









AGGLOMÉRATION MONTARGOISE - AMÉNAGEMENT PORTUAIRE

SOMMAIRE

CONTEXTE ET ENJEUX	рЗ
L'ACTIVITÉ DE PLAISANCE EN FRANCE	p5
LE BASSIN CENTRE-BOURGOGNE	p14
ZONE D'ÉTUDE _ PÉRIMÈTRE D'INFLUENCE	p19
LES DIFFÉRENTS PORTS DE L'AGGLOMÉRATION Port Saint Roch - Port Renée de France - Halte de Cepoy - Port des Essences	p21
LA ZONE D'ACTIVITÉ PORTUAIRE, définition	p34
LA LOI NOTRe : UN PROJET DE L'AGGLOMÉRATION	p35
ORIENTATIONS URBAINES	p36
PÉRIMÈTRE OPÉRATIONNEL	p39
FONCIERS CESSIBLES	p40
PORT SAINT ROCH, aménagements	p43
ENVELOPPE PRÉVISIONNELLE	p57

N.B. :

la plupart des données chiffrées et tableaux, ainsi que les cartes du réseau navigable présentées dans le document sont extrait d'études VNF, @VNF.

CONTEXTE ET ENJEUX

L'agglomération Montargoise dispose d'une offre touristique riche et en pleine évolution (nouveau musée Girodet, Centre d'Art Contemporain des Tanneries, valorisation du Moulin Bardin, idéalement positionnés à proximité du canal, canaux, rivière et lacs, ponts et passerelles, perspectives de réhabilitation de l'ancienne école de gendarmerie - caserne Gudin, etc.).

La perspective d'une offre de plaisance améliorée quant aux conditions d'accueil des plaisanciers et à l'élargissement du nombre d'anneaux ouvre un potentiel de fréquentation et de revitalisation de la voie d'eau et de l'économie locale, c'est également un enjeu important pour contribuer au rayonnement de l'agglomération montargoise, renforcer et dynamiser son attractivité.

Sur le plan urbain, l'opportunité de prendre la maîtrise foncière des parcelles riveraines, CAPROGA, LASERGAME, de VNF et CMP, en premier lieu, offre aujourd'hui des perspectives très intéressantes. C'est une opportunité à saisir qui conjugue le déménagement de VNF vers les locaux des services espaces verts de la commune d'Amilly, la vente à des prix acceptables car diminués par rapport aux prétentions antérieures de Caproga et CMP (regroupement des services CHAM), ainsi que la mise en vente de l'ancien garage Renault (Lasergame).







CONTEXTE ET ENJEUX

Ainsi, l'emprise globale du foncier cessible, en interface entre le canal et l'axe pénétrant André Coquillet - Jean Jaurès, ouvre la perspective d'un projet dont le cadre dépasse les aménagements portuaires, un projet ambitieux et ouvert sur la ville et les quartiers riverains, un projet au bénéfice des usagers du port mais également de tous les habitants de l'agglomération.

Cette étude s'inscrit dans une logique de tourisme « fluvestre », un démarche croisant amélioration de l'offre portuaire et projet urbain, accueil des plaisanciers et offre d'itinérances douces ; une démarche globale à l'échelle de la voie d'eau mais aussi locale avec des aménagements structurants qui permettront le développement touristique et immobilier ainsi que la valorisation des différentes concessions portuaires actuelles par la diversité et la qualité de l'offre.

Ainsi en confortant **le port Saint-Roch dans sa vocation touristique**, le projet contribue à conforter **le port Renée de France dans sa vocation économique**, transport de marchandises (CAPROGA notamment) et intermodalité avec le fret ferroviaire (amélioration du réseau ferré en 2017).







La navigation de plaisance en eaux intérieures se définit comme une activité nautique de loisirs qui s'effectue à bord d'un bateau motorisé habitable ou non, sur un fleuve, une rivière, un lac ou un canal. Avec 8 500 kilomètres de voies d'eau navigables, la France est le premier pays européen en termes de longueur de linéaire navigable.

Il existe deux formes distinctes de plaisance :

la plaisance privée le tourisme fluvial

Les autres formes de navigation fluviale intéressent l'activité de commerce (transport de marchandise), la pêche ou encore l'activité militaire.



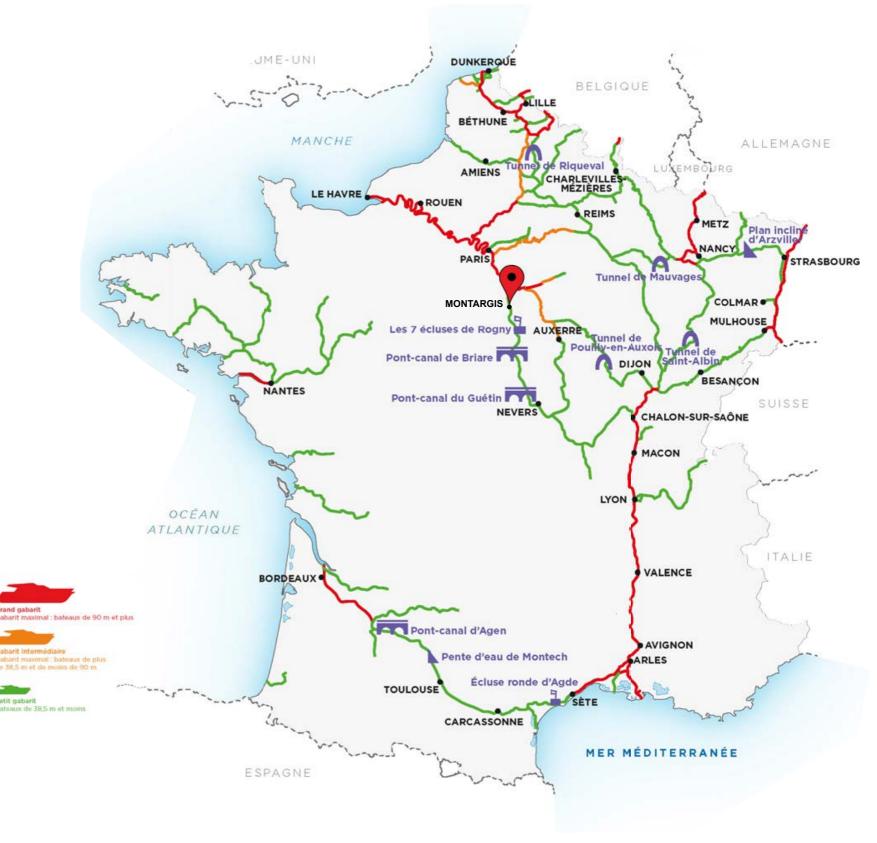
Carte des voies navigables, circa 1950

Le réseau navigable

Le réseau français de voies navigables est long de 8 500 km. La navigation fluviale y a engendré en 2014 un chiffre d'affaires de 600 millions d'euros (dont 350 millions pour le seul tourisme fluvial).

Les voies navigables sont classées en trois catégories distinctes selon le gabarit accessible.

Les canaux du Loing et de Briare sont des canaux à petit gabarit, gabarit normalisé dit Freycinet, du nom d'un ministre des Travaux publics de la IIIe République. Les péniches "Freycinet" font 38,50 m de long et 5,05 m de large. Leur capacité maximale de chargement est de 350 tonnes.



Carte des voies navigables par gabarit, 2015

LES CATÉGORIES DE PLAISANCE

LA PLAISANCE PRIVÉE

- **13 500 bateaux** en 2015 de 5 à 49 mètres naviguant en France, qu'il s'agisse de bateaux de plaisanciers français ou étrangers
- réalisant **166 000 navigations par an** (de toutes durées allant des promenades de moins d'une journée à des navigations longues de plus de 3 mois)
- pour un cumul de 645 000 jours de navigation
- 7,7 millions de kilomètres parcourus par an.

ci-dessous le «Ville de Chalett, bateau promenade, effectue des croisière à la journée sur le canal de Briare et du Loing (50 perssonnes)



LE TOURISME FLUVIAL

- Les paquebots fluviaux, plus de 50 places / grand gabarit
- Les **péniches hôtels**, bateau de 4 à 50 places offrant des croisières de plusieurs jours associées à des excursions à terre, ces bateaux représentent une activité en hausse depuis plusieurs années.
- Les **bateaux promenades**, bateau à passagers de 1 à 1000 passagers avec ou sans restaurant proposant des croisières sans hébergement.
- La **location de bateaux habitables** sans permis, bateau de plaisance de moins de 15 mètres mis en location par une société, naviguant sur le petit gabarit (1604 bateaux répartis sur 121 bases sur l'ensemble des 4 bassins).

CONTEXTE ET ENJEUX

LE TOURISME FLUVESTRE

On observe au plan national un mouvement de reconquête et de dynamisation des berges et quais, et plus globalement de réappropriation d'une voie d'eau parfois délaissée. Cette tendance impacte tous les territoires traversés par une voie d'eau, avec une intensification dans les secteurs urbains. Cette dynamique se traduit par le déploiement de nouvelles formes d'usage sur les rives telles que la promenade, la contemplation, le cyclotourisme etc. par des projets de réaménagement des berges, l'accueil d'établissements flottants de différentes natures (guinguettes, restaurants, bureaux, etc.), mais également des produits immobiliers plus innovants, notamment dans les grands centres urbains (hôtels par exemple). En complément, on observe des logiques de déploiement d'activités nautiques grand public, de type location de barques électriques ou nautisme léger.

Cette dynamique est également à relier avec le développement des différentes formes d'itinérance : cyclotourisme, randonnée pédestre et équestre. Ce développement s'observe le long de l'ensemble des voies d'eau autour de projets d'aménagement de véloroutes, de haltes de services etc. et de structuration de nouvelles offres. L'articulation avec le tourisme fluvial est évidente, avec des opportunités importantes de mutualisation de moyens.





LA PLAISANCE UNE OFFRE TOURISTIQUE ALTERNATIVE

Le tourisme de plaisance a connu depuis les années 1980 un développement important avec l'accroissement de l'offre locative de pénichettes électriques sans permis et l'attrait d'une offre touristique alternative privilégiant la «slow attitude» et l'itinérance douce.

Les motivations sont multiples et croisent un intérêt de découverte des territoires au plus près (paysage, patrimoine, gastronomie, etc.), et un intérêt de partage (en famille ou entre amis et à la rencontre de la population locale). L'organisation conjugue souvent les déplacements en bateau avec des escapades à vélo ou à pied.



JOUEZ JOS THATITIS GEVEN THE STATE OF THE ST

Vollez Jores, Chiteou ... » La vice processor de voies infini de voies infini de voies infini de précise converter le périence de voies manérales de voies manérales de voies de la lord de la converter le périence de la lord de lord de la lord de lord de la lord de lord de la lord de lor

de vivre et de médiere parcount l'vine le se nécluse les enfaires les enécluse les enfaires les enécluse les enfaires les enécluse les enfaires les enécluse les enfaires les

since et actorec value de l'actore.

de voyage? Le cle es Phin, long de ces buse à Niffer, en serve la Franche mou termine à Saint-termine à Saint-termine à Saint-le d'ouvrages le l'actore de l'acto

and FAlace et la Franche-Cola Parmi las villes incontos the Parmi las villes incontos the Parmi las villes incontos the parmi las villes incontos tador. Respacços (Doublo) et de la Parmi la Cité aras, la citadelle. Avant de pistide Dole (Jura) et son o tes ter des Tameurs, où Li De Postear ville Journ e monopor l'immense fort de Chro-Journ Monthéliard-1s, aller resoux. I

L'EXPRESS SUPPLEMENT





ate : 13 MAI 15 age de l'article : p.52-53 sumaliste : Valèrie Nescop

Grand Est

It tomer in jury
to notif the field

Itinérance au fil de la Saône

Adeptes du SLOW TOURISME ? Largues les amarres pour un VOYA BUCOLIQUE au fil de l'eau dans le Mâconnais, en Bourgogne du sud rat vaultet sescor our rompre avec le quotisfice, rien ne vaut une positiv-faissé et de larguer les amarres. A n kr

our rimque avec le quotidien, rien ne vaut une croisière. En version fluttale, vous naviguez en croisière. En version fluttale, vous naviguez en control de la control de

pastiny-inside et ou empeter sea antares. A fractific calciumte a prairies, los collutores et les platurages où puisont de painble charralises de la Breuce. Sur la rive ganche, le poysage, agrée hômenet valbonné, est pursente de vagnes. Arrives à l'outran une poligible d'homene plate taut, on artiserte pour pieque-hique aux poligible d'homene plate taut, on artiserte pour pieque-hique taut ville. Après taut en cisate au société, on prédate le long de la voir bleue qui longe la rivière pour flànes dans le quartier abbusile a de ministra de la habel fraviacie. On en profise pour visiter la village de la Trachère et s'installer à la terranse d'un restaume ne bord de Scille. Arribiance romantique garantie. De resou à Milcon, une habe s'impose à Scharté dont les roches dominen le Milconnai et los vilgorble quat can réputable. On trous conseille l'accession commentée, récompensée d'une dégustation au soment avec veus un la plaine de la Sañve et le val l'aurartinies d'avegus suppost fouv not... La célèbre citation de Lamurtine enfant du puys, prend cit tout son esen.

