

ANCRE D'OR 2008

Le jury a décerné 6 ancrés d'or et 6 ancrés d'argent pour cette 5e édition qui a nécessité la création de deux nouvelles catégories. Ce mois-ci nous détaillons le « prix spécial du jury » et le « prix spécial VNF ».

TEXTE : L. JOIN-LAMBERT

Vantellerie originale de l'écluse neuve de Crégols.

Le Prix Spécial du Jury a été attribué au département du Lot. Le Conseil Général a reçu une Ancre d'or et la Chambre de Commerce et d'Industrie ainsi que la Direction Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture une ancre d'argent ont été récompensés pour leur travail exemplaire sur la section navigable du Lot amont. La rivière a été rayée en 1926 de la liste officielle des voies navigables. Sa réhabilitation pour la navigation accomplie par le Conseil Général a débuté en 1987. Elle a permis la réouverture d'un parcours navigable de 74km (le dernier tronçon de 9km a été inauguré au printemps 2007). Le Conseil Général du Lot, maître d'ouvrage de ces grands travaux, s'est donné comme objectif le raccordement d'ici 2012 à la partie navigable Lot et Garonnaise (Lot aval), et par là même à la Baïse et le canal de Garonne. Soit 45km entre Luzech et Fumel et 10 écluses. 4 écluses sont déjà réhabilitées et une construite (Puy-L'évêque en 2005), la moitié du travail est donc déjà réalisé.

FLUVIAL :

Pensez-vous réussir à rejoindre Fumel en 2012 ? Devrez-vous faire face à des problèmes techniques importants ?

ALAIN AFFRAIX (CONSEIL GÉNÉRAL):

La jonction avec Fumel pour la section lotoise est envisagée à raison d'une écluse réhabilitée par an. Les difficultés techniques ne sont plus pour le département du Lot avec 3 écluses anciennes à réhabiliter de façon classique et sans contrainte mais pour le département aval car des microcentrales sont installées sur

les anciens ouvrages de navigation.

FLUVIAL : Depuis 2006 les travaux semblent se ralentir : 5 écluses réhabilitées ou construites en 2005, 3 en 2006, une prévue pour 2008, rencontrez-vous des difficultés particulières ?

ALAIN AFFRAIX : La difficulté réside dans la mobilisation de subventions publiques. Les nouveaux programmes financiers sur la période 2008-2013 ne prévoient plus de crédits sur les infrastructures fluviales dédiées au tourisme. Les collec-



Écluse de Cénévières réhabilitée en 2005..



Travaux à l'écluse de Puy l'Évêque.

J.P. LAMOTTE



J.P. LAMOTTE

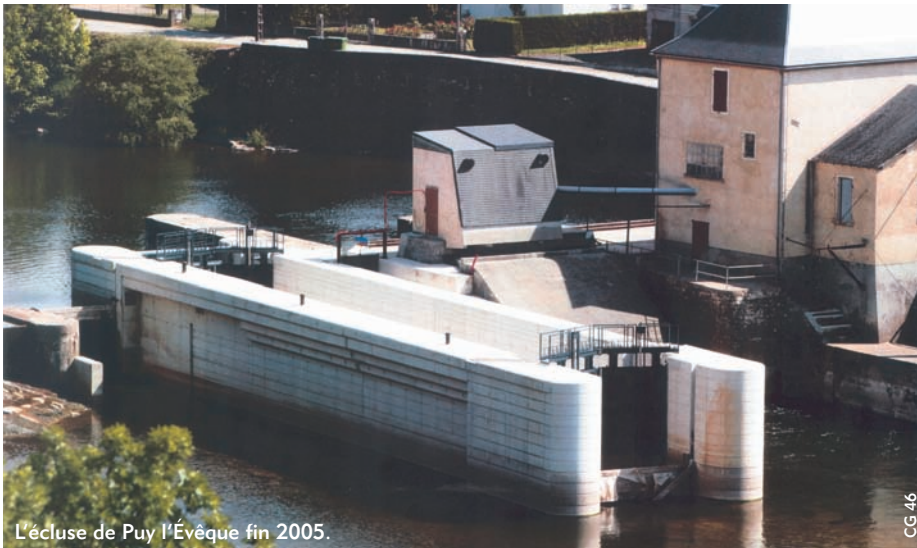
lités financières du Conseil général.

FLUVIAL : À combien se chiffre l'ensemble des travaux ?

ALAIN AFFRAIX : Les premiers 64 km en 1990, pour 14 écluses, avaient coûté 25 millions de francs auxquels il a fallu rajouter la même somme en 15 ans pour finir les aménagements d'ouverture. Pour le programme entamé depuis 2005, soit 9 écluses dont 2 neuves, 17 millions d'euros ont été engagés. Ils comprennent également du déroctage, du dragage, de la signalisation nautique et terrestre.

FLUVIAL : Pourquoi avoir construit deux écluses neuves ?

ALAIN AFFRAIX : À Puy l'évêque, une microcentrale sous décret de concession occupe en rive gauche le sas de l'ancienne écluse du XVIIème siècle. La rive droite est inaccessible à cause d'une falaise. La seule solution était de construire une écluse neuve au large de la centrale en s'appuyant sur les anciens pertuis. A Crégols, le canal de dérivation construit au XIXème siècle avec

