau, d'autres ont retrouvé une exploitation dans le nautisme fluvial de plaisance grâce à la persévérance et au dévouement de syndicats intercommunaux et d'associations.

Les projets aujourd'hui consistent essentiellement à allonger les parcours existants et exploités décrits au §II.4. Ainsi trois projets font l'objet d'une étude approfondie (chiffrage du coût des travaux à engager pour la réhabilitation et l'aménagement aux plaisanciers, recherche des financements, estimation des retombées économiques, recherche des conditions de gestion et d'exploitation...). Trois projets sont à ce stade de l'analyse :

- Réouverture du canal dans Vierzon (18) et prolongation de Vierzon à Thénieux, en limite des départements du Cher et du Loir-et-Cher), soit une distance de 20 km
- Réouverture du canal de Montluçon à Vallon en Sully (03) soit une distance d'environ 30 km.

Les réouvertures envisagées ont essentiellement un intérêt local et s'appuient donc en termes de financement sur un soutien majoritaire des collectivités territoriales (Régions, Conseils Généraux et CdC).

Les travaux les plus généralisés ont déjà été chiffrés. Il s'agit de la rénovation d'écluse et de ses portes (265 000 € HT) et du relevage des pieds de berges (2,6 € HT du mètre linéaire).

Chacun des tronçons dont la réouverture est envisagée s'avère a priori un peu trop court pour intéresser les professionnels. Pour autant même si les professionnels déclinent de se

positionner, ces nouveaux tronçons permettront de créer plusieurs emplois dans les syndicats et associations qui seront amenés à œuvrer dans leur gestion et dans leur exploitation. Ils permettront également d'enrichir la palette des offres touristiques locales.

D'une façon générale, ces réouvertures trouvent des oppositions au sein de certains services de l'Etat (DDT et ONEMA) très présents dans les différentes CLEs (Commission Locale de l'Eau) chargées de la gestion de l'eau dans le bassin versant du Cher. Outre des oppositions de principe, le principal argument réside dans la difficulté d'alimenter le canal en eau à partir du Cher et de ses affluents. Tant que la ressource en eau du Cher lui-même n'aura pas été assurée, tout prélèvement supplémentaire s'avèrera délicat [Réf 1].

Dans les conditions actuelles, il est difficile d'envisager des réouvertures sur de plus grandes distances, comme celle allant de Vierzon à Selles-sur-Cher par exemple. Une importante association, l'ARECABE (Association pour la REouverture du CANal de Berry), milite pour que tous les projets qui viennent d'être évoqués trouvent leur concrétisation. Elle se bat également pour conserver l'ensemble de cet extraordinaire patrimoine des ouvrages du canal de Berry, comme le pont canal de la Tranchasse sur le Cher, menacé de démolition. Notre association lui apporte tout son soutien à la défense de ces ouvrages qui témoignent du génie créatif du XIX siècle et qui pourraient encore retrouver leur usage initial dans le domaine du nautisme de plaisance.

V. Conclusions.

L'axe de communication fluvial Montluçon-Tours, réalisé dans la première moitié du XIXème siècle, via le canal de Berry et le Cher canalisé a donné à la vallée un patrimoine fluvial exceptionnel. Curieusement, la Vallée du Cher n'a pas exploité ce patrimoine et de ce fait est restée à l'écart du marché touristique de la navigation de plaisance. Ce marché, apparu en France dans les années 60, a connu un remarquable développement au plan national puisqu'il représente maintenant un chiffre d'affaires annuel de 500 millions d'euros. Avec tous les autres atouts touristiques dont bénéficient la Vallée du Cher, la navigation de plaisance représente des potentialités économiques très prometteuses. Et quoi de plus noble et motivant pour un défenseur de patrimoine que de le préserver par sa propre réutilisation ?

L'Association pour le Développement de la Vallée du Cher et des territoires limitrophes propose plusieurs projets susceptibles de s'immiscer et de réussir dans ce secteur du tourisme.