Nos adresses

→ Location Pénichette®: Locaboat. À partir de 437€ du vendredi après-midi au dimenche soir ou un lundi matin 9 Decures sans suppléament. Possibilité de louer à la semaine. Res hier con sulon salone et soir. No. 203-69 72-72.

Tourisme fluvial : Les Canalous misent sur la propulsion électrique

BOURGOGNE-

Le constructeur et loueur de bateaux habitables acquiert deux nouvelles bases en France.

Didler Hugue

omstructeur et loueur de buissus es Canadinus, implanteire la Digoi ladine et Luire), a repris dermino sont éva la buise à Brisne (Loirer) et la cellière pont-canal, et dodon (Ebe-er Vilaine), pont un' porteire du carrollor de différen se voies navigables. La sociét un glois 50 salariés et jusqu' Ny personnes serc la subonniere

- Nous peuvons dorbraneur propour 286 inténdries au départ de 44 bases en Europe, donc 28 en France 20 que nous exploitons en direct, indique Alfred Carignant, le président des Canalous. La décision de represaire deux haises se situe dans au contexte de dével opprement du au contexte de dével opprement du



Canalous pensèdent 350 bateaux à louer en Franc

narche qui, senni l'observanoi le VNF, a enregistré en 2016 un rogression d'activité de 3,1 % e sombre de passagers et de 21 % e cel de reshire.

Apris la Bápublique tchique et Pologue, le fouaux, qui relaite fu fili Bons d'euro- de chilir d'a fili complète son catalogue à fotraus annel a l'institut dans le cadre d'any tonariat anne un losseur local po des croteitres sur la l'olgu. » Airm annes soudinns a assoil proposer de mons soudinns a assoil proposer de

ne Hongrie », précise le dirigeant.

Expérimentation

eetla LesS0 bateaux kisser, dont.
France/65 - de lactatett, dis
sires, dan tout nouveau modéle se
suger
une densine d'unités per an.
terme, aura nécessité 700.000

so outillagers et le prototype testé epais une année. Homologie et na talégorie C, long de 14,59 mêtres, les manoruersable avec propuitures d'étrane et de pouge, il peut usei maviguer le long des cônes. Nous librens un homous comunció en remes de génlocullustion, batteries, and année de producture, pouvent conseille jumpé à 6 comples et dont un poute de pilotage unique, grâce to menande qui s'élère jusqu'en commande qui s'élère jusqu'en homos du pout par leva stemps homos du pout par leva stemps homos du pout à l'âver et un l'innexation se trouve aussi dans l'innexation se trouve aussi dans l'innexation se trouve aussi dans

develope Alfrod Carignan.

L'inenvation se trouve assistant un autre batens en cour-de relation un autre batens en cour-de relation un autre batens en cour-de relation de VAF Abasen. Il disponert al une propulsion entidevenent électrique propulsion entidevenent électrique permoretant de bênelficiers sur le cassid de la Saure, qui relie le causal de la Saure, qui relie le causal de la Saure, qui relie le causal entre la Saure, qui relie le causal entre la Saure, qui relie le causal recursion de la Saure, qui relie le causal recursion de la Saure, qui relie le causal recursion de la Saure, de la bornessi-vechiange rapide en deux heures, le sous avenue vous periodice air de l'autre ravuelle, le silmon. Calmence de lation relation de la la predection de l'environment « a capitage Valorire Meyer, emponessible développement trans-







Date : 26 JUIN 15 Page de l'article : p.4.6.10 Journaliste : Velène Rob Julie Hainaut



NOS PLUS BELLES BALADES

La location de bateaux habitables sans permis consiste en la mise à disposition de bateaux de moins de 15 mètres pilotés sans permis. Ces bateaux peuvent accueillir entre 2 et 12 passagers. Les circuits réalisés peuvent être des allers-retours, des boucles ou des allers simples lorsque plusieurs bases fonctionnent ensemble en relais. Les formules proposées sont généralement la semaine, mais aussi la « mini-semaine (4 jours) et le week-end. Ces formules courtes tendent à se développer pour capter de nouveaux profils de clients. Les bases le plus proches sont Briare (2 jours de navigation) et Rogny les Sept Ecluses (1.5 jours de navigation).

Montargis est aujourd'hui en dehors des circuits empruntés par ces pénichettes de location (coches d'eau), l'attrait d'une offre portuaire améliorée pourrait permettre de positionner le Port Saint-Roch comme un lieu de destination.

La grande boucle partant de Briare vers Montargis puis Auxerre et retour Briare représente environ 2 semaines de navigation.

Le Monde



LA CROISIÈRE S'AMUSE (OU PAS)

Un bateau avançant à la vitesse d'un escargot, deux enfants, et de l'eau, rien que de l'eau... Un weekend sur le canal de Bourgogne qui aurait pu virer au cauchemar, mais qui s'achève contre toute attente sur un éloge de la lenteur



« MAMAN, VIENS VOIR DE NAVIGATION **UNE TENSION DIGNE** D'UN DIMANCHE CHEZ IKEA









LES PORTS AUJOURD'HUI, DES FONCTIONS ÉLARGIES

Un port de plaisance, malgré une spécialisation apparente, assure diverses fonctions, ainsi :

offrir aux plaisanciers un abri pour y stationner leur bateau, le plus souvent à l'année, ainsi qu'un certain nombre de services techniques (carénage, entretien, hivernage, etc.).

assure également une fonction touristique, à voir comme la porte d'entrée de la cité, et qui se traduit principalement par l'accueil des plaisanciers de passage (forme particulière d'activité hôtelière). En plus des services portuaires, ces visiteurs consomment les produits touristiques locaux, une clientèle fidélisée si la qualité de l'accueil et l'intérêt répondent à ses attentes. L'impact touristique d'un port s'exprime aussi en terme d'image : la plaisance, et le nautisme plus généralement, sont porteurs d'une image valorisante qui touche un large public. Le port s'ouvre sur un espace de liberté, il incarne les valeurs attribuées aux bateaux (évasion, harmonie, etc.). Le port de plaisance devient « image de marque », témoin de qualité de vie et de dynamisme local.

constitue un pôle d'animation de la vie collective de la cité, il attire une population de nonplaisanciers qui recherche le contact avec le plan d'eau et les bateaux. La fréquentation d'un port de plaisance est d'ailleurs minoritairement le fait des usagers eux-mêmes : les promeneurs, les visiteurs, les « curieux » attirés par le spectacle des bateaux y sont souvent nombreux. L'animation portuaire et celle de la cité se confondent et se renforcent mutuellement : les visiteurs recherchent les aménités du plan d'eau et les plaisanciers apprécient la convivialité de l'environnement urbain.

UN ÉQUIPEMENT DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE TERRITORIAL

Les ports de plaisance sont des équipements structurants pour le territoire. Si les capacités d'accueil des ports fluviaux en lien avec la réalité du marché de la plaisance fluviale ne permettent pas toujours de dégager de profits importants avec les seules recettes portuaires, ils intègrent l'investissement, l'exploitation de leur port dans un projet global d'aménagement du territoire pour leurs habitants, les visiteurs, les touristes.

Les plus-values en termes d'impacts économiques et d'image se font majoritairement sur le terrestre : commerces, coût du foncier bâti et non-bâti, cadre de vie pour les habitants, économie de loisirs et touristique.

Le port devient un lieu de vie, d'animations, de loisirs, d'accueil touristique servant à la fois pour les habitants et pour les visiteurs, valorisant l'image du territoire.

Part des navigations pendant lesquelles sont pratiquées les activités

	Navigants français	Navigants étrangers	1 journée ou moins	Moins d'une semaine	De 1 à 2 semaines	De deux semaines à moins de 1 mois	De 1 mois à moins de 3 mois	3 mois et plus	Total
Marche	19 %	8 %	31 %	56 %	73 %	76 %	81 %	86 %	39 %
Vélo	22 %	40 %	19 %	42 %	55 %	65 %	74 %	82 %	28 %
Loisirs nautiques (canoë, ski nautique)	36%	46%	19%	3%	3%	7%	2%	4%	15%
Pêche	18 %	7 %	16 %	6 %	11 %	11 %	9 %	10 %	14 %
Autres activités sportives	3 %	3 %	3 %	4 %	6 %	2 %	2 %	5 %	3 %
Visites de sites	32 %	39 %	28 %	49 %	61 %	67 %	60 %	64 %	34 %
Découverte artisanat	8 %	31 %	15 %	24 %	33 %	60 %	52 %	59 %	20 %
Musée, spectacle	16 %	29 %	10 %	19 %	38 %	49 %	58 %	72 %	16 %
Autres activités culturelles	2 %	3 %	1 %	4 %	5 %	4 %	9 %	9 %	2 %
Restaurant	48 %	76 %	49 %	78 %	88 %	90 %	92 %	91 %	57 %
Aller boire un verre	40 %	51 %	38 %	57 %	50 %	77 %	63 %	77 %	43 %
Shopping	17 %	59 %	22 %	45 %	61 %	78 %	88 %	82 %	31 %
Autres pratiques	3 %	6 %	4 %	3 %	2 %	5 %	3 %	8 %	4 %
Aucune activité en dehors de la navigation	18 %	8 %	18 %	4 %	3 %	1 %	1 %	0 %	15 %
Total	280 %	405 %	273 %	394 %	487 %	593 %	595 %	651 %	323 %

Base : Ensemble des navigations

Répartition par bassin des ports de plaisance de 20 emplacements et plus en France

	Nombre de ports et haltes de 20 emplacements et plus	dans les po	nplacements rts et haltes ces et plus	Nombre de ports fluviaux de 20 emplacements et plus
Nord-Pas-de-Calais	11	600	3 %	10
Seine	47	3 350	20 %	47
Nord-est	21	1 000	6 %	18
Alsace	30	2 200	13 %	28
Centre Bourgogne	37	1 300	7 %	33
Rhône-Saône	50	4 800	28 %	42
Sud-ouest	50	2 200	13 %	43
Bretagne - Pays de la Loire	24	1 700	10 %	19
Total	270	17 150	100 %	240

Source : SIG Voies navigables de France et enrichissements Grelet Conseil

Répartition par bassin des retombées économiques de la plaisance privée en France

	Dépenses de fonctionnement des bateaux (en France)	Dépenses effectuées en France lors des navigations	Total des retombées économiques annuelles	Structure des retombées économiques	Répartition des navigations	Répartition des jours de navigation
Rhône-Saône	11,5 M€	21,3 M€	32,8 M€	32 %	32 %	31 %
Sud-ouest	5,2 M€	12,4 M€	17,6 M€	17 %	15 %	17 %
Seine	5,9 M€	7,7 M€	13,6 M€	13 %	18 %	13 %
Alsace	4,5 M€	7,6 M€	12,1 M€	12 %	10 %	9 %
Centre Bourgogne	3,1 M€	6,9 M€	10,0 M€	10 %	8 %	12 %
Nord-est	2,3 M€	5,1 M€	7,4 M€	7 %	7 %	8 %
Bretagne - Pays de la Loire	2,1 M€	3,4 M€	5,5 M€	5 %	8 %	7 %
Nord-Pas-de-Calais	1,1 M€	1,4 M€	2,5 M€	2 %	2 %	2 %
Total	35,7 M€	65,9 M€	101,6 M€	100 %	100 %	100 %

Base : Ensemble des navigations

Dépenses de fonctionnement des bateaux (en France)

36 M€

Total des retombées économiques de la plaisance privée en France

102 M€

Dépenses effectuées en France lors des navigations

66 M€

Qu'ils soient français ou étrangers, les 13 500 plaisanciers réalisent annuellement 102 millions d'euros de dépenses en France, soit 7 500 euros par bateau, dont 36 millions concernent les dépenses de fonctionnement des bateaux et 66 millions concernent les dépenses effectuées en France par les plaisanciers pendant leurs navigations. Pour le bassin Centre Bourgogne ces retombées s'élèvent à 10 M€.

