

2^e édition **Prix Spécial VNF** des **Ancre d'or** Des politiques d'insertion et d'aménagement de la plus belle eau

Décerné en partenariat avec l'établissement public Voies Navigables de France, ce Prix Spécial récompense des réalisations à haute valeur ajoutée du point de vue de l'intégration de la voie d'eau dans une ville ou un village. La notion de développement local a été un élément déterminant pour départager les candidats. Par ailleurs, les projets choisis sont respectueux de l'identité du territoire et valorisants pour l'image du site.

TEXTE : S. BASTIDE

NARBONNE INSERTION, UNE NOUVELLE IMPULSION

Le jury des Ancres d'or a souhaité saluer l'action de Narbonne Insertion en lui attribuant le Prix Spécial VNF pour sa valorisation de l'espace fluvial autour du canal de la Robine. Cette association a su compléter l'offre existante, en créant une activité de location de bateaux électriques à l'heure et à la demi-heure, dans le respect de l'environnement. Grâce à une expérience vraiment valorisante, elle a permis à des personnes en difficulté de revenir à l'emploi. Elle a également créé une nouvelle animation en centre ville. Enfin, son dernier pari réussi, dans le secteur du fluvial, est le passage, en juillet 2001, de l'emploi jeune, Sébastien Rouch, au statut d'entrepreneur individuel. **Mohamed Ould-Aïssa**, directeur de Narbonne Insertion, nous a parlé du travail réalisé.

Fluvial : Quel a été le point de départ de Narbonne Insertion ?

Mohamed Ould-Aïssa : Le mérite de sa création revient à la municipalité. Il faut notamment signaler le rôle déci-



Les bateaux électriques de Narbonne Insertion.

sif qu'a joué Françoise Dubourdieu, maire adjoint de Narbonne, déléguée à l'emploi et à l'environnement et conseiller général de l'Aude. La municipalité a fait le choix de créer une structure pour gérer le Plan Local pour l'Emploi et l'Insertion (PLIE) et les emplois jeunes afin de permettre à des chômeurs de longue durée de retrouver un emploi. Narbonne Insertion regroupe donc un ensemble de 21 actions dans les domaines notamment de l'environnement et du tourisme. Il n'a pas été difficile de trouver des partenaires économiques. Les chefs d'entreprise qui se sont impliqués étaient déjà sensibilisés

au sujet. En effet, à Narbonne, le chômage atteint 12 %, il est donc au-dessus de la moyenne nationale.

F : Quelle est votre plus grande satisfaction par rapport à la location de bateaux électriques, d'une part, et par rapport à l'ensemble des opérations de Narbonne Insertion, d'autre part ?

M. O.-A. : Pour la location de bateaux électriques, c'est la rapidité à laquelle s'est réalisé ce projet. Les chiffres sont éloquentes. 1998 a été l'année de la préparation. Les bateaux ont été achetés par la Ville. Au départ, l'investissement était de 60 980 € environ (400 000 F). En 1999, la saison a duré de mai à



septembre, le chiffre d'affaires était de 34 708 € environ (soit 228 000 F). En 2000, il était déjà de 50 698 € environ (soit 332 560 F). L'activité a été rentable très rapidement ce qui a prouvé que les élus avaient vu juste. En 2001, l'objectif fixé au départ était atteint puisque Sébastien Rouch, l'employé jeune qui était responsable de la location de bateaux électriques, a racheté l'ensemble du parc. Aujourd'hui la flotte, qui n'appartient donc plus à Narbonne Insertion, compte 5 bateaux As et 2 bateaux Scoop. La Jeune Chambre Économique de Carcassonne a récompensé par un « Prix Coup de Cœur » l'activité de location des bateaux électriques. D'autres actions de l'association, dans des secteurs totalement différents, ont été primées. Ainsi, elle a obtenu de la CGE, la Compagnie Générale des Eaux, le prix d'agent d'ambiance pour son travail de prévention dans les transports en commun. Une somme de 100 000 F (soit 15 245 € environ) lui a été remise à cette occasion. Il faut signaler que cette initiative a permis d'augmenter de 30 % le chiffre d'affaires des transports publics de la ville. Aujourd'hui, ce sont 150 personnes qui travaillent pour Narbonne Insertion. Les résultats sont plus qu'encourageants : sur les 692 personnes accueillies depuis sa création, plus de 350 ont retrouvé un emploi.

F : Comment devrait évoluer, dans les mois à venir, l'activité de location de bateaux électriques lancée par votre association ?

