

# Réunion de sensibilisation suite à la fermeture d'un tronçon.

## « Le Canal de Bourgogne en danger. »

### Introduction :

Un collectif s'est formé et s'est mobilisé pour s'opposer à la fermeture du tronçon entre Venarey les Laumes et Pouilly en Auxois sur le canal de Bourgogne

Nous avons donc invité tous les acteurs locaux à une réunion de sensibilisation le jeudi 19 janvier 2023 à l'espace Jean-Claude Patriarche de Pouilly en Auxois.

### Un peu d'histoire.....

Dans les **années 70, la naissance du tourisme fluvial** a commencé par le fanatisme de nos amis anglais pour implanter **les premiers bateaux de tourisme sur le canal de Bourgogne**, suite à la décroissance du fret fluvial, laissant le canal à l'abandon. A cette époque les problématiques climatiques n'étaient pas encore d'actualité. Cela a été le **départ d'une croissance nationale** du tourisme fluvial (plaisance privée, location, peniche-hôtel, bateau promenade) et et fluvestre (pêche, cyclotourisme, randonnées, etc...) **jamais démenti jusqu'en 2018**. Sur le canal de Bourgogne, à proximité de Vénarey les Laumes et Pouilly en Auxois, **la fréquentation a été divisée par 5 entre 2018 et 2022** (entre 500 et 1000 passages en 2018 à 200 passages en 2022). Les **retombées économiques** sur le territoire Centre-Bourgogne-Franche Comté sont passées de **80M€ à 73M€**. Il faut se poser la question du pourquoi. Je ne pense pas que ce soit un manque d'intérêt de la destination. Alors, Serait-ce **l'état du canal qui en fait un itinéraire incertain** dû aux conditions de navigation ? Certains commentaires de plaisanciers auraient tendance à le confirmer.

\* Canal de Bourgogne 242 kms et 189 écluses

### Rappel du contexte actuel :

**L'état et VNF ont signé un contrat d'objectifs et de performances pour 10 ans.** VNF doit augmenter le fret fluvial et passer dans des proportions significatives d'ici 2030, mais aussi, réduire ses charges de 40% et augmenter ses recettes de 100%. Dans le cadre du plan de relance, VNF a vu son budget d'investissements augmenter de plus de 50%. Il est facile de comprendre que les objectifs de fret seront plus faciles à atteindre sur le réseau primaire (Fleuves et grand gabarit) que sur le réseau secondaire (gabarit Freycinet), d'autant si l'on y consacre la majeure partie des investissements.

La partie centrale du canal de Bourgogne, très attrayante, traverse une zone faiblement densifiée non sans point d'intérêts, pouvant être considérée comme moins attractive. Les collectivités locales devraient se pencher sur le bien fondé de ce ressenti.

**L'indicateur retenu est le nombre de passage de bateaux en 2022. C'est très contestable.** Il est annoncé 200 passages sur le secteur, réduit à 100 bateaux, puisque l'extrémité Yonne du canal était quasi fermée pour cause de sécheresse, donc passages en aller-retour uniquement. A cette situation il faut ajouter un développement important des plantes invasives, des restrictions de tirant d'eau dû à la sécheresse et tout cela, après deux ans de restrictions COVID qui ne permettaient pas aux usagers de savoir s'ils pourraient rentrer à leur port d'attache. Un chiffre qui en aucun cas ne peut servir de référence sinon à argumenter une décision, la fermeture du canal en l'occurrence. La directrice territoriale de la région Centre-Bourgogne a cru bon d'argumenter qu'une autoroute ne resterait pas ouverte avec seulement 200 passages, mais je ne suis pas certain qu'ils y auraient 200

imbéciles pour utiliser un autoroute non carrossable.

**L'état du canal qui n'offre plus à ce jour, toutes les garanties nécessaires à la navigation**, ne doit pas être passé sous silence. La situation dissuade les usagers d'emprunter cet itinéraire pour leurs destinations finales.

Autre regard, celui des canaux déclassés dans les années 50. Que des regrets !! Des associations militent pour la réouverture de ces canaux ou de ce qu'il en reste avec le soutien de collectivités locales.

Demandez à Marc Gaudet, président du conseil général du Loiret, pourquoi le département a racheté le canal d'Orléans à l'état et qu'il prévoit plusieurs millions d'investissements sur plusieurs années.

Demandez aux agglomérations de Vierzon et de Bourges, ou au député du Cher, Nicolas Sansu, pourquoi ils soutiennent toutes les initiatives concernant le canal de Berry.