Source VNF chiffres 2015

LES DIFFÉRENTES VOIES NAVIGABLES

- **L'Yonne**, rivière navigable sur 108 km, de Montereau-Fault-Yonne (Seine) à Auxerre (canal du Nivernais).
- **Le Canal de Bourgogne**, canal de 242 km, de Laroche-Migennes (Yonne) à Saint-Jean-de-Losne (Saône).
- **Le Canal du Nivernais**, canal de 174 km, de Auxerre (Yonne) à Decize (canal latéral à la Loire).
- **Le Canal du Loing**, canal de 49 km, de Saint-Mammès (Seine) à Montargis (canal de Briare).
- Le Canal de Briare, canal de 54 km, de Montargis (canal du Loing) à Briare (canal latéral à la Loire).
- Le Canal latéral à la Loire, canal de 196 km, de Digoin (canal du centre) à Briare (canal de Briare).
- **Le Canal du Centre**, canal de 112 km, de Digoin (canal latéral à la Loire) à Chalon-sur-Saône (Saône).
- **Le Canal de Roanne à Digoin**, canal de 56 km, de Digoin (canal latéral à la Loire) à Roanne.
- **Le Canal du Forez**, canal de 65 km en trois sections, irriguant le bassin du Forez.



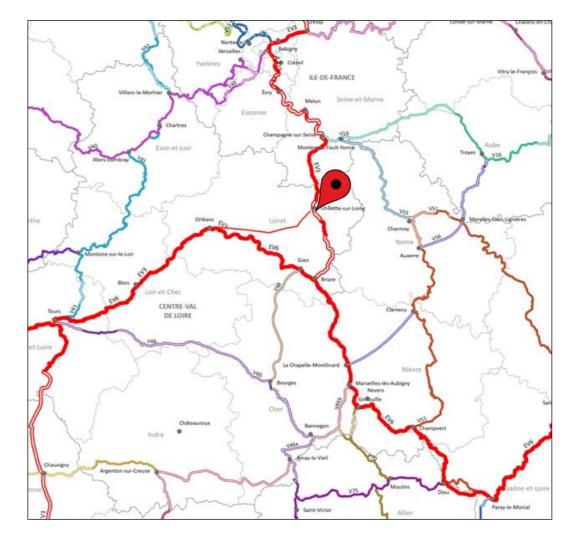
Le Bassin Centre-Bourgogne, ce vaste bassin fait confluer vers la Saône les quatre chemins qui ouvrent Paris à la Méditerranée.

LE RESEAU CYCLABLE

Ce réseau important et de très grande qualité des canaux du bassin Centre Bourgogne est à conjuguer avec l'offre d'itinéraires cyclables, les deux pratiques étant très complémentaires et réciproquement enrichissantes.

L'offre cyclable est ici remarquable avec la convergence des deux EuroVelo routes (EV3 et EV6), le canal d'Orléans offre une alternative entre Montargis et Orléans au parcours de l'EV3 passant par Briare.





EuroVelo 3 «la Scandibérique»

En France 1713 km Jeumont / St-Jean Pied-de-Port

En Europe 5112 km Trondheim / St-Jacques-de-Compostelle

L'EuroVelo 3 est la plus longue de France et la seule véloroute européenne à traverser Paris. Sur plus de 1600 km, cet itinéraire traverse la France du Nord-Est jusqu'au Sud-Ouest en passant par la Picardie, les Charentes, les Landes et les vignobles du bordelais.



EuroVelo 6 «la route des fleuves»

En France 1363 km St-Brévin-les-Pins / Huningue En Europe 4448 km St-Brévins-les-Pins / Constanta

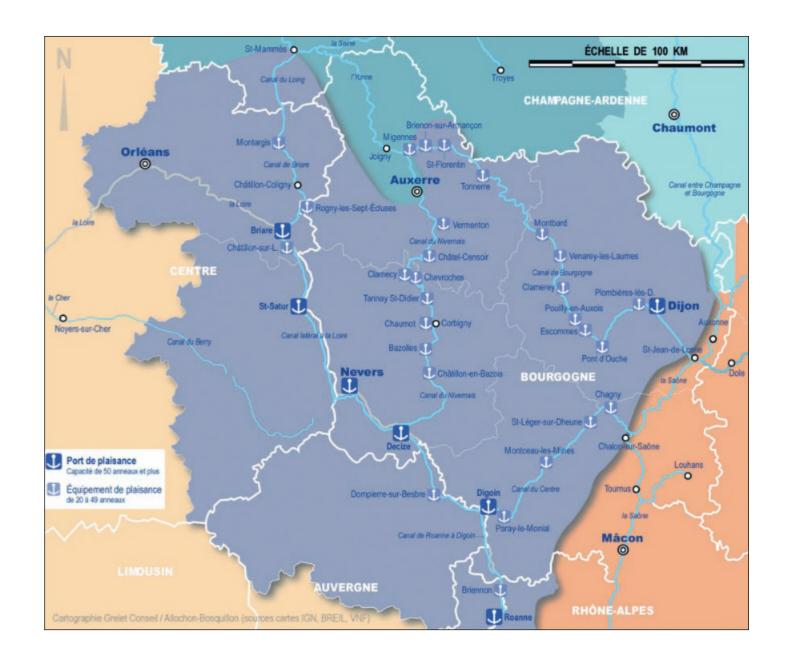
En France, l'EuroVelo 6 est l'un des itinéraires les plus faciles et complet. Elle relie l'Alsace à l'Atlantique en empruntant successivement le canal du Rhône au Rhin, les vallées du Doubs et de la Saône, le canal du Centre en Bourgogne avant de rejoindre La Loire à Vélo depuis le Bec d'Allier jusqu'à son embouchure.



Le bassin Centre-Bourgogne forme un ensemble intéressant de canaux, permettant de relier le bassin parisien à l'axe Rhône-Saône.

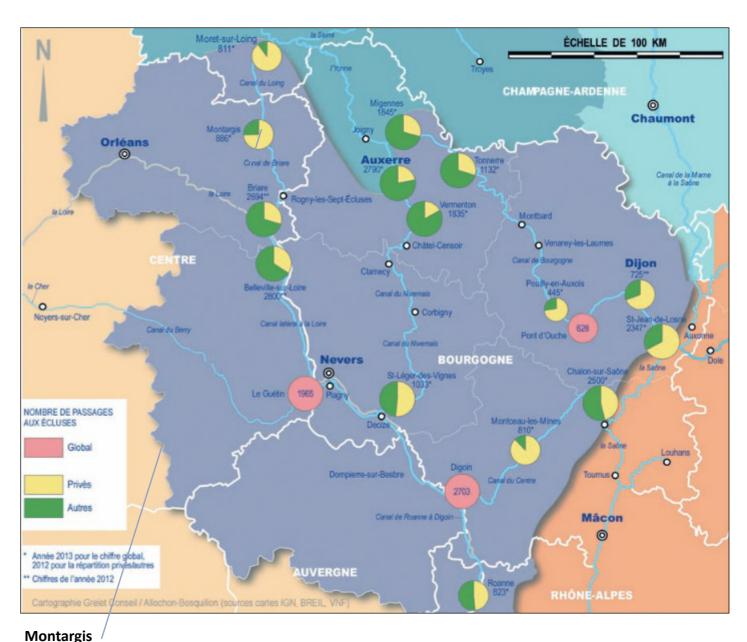
Bassin pionnier en matière de tourisme fluvial, où se sont développées la location de bateaux habitables sans permis et les péniches hôtels, il n'en reste pas moins prisé par les plaisanciers privés grâce notamment à la renommée touristique de la Bourgogne et à sa situation faisant la connexion entre l'Est et l'Ouest du réseau navigable français.

En outre, des ouvrages admirables viennent jalonner le parcours fluvial : voûtes de La Collancelle sur le canal du Nivernais, pont-canal de Briare, échelles d'écluses à Rognyles-Sept-Écluses et Sardy, etc. Le caractère pittoresque du canal du Nivernais en fait une voie d'eau appréciée des plaisanciers.



Le bassin est bien pourvu en équipements de plaisance, cependant, les ports de cinquante anneaux et plus sont relativement peu nombreux et concentrés sur le canal latéral à la Loire. À Decize, le port de la Jonction, offrant 80 places, est le noyau d'un projet global incluant des gîtes, un hôtel et un restaurant. Le site est géré par une société publique locale. Plusieurs équipements (Bazolles, Rognyles-Sept-Écluses, Digoin, etc.) sont gérés par des sociétés privées pratiquant la multi-activité (location, chantier, bateau promenade, etc.). En termes de fréquentation, on note la présence importante des plaisanciers étrangers et particulièrement anglo-saxons, attirés par la gastronomie, les vins et le patrimoine architectural et culturel.

Les niveaux de fréquentation plaisance sont bons sur l'ensemble du bassin. Selon les voies d'eau, la part de passages de plaisance privée est variable. Sur le canal de Briare, le canal de Loing et en aval du canal de Bourgogne, la plaisance privée a une part beaucoup plus importante sur l'ensemble du trafic plaisance global. Le tourisme fluviale est en retrait sur ces canaux qui présentent pourtant un intéressant potentiel.



886 passages d'écluse (2013) dont 75% de plaisance privée et 25% de tourisme fluvial

QUELQUES CHIFFRES CLÉS (source VNF / année 2015)

Les retombées économiques annuelles	Bassin Centre Bourgogne	Rappel données nationales
Dépenses de fonctionnement des bateaux (en France)	3 100 000 €	35 700 000 €
Part du bassin dans les dépenses nationales de fonctionnement	9 %	100 %
Dépenses effectuées en France lors des navigations	6 900 000 €	65 900 000 €
Part du bassin dans les dépenses nationales effectuées lors des navigations	10 %	100 %
Total des retombées économiques annuelles	10 000 000 €	101 600 000 €
Part du bassin dans les retombées économiques annuelles nationales	10 %	100 %

Les navigations (selon les bassins de navigation)	Bassin Centre Bourgogne	Rappel données nationales
Taux de fréquentation (proportion de plaisanciers ayant traversé le bassin)	9 %	//
Nombre total de jours de navigation	79 000	645 000
Part des jours de navigation dans le bassin dans l'ensemble des jours de navigation	12 %	100 %
Nombre total de navigations	13 000	165 000
Part des navigations dans le bassin dans l'ensemble des navigations	8 %	100 %
Nombre moyen de jours de navigation par bateau	66	48
Nombre moyen de navigations par bateau	9	12
Durée moyenne des navigations (en jours)	7,4	3,9
Nombre total de kilomètres parcourus par an par bateau	589	570
Nombre moyen de kilomètres parcourus par navigation	65	47

Les bateaux (selon les bassins de rattachement)	Bassin Centre Bourgogne	Rappel données nationales
Nombre total de bateaux	700	13 500
Part des bateaux achetés neufs	12 %	18 %
Valeur vénale actuelle	86 000 €	62 000 €
Longueur moyenne	12,6	9,9
Capacité d'accueil moyenne	7,0	7,3
Part des bateaux habitables	89 %	79 %
Nombre moyen de couchettes	4,1	3,3

Les plaisanciers (selon les bassins de rattachement)	Bassin Centre Bourgogne	Rappel données nationales
Proportion de plaisanciers de nationalité étrangère	47 %	38 %
Proportion de plaisanciers de catégorie socioprofessionnelle élevée	26 %	33 %
Proportion de plaisanciers retraités	64 %	50 %
Proportion de plaisanciers de moins de 50 ans	8 %	17 %
Âge moyen des plaisanciers	65 ans	63 ans

LA ZONE D'ETUDE_PERIMETRE D'INFLUENCE

			IIIAJEI	D ECEOSES
	Saint Mammès -> Marseilles- les-Aubigny	180 Km	47 H	65
	Saint-Mammès -> Montargis	54 Km	15 H	23
P	Montargis -> Briare	52,5 Km	17 H	28
auva TUNI	Briare -> Marseilles-les- Aubigny	74 Km	16 H	14
	Grand boucle: Montargis -> Decize->Auxerre-> Saint- Mammès ->Montargis	537 Km	130 H	211