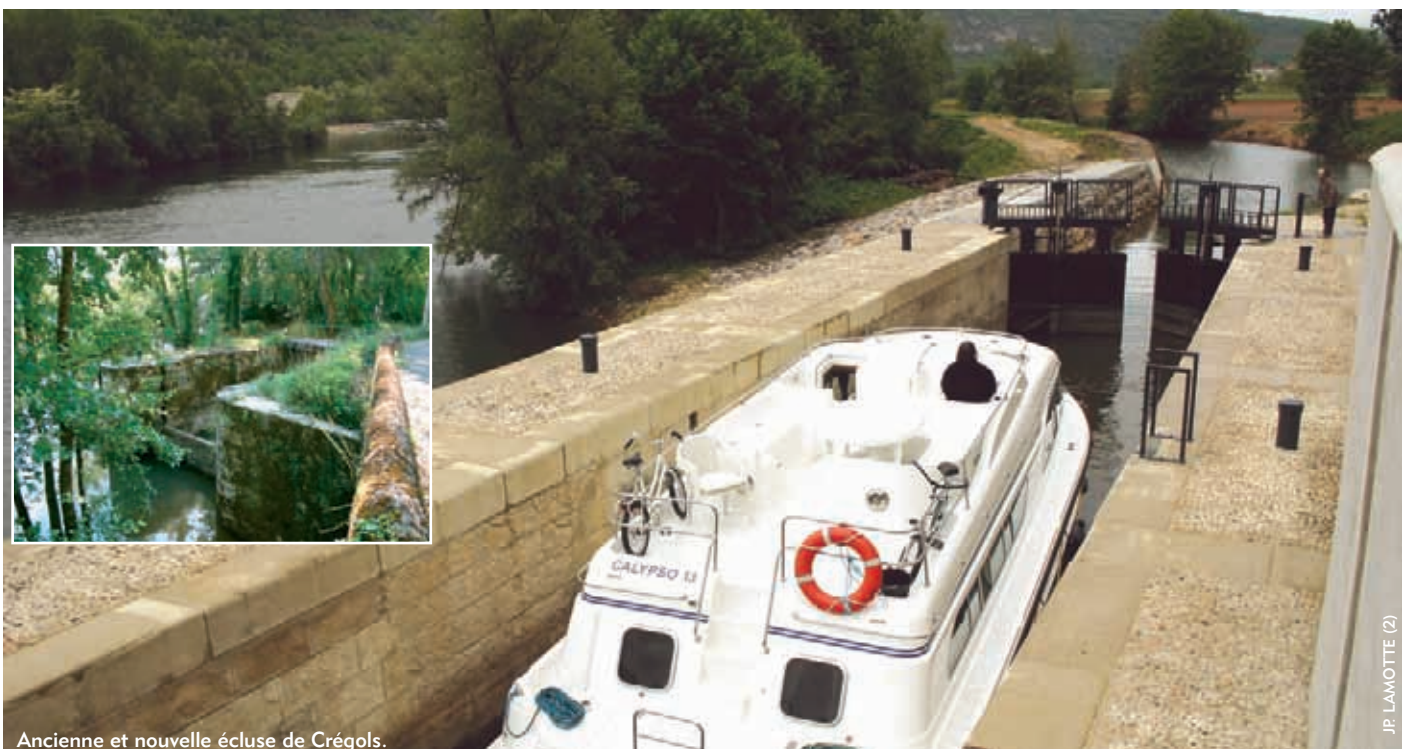


L'écluse de Puy l'Évêque fin 2005.

CG 46

tivités territoriales (CG et CR) se retrouvent sans l'aide financière de l'Etat et de l'Europe qui ont assuré 60% du financement de la première phase. Des démarches sont en

cours pour obtenir les crédits nécessaires pour poursuivre ces travaux déjà largement engagés. Dans cette attente, le calendrier est ralenti pour tenir compte des possibi-



Ancienne et nouvelle écluse de Crégols.

J.P. LAMOTTE (2)

une écluse à son extrémité n'a pas pu être réutilisé principalement pour des raisons environnementales : Les sédiments du canal à évacuer contiennent des métaux lourds en quantité importantes, il est en zone Natura 2000 et en réserve de pêche et enfin un captage d'eau potable devait être déplacé car il se situait dans le canal. Madame Gaëlle Duchêne, architecte du patrimoine a supervisé les travaux sur tous les ouvrages : neufs ou restaurés.

FLUVIAL : Quels sont les effets économiques, touristiques et environnementaux que vous avez pu constater sur votre territoire depuis la réouverture à la navigation ?

ALAIN AFFRAIX : Pour 2007, l'effet de levier sur l'économie départementale est estimé par la Chambre de Commerce et d'Industrie du Lot à plus de 3 millions d'euros dépensés sur place par les plaisanciers. Sur le plan touristique, l'un des principaux objectifs a été atteint en corrigeant le déséquilibre qui existait dans le département entre la vallée du Lot relativement peu fréquentée et la vallée de la Dordogne. Enfin, l'aspect environnemental est un point fort du projet. Non seulement sa mise en œuvre a veillé à ne pas dégrader le milieu fluvial, mais le renouveau de l'activité nautique a permis de susciter un intérêt oublié pour la rivière et à déclencher des mesures visant à l'amélioration de sa qualité.

LES AUTRES BONNES FÉES DU LOT AMONT

Avec la réouverture à la navigation du Lot en juin 1990, 4 ports sont concédés par l'Etat à la Chambre de Commerce et d'Industrie. Dans un souci de valorisation des loisirs, tels que la baignade et la pêche, les ports de Bouziès, Cahors, Douelle et Luzech ont été équipés de bornes pour le pompage des eaux usées des bateaux habitables et à passagers pour la saison 2008. Enfin, dernier pivot de cette remise en navigation du Lot amont, l'Unité Risques Domaine Public Fluvial Navigation de la DDEA a élaboré les dossiers administratifs indispensables : schéma directeur, extension en 3ème voie de voyage, signalisation. Elle tient à jour une rubrique navigation sur le site www.lot.equipement.gouv.fr (rubrique usager/navigation). Ces deux organismes ont reçu une ancre d'argent.



PH. DEVISME

FLUVIAL : Pourquoi avoir opté pour cet aménagement de pompage et quel en a été le coût ?

YASMINA LOISEAU (CCD) : L'aménagement des pompes a coûté 140 000 €, financés à 33% par l'Agence de l'Eau, 20% par le Conseil Général et le reste, soit près de 70 000 €, par la CCI. Le Lot est un département rural et touristique, la préservation du milieu naturel et du patrimoine est donc valorisé dans son image touristique., les bateaux neufs devant être équipés de cuves depuis 1996, il était urgent que la CCI installe ces infrastructures. Par ailleurs, les villages des ports étant maintenant tous équipés de stations d'épuration, il était devenu plus facile de récupérer les eaux usées en raccordant les pompes directement sur le réseau.

FLUVIAL : Quel a été l'accueil des loueurs gestionnaires de vos ports ?

YASMINA LOISEAU : Les loueurs accueillent souvent une clientèle européenne habituée et demandeuse de ces équipements. Il est vrai que la vidange des cuves réclame un travail supplémentaire au loueur qui doit préparer tous ses bateaux au plus vite les samedis. Nous avons tenu compte de cette contrainte dans notre cahier des charges et la vidange, sans odeur, prend en moyenne 6 à 10 minutes par bateau. Nous n'avons pas non plus fixé d'échéancier aux loueurs pour l'équipement en cuves de leurs bateaux, nous avons voulu leur assurer un confort. Notre but n'est pas de les pénaliser.

FLUVIAL : Depuis 1990, combien de fois la DDEA est elle intervenue sur le schéma directeur et la signalisation ?