M. O.-A. : En 2002, Sébastien Rouch compte développer un nouvel itinéraire pour offrir une location plus longue, sur toute une journée, avec arrêt dans des haltes pique-nique qui elles, seront réalisées par Narbonne Insertion.

BRIENNON, DES MINI-CANAU MAIS QUI FONT LE MAXIMUM

À défaut d'un parc des Canaux grandeur nature comme en Belgique, Briennon dans la Loire, sur le canal de Roanne à Digoin, peut se targuer de posséder un parc des Canaux miniature d'une originalité incontestée. Inauguré au printemps 2001 et intégré à la dynamique du port de plaisance, il participe, avec son musée de la



La Péniche Dhuys abritant le musée de la batellerie.

Batellerie, à la mise en valeur du patrimoine local. En extérieur, le circuit des mini-canaux comporte des ouvrages fluviaux (ascenseurs à bateaux, plans inclinés, écluses, ponts-canaux...) adaptés à des péniches n'excédant pas 50 cm de long que le visiteur prend plaisir à télécommander. Moins ludique, mais tout aussi passionnante, est la découverte de l'univers quotidien du marinier dont attestent les aménagements de la péniche Freycinet La Dhuys. Un lieu de projection permet de s'informer sur l'histoire du canal, celle de Briennon et sur la création du parc. Bref, par sa conception même et la diversité des approches, ce parc s'adresse à un public varié, composé aussi bien d'adultes que d'enfants. Ses trois principaux instigateurs en sont l'association « Briennon, Canal et Traditions », la communauté de communes du pays de Charlieu et la Ville de Briennon. C'est à un professionnel du tourisme fluvial, Daniel Fiot, responsable de la société de location Les Marins d'eau douce et gérant du port de plaisance de Briennon, qu'a été confiée la gestion du parc des Canaux. Au total, cette réalisation aura coûté 628 000 € environ et bénéficié de subventions de l'État, de l'Europe et du département. **Christiane Longere**, maire de Briennon et vice-présidente de la communauté de communes du Pays de Charlieu, nous a raconté la genèse du parc :

Tout est parti de la réflexion d'une association « Briennon, Canal et Tradition » dont l'objectif était de créer un musée de la batellerie... La commune avait acheté une péniche à cet effet. Or, une étude de marché pour définir la viabilité

d'un tel projet a montré que dans la région, il y avait une offre importante en tourisme culturel. Avec notamment, sur Charlieu, de nombreux musées : musée de la Soierie, musée de l'Hôpital... En créer un nouveau, dans ce contexte, n'était pas forcément une bonne idée. Après cette déception, du temps s'est écoulé. Puis, la communauté de communes a sollicité un schéma de développement touristique et il en est ressorti la nécessité d'une offre de tourisme plus ludique. Enfin, d'une collaboration fructueuse entre l'association, la commune et la communauté de communes est né le parc des Canaux.

Fluvial : Est-il exact que le nombre de visiteurs accueillis dès la première saison a été largement supérieur aux prévisions ?

Christiane Longere :

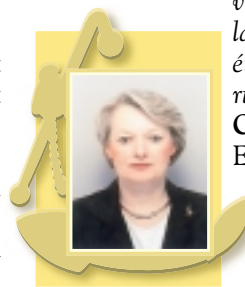
En effet, il avait été prévu 20 000 entrées sur 3 ans. Or, en 2001, le parc avait déjà accueilli 15 000 personnes.

F : Cela a-t-il permis la création de nouveaux emplois ?

C. L. : Oui, l'équivalent de 2 emplois à temps plein.

F : Quel est le principal atout du parc ?

C. L. : Le fait qu'il n'y ait qu'une seule personne pour gérer l'ensemble des activités liées au canal est une bonne chose. Il n'y a pas d'enjeux commerciaux en concurrence. M. Fiot se démène beaucoup et lorsqu'il fait la promotion de l'une ou l'autre des installations, c'est l'ensemble qui en bénéficie. L'accueil du touriste est réfléchi et organisé. Pour les groupes, M. Fiot



a même inventé des formules comprenant croisière sur le canal, visite du parc et d'une entreprise qui fabrique des cakes et brownies, avec dégustation sur place. Les visiteurs repartent charmés, leur seul regret est de ne pas disposer de suffisamment de temps dans l'espace des mini-canaux pour télécommander les péniches.