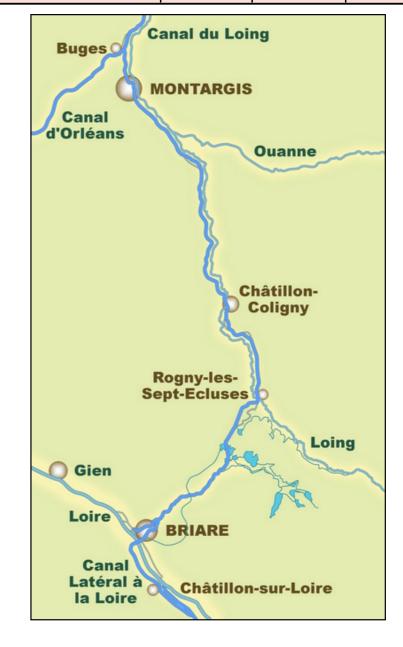
DISTANCE

DUREE DU

NOMBRE

TRAJET

,	
tes et canaux Villeneuve St-Fargeau-Ponthierry Nogent Nogent	Montargis
hières-sur-Seine Melun seau Melun	Briare -> N Aubigny
Moret-s-Loing TROYES Viéville SENS TROYES Chaumont	Grand bou Decize->Au Mammès -
Orléans Canal d'Orléans Canal d'Orléans Châtillon-Colig	C
Châteauneuf- sur-L. M BATELLERIE DE LOIRE Briare Briare Rogny 7-ÉELUSES Tonnerre Tanlay Tonnerre Tonnerre Tonnerre Tonnerre Tonnerre Tonnerre Tonnerre Tonnerre	Scey sur-Saô et Saint- TUNNI TUNNEL
Châtillon Conal du Vermenton Sur-Loire Nive mais Châtel-Censoir GROSBOIS SUR-Saône Clanecy	⊈ Gr
DES BOIS Sancerre Sache St-Satur	
Marseilles- lès-Aubigny Plagny-Sermgiss Plagny-Sermgiss Lac de Panne cière Panne cière Settons Chagny Chagny	sur-le-Do
Decize M Écuisses Montceau- les-Mines Diggin Cercy-la-Tour CHALON-SU Seille Lournus CHALON-SU Seille Lournus	IR-SAÔI uhans
MÉcuisses Montceau- les-Mines Digoin Digoin Paray-le-Monial Pont-de- Pont CANAL	re /

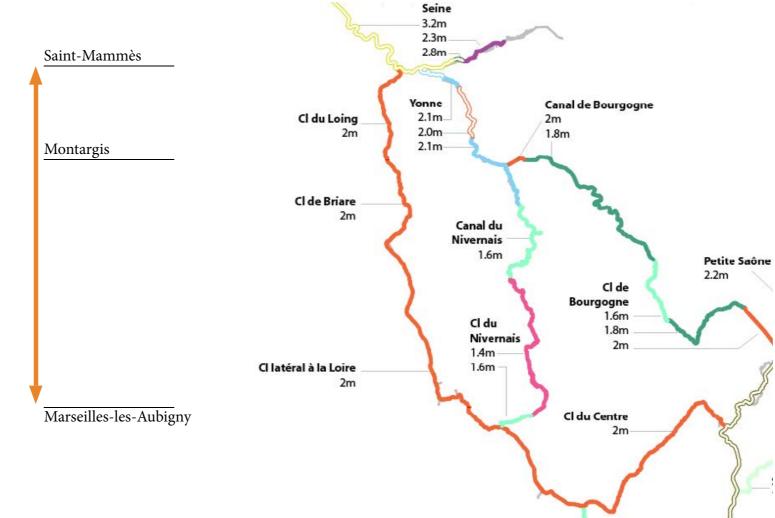


LA ZONE D'ETUDE_PERIMETRE D'INFLUENCE

Le périmètre d'influence

Le périmètre d'influence du pôle fluvial de l'agglomération montargoise comprend donc trois canaux et un linéaire de 180km.

Il s'étend de Saint-Mammès à Marseilles-les-Aubigny.



CANAL DU LOING

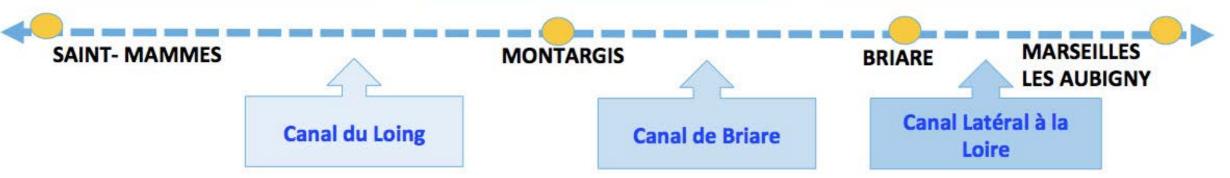
- · Distance en km: 49 km
- Nombre d'écluses :19
- Gabarit (L x I): 39 m x 5,2m
- Tirant d'eau: 1,8 m
- Tirant d'air: 3,5 m

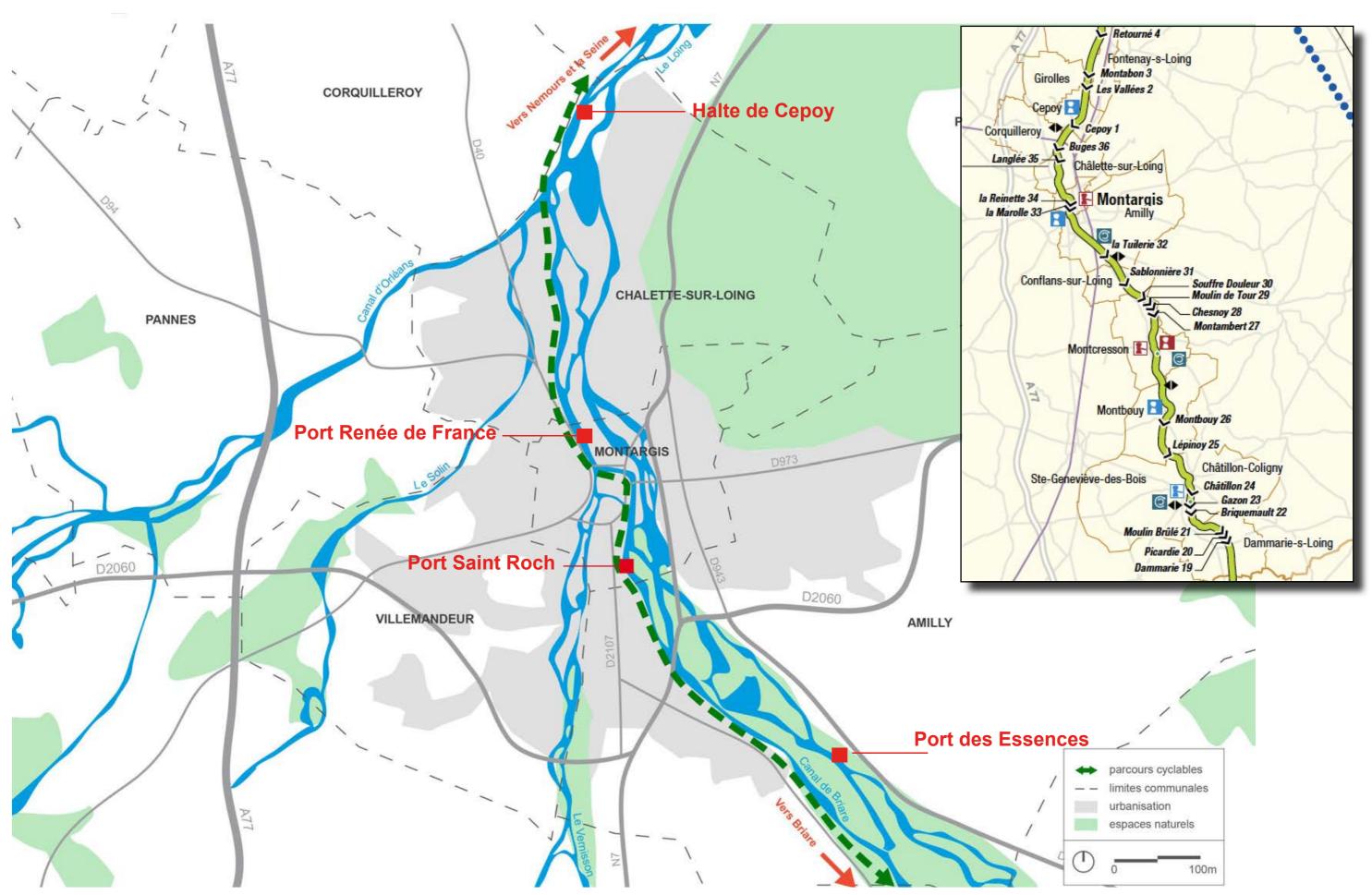
CANAL DE BRIARE

- Distance en km: 56,77 km
- Nombre d'écluses Canal de Briare: 36
- Gabarit (L x I): 38,5 m x 5,20 m
- Tirant d'eau: 1,8 m
- Tirant d'air: 3,60

CANAL LATERAL À LA LOIRE

- Distance en km :196 km
- Nombre : 36
- Gabarit (L x I): 38,5 m x 5,10 m
- · Tirant d'eau: 1,8 m
- Tirant d'air: 3,50





passages aux écluses

ANNÉE	Écluse de Langlée Ville de Châlette sur Loing				Écluse de Dammarie Dammarie sur Loing			Écluse de Chatillon Ville de Chatillon-Coligny				
	Passagers	Plaisance	Total	Passagers	Plaisance	Total	Passagers	Plaisance	Total	Passagers	Plaisance	Total
2012	NC	NC	NC	149	859	878	96	1 126	1 222	98	1 143	1 241
2013	NC	NC	NC	167	717	884	107	969	1 076	108	980	1 088
2014	NC	NC	NC	149	806	825	102	1 025	1 127	103	1 018	1 121
2015	112	788	1 147	181	778	959	90	987	1 077	92	1 011	1 103
2016	Pas de données en raison des inondations											

Le linéaire d'influence de Montargis accueille en moyenne (base 2015) 890 passages plaisance privée aux écluses de comptage et 120 pour les bateaux à passagers.

Globalement à l'exception de l'impact des coches d'eau issus des bases de location de Briare et de Rogny les sept écluses qui naviguent en priorité vers le Sancerrois, le linéaire est qualitativement et quantitativement homogène dans sa fréquentation; c'est bien un axe de transit entre les bassins Nord Européen et Rhône-Saône (route Seine Loire). L'enquête auprès des loueurs de Briare confirme le peu d'attractivité de la boucle Saint-Mammès/Decize Auxerre/Sens qui demande une durée de navigation de trois semaines (en 2015, 2 bateaux loués auprès du loueur Charme Nautique ont emprunté ce parcours).

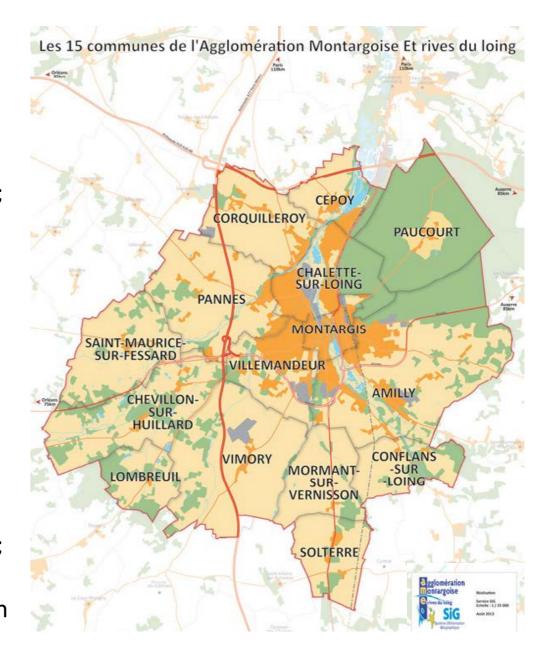
Depuis les bases de location, Montargis est une destination « de courts séjours » encore peu développée ; pour les contrats classiques d'une semaine (90 % des ventes) c'est l'axe sud qui est privilégié.

L'enjeu pour Montargis est de développer la fréquentation sur cette route de transit (Europe du Nord /Bassin Rhône Saône) en concurrence avec la route Marnaise et surtout Nivernaise.