ALAIN RETAILLEAU (DDEA) : Les repères de niveau qui définissent les conditions de navigabilité ont été mis en place

en 2000. Avec l'extension de la navigation en 2007, nous avons remis à niveau toute la signalisation sur la totalité de la portion navigable.

FLUVIAL : Le raccordement au Lot et Garonne est prévu pour 2012 : Comment



Signalisation.



Dépannage.



DR. (4)

prévoyez-vous de gérer cette nouvelle situation avec son flux de plaisanciers ?

ALAIN RETAILLEAU : Le Lot amont compte actuellement environ 70 bateaux. Un flux supplémentaire demanderait réflexion au niveau des équipements (haltes, ports, pompes...). En ce qui concerne le service de navigation, il faudrait rester cohérent, uniformiser le règlement particulier de police et déterminer les repères de niveaux d'eau sur l'ensemble de la rivière. Mais, pour



l'instant, nous n'avons pas prévu de rencontres avec mes collègues de Lot et Garonne.

LE PRIX SPÉCIAL VNF

Dans la catégorie Environnement et Développement durable, le jury a plébiscité le SYCTOM de l'agglomération parisienne (prix spécial VNF et une Ancre d'Or) pour sa politique volontariste en faveur du transport fluvial. Le syndicat traite chaque année près de 2,5 millions de tonnes de déchets ménagers produits par les habitants de l'agglomération parisienne. L'utilisation du mode fluvial s'inscrit dans une volonté affirmée de réduire l'impact environnemental de l'activité du SYCTOM. En 2008, 433 000 tonnes de déchets seront ainsi évacués par voie fluviale (363000 t de mâchefers, 24000 t d'objets encombrants, 37500 t de journaux et revues, 6500 t de gravats et 2600 t de carton).

FLUVIAL : Pourquoi choisir le transport fluvial plutôt que le rail comme alternative à la route ?

LAURENCE LEJEUNE : Notre esprit est



Installation d'une passerelle fluviale de 50 m, à Issy-les-Moulineaux.

ouvert à tous les transports alternatifs. Concrètement, nous ne privilégions ni le rail ni la voie d'eau dans nos appels d'offres. Mais le fluvial reste plus souple, plus fiable et offre de meilleures disponibilités que le rail. Il est plus facile pour le syndicat de trouver des acteurs opérationnels à la date convenue dans le transport par voie d'eau.

FLUVIAL : Cette politique a-t-elle un coût pour le syndicat ?

LAURENCE LEJEUNE : Le transport par voie d'eau est légèrement plus onéreux que le transport routier principalement du fait



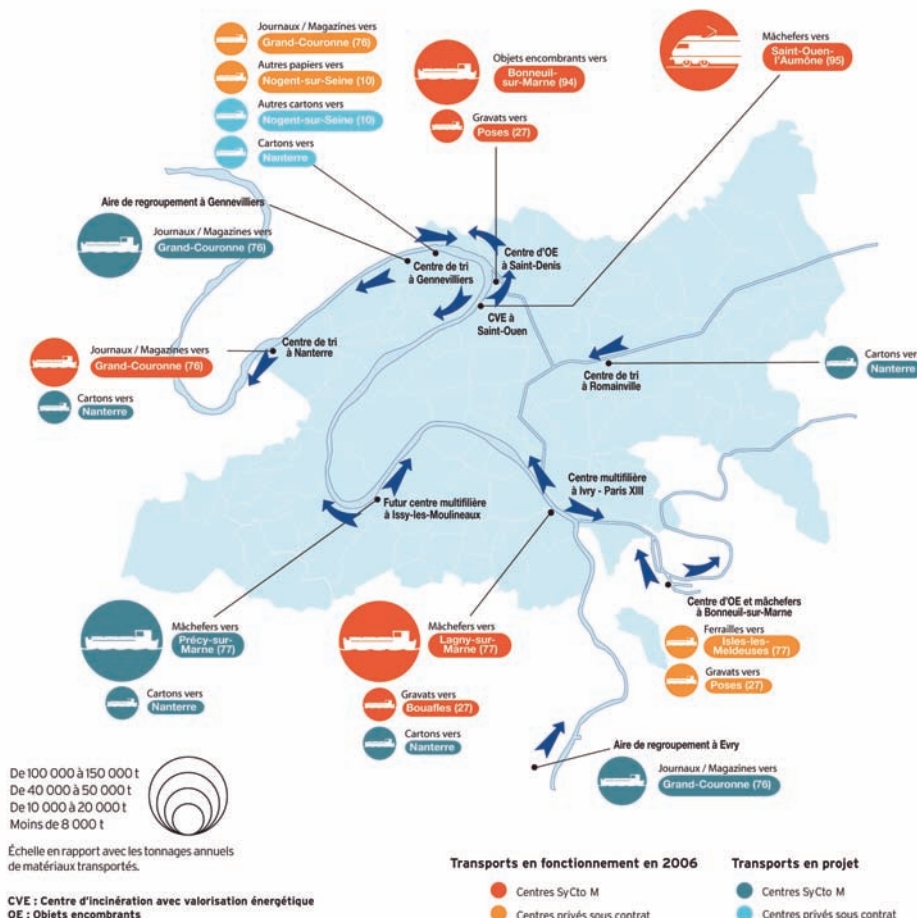
SYCTOM (2)

des ruptures de charges pénalisantes. Le « coût de brouettage » est important en raison d'accès parfois difficile ou de défaut de proximité des équipements. Dans le cas d'Isséane (le tout nouveau centre de traitement et valorisation des déchets ménagers du SYCTOM à Issy-les-Moulineaux), l'installation d'une passerelle fluviale de 50 m, a permis d'évacuer directement les mâchefers sur les bateaux et de les transporter par voie d'eau à Claye-Souilly, leur lieu de recyclage, mais le coût d'un tel investissement est élevé.

FLUVIAL : Qu'attendez-vous des différents acteurs ?

LAURENCE LEJEUNE : Nous attendons une véritable volonté politique et une mobilisation de tous les acteurs. Il est nécessaire de faciliter par endroit l'accès à la voie d'eau et donc de réfléchir aux projets de promenades plantées et aux pistes cyclables. Il nous faut densifier les flux en travaillant sur « les boucles » comme pour le transport de balles de papiers de nos centres à Rouen et leur retour en bobines de papier recyclé pour alimenter les imprimeries franciliennes. Nous souhaitons également que nos opérateurs fluviaux s'équipent de « moteurs propres » et que le manque de cale ne soit pas un frein à notre démarche. Cette mobilisation commune fera du transport des déchets par voie d'eau un enjeu économique et écologique intéressant. ■

Le transport fluvial et ferroviaire des matériaux en sortie de centres



Ancres d'or 2008 équipements d'accueil et promotion touristique

De Namur en Belgique à Cruas sur le Rhône, retour sur des réalisations visant à faire découvrir et à promouvoir les voies d'eau intérieures.