LE PORT DE COLMAR, C'EST UNE BELLE HISTOIRE

Déjà récompensée dans ce concours des Ancres d'or dans la catégorie « équipements d'accueil » pour son port de plaisance, la chambre de commerce de Colmar a parfaitement réussi l'intégration de son ancien port de commerce dans la ville ; ce qui lui vaut donc également le Prix Spécial VNF. Grâce notamment à son fleurissement exceptionnel dont nous vous avons déjà parlé (voir N° 119), le port est un lieu de promenade très apprécié des Colmariens. L'intégration dans l'environnement urbain, à proximité du centre ville historique, est parfaitement réussie. Une attention toute spéciale a été accordée à l'environnement immédiat du port. Le site industriel désaffecté est ainsi devenu un nouveau lieu de référence pour la ville. Jean Jacquy, directeur des équipements pour la Chambre de Commerce et d'Industrie de Colmar, nous a apporté quelques précisions supplémentaires.

Fluvial : Comment a été financée la rénovation du port ?



Jean Jacquy : Le coût total de la rénovation du port s'élève à 1 280 000 €. La région Alsace a participé à hauteur de 14,5 % et le département du

Haut-Rhin et la ville de Colmar ont chacun contribué à 21 %. De son côté, Voies Navigables de France a participé à hauteur de 13,5 % dont un peu plus de la moitié sous forme de mise à disposition de personnels et de matériels pour le dragage. Quant aux 30 % restants, ils ont été financés par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Colmar. 304 900 € environ ont été consacrés uniquement à désenvaser le



La résidence « Le Surf ».

port. 20 000 à 25 000 m³ de boue ont été récupérés ce qui a représenté trois mois de travail. Il a même fallu aménager un dépôt étanche pour les stocker.

F : Quels sont les éléments de l'ancien port de commerce qui ont été conservés ?

J.-J. : La grue qui domine le nouveau port de plaisance est l'élément le plus visible. Un ancien entrepôt de stockage des années trente, sorti de la concession portuaire en 1995 et situé en bordure d'une des entrées principales de la ville, a été restauré en partenariat entre la ville et son office public HLM, « la Colmarienne du logement ». La résidence « Le Surf » propose sur cinq niveaux et 9 000 m² des logements dont la majorité est réservée aux étudiants et des appartements sociaux. Ce nouvel immeuble câblé a été inauguré à la rentrée scolaire 1999. Cela a été le point de départ du réaménagement en cours de l'ensemble du quartier.

F : Au XIX^e siècle, comment a commencé l'activité portuaire de Colmar ?

J.-J. : Colmar n'avait pas eu la chance de se situer sur le passage du canal du Rhône au Rhin. C'est l'autorité militaire qui avait imposé le tracé de ce canal de Mulhouse à Strasbourg, dans la plaine d'Alsace, à l'est de la forteresse de Neuf-Brisach, à 16 km de Colmar, pour renforcer le système de défense sur la frontière du Rhin. Après cette occasion loupée, les Colmariens se plaignaient du coût prohibitif du charbon en provenance de Lorraine qui parvenait sur des chargements rela-

tivement modestes puisque tirés par des chevaux alors que sur une seule péniche Freycinet, on aurait pu déplacer 200 tonnes de charbon. Du coup, les industriels de la région, ont décidé, avec la population, de lancer une souscription pour financer le canal de Colmar. Un grand nombre de signatures avaient été ainsi recueillies même si, au bout du compte, le financement fut assuré autrement. Pour moi, cela a été une excellente surprise en consultant des documents de l'époque de constater ce formidable élan... L'inauguration du canal de Colmar a finalement eu lieu en 1864.

F : Après des années d'activité commerciale, comment a germé l'idée de la plaisance ?

J.-J. : En 1986 a eu lieu un grand rassemblement de bateaux au nord-est de Colmar... Entre 100 et 150 bateaux s'étaient réunis. Ils avaient dû s'arrêter à 400 m du port actuel, le long du canal. À l'époque, les industries du papier situées en amont, ne disposaient pas de système pour le traitement de certains de leurs déchets déversés dans le canal d'où l'accumulation des boues. Aujourd'hui, c'est différent. Il y a un bassin décanteur à l'entrée du port qui en récupère seulement 200 m³ tous les 4 ans. Le débat sur le port de plaisance a été rouvert dès 1988, par des réunions et discussions avec des loueurs nationaux. Des commissions se sont réunies et il a fallu partir à la recherche de subventions. La décision finale concernant la création du port de plaisance a été prise en 1994. ■