FORCES ET FAIBLESSES DE L'OFFRE ACTUELLE

FORCES

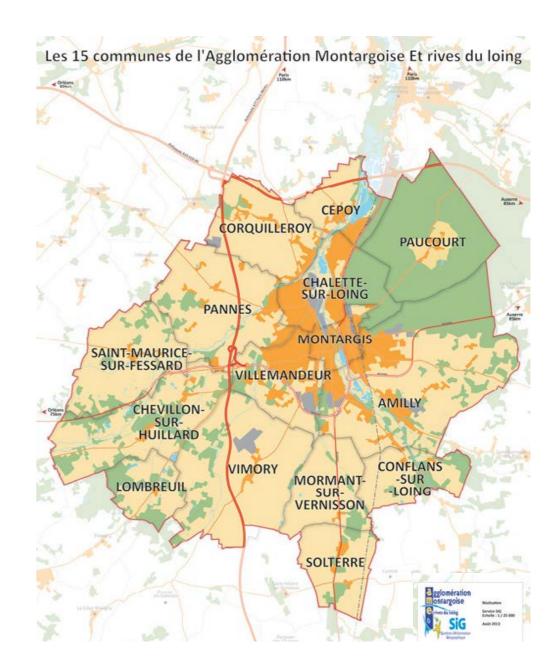
- Une offre portuaire multi-sites de part et d'autre du cœur historique, complémentarité avec le port Renée de France, Halte de Cepoy et port des Essences ;
- Bonne image du territoire avec un positionnement «fluvial» affirmé et le caractère spécifique de la ville centre (canalets);
- Un centre d'agglomération attractif et une bonne accessibilité depuis le port Saint-Roch, une offre commerciale de qualité ;
- Un environnement naturel (Loing) à proximité du port ainsi qu'une offre de loisirs sur le Lac des Closiers ;
- La proximité de Paris et le bon cadencement des moyens de transport (1h de train) ;
- Des offres touristiques à proximité : le moulin Bardin et le centre d'Art contemporain d'Amilly et le musée Girodet, et les ponts et passerelles du centre ville ;
- La densité du réseau cyclable et la mise en service de la véloroute, la proximité de la Loire à Vélo, de l'EuroVelo-route 6 (Est-Ouest) et EuroVelo-route 3 (Nord-Sud);
- Peu de coches d'eau habitables en location : avantage pour les exploitants de péniches hôtels (facilité de navigation) ;



FORCES ET FAIBLESSES DE L'OFFRE ACTUELLE

FAIBLESSES

- Un déficit de places d'accostage au port Saint-Roch en haute saison ;
- Un service d'accueil et une capitainerie à créer ;
- Des équipements techniques eau, électricité, sécurité, etc... à améliorer ;
- Un balisage à mettre en œuvre pour relier les deux sites portuaires par le chemin de halage ;
- Défaut d'un quai d'accueil emblématique pour les péniches hôtels et les bateaux à passagers ;
- Absence de produits fluvestres : guinguettes, bateau restaurant, bateaux électriques , location de canoë, vélos etc.
- Un environnement urbain et des aménagements de quais peu valorisants ;
- Une forte concurrence avec l'attractivité du pont canal de Briare et du vignoble du sancerrois capte la majeure partie des clientèles des loueurs (Briare et Rogny-les-Sept-Écluses).



CONCLUSION ANALYSE ETAT ACTUEL

L'Agglomération montargoise possède des éléments patrimoniaux de grande qualité tel que le canal de Briare ; la présence de la voie d'eau dans le cœur de ville de Montargis, la richesse des paysages (Loing), la complémentarité des différents ports du territoire d'agglomération permettent d'envisager un positionnement stratégique du port Saint-Roch comme la « porte d'entrée » du canal de Briare.

Ce positionnement en tête de ligne est déjà une réalité pour les péniches hôtel, si l'absence de bases de location et de base commerciale de bateaux à passagers sont dommageables, son potentiel touristique pour les activités « fluvestre » (vélo, musées, commerces, etc.) est important.

Il existe une marge de progression qualitative et quantitative à condition que les ports Saint-Roch, Renée de France, la halte de Cepoy ainsi que le port des Essences offrent des prestations concurrentielles et complémentaires (techniques, commerciale et touristique, sécuritaires).

La plaisance privée étrangère constitue l'essentiel de la clientèle actuelle, c'est un atout pour Montargis avec une moyenne d'âge élevée, elle recherche des structures portuaires de qualité avec un minimum de prestations techniques sur site afin d'éviter des déplacements et pour simplifier l'usage et la vie à bord du bateau (sécurité, commerces, etc.).

PROGRAMMATION PORTUAIRE A ENVISAGER

Le port Saint-Roch s'inscrit dans un circuit d'itinérance, c'est aussi le cœur de la **nouvelle offre touristique « fluvestre »** de l'agglomération. L'objectif est de créer un pôle de référence sur le réseau, un événement de navigation, et un point d'arrêt incontournable pour les navigants en transit, mais aussi une attraction pour les bateaux de location de Briare et Rogny-les-Sept-Ecluses (cours séjours). Le nouveau port St-Roch marque le point de départ du circuit des ponts et la découverte de l'offre touristique (visites, musées, etc.) à proximité de la voie d'eau jusqu'au Centre d'Art Contemporain.

Le nouveau port Saint-Roch s'inscrit en complémentarité de l'offre du Port Renée de France (plaisance et transport de marchandises) et dans une moindre mesure de la Halte de Cepoy (8 places plaisance). Une capacité d'accueil de camping-car est ménagée, pour partie sur le port Saint-Roch et en complément sur le Port Renée de France.

Par l'élargissement du plan d'eau, il est à envisager un doublement de la capacité ainsi que l'amélioration conséquente des conditions d'accueil des plaisanciers. La création d'un ponton d'honneur sur le quai des Belles- Manières permet d'offrir un point d'accostage pour les bateaux à passagers et les péniches hôtel au plus proche des aménités et des points d'intérêts touristiques.

Enfin, il convient d'envisager la réalisation de ce projet dans une optique territoriale d'enrichissement réciproque, le port est aussi un lieu d'évasion et de rencontres, une destination pour les habitants et les touristes.

PROGRAMMATION PORTUAIRE A ENVISAGER

Description technique:

Le nouveau port Saint-Roch doit devenir **un port d'escale de courte et moyenne durée**, l'amarrage de bateaux à l'année n'est pas souhaitable (déplacement des péniches habitées à l'année sur le port Renée de France ou peut-être encore sur le port des Essences), c'est également un lieu de vie et une invitation à la découverte du territoire, une porte d'entrée touristique.

Le nouveau Port Saint-Roch dispose :

- Rive gauche par élargissement du plan d'eau d'une capacité de 30 à 40 anneaux création d'un ponton d'honneur et d'une capitainerie (services et location vélos)
- Rive droite, aménagement du quai sur un linaire de 500m et création de bollards

La capitainerie permet l'accueil des navigants et des itinérants, et offre des prestations telles : laverie, location vélo, etc. Une offre de restauration pourrait trouver place, couplée éventuellement avec une offre d'hébergement.

Un **ponton d'honneur** est créé au débouché du boulevard des Belles-Manières et à proximité immédiate de la passerelle Victor Hugo (passerelle Eiffel), ce ponton est situé dans le bief entre les deux écluses emblématiques (Marolle et la Reinette), il est à réserver en priorité aux bateaux professionnels (bateaux à passagers, péniches hôtel) et, suivant les disponibilités, il peut servir de ponton d'attente à l'écluse.

POUR UN PORT DURABLE ET ENVIRONNEMENTALEMENT VERTUEUX

Dans le bassin Centre Bourgogne, les ports de Decize et Briare sont labellisés «Pavillon Bleu», l'objectif pour le port Saint-Roch est de s'inscrire dans cette perspective de labellisation qui vise trois principaux objectifs, ainsi :

l'éducation à l'environnement et sensibilisation des usagers

la gestion des déchets (poubelles flottantes, site de compostage, tri, etc.)

la gestion de l'eau (utilisation raisonnée, gestion des eaux grises, etc.)

Les prescriptions «Pavillon Bleu» s'attachent aux multiples dimensions dans la conception des ports de plaisance et notamment l'organisation spatiale, la dépollution, les méthodes de dragage, les économies d'eau et d'énergie ou encore la prise en compte de l'accessibilité et des différents handicaps.

Ces prescriptions d'aménagement ainsi que les différentes actions en direction des usagers du port se complètent d'une démarche plus générale de sensibilisation à l'environnement pour l'ensemble des visiteurs. Cette démarche s'intéresse par exemple à la découverte des eco-systèmes, à la valorisation des bonnes pratiques.



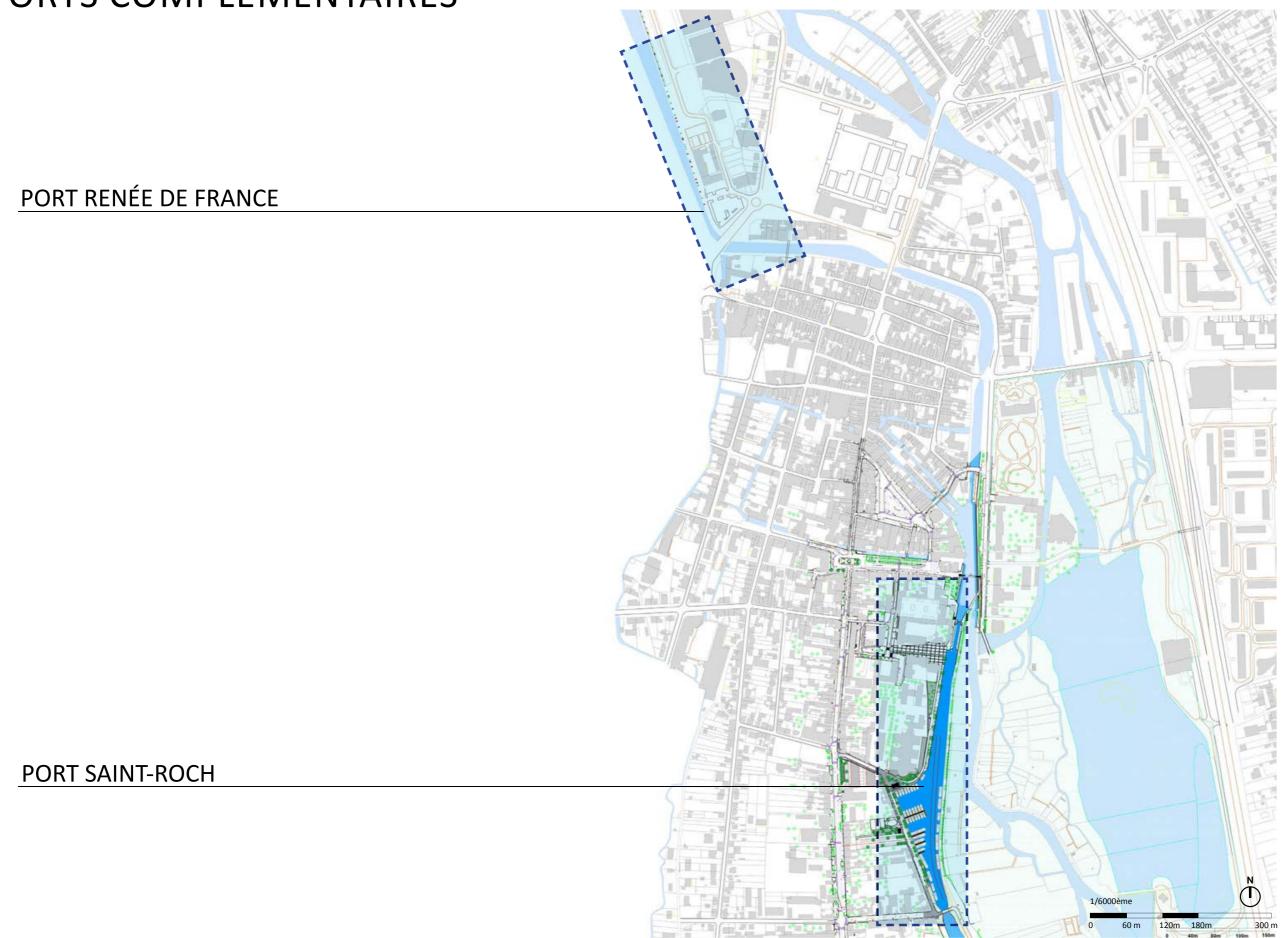
LES PORTS DE L'AGGLOMERATION MONTARGOISE _ HALTE DE CEPOY



LES PORTS DE L'AGGLOMERATION MONTARGOISE _ PORT DES ESSENCES



LES PORTS DE L'AGGLOMERATION MONTARGOISE DEUX PORTS COMPLÉMENTAIRES



LES PORTS DE L'AGGLOMERATION MONTARGOISE _ PORT RENÉE DE FRANCE



à l'aval, secteur portuaire à vocation économique avec l'activité de transport de marchandises (silos CAPROGA notamment) & intermodalité ferroviaire



LES PORTS DE L'AGGLOMERATION MONTARGOISE _ PORT SAINT-ROCH



LA ZONE D'ACTIVITE PORTUAIRE

UNE ZONE D'ACTIVITE PORTUAIRE peut être qualifiée comme telle si elle réunit les critères suivant :

- **Un critère géographique :** une zone d'activité portuaire doit faire l'objet d'une cohérence d'ensemble et d'un périmètre défini, compris pour tout ou partie dans les limites administratives du port.
- **Un critère économique:** une zone d'activité portuaire est destinée à accueillir des activités économiques pour développer de façon coordonnée une offre économique spécifiquement portuaire. Tous les ports communaux sont concernés, qu'ils soient de pêche, de commerce ou de plaisance.
- Un critère organique : une zone d'activité est aménagée par la puissance publique, quelle que soit la nature des activités (publiques ou privées) pour organiser et coordonner les activités portuaires.