TEXTE : L. JOIN-LAMBERT

Cruas

CATÉGORIE ÉQUIPEMENTS D'ACCUEIL

ANCRE D'OR À LA MUNICIPALITÉ DE CRUAS POUR LA RÉALISATION D'UN PORT DE PLAISANCE

Cruas, petite ville médiévale d'à peine 3 000 habitants, située au PK 145,3 entre Lyon et la mer, s'est dotée d'un port de plaisance de 40 places avec capitainerie et toutes commodités.

Depuis le milieu du 19^{ème} siècle, la commune est devenue un site industriel important grâce à son calcaire et au Rhône : la cimenterie Lafarge vient d'y fêter ses 150 ans et la centrale nucléaire de Cruas-Meysses avec ces 4 réacteurs produit près de 5% de la production nationale d'électricité. La municipalité a décidé d'utiliser le fleuve comme vecteur de développement du tourisme et des loisirs.

FLUVIAL : Pourquoi avoir eu l'idée de cet aménagement ?

JEAN RIBBES (plaisancier de Cruas) : L'idée de cet aménagement est venue des



associations locales proches des activités nautiques sur le Rhône. « L'Association Nautique Cruassienne du Rhône et de son Environnement » a été un vrai moteur auprès de la municipalité pour la réalisation du projet. L'ANCRE milite depuis 11 ans pour faire redécouvrir le fleuve aux habitants et la création d'un port collait tout à fait avec cet objectif.

FLUVIAL : Qu'attendez-vous de cet aménagement ?

JEAN RIBBES : La municipalité d'abord un peu hésitante, met tout en œuvre pour

que le port devienne un vecteur important du développement touristique. Cruas se tourne d'ailleurs de plus en plus vers son patrimoine historique : la restauration et la





Cruas.

restructuration du village médiéval est en cours. Les associations locales constatent que les promeneurs fréquentent le port et que les cruassiens affichent un intérêt croissant pour leur fleuve.

FLUVIAL : Comment le projet a-t-il été financé ?

JEAN RIBBES : Sur un budget global de 1 600 000 €, la commune a apporté 1 228 230 €. La région Rhône-Alpes, le département de l'Ardèche, la CNR et VNF ont complété le reste.

FLUVIAL : Un tel aménagement sur le Rhône n'est pas une mince affaire, parlez-nous des contraintes techniques de cette réalisation.

JEAN RIBBES : Les contraintes techniques ont été essentiellement liées aux difficultés de travailler sur un fleuve tel que le Rhône. Le débit y est très important et soudain. Il a fallu draguer une île (bras mort d'un fleuve) existante et créer deux digues. Un nouveau bassin a été conçu pour la réalisation d'une frayère (lieu de reproduction des poissons et batraciens). Le mouillage garanti est de 2.50 m sur le port.

FLUVIAL : Etes-vous satisfait de la fréquentation pour cette première saison ?

JEAN RIBBES : Oui. Le port a été inauguré en juin 2007 et pour les 6 premiers mois d'ouverture, nous avons enregistré plus de 300 nuitées. En mai, 42 bateaux ont déjà séjourné ici. De plus, les plaisanciers restent souvent plus longtemps que ce qu'ils avaient envisagé. Ils se sentent donc bien à Cruas !

FLUVIAL : Envisagez-vous d'autres aménagements à court terme ?

JEAN RIBBES : Un agrandissement est prévu pour 2009 avec l'aménagement d'un 4ème ponton qui portera la capacité à 70 places sur lequel nous pourrions accueillir des bateaux jusqu'à 12-13 mètres. Nous installons en ce moment des bornes WI-FI et nous prévoyons enfin la création d'une aire de carénage.

Infos pratiques : Capitaine du port Claude Labalette au 04 75 96 48 79



Embarcadère de Lagny-sur-Marne.

ANCRE D'ARGENT À LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION MARNE ET GONDOIRE POUR LA « PORTE FLUVIALE » DE LAGNY-SUR-MARNE

Depuis septembre 2006, Lagny-sur-Marne offre aux plaisanciers la possibilité de stationner en plein centre ville grâce à sa nouvelle halte, conçue par l'architecte Franck Zonca. L'ancien ponton réservé aux bateaux à passagers a laissé place à un double embarcadère lumineux en altuglass qui permet l'amarrage simultané d'un bateau promenade et d'un bateau d'animation. 8 anneaux sont réservés aux bateaux de plaisance qui peuvent ainsi faire escale en toutes commodités. Les pieds dans

l'eau, une « maison fluviale » jouant à la fois le rôle de capitainerie et de point d'information complète l'aménagement.

FLUVIAL : Pourquoi avoir opté pour un aménagement moderne, presque futuriste ?

ANNE GODIN (Directrice de l'Office de Tourisme) :

Un concours a été lancé auprès de plusieurs architectes. Le choix s'est porté sur l'équipement qui s'intégrait le mieux dans la ville. La Marne coule en effet en plein centre ville. Il n'y avait pas de priorité architecturale mais un souhait de compromis entre l'innovation et la fonctionnalité.

FLUVIAL : Lagny possède déjà un port quai de la Gourdine, pourquoi avoir choisi de créer une halte ?

ANNE GODIN : Le port situé quai de la Gourdine est une association qui assure pour ses adhérents et amis plaisanciers accueil, logistique et gardiennage. Il ne permet pas une activité de tourisme collectif ni d'animation. Le choix de la municipalité,

relaté par la Communauté d'Agglomération de Marne et Gondoire, a été guidé par la configuration même du site à l'intersection entre la rivière, la gare et le centre ville. Un emplacement idéal pour assurer un accueil optimal, développer un tourisme dynamique et mettre en valeur les bords de Marne pour la population.

FLUVIAL : Quelle a été la fréquentation de la porte fluviale pour cette première saison ?

ANNE GODIN : En 2007, le ponton de plaisance a reçu 350 bateaux. La durée moyenne du séjour est de 1,5 nuit. Les plaisanciers sont pour la plupart étrangers : hollandais, anglais, belges, allemands,



Ponton de Lagny-sur-Marne.

espagnols. Nous sommes contents de cette fréquentation et des retours de satisfaction de nos visiteurs.

FLUVIAL : Quelles sont les animations que vous proposez autour de cette installation ?