Tous ont compris le bien fondé de ces réouvertures. Le problème, il faut maintenant des sommes colossales pour leur remise en œuvre. Ils avancent doucement mais sûrement. Pour certains on peut entrevoir le bout du tunnel avec de vrais résultats.

Alors, lorsque aujourd'hui, je vois des décideurs s'engager sur la voie de la fermeture, je ne peux que m'insurger face à la situation.

Pour illustrer ce rappel du contexte, **j'aimerais vous lire les commentaires de ces usagers**, suite à la parution d'un article « Canal de Bourgogne en danger »

### **Martin Jones-Gerrard**

13 janvier 2023 à 18 h 21 min

I fully support your arguments for keeping the canal open. I was intending to cruise the entire length of the canal in 2022 but like many others I was thwarted by the overgrown aquatic plants at the Migennes end.

*(Je soutiens pleinement vos arguments en faveur du maintien du canal ouvert. J'avais l'intention de naviguer sur toute la longueur du canal en 2022 mais comme beaucoup d'autres, j'ai été contrecarré par les plantes aquatiques envahissantes à l'extrémité de Migennes.)*

### **Julia Crozier**

13 janvier 2023 à 23 h 16 min

We were one of the boats which travelled south from Migennes to St Jen de Losne in May 2022 along the Burgundy canal (our second time for this passage). Luckily the weed did not stop us, but there were a few sections where it was difficult to passage, and we were aware that it would get worse as the summer arrived.

The eclusiers were all very helpful, working hard to battle the weed, and carefully managing water levels. They were aware that we had a schedule to meet, taking around 3 weeks to traverse the canal, allowing us to stop in some of the more remote places. Of course, we spent money as we went, both in the local shops and at restaurants.

Yes, the central section of the canal is remote, but that is its beauty, and we understood why there were so many hotel barges on the move in the area with people enjoying a peaceful and relaxing experience.

Two of the major growing sectors of tourism currently are experiential tourism and active tourism. Canal journeys, both self driven and hotel boats provide both of these drivers for visitors. The self hire boats, which exist on the Burgundy, provide an opportunity for great family holidays. Despite the apparent end to the covid crisis, more people are booking self catering accommodation which gives them a level of isolation. Hire boats provide both the safeness of being away from the crowds, at the same time as providing a fun and educational experience for visitors. During 2022 we were told by several hire boat depots that their boats had been repositioned during covid and were going to arrive during the season. Another reason why there were not so many hire boats out and about on the Burgundy during the early part of the 2022 season. The lack of water and amount of weed, leading to closures may mean those boats have not yet repositioned.

As for hotel boats, many of these provide a popular cycling and boating experience. Cycling is the fastest growing tourism sector internationally, and it works very well in conjunction with boating. It means that keen cyclists can get on their bikes, while less keen members of the same party can enjoy traveling the route on the boat. These hotel boats usually include various side trips to surrounding vineyards and villages, creating a varied and educational experience as well as a valuable tourism income. It is unlikely that cyclists will be attracted to cycling along a dead ditch with no maintenance and no boats, so the closure of the central section will damage not only boat tourism but cycling tourism too, making the entire area unattractive to visitors and removing a valuable source of revenue to places which depend on it.

The argument that there are no real 'attractions' in the central section of the canal, misses the point entirely that it's remoteness is its attraction. People no longer just visit single attractions, instead they now experience destinations and the Burgundy Canal, in its entirety. The VNF should view the canal in this light and plan and innovate to increase the number of boats using the canal for recreation rather than closing the middle section.

As with many cruisers, we plan our routes as circular adventures. Even the hire boats tend to offer one way passages between two depots, and the hotel boats pick up passengers at either end of their routes, meaning very few people do a return journey along the same waterway. Consequently, counting only return journeys is a self defeating and false reading of the data. This proposal certainly needs more research and data collection, plus the views of all stakeholders to be taken into consideration before any closure takes place.

More research needs to be done, concerning not only the VNF budget, but also the wider economic benefit of all types of tourism using the canal. Removing income from remote areas by taking away tourist spend is surely a question to be asked of the various towns and villages along the canal.

Removing an important thoroughfare between the southern and northern waterways of Europe is much more than just a sentimental act, it will have serious economic ramifications beyond the VNF budget.

