

<p>Rapport 2-5 Avis sur Contrat canal de Bourgogne 2018-2022</p>	<p>CESER BOURGOGNE FRANCHE-COMTÉ Conseil économique social et environnemental régional</p>
<p>Commission Économie-Emploi Rapporteur : Pascal Blain</p>	<p>Séance plénière Mardi 27 mars 2018</p>

Le présent contrat de canal de Bourgogne repose sur trois ambitions : travailler de concert, sur des objets communs de valorisation, à l'échelle du linéaire du canal de Bourgogne ; utiliser le canal de Bourgogne comme vecteur de développement territorial ; devenir une destination éco-touristique de rang international.

Pour tendre vers ces ambitions, les acteurs ont défini trois axes stratégiques :

Axe n° 1 : Canal de Bourgogne, une identité à créer, une histoire à raconter

Axe n° 2 : La mise en valeur touristique et citoyenne du canal de Bourgogne

Axe n° 3 : Le schéma de coordination des équipements et services.

En octobre 2017, la région a adopté son Schéma régional de développement du tourisme et des loisirs (SRDTL). Ce document prospectif, prévu par le Code du Tourisme, présente :

- les objectifs que se fixe la collectivité pour développer le tourisme en région,
- la stratégie qu'elle envisage de mettre en œuvre pour les atteindre,
- le plan d'actions qui en découle.

Le SRDTL est un élément complémentaire au Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDEII).

Ce contrat de canal de Bourgogne est cohérent avec le cinquième défi énoncé dans le SRDTL : "Faire de la région une destination d'écotourisme et d'itinérance fluviale de premier plan".

Pour atteindre cet objectif, les questions de gouvernance sont essentielles. En effet, l'atomisation et la diversité des acteurs rendent souvent difficile la convergence des actions et stratégies. En ce sens, ce contrat de canal de Bourgogne, qui associe tous les acteurs à l'échelle du linéaire du canal, répond parfaitement à cet enjeu.

Ce document évoque le développement durable. Nous nous en félicitons. Cependant, nous rappelons que la voie d'eau n'est pas un simple "tuyau". Il s'agit d'un milieu vivant, fragile, susceptible d'être impacté négativement par les activités qui y sont pratiquées, comme par l'entretien des infrastructures et de leurs abords. Le CESER appelle à la vigilance sur cette question. Les eaux grises - eaux ménagères de la cuisine, de la salle de bain, des machines à laver (vaisselle et linge) - contiennent des savons et détergents, mais aussi des graisses ; les eaux noires (issues des toilettes) charrient les matières fécales et l'urine et peuvent être pathogènes ; mais aussi les "dégazages" des moteurs sont autant de nuisances pour les riverains, de sources de pollutions, de menaces pour la qualité de l'eau potable, comme pour la faune et la flore... La coupe d'alignements de vieux arbres sur les rives ou les broyages en période de nidification sont encore d'autres menaces pour la biodiversité et la qualité des paysages. L'environnement est un élément essentiel de l'attractivité des voies d'eau. Les touristes qui les empruntent sont très sensibles à sa qualité. Il faudra donc prévoir des conditions d'entretien régulières et adaptées.

Dans son avis sur la Convention quinquennale de partenariat Région / Voies navigables de France (28 mars 2017), le CESER notait avec intérêt la volonté de VNF d'étendre sa mission du "fluvial" au "fluvestre", c'est-à-dire de ne pas se cantonner à la seule gestion de l'eau, des écluses, mais également de prendre en compte l'ensemble de l'écosystème dans lequel s'inscrivent les canaux (les véloroutes, les randonneurs, les villages traversés, les riverains). Le CESER saluait cette évolution et soulignait la nécessité pour les acteurs du secteur d'accroître les aménités des canaux et les structures d'accueil. Nous apprécions la reprise par la Région, dans le présent document, de cette approche.

Nous notons que la Métropole de Dijon partage les orientations stratégiques du contrat et s'engage à le signer, mais n'a pas, à ce stade, défini de plan d'actions sur son territoire. Celui-ci sera intégré, par voie d'avenant, au cours des cinq prochaines années.

Plusieurs contrats de même nature sont envisageables : canal du Rhône au Rhin, canal du Centre, Yonne dans sa partie navigable, Saône... Le CESER encourage ces initiatives mobilisatrices des territoires en faveur d'un tourisme respectueux des Hommes et des milieux, un tourisme durable.

Enfin, le CESER salue la clarté de la présentation réalisée par les services de la Région aux membres de la commission.

Vote du CESER : adopté à l'unanimité

Déclaration de Marie-Odile Coulet, au nom de la CGT

En complément de cet avis centré sur la dimension touristique du canal de Bourgogne et que nous voterons, la CGT souhaite apporter sa contribution sur l'une des trois grandes ambitions affichées par le contrat : *"Utiliser le canal de Bourgogne comme vecteur de développement territorial"*.

Le transport fluvial a fortement contribué à l'essor de nos territoires et ce notamment grâce à un réseau spécifique de petit et moyen gabarit dit "Freycinet" qui irrigue encore les tissus locaux.

De nombreux acteurs du fluvial, organismes professionnels de la plaisance et du fret, collectivités, structures associatives, associations d'usagers rassemblés au sein de la Fédération "Agir pour le fluvial", partagent le point de vue que le fluvial, sous toutes ses formes, pourrait contribuer fortement à la transition énergétique et écologique, aux évolutions sociétales, dans une démarche convergente posant des questions de multimodalité et de complémentarité entre tous les modes de transports.

Il s'agit aussi de favoriser le maillage des réseaux ferroviaires, routiers, fluviaux en cohérence avec une politique industrielle nationale et régionale nécessitant implantations et relocalisations industrielles et mise en place des infrastructures multimodales nécessaires pour l'activité économique et la desserte des territoires.

Par ailleurs, c'est une erreur d'affirmer que les activités touristiques et le transport fluvial ne peuvent pas cohabiter. Le passage des bateaux de fret participe à l'animation du canal et le met en valeur sur le plan environnemental et sociétal par son utilisation à des fins de transport.

Autre élément de complémentarité, si l'offre touristique est très variable en fonction des différents segments de voies fluviales, et présente une forte saisonnalité, le canal a besoin d'un entretien sur tout son parcours, que seul le passage des bateaux de fret permet de maintenir.

Les associations de plaisanciers, comme l'ANPEI, l'Association pour le Développement et la Promotion du Tourisme Fluvial, ou l'Association Roanne Fluviale, soutiennent auprès des pouvoirs publics et des collectivités le développement du transport fluvial, conscientes de la nécessité du passage des bateaux chargés pour l'entretien des canaux.

Tourisme et transport fluvial constitue une complémentarité à jouer dans un intérêt réciproque. Ainsi la mise en place de véritables projets de développement de la voie d'eau sous maîtrise publique en intermodalité avec le ferroviaire et le routier mériterait un travail de prospection par notre CESER dans le cadre de son projet pour le mandat 2018-2023.

La CGT votera l'avis.