ANNE GODIN : Durant l'été, la péniche Antipode est invitée à s'amarrer sur l'embarcadère. Les enfants embarquent dans le monde imaginaire de cette péniche dédiée à la culture et à l'animation. Les parents se retrouvent autour d'un verre, le bar de la péniche proposant des produits issus du commerce équitable. Les soirées estivales sont consacrées aux courts-métrages, aux scènes ouvertes aux artistes de la région et des expositions temporaires sont organisées. Enfin, des croisières fluviales thématiques sur la péniche Damami sont proposées en juillet et août : découverte de la Marne sauvage, les peintres et la Marne, entre rivière et vieilles pierres...

Infos pratiques :
Maison Fluviale 01 60 36 08 04

CATEGORIE PROMOTION DU TOURISME FLUVIAL

**ANCRE D'OR À OLIVIER CAMBIER
ET LA VILLE DE NAMUR POUR LES
« NAMOURETTES »**

Située au confluent de la Meuse et de la Sambre, la ville de Namur était destinée à accueillir un système de navettes fluviales entre Jambes et Salzinnes. Elle

s'est donc équipée de 3 « Namourettes » qui permettent 5 arrêts et une rotation toutes les 20 minutes. Les bateaux, construits par le chantier naval Art and Wood dans un style Art déco, peuvent accueillir 12 passagers qui embarquent aussi bien pour des raisons pratiques de mobilité que pour le plaisir.

FLUVIAL : Quel est le coût de cette opération (construction, aménagement des embarcadères, fonctionnement...)?

OLIVIER CAMBIER (Naval Art and Wood) :

Le budget fixé par la ville pour la construction était de 50 000 € par Namourette. Nous avons donc opté pour des coques d'occasion de type baleinières de 8,60m de long. La première est en bois, les deux autres sont en PVC. Les embarcadères ont été financés par le Port Autonome de Namur à raison d'environ 5 000 € pièce. 3 appontements ont été aménagés sur les cinq haltes existantes. Le budget de fonctionnement pour une exploitation de 4 mois, 7 jours sur 7, comme cette année, est de 110 000 € tout

compris (salaires, carburant, équipements, hivernage, entretien et maintenance des bateaux et des pontons).

FLUVIAL : Pourquoi avoir opté pour une construction rétro ?

OLIVIER CAMBIER : L'idée était d'avoir des bateaux qui n'existaient pas ailleurs et qui se mariaient bien avec l'architecture de Namur. Le style guinguette avec son côté festif et convivial correspondait à ce que nous cherchions. L'accès facile à bord, la protection contre la pluie et le soleil ainsi que la sécurité à bord ont été pris en compte.



FLUVIAL : Quels sont les tarifs ?

OLIVIER CAMBIER : Le tarif est de 0.50 € par adulte et par halte et gratuit pour les enfants de moins de 6 ans.

FLUVIAL : Depuis leur mise en service, la fréquentation des Namourettes est exponentielle, comment voyez-vous l'avenir de ce « vaporetto » namurois ?

OLIVIER CAMBIER : La ville souhaite clairement pérenniser ce service aux Namurois et aux touristes. Nous envisageons d'augmenter la rotation de manière à ce que les passagers aient accès à une Namourette toutes les 10 minutes. Pour se faire, nous devrions mettre à l'eau 6 embarcations.





ANCRE D'ARGENT AU VILLAGE DE FRAGNES POUR SA PORTE VERTE

Situé à 5 km de Chalon-sur-Saône, Fragnes qui compte un millier d'habitants a réalisé un centre bourg en bordure du canal du Centre et de la Voie Verte. La commune en expansion souhaitant restructurer son centre a choisi un terrain situé entre la Mairie et le canal pour y créer un lieu d'activités et de loisirs. Les plaisanciers, comme les habitants de Fragnes y trouvent désormais tous les services utiles.



FLUVIAL : Création d'une halte nautique, d'un relais pour les vélos, de commerces et de logements : n'est ce pas un projet de grande envergure pour une petite commune ?

CÉLINE MICHAUD (Association Loisirs Sports et Tourisme du Chalonnais) :

Oui, les travaux ont duré 10 ans. L'étude du projet a commencé en 1996, date à laquelle Fragnes a posé sa candidature pour que le site devienne « Relais Principal Voie Verte ». Sa candidature est validée en 1999 et permet la recherche de financements et la mise en route du projet.

FLUVIAL : Quels étaient les objectifs de la municipalité ?

CÉLINE MICHAUD : La commune a souhaité répondre aux demandes de chacun : les habitants réclamaient des commerces de proximité au cœur du village, les plaisanciers une vraie halte nautique avec des services. C'était l'occasion de créer un centre bourg inexistant en 1996 et une véritable structure d'accueil pour les futurs utilisateurs de la Voie Verte et les habitants du canal.

FLUVIAL : Comment avez-vous organisé les travaux ?

CÉLINE MICHAUD : La première phase, achevée en 2001, a consisté à élargir le canal et à aménager la halte nautique ainsi que le chemin de contre halage. La liaison avec la voie verte a été effectuée et la grande halle construite. La phase de la réalisation des bâtiments (financement, construction) s'est échelonnée de 2004 à 2006. « La Porte Verte », c'est-à-dire l'ensemble de l'aménagement, a été inaugurée en juin 2006.

FLUVIAL : Quels ont été vos partenaires pour le financement ?

CÉLINE MICHAUD : Le projet a coûté 1 129 000 €. La commune en a financé 57%. L'aide du Conseil Général, des fonds parlementaires, du Conseil Régional et la Dotation Globale d'Équipement s'élève à 31%. La Jeunesse et les Sports avec la Voie Verte et les FISAC (Fonds d'Intervention pour les Services, l'Artisanat et le Commerce) ont complété.

FLUVIAL : Presque 2 ans après l'inauguration de la Porte Verte, quels sont les commerces et les services proposés aux habitants et aux plaisanciers de passage ?

CÉLINE MICHAUD : La halte dispose de 20 emplacements pour les bateaux jusqu'à

38.50 m avec des bornes d'eau, d'électricité, des douches et des bornes Wifi. La Maison des Loisirs Sportifs propose des informations touristiques, la location de vélos et de rollers et est équipée d'une borne de gonflage et de lavage pour les vélos. Un boulanger pâtissier, un restaurant et un salon de coiffure donnent directement sur le quai. La grande halle permet d'organiser des manifestations, elle est très appréciée des plaisanciers qui s'y regroupent parfois pour y manger.

FLUVIAL : Combien avez-vous accueilli de plaisanciers la saison dernière ?

