

Valorisation des voies d'eau en Pays de la Loire Development of Water Points in Countries of the Loire

Alain Sanchez

Volume 11, Number 3, October 1992

Fleuves, civilisations et tourisme

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1078043ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1078043ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Université du Québec à Montréal

ISSN

0712-8657 (print)

1923-2705 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Sanchez, A. (1992). Valorisation des voies d'eau en Pays de la Loire. *Téoros*, 11(3), 38–41. <https://doi.org/10.7202/1078043ar>

Valorisation des voies d'eau en Pays de la Loire

Alain Sanchez*

La mise en valeur des voies d'eau des Pays de la Loire a été et demeure un chantier précurseur et innovant, qui sert de référence à d'autres opérations, sur la Charente ou le Cher par exemple. Les facteurs de réussite sont nombreux:

- Une politique partenariale permettant la solidarité, la créativité et la compétitivité, a été instaurée à tous les niveaux entre les différents acteurs publics et privés.
- La mise en marché s'est basée sur la prise en compte des exigences de l'exploitation de terrain, la réalité des demandes de la clientèle pour concevoir en bout de chaîne, les produits touristiques et les aménagements.
- Le transport des compétences de l'État à la Région est une originalité qui permet l'assise d'une politique concertée de développement, avec la possibilité de coordonner à la bonne échelle, c'est-à-dire celle de la Région.
- La volonté de développement touche non seulement les voies d'eau, mais se centre aussi sur la dynamisation des espaces ruraux de part et d'autre du linéaire fluvial, sur la sauvegarde du patrimoine culturel et sur l'environnement.

La région est l'unité d'action idéale pour promouvoir les bassins, les rééquilibres entre eux, mener une politique de gestion, de commercialisation, de développement des potentialités fluviales (Petite Mame, Loir, axe de la Loire) et même de lancer des projets interrégionaux comme celui du *Grand Ouest* Loire-Bretagne, avec la réouverture de la liaison Nantes-Brest.

Une volonté concertée de développement

La région des Pays de la Loire possède un potentiel fluvial important, mais resté quasiment inexploité, jusqu'au début des années 1970. Ce patrimoine concerne 4 bassins: ceux de la Maine, de l'Erdre avec le canal de liaison vers les canaux bretons, la Sèvre Niortaise et la Sèvre Nantaise. Le réseau

couvre au total près de 500 km avec 80 écluses. Il permet la desserte de 5 grandes agglomérations (Le Mans, Mayenne, Angers, Nantes, Redon), s'ouvre sur le réseau breton et offre des ballades à travers le vignoble nantais ou la découverte du Marais Poitevin via la Sèvre Niortaise.

Depuis une vingtaine d'années, la Région a entrepris de mettre en valeur les richesses fluviales dont elle dispose, ainsi que d'équilibrer les activités touristiques qui se concentrent sur la côte par un développement polysectoriel de l'arrière-pays, et en particulier du tourisme rural. Plusieurs étapes décisives ont ponctué cet effort régional, après une première mesure en 1972-1973 des potentialités du tourisme fluvial régional:

1976: définition d'une politique régionale de développement concerté entre les acteurs publics et privés, dans le cadre des unités de bassin selon 4 volets:

- 1- épanouissement harmonieux de toutes les vocations d'une voie d'eau (respect de la qualité des eaux et de l'environnement aquatique, pêche, tourisme, loisirs, navigation, sports nautiques, patrimoine historique et culturel, transport de marchandises, etc.);
- 2- dynamisation de l'espace rural, en profondeur, à partir des voies d'eau;
- 3- mise en place d'une politique de gestion cohérente et concertée avec l'ensemble des partenaires et des concessionnaires;
- 4- adéquation entre le degré de développement et la capacité réelle des voies d'eau afin de préserver les équilibres (naturel, économique, culturel) des bassins.

1980: création du Syndicat Interdépartemental du Bassin de la Maine (SIBM) qui associe les départements du Maine et Loire, de la Mayenne, de la Sarthe, et l'ensemble des communes riveraines, pour une expérience-pilote.

1986: nécessité de constitution d'un outil performant permettant de mesurer les retombées économiques du tourisme fluvial et des investissements financiers de la Région,

* Monsieur Alain Sanchez est membre de l'Association Française des Experts Scientifiques du Tourisme et de l'Association Internationale des Docteurs en Économie du Tourisme.

afin de disposer d'un véritable *tableau de bord* de l'activité de l'Institution Régionale.

