

# Ancres d'Or 2004

## Promotion du transport fluvial et prix spécial VNF



Ancre d'argent pour YPREMA et sa traction hippomobile.

**Ainsi se termine notre série d'articles consacrés aux lauréats des ancres d'Or 2004 qui distinguent les réalisations de particuliers, d'entreprises ou de communes en matière d'aménagement fluvial. Prochaine édition en 2006.**

**V**oici donc les dernières ancres décernées dans la catégorie « promotion du transport fluvial ». De l'argent pour une traction hippomobile et l'or pour un site web bilingue dédié au transport par la voie d'eau. Pour commencer, Dimitri Jourdan DG d'Yprema justifie le choix d'une traction hippomobile pour relier deux sites industriels voisins situés en bord de Marne.

**Fluvial :** Pouvez-vous nous présenter Yprema en quelques mots ?

**D. Jourdan :** Yprema a pour unique activité le recyclage de matériau. Notre

société travaille tous les jours dans la déconstruction et le recyclage. Par exemple, nous retirons les mâchefers issus de l'incinération des ordures ménagères pour en faire un matériau de consolidation et de remblaiement utilisé dans de grands chantiers. Sur les bords de Marne, notre site de retraitement est tout proche de l'incinérateur. L'écologie industrielle, c'est considérer que le déchet de l'un peut devenir un matériau pour l'autre. Nous avons donc mis en place un circuit « en boucle » entre les deux sites. Seules les eaux d'égouttage et de refroidissement échappaient au circuit, mais depuis fin 2004, elles passent en circuit fermé

entre les deux sites.

**Fl. :** Votre entreprise participe à de grands chantiers, vous défendez la notion d'écologie industrielle. Dans ce contexte, la traction hippomobile est-elle un choix « économique » ou une question d'image de marque ?

**D. J. :** La traction hippomobile s'intègre parfaitement dans la boucle fermée que nous avons mise en place entre les deux sites. L'écologie industrielle, concept que nous mettons en œuvre depuis 1999, peut paraître une notion peu évidente pour les « candidats » mais c'est un postulat de base pour notre entreprise. Claude Prigent,

notre président, estime que « toute action doit s'inscrire dans la durée ». Ces chevaux sont la partie symbolique qui nous permet, en captant l'attention du public par le biais de ces 500 m de traction hippomobile, d'expliquer concrètement et sur site le principe d'écologie industrielle.

**Fl. :** Comment se nomment les deux chevaux ?

**D. J. :** Kaïfa et Kadou. Ils effectuent deux tractions par jour. À 9 h 30 et à 11 h 30. La barge est en aluminium recyclé ce qui permet d'en « alléger » le poids. Et bien entendu, elle a été dimensionnée en tenant compte du trajet.

**Fl. :** Que représente la voie d'eau pour Yprema ?

**D. J. :** Dans tous nos choix fonciers nous intégrons une alternative à la route : voie ferrée ou voie fluviale.

## ANCRE D'OR — PROMOTION DU TRANSPORT FLUVIAL

Le *Picaro*, un freycinet de commerce, est bien connu sur l'eau. Mais ce bateau navigue également beaucoup sur la toile. Ses propriétaires, férus d'informatique, ont créé un site bilingue franco-néerlandais plein d'enseignements et de liens.



**Fluvial :** Cette ancre d'or vous a-t-elle apporté quelque chose ?

**Picaro :** Des félicitations de la part de nos collègues néerlandais : les 3 journaux de transport fluvial néerlandais ont mentionné notre ancre d'or et le nombre de visiteurs sur notre site a sans doute augmenté à cause de cette publicité.

**Fl. :** Comment mettre un site à jour tout en naviguant ?

**P. :** Il n'y a pas tellement de différences



Anne-Marie et Thijs du Picaro.

avec les sites des entreprises « d'à terre » : notre site est hébergé par une entreprise (pour environ 60 euros par an), ce qui veut dire qu'il ne nous faut pas être en ligne tout le temps nous-mêmes pour tenir le site en ligne. Les petites modifications régulières (position, photo de la semaine et, dans la version néerlandaise, le journal de bord) sont faites par GPRS. Pour les gros travaux (refaire une page entière, en mettre une nouvelle en ligne, regarder nos logs, vérifier les liens, tester un nouveau script) nous attendons une bonne occasion, comme un accès WiFi gratuit, ou une visite chez des amis ou parents à terre, pour limiter un peu les coûts. Mais en naviguant ce qui nous manque le plus, c'est le temps pour actualiser notre site plus souvent !

**Fl. :** Qu'est ce qui pourrait amener plus de marinières à l'internet à bord ?

**P. :** Tout d'abord, une réduction des frais de communication. La solution la plus envisageable aujourd'hui semble être que les opérateurs de télécommunication vont offrir une utilisation de données par GPRS (presque) illimitée pour un montant fixe acceptable (comparable à ce qu'on paye « à terre »). Ce type d'abonnement (autour de 50 euros par mois) existe déjà en Allemagne et aux Pays-Bas. Mais la batellerie est internationale, et prendre un tel abonnement en France, aux Pays-Bas, en Belgique et en Allemagne, pour éviter les frais de roaming à l'étranger (souvent 10 fois plus chers que les tarifs nationaux), revient toujours trop cher.