Le plus important concerne le Cher canalisé destiné à devenir un pôle d'excellence de la navigation de plaisance pour le tourisme de nature. Il consiste à aménager un parcours navigable de Tours à Saint-Aignan, long de 61km. L'aménagement comprend la reconstruction des trois barrages démolis dans le Loir-et-Cher, la construction d'une passe à poissons pour chacun des barrages et la construction des structures d'accueil (port à Tours et haltes nautiques). Le coût des travaux est estimé à 22 millions d'euros. La part prépondérante du financement pourrait être assurée par les fonds européens éligibles pour un grand projet régional de cette nature. Une étude détaillée montre

qu'au terme d'une première étape d'exploitation de trois ans, les éléments clés des retombées économiques seraient les suivants : 10 millions de chiffre d'affaires annuel et 100 emplois créés dont une trentaine d'emplois permanents au terme d'une première étape.

Les associations écologiques nient l'intérêt économique de développer le tourisme nautique sur le Cher canalisé. Mais la formidable réussite du Lot, sur un parcours similaire à celui proposé, apporte un démenti formel à cette allégation.

Le projet de jonction Cher canalisé-canal de Berry par l'écluse de Noyers-sur-cher s'avère très peu coûteux. L'écluse étant opérationnelle, le projet consiste à enlever la jussie (herbe invasive) obstruant le bassin d'accès du Cher pour le rendre à nouveau navigable. Pour autant la réalisation de ce projet revêt un intérêt fondamental par la prolongation d'un parcours de 15 km de navigation sur le canal de Berry avec le franchissement de 11 ouvrages fluviaux emblématiques du canal. Avec un tel ajout sur le canal de Berry, le parcours de navigation global au départ de Tours représenterait une distance totale de 76 km, donnant des perspectives nouvelles et un intérêt accru pour les professionnels et enrichissant l'offre touristique du nautisme de plaisance.

Deux autres projets concernent la prolongation de parcours de navigation existants sur le canal de Berry. Il s'agit d'une part de la réouverture du canal dans la traversée de Vierzon et sa prolongation jusqu'à Thiénois (20 km) et d'autre part de la prolongation du parcours de Montluçon jusqu'à Vallon en Sully. Ces projets font l'objet d'une étude approfondie visant à chiffrer le coût des travaux à engager, à rechercher les financements possibles, à estimer toutes les retombées économiques, et à déterminer les conditions de gestion et d'exploitation.

Afin de minimiser les investissements et aussi d'éviter de s'impliquer dans la gestion des enjeux contradictoires sur les cours d'eau, les collectivités territoriales de la Région Centre préfèrent développer les voies douces sur les berges.

Les voies douces ont un intérêt touristique incontestable et l'Association pour le Développement Touristique de la Vallée du Cher soutient cet axe stratégique. Pour autant, un nouveau pôle de tourisme dans la navigation de plaisance présente un intérêt complémentaire. Toutes les offres touristiques d'une même palette s'enrichissent mutuellement et accroissent les retombées économiques. La diversité des offres concourt notamment à l'augmentation de la fréquentation, l'accroissement de la durée de séjour et incite les touristes à revenir dans la région pour y pratiquer d'autres activités.

L'analyse économique comparative des voies douces et de la navigation de plaisance montre que le coût d'investissement est inférieur pour la voie douce. Inversement, les revenus générés par le parcours de navigation sont sensiblement supérieurs. En définitive, les retours sur investissement ramenés au kilomètre aménagé sont très proches pour la navigation et la voie douce. Par ailleurs, les grands projets régionaux de la navigation de plaisance sont éligibles aux fonds européens qui peuvent représenter la part prépondérante du financement. Quant aux fonds publics qui compléteront le financement, ils trouveront un intérêt appréciable dans le soutien de la création d'emplois non dé-localisables.

Les grandes associations écologiques et certains services de l'Etat s'opposent à tout projet sur cours d'eau qui nécessite le maintien d'ouvrages comme les barrages jugés inacceptables pour la continuité écologique et la libre circulation des poissons migrateurs. Grâce aux passes à poissons, un compromis s'avère possible entre les obligations de la loi et la navigation de plaisance, surtout quand les barrages ont une très faible hauteur (inférieure à 1,5 m). Les enjeux en termes de retombées

économiques et surtout d'emplois doivent inciter tous les acteurs de la gestion de l'eau à agir avec souplesse et pragmatisme.