CÉLINE MICHAUD : Le nombre de nuitées est en constante augmentation depuis l'aménagement de la halte : 476 en 2004, 520 en 2005, 786 en 2006 et 965 en 2007.

FLUVIAL : Avez-vous d'autres projets en liaison avec le canal ?

CÉLINE MICHAUD : Nous allons installer un lave-linge et un sèche-linge dans la Maison des Loisirs Sportifs... Mais, nous avons surtout en projet la prolongation du chemin de contre halage jusqu'à la Saône et donc d'y retrouver la Voie Bleue. ■

Infos pratiques : Maison des Loisirs sportifs et Touristiques : 03 85 45 97 65



Ancres d'Or 2008

Promotion et protection du patrimoine et promotion du transport fluvial

Voici le dernier volet consacré aux lauréats des Ancres d'Or qui nous exposent leurs motivations et leurs éventuels projets.

PROPOS RECUEILLIS PAR L. JOIN-LAMBERT ET R. WALTER

Le site de Kergoat.

CATÉGORIE : « PROMOTION ET PROTECTION DU PATRIMOINE »

ANCRE D'OR AU SMATAH POUR LA RÉNOVATION DE MAISONS ÉCLUSIÈRES

Le Syndicat Mixte d'Aménagement Touristique de l'Aulne et de l'Hyères, créé en 1973, est composé des 22 communes riveraines et du Conseil Général du Finistère. Le SMATAH assure l'exploitation et l'entretien du canal de Nantes à Brest et de ses dépendances dans sa partie finistérienne, soit 100km de voie d'eau. Cette section, sortie de la nomenclature des voies navigables en 1957, a été concédée au département en 1966. Le SMATAH a déjà été primé par Fluvial en 2000 pour les travaux effectués après la crue de l'Aulne de 1995, le jury récompense cette fois la réhabilitation de 4 maisons éclésières.

Fluvial : Comment avez-vous choisi les sites à rénover ?

Christophe Hériaud (Directeur) : La plupart des maisons éclésières sont déjà occupées : certaines sont habitées par les derniers éclusiers, une autre abrite une antenne du Conseil Général, une est en location pour l'exploitation d'un gîte de



Maison éclésière de l'Aulne.



Maison éclésière de Pont Triffen
Centre d'interprétation de l'eau.

groupe, et les bureaux du SMATAH se trouvent dans celle de Bizernig à Châteauneuf. Les 4 maisons éclésières restantes, bien réparties sur la longueur du canal, correspondaient de facto à un projet de réhabilitation pédagogique accueillant du public.

Fluvial : Chaque maison réhabilitée accueille le public autour d'un thème particulier, comment les avez-vous choisis ?

Christophe Hériaud : Les thématiques reprises dans les maisons éclésières se sont imposées à nous. La vie éclésièrse s'imposait à Rosvéguen, située à 200 m de la carcasse du chaland *Victor*, superbe épave réchappée de sa gangue boueuse au bout de 73 ans de sommeil. La maison de l'ancien chef éclusier qui le jouxte ne pouvait que traiter de la batellerie, de la vie autour de l'écluse, de la construction du canal et de son histoire. La faune ne pouvait être étudiée et présentée qu'à l'écluse de l'Aulne, au cœur d'un espace désormais dédiée aux animaux et où résident nos nouvelles tondeuses écologiques : des chèvres et des moutons. La flore était naturellement chez elle à Kergoat, sur la partie artificialisée du canal riche en peupliers, chênes, saules et fougères qui se reflètent dans le canal. Quant au Centre d'Interprétation de l'Eau, son implantation à la confluence de l'Aulne et de l'Hyères, permet aux animateurs d'expliquer facilement le parcours de l'eau.

Fluvial : Quel est le budget alloué à chaque rénovation ?

Christophe Hériaud : Le budget total pour la rénovation est de 280 000 € répartis sur 4 ans.

Fluvial : Combien de temps les travaux ont-ils duré et pourquoi avez-vous choisi de travailler avec des associations d'insertion ?



Maison éclésièrre de Kergoat.



Maison éclésièrre de Rosvéguen.

Christophe Hériaud : Les travaux, variables selon les sites sont allés de la simple rénovation (Kergoat) à la réfection quasi-totale (Rosvéguen). Les chantiers se sont donc étalés de 6 mois à plus d'un an et demi. Ils ont été réalisés dans un cadre d'insertion selon la volonté délibérée des élus du SMATAH. La réhabilitation de bâtiments, anciens lieux de vie et de travail, permet un engagement fort et valorisant des équipes de rénovation. Ces contrats aidés correspondent ainsi parfaitement à la réalisation de travaux de qualité qui nécessitent un investissement personnel et affectif.

Fluvial : Etes-vous satisfait du fonctionnement des centres et considérez vous ce programme achevé ?

Christophe Hériaud : Le fonctionnement des maisons éclésièrres est assuré par des personnes recrutées dans le cadre de contrats aidés qui permettent des reconversions dans le tourisme, l'animation ou la vente. Le salarié gère la structure dans sa

Une des classes-canal. fruit de la collaboration entre la SMATAH et l'Éducation nationale.



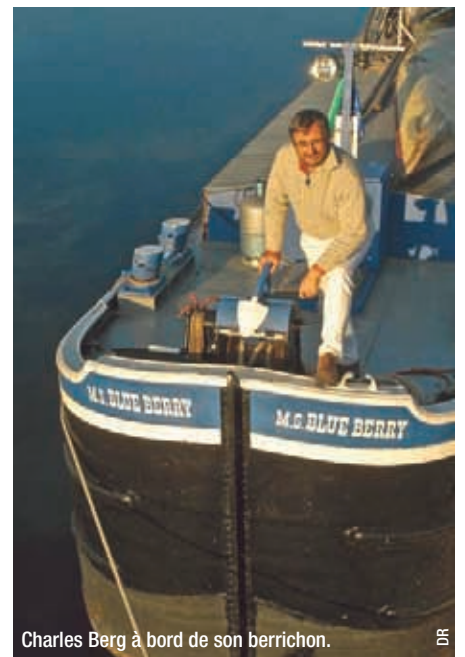
globalité (accueil, renseignement, communication, promotion, opération d'éclusage et entretien du bâtiment). Un programme lié au public n'est jamais vraiment terminé, on cherche toujours à améliorer l'accueil et l'attrait du site. L'année prochaine le SMATAH souhaite amplifier sa collaboration avec l'Éducation Nationale à travers la mise en place de « classes canal ». Durant l'année

scolaire 2007-2008, ces classes canal ont permis à des élèves de CE2 de découvrir le canal à travers un programme de 5 sorties. En compagnie des animateurs du SMATAH et de leur enseignant, les enfants découvrent l'histoire de la vie marinière et éclésièrre, arpentent les ouvrages, étudient la transformation d'une rivière en canal, visitent l'Observatoire Aquatique de Châteaulin, identifient la faune et la flore en bord de canal.