1986-1988: mise en place, dans le cadre du IX^e Plan, d'un Contrat de Plan intéressant l'ensemble des Pays de la Loire.

1989: transfert officiel (décret ministériel du 15/06) des compétences sur les voies navigables (sauf la Loire) de l'État à la Région, avec en particulier attribution de la dotation financière correspondante, et ce pour la première fois en France.

1989: mise en place d'un Réseau d'Information Économique du Tourisme (RIET) d'abord sur le Canal de Nantes à Redon, en particulier pour le suivi des activités touristiques, les concessionnaires et les flux financiers investis.

1991: lancement d'une étude d'évaluation de l'impact économique du tourisme fluvial par l'ESTHUA (Études Supérieures de Tourisme et d'Hôtellerie de l'Université d'Angers), suivi en termes de dépenses touristiques, de création d'emplois, de développement des activités connexes.

Une stratégie coordonnée d'aménagement

La stratégie d'aménagement impulsée par la région, par le biais de ses concessionnaires, repose sur 3 piliers principaux: le développement des infrastructures, la mise en valeur du patrimoine historique et de l'environnement, ainsi que la réalisation d'une structure de maintenance du réseau fluvial.

Le développement des infrastructures

- Les travaux de reconquête des voies d'eau ont permis en juin 1991, au terme de 10 années d'effort, la réouverture de la navigation sur la Maine jusqu'à Mayenne. Le chenal et les écluses ont été prioritairement remis en état. Il reste encore des travaux à réaliser sur les barrages, leurs ouvrages annexes, et pour domestiquer la partie la plus *sauvage* de la rivière (pente accentuée, 17 écluses rapprochées sur 25 km, affleurement rocheuse, absence de personnel d'exploitation permanent, signalisation et information insuffisantes, etc.). Coût: 7,3 MF TTC (88) dont Région: 3,65 MF.

D'autres opérations de reconquête restent à mener, en particulier pour augmenter le mouillage de la rivière la Sarthe en amont de Sablé, pour l'amener à un minimum de 1,10 mètre et permettre passage et croisement des bateaux dans les canaux de dérivation. Coût: 2,3 MF TTC (88) dont Région: 0,6 MF. Des ouvertures à la navigation sont également à prévoir sur le Loir et la Petite Marne.

- *La restauration des ouvrages lourds:* L'ensemble Saint-Félix à Nantes (écluses, tunnel, bassin Malakoff) datant de 1934, a été restauré et modernisé (exploitation automatique du tunnel) afin de faciliter la liaison entre l'Erdre, les canaux bretons et la Loire. Coût: 24 MF TTC (88) dont Région: 8,5 MF.

L'ouvrage mobile de Pont-Rousseau sur la Sèvre Nantaise a permis la reconquête du bref aval soumis à un régime fluvio-maritime entre Verdon et l'embouchure de la Loire (faiblesse du mouillage, envasement, déstabilisation des berges). Les 3 vannes-secteurs permettent d'éviter l'eutrophisation (1990-1993). Coût: 49,2 MF TTC (89) dont Région: 12,2 MF.

La construction d'un seuil sur la Maine (Angers) prévue en 1992-1993, permettra la continuité de la navigation toute l'année entre la Sarthe et la Mayenne. Elle comprendra un seuil à 4 passes mobiles avec une écluse automatisée permettant le passage de bateaux à passagers importants (40 m x 6 m). Coût: 55,3 MF TTC (90) dont Région: 14 MF.

- *Les équipements nautiques:* Le bassin de la Marne et le canal de Nantes à Brest sont déjà largement aménagés. Pour les autres voies d'eau, le projet consiste à répartir régulièrement des équipements nautiques légers aux abords des barrages: signalisation, guideaux, débarcadères, aménagement des berges et équipement en bois, valorisation des ouvrages existants (quais, perrés, cales, ports, etc.). Un schéma d'organisation des ports (bases de location et stationnement de longue durée) reste à définir, ainsi que la délivrance des autorisations.
- *Les équipements d'accueil, d'animation et d'activités associées:*

Les équipements d'accueil comprennent des points d'eau, des locaux pour le personnel éclusier, des sanitaires, des points téléphones, des haltes nautiques, une signalisation touristique faisant l'interface avec le tourisme rural, des installations d'entretien et de gestion.