*(Nous étions l'un des bateaux qui ont voyagé vers le sud de Migennes à St Jean de Losne en mai 2022 le long du canal de Bourgogne (notre deuxième fois pour ce passage). Heureusement, la mauvaise herbe ne nous a pas arrêtés, mais il y avait quelques sections où il était difficile de passer, et nous étions conscients que cela empirerait avec l'arrivée de l'été.*

*Les éclusiers ont tous été très utiles, travaillant dur pour lutter contre les mauvaises herbes et gérant avec soin les niveaux d'eau. Ils savaient que nous avions un horaire à respecter, prenant environ 3 semaines pour traverser le canal, nous permettant de nous arrêter dans certains des endroits les plus reculés. Bien sûr, nous avons dépensé de l'argent au fur et à mesure, tant dans les magasins locaux que dans les restaurants.*

*Oui, la section centrale du canal est éloignée, mais c'est sa beauté, et nous avons compris pourquoi il y avait tant de péniches d'hôtel en mouvement dans la région avec des personnes profitant d'une expérience paisible et relaxante.*

*Deux des principaux secteurs en croissance du tourisme sont actuellement le tourisme expérientiel et le tourisme actif. Les voyages sur les canaux, à la fois en bateaux autonomes et en bateaux-hôtels, fournissent ces deux moteurs aux visiteurs. Les bateaux en libre-service, qui existent sur la Bourgogne, sont l'occasion de belles vacances en famille. Malgré la fin apparente de la crise du covid, de plus en plus de personnes réservent un logement indépendant, ce qui leur donne un niveau d'isolement. Les bateaux de location offrent à la fois la sécurité d'être loin de la foule, tout en offrant une expérience amusante et éducative aux visiteurs. En 2022, plusieurs dépôts de bateaux de location nous ont dit que leurs bateaux avaient été repositionnés pendant le covid et allaient arriver pendant la saison. Une autre raison pour laquelle il n'y avait pas autant de bateaux de location sur la Bourgogne au début de la saison 2022. Le manque d'eau et la quantité de mauvaises herbes, entraînant des fermetures, peuvent signifier que ces bateaux ne se sont pas encore repositionnés.*

*Quant aux bateaux-hôtels, beaucoup d'entre eux offrent une expérience de cyclisme et de navigation populaire. Le cyclisme est le secteur touristique qui connaît la croissance la plus rapide à l'échelle internationale et il fonctionne très bien en conjonction avec la navigation de plaisance. Cela signifie que les cyclistes passionnés peuvent monter sur leur vélo, tandis que les membres moins passionnés du même groupe peuvent profiter de parcourir l'itinéraire sur le bateau. Ces bateaux-hôtels comprennent généralement diverses excursions vers les vignobles et les villages environnants, créant une expérience variée et éducative ainsi qu'un revenu touristique précieux. Il est peu probable que les cyclistes soient attirés par le cyclisme le long d'un fossé mort sans entretien et sans bateaux, de sorte que la fermeture de la section centrale nuira non seulement au tourisme en bateau mais aussi au cyclotourisme, rendant toute la zone peu attrayante pour les visiteurs et supprimant un précieux source de revenus aux endroits qui en dépendent.*

*L'argument selon lequel il n'y a pas de véritables "attractions" dans la section centrale du canal passe complètement à côté du fait que son éloignement est son attraction. Les gens ne se contentent plus de visiter des attractions uniques, ils découvrent désormais des destinations et le canal de Bourgogne dans son intégralité. VNF devrait voir le canal sous cet angle et planifier et innover pour augmenter le nombre de bateaux utilisant le canal à des fins de loisirs plutôt que de fermer la section médiane.*

*Comme pour de nombreux croiseurs, nous planifions nos itinéraires comme des aventures circulaires. Même les bateaux de location ont tendance à proposer des allers simples entre deux dépôts, et les bateaux-hôtels embarquent des passagers à chaque extrémité de leur itinéraire, ce qui signifie que très peu de personnes effectuent un aller-retour sur la même voie navigable. Par conséquent, ne compter que les allers-retours est une lecture autodestructrice et erronée des données. Cette proposition nécessite certainement plus de recherche et de collecte de données, ainsi que les points de vue de toutes les parties prenantes à prendre en considération avant toute fermeture.*

*Des recherches supplémentaires doivent être menées, concernant non seulement le budget de VNF, mais également le bénéfice économique plus large de tous les types de tourisme utilisant le canal. Retirer des revenus aux régions éloignées en supprimant les dépenses des touristes est sûrement une question à poser aux différentes villes et villages le long du canal.*