La France est entrée dans une conjoncture durablement difficile pour toutes les entreprises industrielles. Il faut impérativement trouver des activités créatrices de richesse. Les économistes considèrent aujourd'hui que le tourisme est une de ces activités qui contribuera au développement économique de la France. D'aucuns considèrent également qu'il est beaucoup plus prometteur et efficient de développer des secteurs qui marchent bien que d'essayer de sauver les secteurs en grande difficulté. Le tourisme en France a le mérite d'appartenir à ces trop rares secteurs économiques qui vont bien. C'est précisément la raison pour laquelle l'Association pour le Développement de la Vallée du Cher est déterminée à défendre la pertinence économique de ses projets de navigation de plaisance dans la Vallée du Cher.

VI. Les auteurs du document

Tous les auteurs sont membres du bureau de l'Association pour le Développement de la Vallée du Cher.

Jean-Pierre PESTIE, Président. Conseiller à Athée-sur-Cher et à la Communauté de Commune Bléré Val de Cher (37).

Bernard BARRAUX, Vice Président. Ancien Sénateur-Maire et Conseiller Général (03).

Claude CHANAL, Vice Président. Maire de La Chapelle Montmartin (41) et Président du Pays Vallée du Cher et du Romorantinais.

Pierre LESTOQUOY, Vice Président. Conseiller à Larçay et à la Communauté de Communes de L'Est Tourangeau (37). Président du Syndicat du Cher canalisé et de la CLE du SAGE Cher Aval.

Jean-Jacques RABIER, Secrétaire Général. Vice Président de l'Office de Tourisme Val de Cher-Saint-Aignan (41).

André Barre, Secrétaire Général-Adjoint. Président de l'ARECABE (18).

Michel BEAUBIJAT, Trésorier. Maire Adjoint d'Ainay-le-Vieil (18)

Jean-François SOMMIER, Trésorier-Adjoint. Président de l'AVAC Environnement Thésée (41)

VII. Références bibliographiques

[1] La gestion de l'eau douce en France par J.P.Pestie (2011). Document consultable sur le site de l'Association : www.vallee-du-Cher.fr/

[2] Ressource en eau : enjeu principal du Cher. Document réalisé par l'Association pour le Développement de la Vallée du Cher (2012) et disponible sur demande.

[3] Magazine Centre Economique. Edition spéciale 1995.

[4] Le Syndicat du Cher canalisé en quelques mots. Présentation du 13 mai 2008 par Vincent Loison, Technicien du Syndicat du Cher canalisé.

- [5] Etude de faisabilité d'un projet alternatif réalisée en 2005 par la Région Centre et les Conseils Généraux d'Indre et Loire et du Loir-et-Cher.
- [6] Le Canal de Berry. René Chambareau et Christelle Jamot-Robert. Nouvelle Edition 2010.
- [7] Recensement des voies douces dans la Vallée du Cher (2012). Document consultable sur site de l'Association : www.vallee-du-cher.fr/
- [8] Recensement offres de navigation sur le Cher canalisé et le canal de Berry (2012). Document consultable sur site de l'Association : www.vallee-du-cher.fr/
- [9] Site Internet du Géotourisme de l'ONT. www.geotourweb.com.
- [10] Document de synthèse publié par VNF : Le tourisme fluvial en France en 2010.
- [11] Projet de développement du tourisme fluvial sur le Cher canalisé. Document de travail réalisé en 2009 par Jean-Pierre Pestie, à cette date membre du Syndicat du Cher canalisé d'Indre et Loire.
- [12] L'organisation touristique du Lot. www.fr.calameo.com.
- [13] Lettre sur le « devenir des barrages du Cher » adressée aux Préfets du Centre par les Associations SEPANT, ANTER-TOS, FNE et WWF.