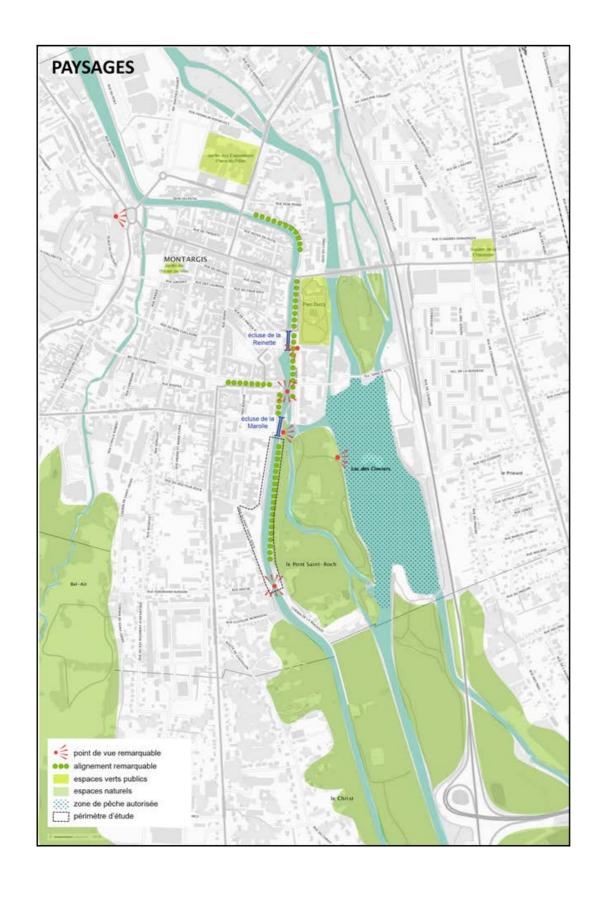
LA LOI NOTRe

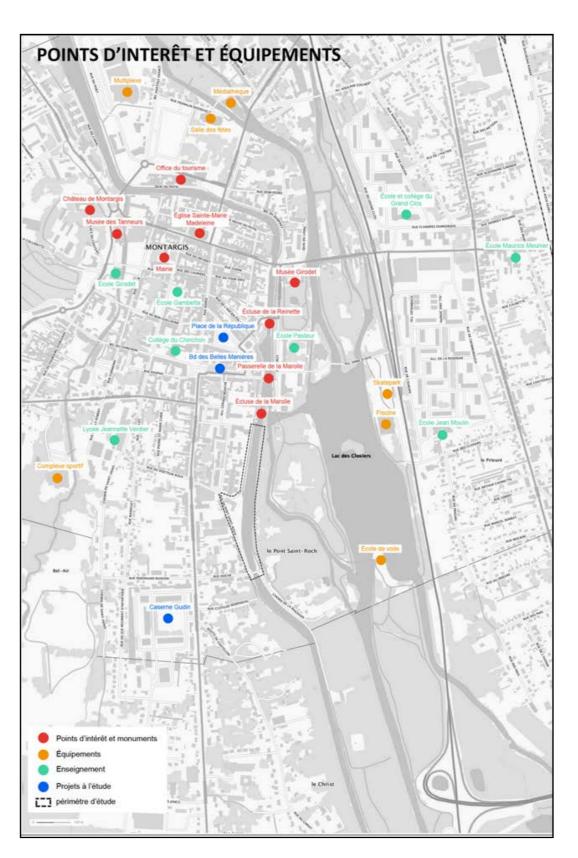
RAPPEL

La **loi NOTRe** du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République a donné compétence de plein droit aux communautés de communes et aux communautés d'agglomération pour créer, aménager, entretenir et gérer les «zones d'activités portuaire» en lieu et place de leurs communes membres.

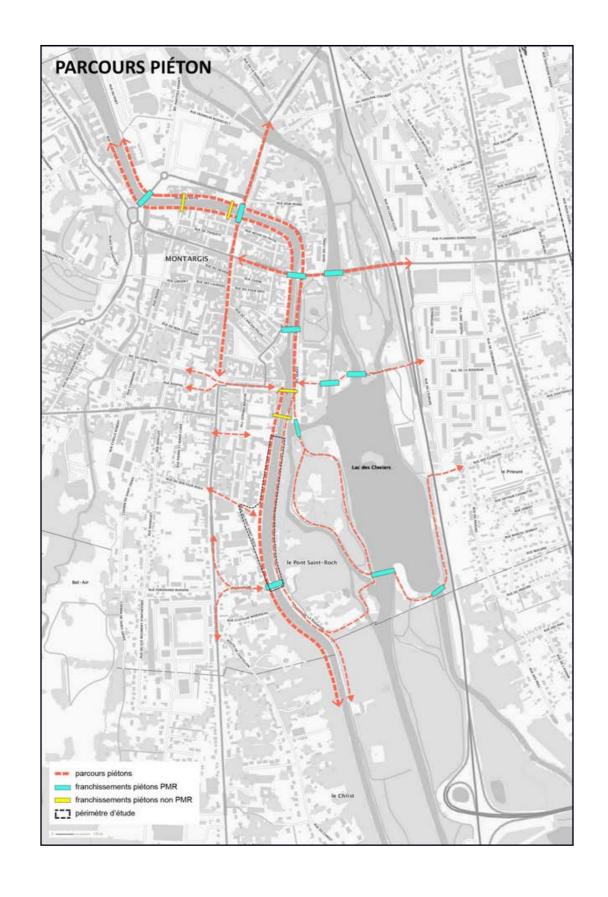
Depuis le 1er janvier 2017 est ainsi transféré de la maîtrise d'ouvrage de l'intégralité des zones d'activités économiques à l'ensemble des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre.