Des équipements spécifiques de sécurité doivent aussi assurer le bon fonctionnement du réseau: guideaux, bornes d'appel d'urgence, équipements de sauvetage, signalisation des barrages, hauts-fonds, modes d'exploitation des écluses, etc.

Les opérations de mise en valeur du patrimoine et de l'environnement

Elles sauvegardent ou améliorent la qualité des produits touristiques fluviaux et agissent à différents niveaux:

- *Protection paysagère et architecturale* intégrant le bâti et les plantations (CAUE, ONF, DRAF, IDF, etc.). La région a créé un *Conservatoire Régional des rives de la Loire et de ses affluents*, ce qui permettra de conclure des conventions de gestion de paysage avec les utilisateurs, les propriétaires et les aménageurs, ainsi que la mise en oeuvre de droit de préemption en cas de cession. Une politique de sensibilisation en amont de l'ensemble des acteurs a aussi été entreprise.
- *La qualité de l'eau* est liée à une politique de *bateaux propres* (non-rejet des eaux usées par les bateaux, motorisation électrique), mais aussi à des dispositions générales relatives aux rejets industriels et urbains à entreprendre systématiquement.
- *Les études pour le projet de classement de l'Erdre en «grand site national»* ont débuté en 1990. Le périmètre concerné regroupe les communes de Nantes, Carquefou, La Chapelle-sur-Erdre et Sucé. Les actions prévues concernent la pollution, le dévasement et la navigation.

La maintenance du réseau

La Région définit les orientations en matière d'exploitation et de maintenance des voies navigables afin d'assurer la sécurité, les bonnes conditions d'utilisation, l'accueil et l'information du public:

- Elle garantit aux usagers le bon fonctionnement du réseau pendant la saison touristique (15 mars au 15 novembre) afin de permettre un taux de remplissage significatif (15 à 25 semaines) et l'organisation des travaux (à partir du 15 septembre).

La Région est compétente pour arrêter les horaires d'ouverture des écluses (la mécanisation est prévue en cas de trafic important soit un flux de 3500 éclusages par an, avec possibilité de recours permanent à la manoeuvre manuelle).

- Elle assure la fiabilité des produits touristiques en fixant en concertation avec les usagers, les professionnels et les concessionnaires, les dates de chômages sur les voies navigables (arrêté interrégional). Elle contrôle aussi les installations portuaires (délivrance d'une autorisation pour les sites pour plus de 5 bateaux), régleme les occupations temporaires du domaine public fluvial (régime d'autorisation pour toute durée supérieure à 3 mois), les coupures de berges (en cas de creusement de darses, de programmes immobiliers, etc.), les implantations de micro-contrôles hydroélectriques et les autorisations de travaux sur les voies elles-mêmes (ouvrages neufs, plans d'eau, remblaiement, etc.).

Un plan de développement spécifique à chaque bassin

Chaque bassin a engagé des actions de développement plus ou moins avancées selon les cas. Mais la polémique régionale n'est pas statique; elle intègre, pour chacun d'eux, des projets qui ont leur prolongement pour l'avenir.

Le bassin de la Maine

Il comprend 68 barrages (plus une écluse automatisée) sur 285 km, avec des pentes assez faibles, sauf en Haute Mayenne. Plusieurs axes sont à développer:

- La capacité d'accueil maximum pour la navigation peut être atteinte à environ 300 bateaux (alors que la flotte actuelle atteint 190 unités) à condition d'une répartition régulière sur l'ensemble du bassin et d'une diffusion des activités économiques dans l'espace rural.
- Un rééquilibrage des activités est à entreprendre entre la Mayenne aval qui

concentre 6 sociétés, et la Sarthe qui n'en compte que 3.

- L'amélioration des conditions de navigation entre Laval et Mayenne, sous l'angle de la sécurité et de l'accueil est indispensable.
- L'hypothèse de l'ouverture du Loir à la navigation, offrirait un supplément de 60 km de réseau jusqu'à La Flèche.
- Il y a nécessité de mise en service rapide du seuil en Maine pour mieux équilibrer les flux de fréquentation.
- Malgré les équipements déjà en service, l'ensemble des concessions d'installations portuaires reste à réaliser.
- Une charte de bassin, à adopter par la région et les professionnels, est en préparation.
- La gamme des produits offerts est à élargir, en particulier les produits de berges avec incitation à leur création sous la forme de contrats de développement fluvial: tourisme équestre autour du Lion d'Angers, golf, etc.