SMATAH Maison éclésièrre de Bizernig
29520 Châteauneuf-du-Faou
Tel. 02 98 73 40 31 www.smatah.fr

ANCRE D'ARGENT À CHARLES BERG POUR LA RÉALISATION D'UN SITE INTERNET DÉDIÉ À L'HISTOIRE ET AU PATRIMOINE DES RIVIÈRES ET DES CANAUX

Charles Berg est un ardent défenseur du patrimoine fluvial. Il écrit, donne des conférences et a mis en ligne une belle quantité de définitions et d'informations. Parmi toutes ces activités, c'est avant tout son site que le jury a voulu distinguer par cette ancre d'argent.



Charles Berg à bord de son berrichon. DR

Fluvial : « transmettre un savoir, partager des connaissances, aller à la rencontre du public » sont les trois axes de votre démarche. L'un d'eux est-il primordial pour vous et le cas échéant pourquoi ?

Charles Berg : Les trois sont indissociables pour moi. Ma démarche est semblable, avec des moyens différents, de celle de mes amis Bernard Le Sueur et Laurent

Roblin, pour ne citer qu'eux deux, qui oeuvrent, chacun avec ses moyens et sa personnalité propre, pour une meilleure connaissance de la culture nautique fluviale. Il est possible aussi qu'ayant eu une mère dans l'enseignement, ce goût de la pédagogie m'ait été transmis subrepticement, à l'insu de mon plein gré...

Fluvial : Quelles ont été les principales difficultés rencontrées lors de l'élaboration de ce lexique ?

Charles Berg : ...et que je rencontre toujours... Les limites ! Limites en temps (une journée n'a que 24 heures), limites qu'on se met soi-même aussi, par volonté de ne pas abrutir l'internaute avec trop d'informations, d'où la difficulté de trier ce qui semble important de ce qui le semble moins. Hiérarchiser les infos, en quelque sorte. Mais j'ai tendance à en mettre toujours plus en fait. J'ai du mal à priver le public d'un beau document que je trouve en carte postale ancienne ou au fin fond d'une médiathèque...

Fluvial : Votre lexique comporte principalement des termes du passé. Le « parler » batelier est-il en voie de disparition où évolue-t-il avec son époque ?

Charles Berg : La batellerie est un des plus vieux métiers du monde, aussi a-t-elle derrière elle une culture plusieurs fois millénaire. Le parler nautique, terme que je préfère au « parler batelier » car j'ouvre mon lexique à des termes nautiques autres, comme ceux issus du domaine du canoë-kayak, est fait de mots de toutes époques, dont plusieurs ont disparu aujourd'hui, ou dont le sens est difficile à appréhender. Il est aussi, comme tous les langages, en évolution et intègre de nouveaux mots, voire des néologismes : « Ro-ro » (roll-on-roll-off) en est un exemple, « paléo-écluse » en est un autre, chacun dans son domaine (le transport logistique pour le premier, l'archéologie pour le second). Tant qu'il y aura des gens pour pratiquer les métiers de l'eau douce navigable, ce parler vivra.

Fluvial : L'aquavipathie est-elle une forme aggravée de l'aquaviphilie ?

Charles Berg : Certes. Le terme est calqué sur celui qu'un ami a créé, « ferrovipathe », pour désigner les sympathiques doux dingues qui prennent leur pied en étudiant le domaine ferroviaire, voire en le reproduisant en maquettes. L'aquaviphilie est une affection bénigne qui affecte les gens qui se promènent sur ou au bord de l'eau, et

savent en goûter les joies, sans trop se prendre la tête. L'aquavipathe, lui, va plus loin dans la pathologie : il faut qu'il en connaisse un maximum sur la voie d'eau, étudie la moindre pierre d'écluse abandonnée, est transporté au septième ciel quand il découvre un ancien tracé de canal oublié de tous. Il planifie par exemple son parcours pour partir en vacances en fonction des sites susceptibles d'être sur sa route et donc prétexte à y faire le pique-nique. Son cas est grave et généralement incurable. En plus, il peut être contagieux. Le pire, c'est qu'il se trouve très bien comme ça et refuse absolument tous soins. C'est désespéré. Et désespérant.

<http://projetbabel.org/fluvial>

CATÉGORIE « PROMOTION DU TRANSPORT FLUVIAL »



ANCRE D'OR A LA SOCIÉTÉ TIRFER POUR LE TRANSPORT DE MÂCHEFERS EN RÉGION PARISIENNE

La société TIRFER spécialisée dans le traitement industriel des résidus de ferrailles, filiale du groupe TIRU (Traitement Industriel des Résidus Urbains), a choisi d'investir dans le transport fluvial. Entre 2006 et 2007, aménagements et investissements se sont succédés : quais de déchargement, création de fret, de bac de stockage, acquisition d'une pelle de manutention. Soit

520000 € investis pour permettre le transport fluvial de 210000 tonnes par an (hors équipements du SYCTOM) de mâchefers entre les ports de Bonneuil-sur-Marne, le quai National d'Ivry et le quai d'Isles-les-Meldeuses, centre de valorisation des mâchefers.

Fluvial : Parlez-nous de l'historique de ce projet. Comment et pourquoi vous êtes-vous tourné vers le transport fluvial ?

Philippe Gonzales (D-G) :

Comment : A TIRFER, le transport fluvial a été initié sur le site de Bonneuil. Cet appren-



tissage nous a permis d'appréhender le « métier » et d'organiser les infrastructures nécessaires au transport fluvial. Un quai au départ et à destination, des moyens de manutention sur les quais et des bateaux. En plus des moyens matériels, les partenaires sont très présents : VNF, le Port de Paris et ses agences, la SCAT, DMS et la Sablière Capoulade.

Pourquoi :

- TIRFER Bonneuil et TIRFER Isles les Meldeuses sont embranchés à la Marne.
- Les points de blocage qui nous ont empêché de réaliser du transport fluvial dans le début des années 2000 ont été levés.
- Les flux importants de camions nécessaires au transport des mâchefers de Bonneuil pénalisaient l'entreprise qui partage un terrain du Port de Paris Agence de Bonneuil avec le Groupe DUPUY.
- La préoccupation liée au flux routier en IDF et la protection de l'environnement.