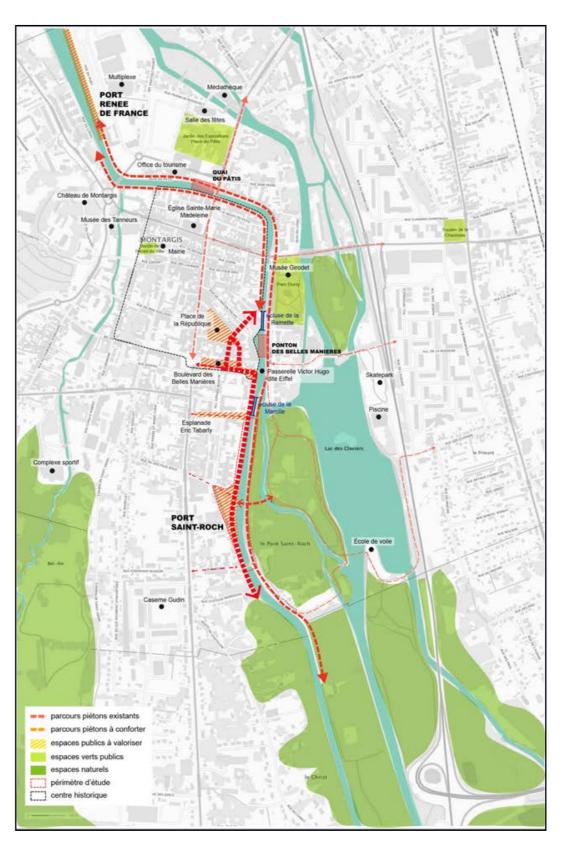
ORIENTATIONS URBAINES LE CANAL DE BRIARE AU CENTRE DE L'AGGLOMERATION



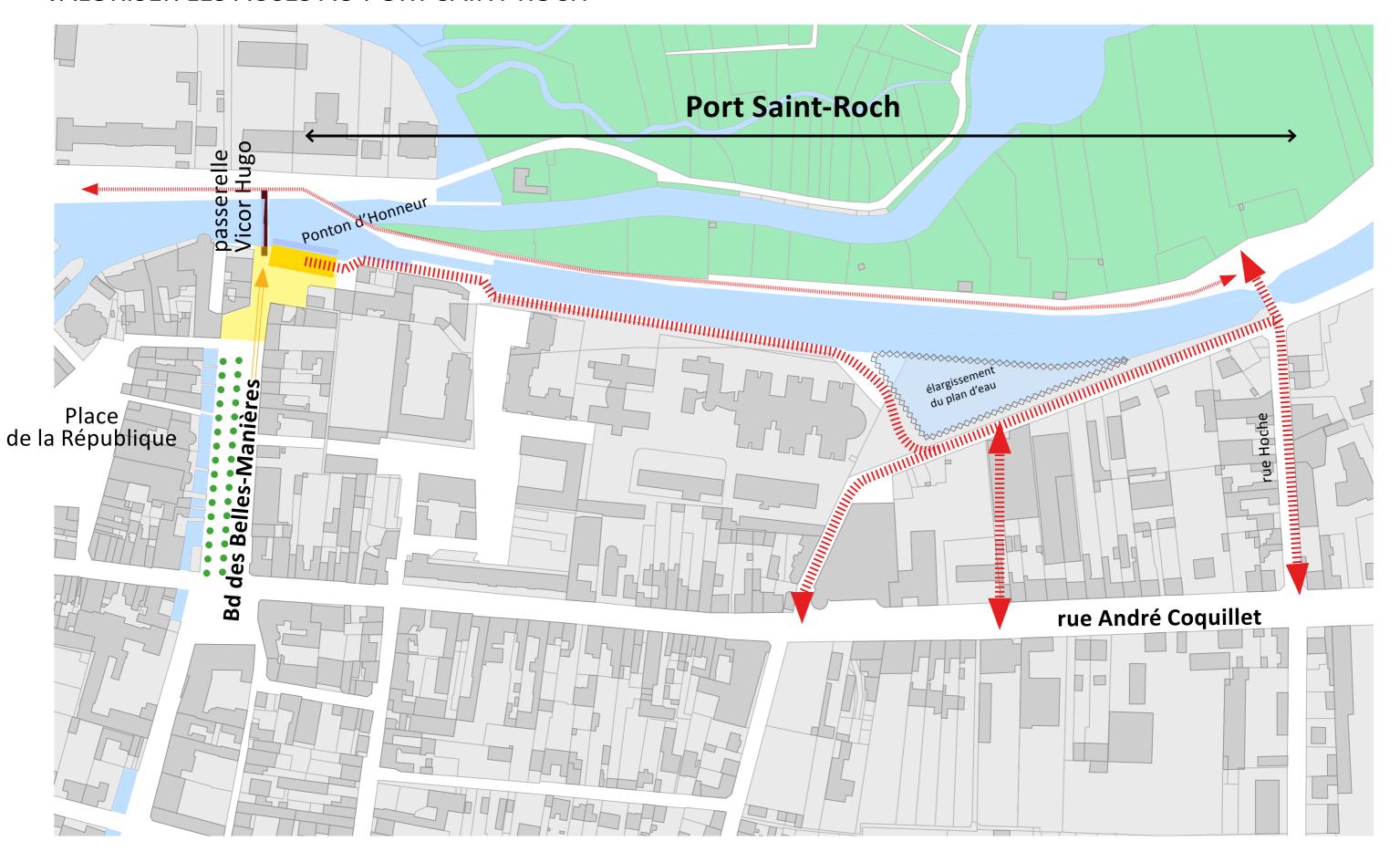


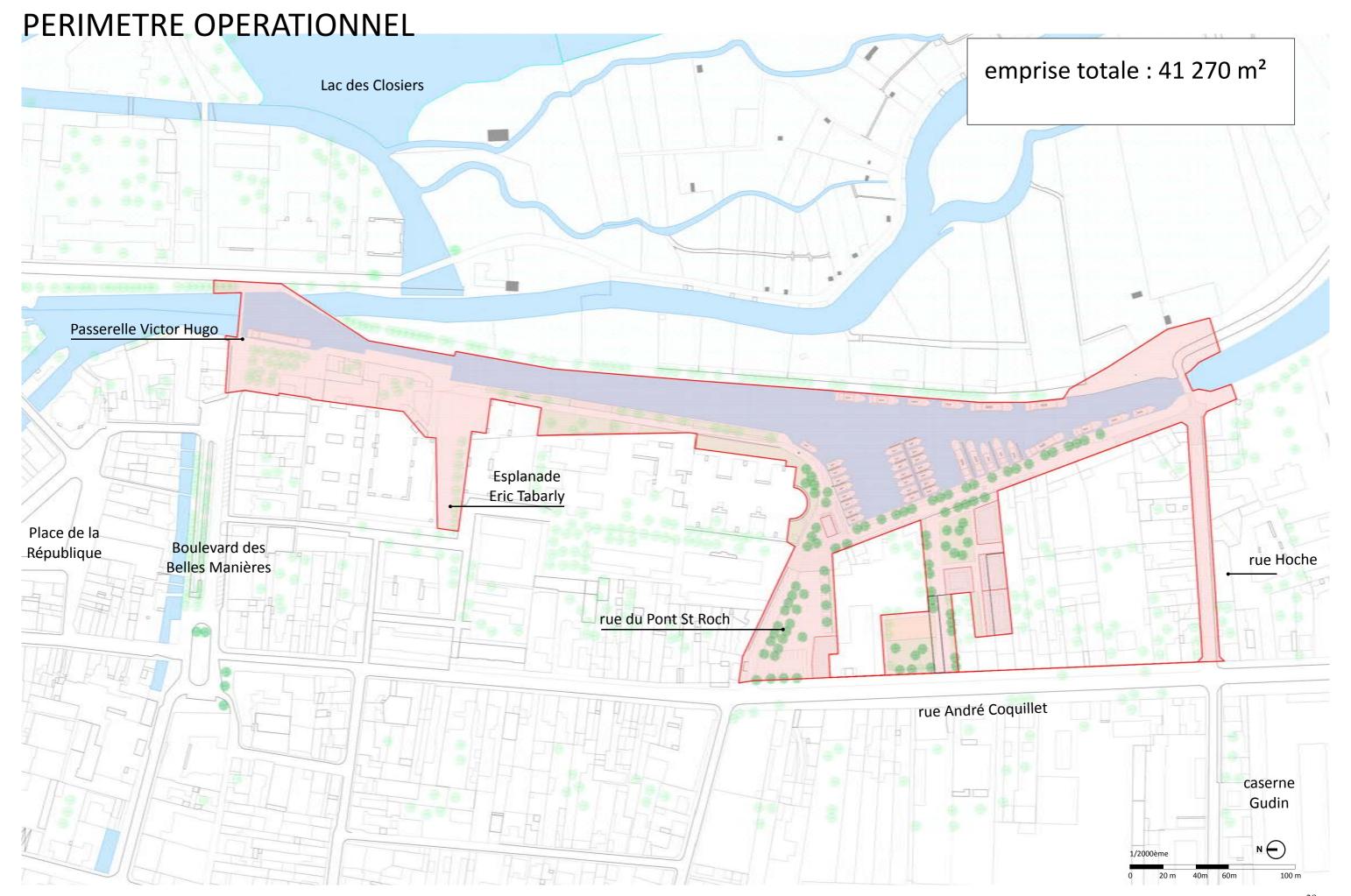
ORIENTATIONS URBAINES LE CANAL DE BRIARE AU CENTRE DE L'AGGLOMERATION





ORIENTATIONS URBAINES VALORISER LES ACCES AU PORT SAINT-ROCH







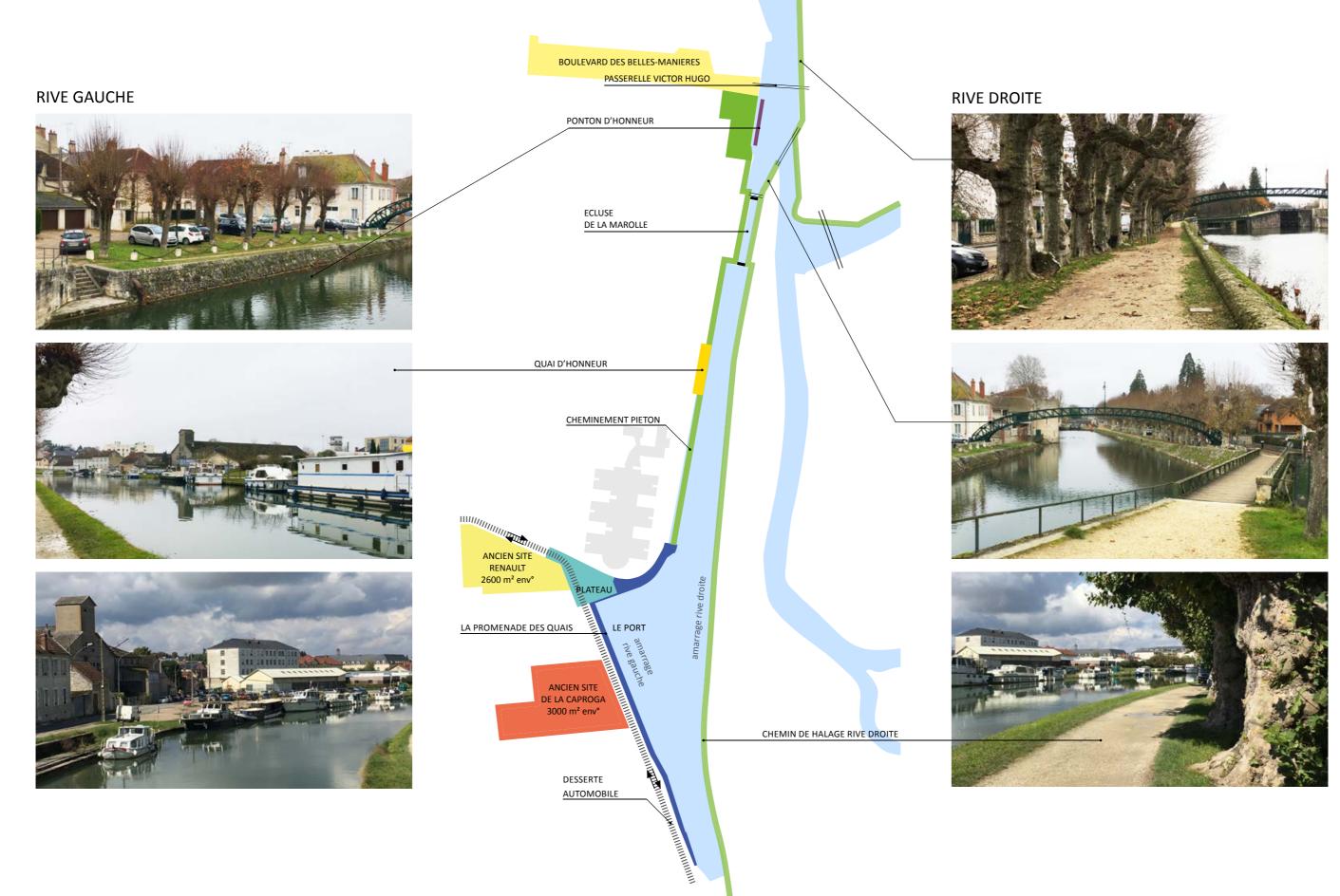
FONCIERS CESSIBLES



FONCIERS CESSIBLES



PORT SAINT-ROCH_PRINCIPAUX ENSEMBLES



PORT SAINT-ROCH - ETAT EXISTANT









PORT SAINT-ROCH _ PORT DE PLAISANCE PLAN DES AMENAGEMENTS v1- 1/1000ème



PORT SAINT-ROCH _ PORT DE PLAISANCE PLAN DES AMENAGEMENTS v2- 1/1000ème



PORT SAINT-ROCH _ PORT DE PLAISANCE PLAN MASSE - 1/1000ème





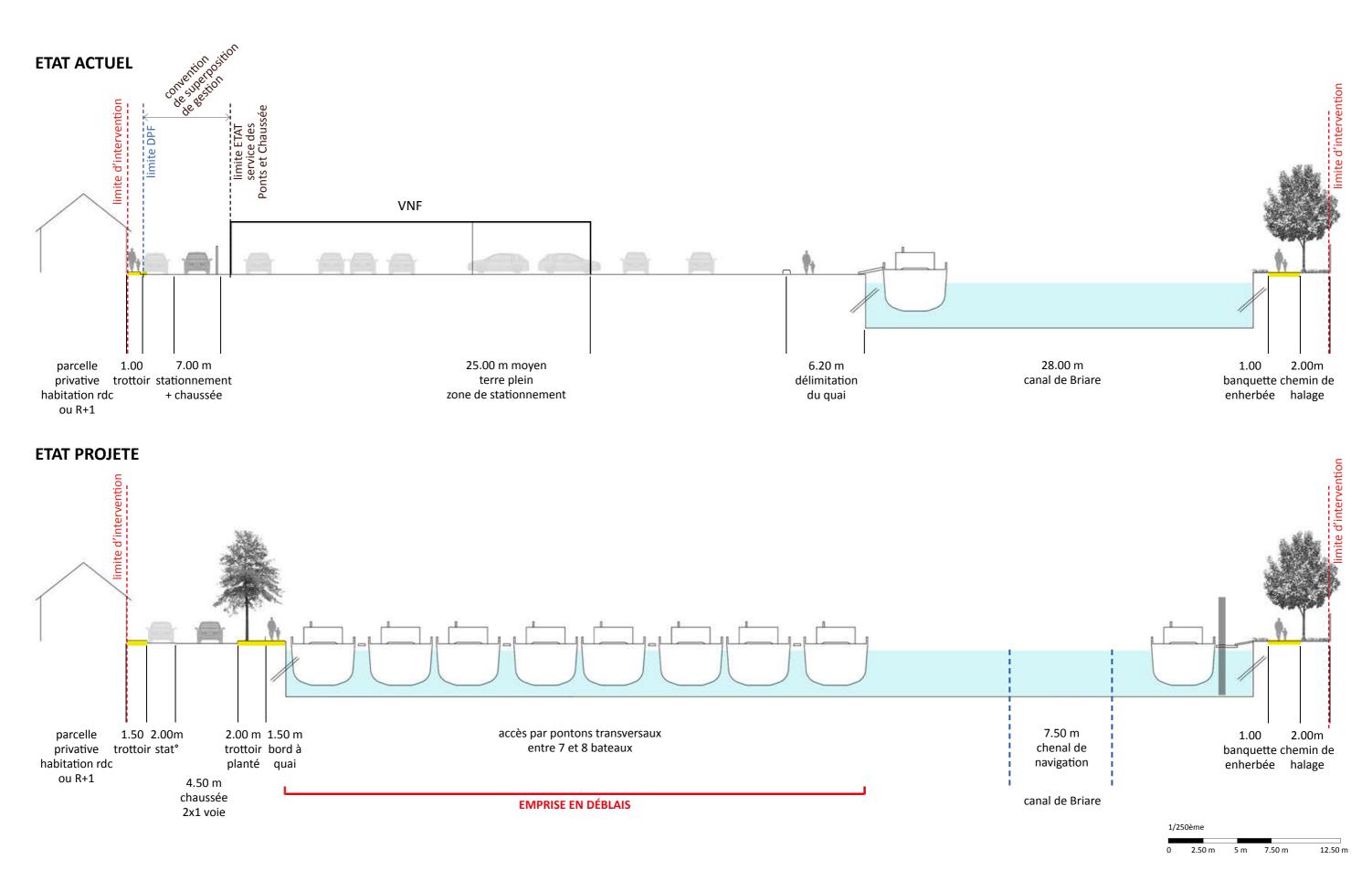
PORT SAINT-ROCH - ETAT ACTUEL



PORT SAINT-ROCH - ETAT PROJETE



PORT SAINT ROCH: ELARGISSEMENT DU PLAN D'EAU



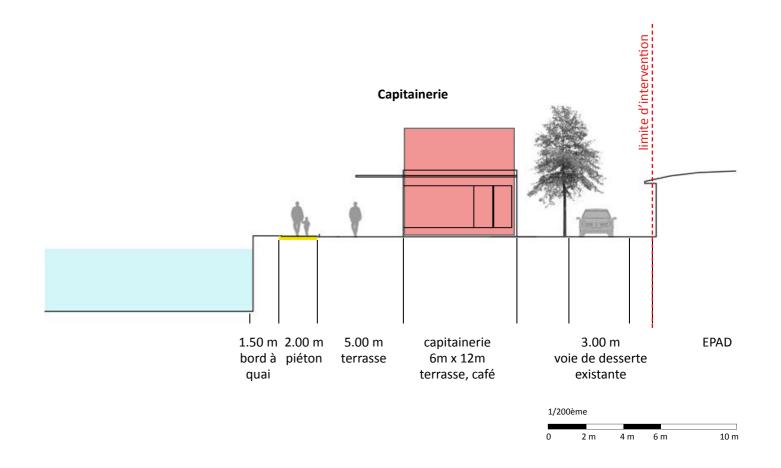
LE PLATEAU-TERRASSE A L'ARTICULATION DE LA VILLE ET DU PORT

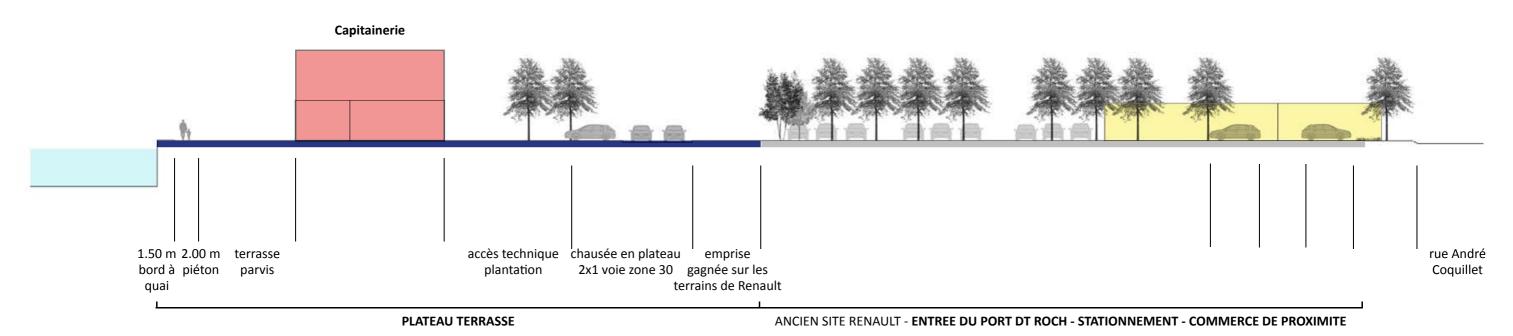


VANNES (56) Capitainerie et restauration sur un seul niveau



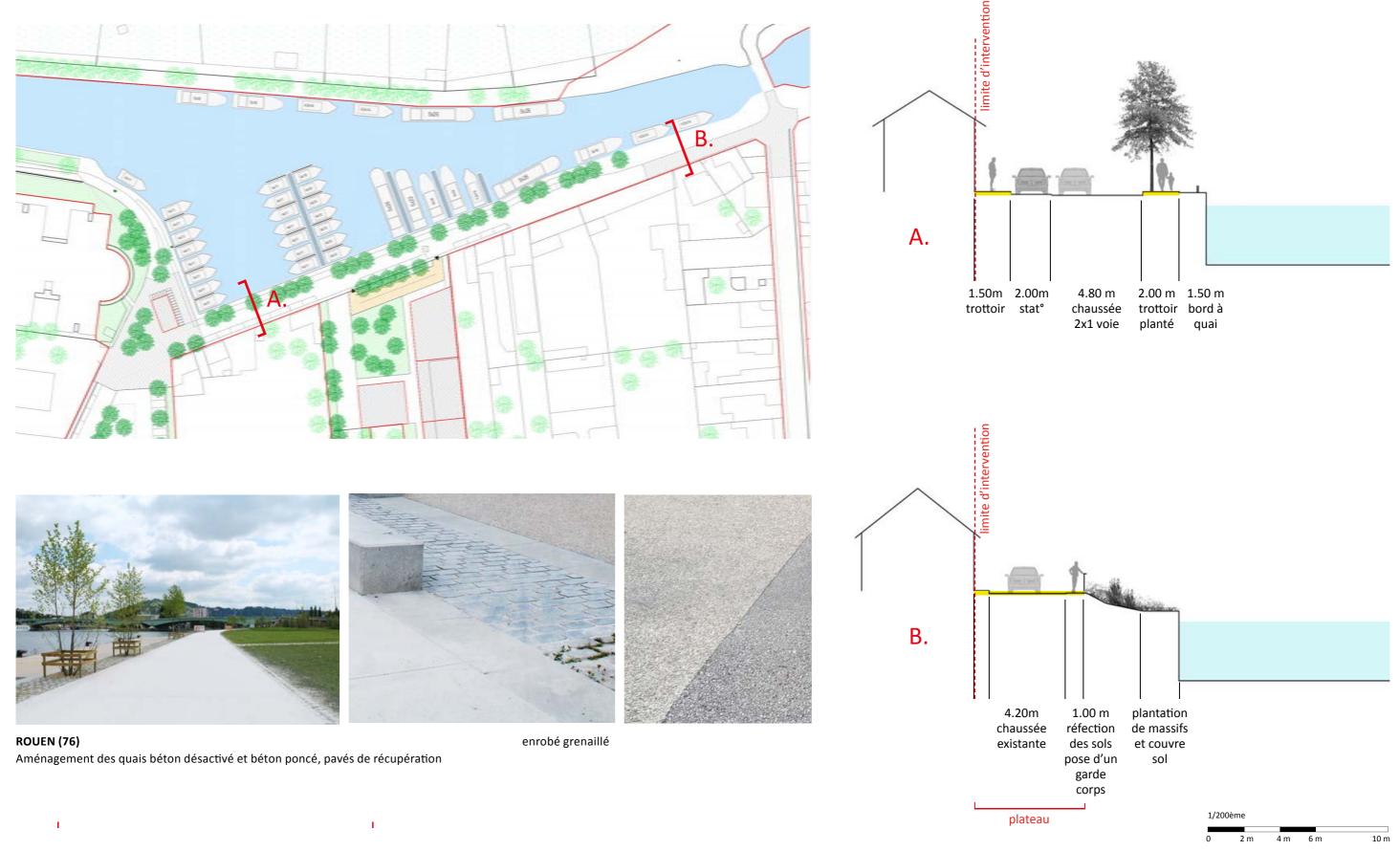