*La suppression d'une voie de communication importante entre les voies navigables du sud et du nord de l'Europe est bien plus qu'un simple acte sentimental, elle aura de sérieuses ramifications économiques au-delà du budget de VNF.*

### La situation actuelle :

Après ce rappel de contexte émotionnel, abordons maintenant les faits. **Le contrat d'objectifs et de performances entre VNF et l'état est signé et c'est incontestable.** Il définit la **stratégie pour les directions territoriales.**

**La direction territoriale Centre-Bourgogne-Franche Comté** a défini ses choix et ses orientations. Elle a annoncé qu'elle **ne pouvait pas investir sur ce tronçon sans l'aide et l'intérêt des collectivités locales.** Dont acte même si c'est remettre en cause sa mission et ne va pas dans le sens des préconisations européennes. Mais comprenons que le contrat d'objectifs l'y contraint. Il est nécessaire que **l'ensemble des collectivités locales du linéaire dans son intégralité** prenne conscience de **l'impact négatif** que cela aura sur leur **propre territoire.** De plus, on commence par un tronçon et nul ne peut prédire de la suite. Un deuxième tronçon, puis un troisième..... La fermeture est effective depuis le 1er janvier. Différents son de cloche au sein de la DTCB. Décision irrévocable pour les uns et discutable pour les autres (navigation à la demande ou partielle). Sûrement pour mieux nous endormir.

On peut aussi être **septique sur les affirmations de la DTCB** qui en appelle aux collectivités locales pour partager l'effort d'investissements. **Sont-ils honnêtes et crédibles ? Venarey les Laumes a engagé en 2021 un projet de 3,2 M€** pour la réhabilitation de son port. Ce n'est pas un bel exemple d'intérêt pour le canal ? Cela **ne suffit pas à susciter l'intérêt de la DTCB** pour ce tronçon ?

**L'état du canal** est plus que discutable et **un frein majeur à sa fréquentation.** Facile de ne pas l'entretenir et de **décider sa fermeture par manque de passage.**

La **fréquentation** annoncée du canal de Bourgogne en **2022 n'est pas représentative** si on se réfère à l'intérêt qu'il suscite. Le chiffre de 100 bateaux ne peut pas être pris en compte dans le contexte après 2 années de Covid, et les restrictions qui en ont suivies, la problématique des plantes invasives suite aux arrêts de navigation qui ont favorisés leur développement et la sécheresse. Cela a conduit beaucoup de plaisanciers à renoncer à l'itinéraire. Une aubaine pour l'argumentation de VNF. Beaucoup ont renoncé à le prendre dans le contexte récent et les raisons sont multiples :

- **Sa quasi fermeture de son extrémité côté Yonne de Migennes à Tonnerre par manque d'eau venant de l'Armençon. (débits réservés)**
- **Présence de plantes invasives sur certains secteurs, pire en été.**
- **Restrictions de navigations, avec l'objectif de maintenir un niveau d'eau jusque fin octobre pour les péniches hôtel. (tirant d'eau et horaire réduits,regroupement, convoi,...)**
- **Radio ponton déformant copieusement les vrais conditions de navigation.**
- **L'incertitude de pouvoir rentrer à son port d'attache à cause de la sécheresse.**

–  
Quel serait sa fréquentation s'il n'y avait pas de frein, sûrement plus proche des chiffres de 2018. Si le canal était en état et que cela se savait, la fréquentation augmenterait au-delà des chiffres de 2018.

**L'information et la communication** autour du canal de Bourgogne est faite d'informations **très contradictoires** ce qui conduit à des doutes parmi les usagers et au bout de quelques années, ce sont des certitudes, **le canal de Bourgogne n'est plus navigable ou trop à risques**, surtout dans sa partie versant Yonne. Les moyens d'informations et de communications sur l'ensemble du territoire ne sont pas à la hauteur des attentes des usagers. Parfois même, il y a une **désinformation par les personnels** le long du canal. **Les torts sont partagés**. D'une part les usagers ne font pas l'effort d'aller chercher les informations, d'autre part les moyens mis en place ne sont pas ceux attendus par l'utilisateur. **La situation est grandement à améliorer et à fiabiliser.**

**L'intérêt touristique** n'est plus à démontrer. **Il se renforce plutôt chaque année.** La nature, le silence, le calme et la tranquillité sont des passages attendus par les plaisanciers. Ce n'est pas dans les manques d'intérêt du canal, il y en a déjà tellement, qu'il faut chercher la causalité. Il faut chercher les solutions ailleurs.