L'Erdre et le Canal de Nantes à Redon, vers le réseau breton

L'ensemble compte 18 écluses sur un parcours de 105 km:

- L'Erdre, proche de l'agglomération nantaise, attire les activités sportives, de loisirs et les stationnements de bateaux. L'implantation d'une base de départ sur le canal de Quiheix à Redon permettrait d'offrir sur ce secteur des allers simples.
- La création d'une Entente Interdépartementale pour l'aménagement et la gestion du bassin fluvial Bretagne-Loire Atlantique permet de faciliter la liaison avec les canaux bretons (coordination des dates de chômage, des horaires des écluses, etc.).
- Une étude devrait être lancée pour mieux positionner la place de l'Erdre et du canal par rapport au reste du réseau aux plans régional et national (réhabilitation de la qualité de l'eau, de la vocation fluvio-maritime du tronçon nantais, développement économique et touristique, etc.).

La Sèvre Nantaise

Ce bassin est caractérisé par un faible linéaire de voies navigables (21 km, 1 écluse) et un réseau important non-navigable, plus favorable à la randonnée nautique.

Depuis 1988, l'Association de la Sèvre nantaise et de ses affluents (ASNA) s'attache à définir une politique de développement du tourisme fluvial. L'ouverture du bref aval à une navigation continue et le classement en rivière navigable de la Sèvre sont nécessaires pour un développement efficace du bassin:

- Implantation définitive, à l'horizon 1993, des bateaux type *puces d'eau* déjà expérimentés depuis 1990 comme nouveau mode de découverte de la rivière. La structure d'exploitation rester à créer.
- Projet de création d'un port d'hivernage avec zone technique, en aval du dernier bref.
- Nécessité de remise en état des quais et des cales déjà existants, de curage du lit, de mise en place de nouveaux pontons pour faciliter les croisières à passagers et les *puces d'eau*.
- Projet d'amélioration de l'accueil des clientèles individuelles (aménagement de sanitaires, point d'eau, signalisation, aménagements paysagers, etc.).
- Projet de développement des liaisons rivières/vignobles (produits culturels, sportifs, gastronomiques, VTT, etc.).
- Prévision de mise en place d'un nouveau règlement particulier de police de navigation (réduction de la vitesse des bateaux et préservation des berges, etc.).

La Sèvre Niortaise

- La Sèvre Niortaise et ses affluents domaniaux relevant du domaine public, un transfert de compétences pourrait être envisagé vers les collectivités locales ou régionales.
- La complexité hydraulique et écologique du bassin, en liaison avec le Marais Poitevin, rend la navigation très difficile. Des activités nautiques peuvent être cependant lancées (bateaux sportifs, canoës et kayaks, barques, *capucines*, etc.).
- Un cahier des charges de gestion hydraulique doit être prévu.
- Le Parc Naturel Régional peut admettre un nautisme léger et contrôlé (passe-bateaux, signalisation des couches): 2 bateaux à passagers à ARCAIS et DAMVIX, et un loueur-constructeur à MARANS (6 bateaux habitables).

La Loire

Les 200 km de Loire relèvent de l'autorité de l'État mais il y a un protocole État-Établis-

sement Public pour l'Aménagement de la Loire et de ses Affluents (EPALA) datant de 1986.

Voies Navigables de France gère ce réseau. L'établissement public fonctionne en particulier, par le biais de Commissions territoriales consultatives et de certaines initiatives comme la création d'un *Conservatoire de rives de la Loire*.

La Région souhaite une mise en valeur concertée de la Loire avec VNF.

Un bilan remarquable

La mise en marché et la promotion

Les Pays de la Loire ont créé dès 1982 le premier catalogue de tourisme fluvial et lancé le premier service de réservation (location de bateaux habitables). Il en résulte:

- une amélioration de la qualité de service rendu à la clientèle (choix des types de bateaux, des bases, informations, conseils, etc.);
- une ouverture importante sur les marchés étrangers (50% des chiffres d'affaires avec des clientèles allemandes, suisses, italiennes essentiellement);
- une efficacité économique accrue pour les professionnels (les services de réservation atteignent un volume global de 350 semaines, et leurs apports aux professionnels représentent 10% de leur volume d'affaires global évalué à 3500 semaines);
- un renforcement de l'image de marque des Pays de la Loire;
- un étalement significatif de la saison touristique (50% des réservations se situent hors de la haute saison de juillet-août).