MONS (Bel) Capitainerie et un «club house» qui permet d'accueillir diverses manifestations et réunions sans rapport avec l'activité portuaire.





Profil en long dans l'axe de la rue du Port St Roch - éch métrique

LA PROMENADE DES QUAIS DU PORT SAINT ROCH



UNE PALETTE VEGETALE, DE L'URBAIN A LA RIPISYLVE

Palette végétale urbaine Arbres



Palette végétale ripisylve Arbres



Palette végétale ripisylve Arbustes et couvre-sols



PORT SAINT-ROCH _ QUAI DES BELLES-MANIERES

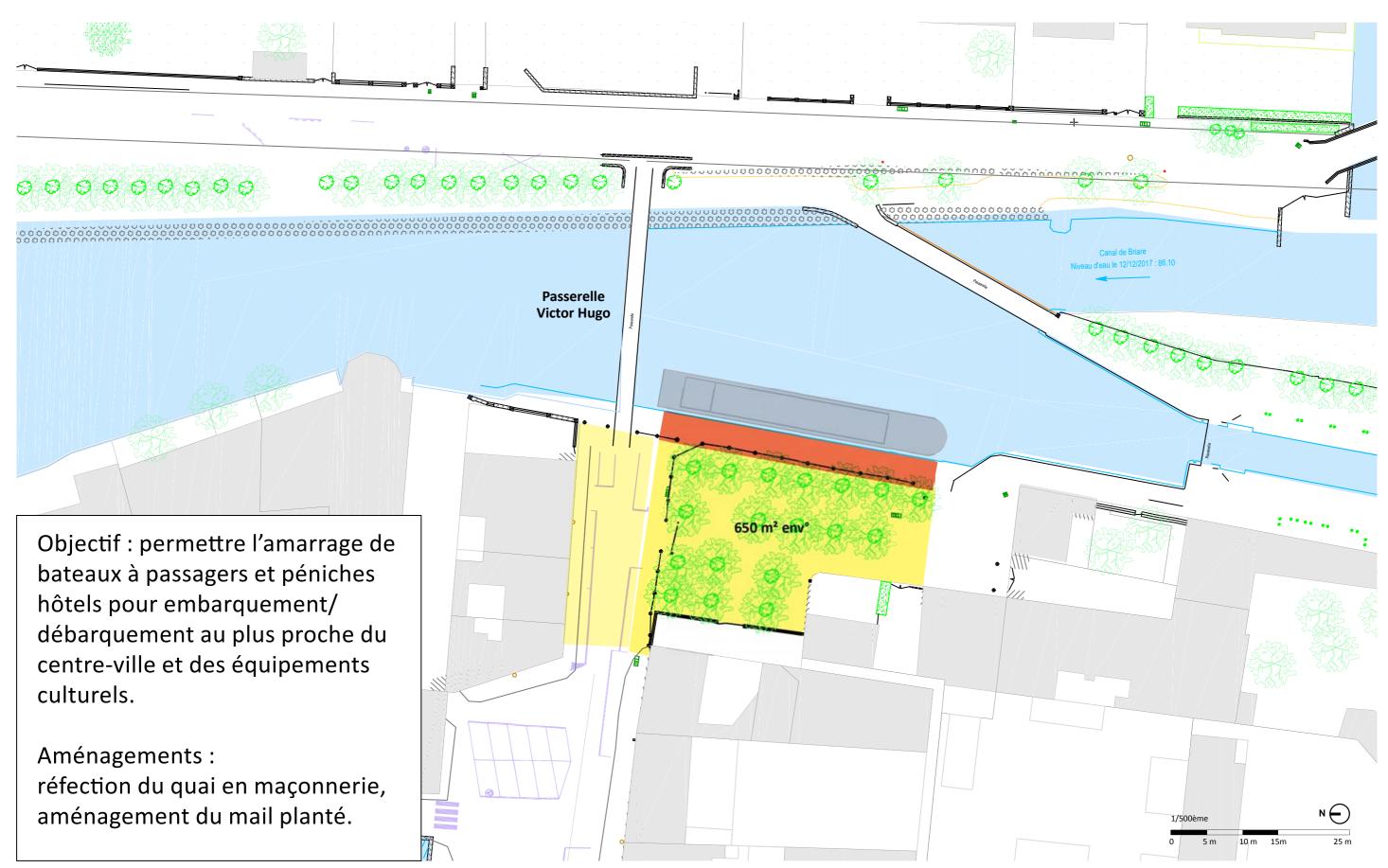








PORT SAINT-ROCH _ PONTON D'HONNEUR QUAI DES BELLES-MANIERES



ENVELOPPE PRÉVISIONNELLE

DEPENSES			FINANCEMENTS	
POSTE	sous-total	TOTAL en euros HT		
TRAVAUX PORT SAINT-ROCH		7 100 000	DÉPARTEMENT DU LOIRET	5 000 000 €
aménagements portuaires	3 550 000			
aménagements terrestres	2 850 000		RÉGION CENTRE – VAL DE LOIRE	3 000 000 €
capitainerie	700 000		A B 4 F	2 000 000 6
			AME	2 000 000 €
FONCIERS CESSIBLES		1 450 000	Enveloppe Projet	10 000 000 € HT
CAPROGA & HANGAR VNF acquisition et démolitions	450 000		Liiveloppe Projet	10 000 000 € H1
AUTRES PARCELLES (enveloppe) Lasergame, CMPE, habitations	1 000 000			
FRAIS MOE, EXPERTISE, ACTES, etc.		1 450 000		
	1 450 000			
TOTAL		10 000 000 € HT		

ENVELOPPE PRÉVISIONNELLE