**L'impact économique** est le nerf de la guerre. Celui qui retient **l'attention des décideurs** pour investir et **qui retient l'intérêt de VNF** pour maintenir le canal en état. L'intérêt économique n'est plus à démontrer. La région n'aurait pas tenté l'expérience de la gestion du canal, à l'exemple de la Bretagne, s'il n'y avait eu que l'intérêt patrimonial. Ce qui est sûr, c'est que **la fermeture du premier tronçon aura un effet immédiat sur tout le versant Yonne très fort et par conséquent sur tout le linéaire du canal de Bourgogne.** Et pas que sur la navigation. Croyez-vous que les **cyclistes et les randonneurs** prioriseront un canal non navigable ? Sûrement pas !! Pour mémoire **le panier journalier moyen d'un usager fluvestrate est compris entre 50 et 70 euro.**

Finalement, l'attractivité du canal n'est pas en cause. Seul son état est un frein à son usage. Oui sa partie centrale est moins fréquentée que ces extrémités, mais fermer la partie centrale affaiblira ses extrémités. **La fréquentation peut repartir.** L'investissement de Vénarey en est une raison, **l'amélioration de son état** ressusciterait **l'intérêt des loueurs pour le local** et des **plaisanciers comme axe de transit.** Peut-être que le seul **objectif de VNF est d'obtenir des fonds pour diminuer ses coûts d'exploitation du tronçon.**

### Conclusion :

**Une émotion, parmi le monde de la navigation** régionale, nationale et internationale, composée, des plaisanciers, des péniches-hôtels, des bateaux promenades, des loueurs, des associations liées au tourisme fluvial, des acteurs locaux, qu'ils soient, commerçants, hébergeurs, vigneron, restaurateurs, opérateurs du tourisme, de la culture, ou encore du patrimoine, a conduit ses **acteurs concernés et consternés** par la situation à s'engager sur le chemin de la **contestation de cette décision.** Il faut les soutenir, les accompagner et démontrer **notre attachement à ce patrimoine** et aux conséquences que cette fermeture occasionne. **Il est possible d'infléchir la position de VNF.**

Cette première journée a pour but de vous sensibiliser à la situation et vous démontrer que **nous sommes nombreux à vous solliciter pour agir contre cette fermeture.**

Comment porter un regard nouveau sur le canal et faire émerger des solutions d'avenir répondant aux attentes des collectivités, du monde fluvestrate et de VNF.

En 2017, en lien avec les enjeux du réchauffement climatique et de la protection de l'environnement, la direction territoriale de VNF proposait :

- **Un contrat de canal pour une gouvernance partagée.**

- **Le développement du tourisme fluvestre sur et autour de la voie d'eau.**
- **La promotion du Slow tourisme (Déconnecter, découvrir, apprécier)**

Nous pouvons y ajouter :

- **La reprise de l'entretien correspondant à une navigation sereine.**
- **Une communication en harmonie avec l'attente des usagers.**
- **Des propositions de partenariat ente collectivité et DTCB.**
- **Organiser une sensibilisation plus large au printemps.**
- **Organiser un rassemblement de bateaux au début de l'été.**

Il faut démontrer à tous les décideurs qu'ils se trompent en ignorant notre attachement au canal de Bourgogne, à son attractivité et nous refusons les conséquences néfastes pour l'ensemble du linéaire d'un point de vue patrimonial, touristique et économique. Il faut soutenir les premières initiatives pour lutter contre la fermeture de ce premier tronçon. Il faut engager des actions de sensibilisation auprès des élus concernés. Il faut démontrer notre attachement comme destination prioritaire dès ce printemps avec l'objectif d'un grand rassemblement au début de l'été. Des bateaux par centaine serait la plus belle des réponses à cette fermeture.

**Nous refusons La vision prochaine, d'un désintérêt complet du versant Yonne, d'un versant Saône navigué que par les péniches-hôtels, d'un désamour des cyclistes et des randonneurs qui conduiront inexorablement, tronçon après tronçon, à l'abandon du canal de Bourgogne. Je plains les habitants de ce territoire. On se rend compte de ce qu'on avait, qu'une fois qu'on l'a perdu.**

Fluvialement vôtre, passionnément vôtre.

Au nom du collectif « Autour du canal de Bourgogne. »