Fluvial : Combien de temps avez-vous mis à faire aboutir ce projet ?

Philippe Gonzales : 8 mois ont été nécessaires pour organiser le stockage des mâchefers à Bonneuil, aménager le quai d'Isles les Meldeuses et trouver des partenaires.

Fluvial : Quels sont les principaux soucis que vous avez rencontrés ?

Philippe Gonzales : Un : la vétusté de la Marne navigable. Deux : le tunnel de Chalifert avec son tirant d'air très réduit. Trois : les Bateaux.

Fluvial : Pensez-vous continuer à investir dans le transport fluvial ?

Philippe Gonzales : Oui, il reste des pistes à développer dans le transport fluvial liées à notre activité.

Fluvial : Quels sont vos projets à venir ?

Philippe Gonzales : Organiser le double fret...

ANCRE D'ARGENT POUR L'ENTREPRISE FLUVIALE BOUCHARD : CRÉATION DE CABINES D'HÔTES SUR UN FREYCINET EN ACTIVITÉ

Lorsque Marine et Gil Bouchard ont décidé de devenir marinières, leur projet



Gil, Marine et un hôte.

était déjà bien arrêté : il s'agissait de trouver du fret, certes, mais aussi d'embarquer des passagers.

Fluvial : Pourquoi ces chambres d'hôtes sur un bateau de commerce ?

Kairos : Nous avons imaginé la création de cabines d'hôtes afin de partager notre métier en « live » et faire connaître aux gens d'à terre le monde du transport fluvial, dont on ne parle jamais, à part dans Fluvial. Faire vivre les joies et les contraintes de cette vie, le rythme différent, montrer que l'on ne vit plus tout à fait comme l'homme du Picardie, les installations sont plus modernes : 220v, internet... Nous avons souhaité rencontrer

des personnes très différentes de pays et de cultures différentes, avec un intérêt commun pour le fluvial qui nous rapproche. C'est très enrichissant d'échanger nos expériences de vies.

Fluvial : Avez-vous rencontré des problèmes au niveau administratif ?

Kairos : C'est difficile de créer quelque chose, quand on ne rentre pas dans les cases habituelles. La Chambre de la Batellerie nous a très bien accueilli, pour les papiers de toute création d'entreprise en France, il faut être très zen.

Fluvial : Est-ce un investissement lourd ?

Kairos : L'investissement est celui d'un 38 m de travail, avec tous les équipements nécessaires pour avoir la jauge du Rhin, certificat permettant de naviguer dans toute l'Europe. De plus, nous avons entièrement repensé et refait nous-mêmes tout le logement, afin d'avoir des cabines et salles de bains privatives, permettant à chacun d'avoir son espace et le confort. Nous avons également refait séjour et cuisine à notre goût, mais le bateau lorsque nous l'avons eu était impeccable.

Fluvial : Vos hôtes ont-ils un profil socio-culturel particulier ?

Kairos : Nous recevons des hôtes de pays différents, nous avons eu à bord des Anglais, des Néerlandais, des Suisses, des Canadiens. de toutes régions, ce qui est extraordinaire comme échange. De plus les hôtes nous apportent très souvent de délicieuses spécialités de chez eux, et de notre côté nous essayons de leur faire découvrir notre cuisine et notre expérience. Nous recevons des personnes de tous âges, nous avons eu de 2 mois à 91 ans. Beaucoup de métiers très divers et variés. Nous apprécions d'échanger sur ces points. Lorsque les personnes réservent, nous ne connaissons que leur nom. Nous recevons tous les hôtes de la même façon, sans connaître ni leur profession, ni leur milieu social. La vie à bord est une parenthèse où, grâce aux photos et aux anecdotes, nous aimons faire partager l'approche du milieu fluvial, la faune, la vie des professionnels du fleuve, des ports de chargement. C'est très riche.

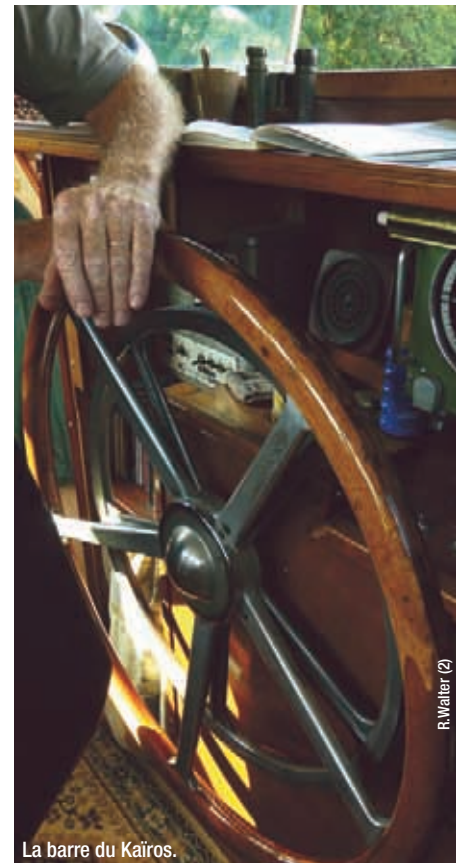
Fluvial : En moyenne, quelle est la durée de séjour à bord de Kairos ?

Kairos : En moyenne une semaine, mais c'est vraiment à la carte, il faut plusieurs jours pour bien se dépayser et profiter du rythme.

Fluvial : Faut-il réserver longtemps à l'avance ?

Kairos : Nous commençons à avoir beaucoup de gens intéressés, et malheureusement cet été, nous avons dû plusieurs fois refuser des personnes car nous avons déjà des réservations. Pour que cela soit plus convivial, nous préférons louer une cabine, plutôt que les deux, sauf si les gens se connaissent. Ainsi, l'espace étant assez réduit dans un 38m, personne ne se gêne. Il faut bien comprendre que le transport fluvial est très lié à la bourse des matières premières. Les produits sont négociés au jour le jour et nous ne connaissons que peu de temps à l'avance notre chargement et le lieu de livraison. Les personnes qui souhaitent voyager avec nous posent les dates souhaitées et, dès que nous le savons, nous précisons le voyage et le point de rendez-vous. Il pourrait même arriver que nous ne trouvions pas de chargement sur la date prévue, c'est la contrainte de ce métier. À ce jour, depuis cinq ans, cela n'est arrivé que pour un couple. C'est aussi le charme de l'imprévu: Kairos ou le voyage aléatoire. ■

Contact : www.kairos-peniche.fr



La barre du Kairos.