Un suivi régulier de l'activité des 2 centrales de réservation (Nantes, Angers) ainsi que l'évaluation du coût du service peuvent permettre de confier ultérieurement ces fonctions aux professionnels. On assiste à un début de diversification de la gamme des produits (location de bateaux, camping, vélo, golf, circuits équestres, etc.) et d'offre de services plus élaborée (intégration dans un produit de plusieurs types de services).

Un premier bilan économique (1991)

Le total des investissements publiés régionaux injectés sur l'ensemble des bassins, entre 1976 et 1991, atteint 35,62 MF dont

11,36 MF consacrés au tourisme fluvial sur les 3 dernières années, de 1989 à 1991 (moyenne annuelle d'investissement public: 2,4 MF).

- La location de bateaux habitables, très faible en 1980, atteint 220 bateaux en 1991, localisés essentiellement sur les bassins de la Maine et de l'Erdre. Il faut ajouter 6 bateaux sur la Sèvre Niortaise. Les flux touristiques à la location sont estimés entre 15 000 et 20 000 personnes dont 50% de clientèle étrangère. Le chiffre d'affaires annuel direct est de 28 MF.
- Les bateaux à passagers, 16 au total, intéressent surtout le bassin de la Maine (8 sociétés), l'Erdre (3 sociétés), puis secondairement la Sèvre Niortaise (2 sociétés). Le trafic d'ensemble est de 200 000 personnes environ (groupes dominants). Le chiffre d'affaires global direct des bateaux à passagers (croisière, restauration, souvenir, etc.) est de 20 MF. Le chiffre d'affaires indirect des plaisanciers en croisière (alimentation, restaurants, visites, etc.) atteint 13 MF (soit 415 francs en moyenne par jour et par bateau).
- Les dépenses liées à l'usage des bateaux privés est évaluée à 0,5 MF par an, mais le secteur des clubs nautiques, des bateaux de mer en hivernage (La Maine, Erdre), est mal connu.
- Les activités du nautisme fluvial (location à la journée, canoë, sports nautiques, etc.), ainsi que les retombées économiques des services, des équipements d'accueil et d'animation, ne sont pas mesurées.

Un premier bilan de l'activité touristique fluviale fait donc apparaître un chiffre d'affaires total de 61,5 MF pour la région, auquel il convient d'ajouter les efforts induits (dépenses publiques, employés annuels et saisonniers, effets démultiplicateurs, etc.). L'ensemble des activités génère une hausse croissante du trafic sur l'ensemble du réseau, avec des pointes de fréquentations à certains passages (exemple: 5278 bateaux à l'écluse de Grez-Neuville en 1990). ✦

Development of Water Points in Countries of the Loire

By Alain Sanchez

A precursory site lending itself to innovation, the development of the waterways in the Loire countries owes its success to several factors: a policy of partnership between public and private contributors, a specific marketing approach, the transfer of authority from the State to the region, and a commitment to development whose scope surpasses the waterways.

This region has great development potential for its river system but the latter's development began only in the 1970s.

The trend of this development has been to tap the wealth of the region's river network while striking a balance with the tourism activities, and more precisely, river tourism.

This effort began with a measurement of potentialities in 1972-1973 and was followed by the definition of a concerted regional policy between the public and private sector. The year 1980 marked the creation of the interdepartmental union of the Maine basin (SIBM), and in 1986 the setting up of a performance aid to measure the economic spinoffs of river tourism and of the region's financial investments. A succession of accomplishments over the next five years included the founding of a museum, the official transfer of authority over waterways from the State to the region, the setting up of an economic tourism information network, and recently the launching of a study to assess the economic impact of river tourism.

The three pillars of the region's development strategy are:

- the development of infrastructures (work to reconquer the waterways, restore heavy structures; nautical equipment, reception, etc.);
- operations which develop heritage (protection of the landscape and architecture, quality of water, a study to gain status as a national site for l'Erdre);
- the maintenance of the network, to guarantee that it function properly during the tourist season (locks), and to ensure the reliability of tourism products.

Four basins are involved in the development of heritage in the Loire region: la Marne, l'Erdre, la Sèvre (Nantes) and la Sèvre (Niort). Each has its own specific development plan. The resulting track record is remarkable in terms of marketing and promotion (higher quality service, opening of foreign markets, etc.), as well as in economic terms: an initial sales figure of 61.5 million francs for river tourism, not counting spinoffs.