De plus, il faut créer une nouvelle connexion dans chaque pays, ce qui n'est pas si facile pour tout le monde. Mais, bien que l'on en parle, une formule « internationale » ne semble pas à attendre dans un premier temps. Troisième difficulté : le débit, toujours limité par GPRS, tandis que beaucoup d'applications (sites, mises à jour de logiciels) supposent aujourd'hui une connexion ADSL. L'UMTS, déjà beaucoup plus rapide que le GPRS, ne sera probablement jamais disponible dans la campagne, donc le long des voies navigables. Le WiFi semble la solution idéale, sans problème de roaming et à très haut débit, mais est surtout disponible dans les villes et assez cher s'il faut se servir d'un opérateur officiel. Demander la création d'une infrastructure de communication spéciale pour les usagers de la voie d'eau n'est pas réaliste, mais en attendant les évolutions sur le marché des télécommunications, des initiatives locales pourraient « soulager » les marinières et ainsi les encourager à se servir plus de l'internet. Le village belge de Merksem, par exemple, offre, en coopération avec Promotie Binnenvaart Vlaanderen (l'office de promotion du transport fluvial flamand) dans le port un accès WiFi gratuit aux marinières. Ce qui permet par exemple de mettre à jour son logiciel antivirus, ou de faire un update de Windows, choses « impossibles » par GPRS. On pourrait imaginer VNF offrant ce type de service aux bateliers amarrés quai d'Austerlitz à Paris, ou près d'un autre bureau VNF, ou même

aux écluses qui disposent d'un accès internet illimité à haut-débit. C'est faisable sans grands investissements. Aux Pays-Bas, des chantiers offrent un accès WiFi aux bateliers, des chargeurs pourraient faire de même.

**Fl. :** *Quelle serait votre vision idéale de l'informatique « intégrée » au mode fluvial pour les écluses automatiques par exemple ?*

**P. :** Pour mieux gérer les écluses automatiques, la « télécommande évoluée » dont on parle déjà quelques années nous semble une bonne solution, à condition qu'elle soit vraiment « évoluée ». Qu'elle permette, par exemple, d'avertir le dépanneur responsable quand une écluse est en panne. Une télécommande « personnalisée » permettrait également de distinguer bateaux de commerce et de plaisance, de sorte que l'on puisse y intégrer un programme avec moins de retards de sécurité, qui nous « coûtent » trop de temps, ou des préprogrammations « en chaîne » pour les commerces. On pourrait également autoriser les marinières à faire eux-mêmes des « resets » : il arrive souvent que l'écluse, n'ayant pas détecté la sortie d'un petit bateau, reste ouverte dans l'autre sens. On pourrait même utiliser ces appareils pour « suivre » les bateaux et pour avertir les usagers d'une voie d'arrêts de navigation imprévus. On pourrait également y incorporer un bouton d'alerte, à utiliser en cas d'accident personnel. Pour les autres fonctionnalités (déclaration électronique de marchandises, réception ou consultation de tous les avis à la batellerie) on peut se servir de son PC de bord.

**Fl. :** *On dit le Freycinet « inadapté » aux besoins actuels ? Qu'en pensez-vous ?*

**P. :** Un des atouts du transport fluvial est qu'il peut offrir du transport sur mesure : les chargeurs n'ont pas tous besoin de 3000 tonnes d'un seul coup. Même les petits bateaux sont souvent moins chers qu'un camion et toujours plus flexibles que le train. Les bateaux sont relativement âgés, si on les compare aux camions, mais cela ne veut pas dire qu'ils sont vétustes. La plupart des Freycinets ont toujours été bien entretenus (mieux que le réseau du même nom) et régulièrement modernisés, tant au niveau des équipements que du confort du logement. Nous avons

l'impression que beaucoup de marinières français rêvent d'un grand bateau. Quand on a des enfants cela offre bien sûr plus d'espace de vie. Mais nous doutons que la qualité de vie s'améliore vraiment. Si nous lisons les histoires de nos « grands frères » néerlandais, qui doivent naviguer toute l'année 24/24 pour satisfaire leurs financiers (qui ont parfois déjà mis le bateau en vente sans que son « propriétaire » le sache...), ou se voient parfois forcés de violer les lois des heures de navigation, d'équipage et de sécurité et, en cas de citernes, de « se servir » du gazoil du client pour maintenir la tête hors de l'eau, nous nous sentons très heureux avec notre petit bateau !

**Fl. :** *Que pensez-vous du réseau navigable en Belgique, aux Pays-Bas et en France ?*

**P. :** Malgré les restaurations réalisées ces dernières années, la France gagne toujours quand il s'agit d'effondrements et ruptures des berges, dysfonctionnements des écluses et envasements de rivières et canaux. Les marinières néerlandais et belges se plaignent également de l'entretien de leurs voies navigables, mais là-bas on se ne trouve jamais coincé avec un autre bateau par manque de profondeur et on ne craint pas de ne pas arriver au bout du canal. Ce qui nous fait vraiment mal en France, c'est que l'argent est souvent gaspillé en travaux « non durables » ou inachevés. Un exemple : sur les berges du canal latéral à l'Oise, on a installé il y a quelques années des baches avec des briques. Les marinières ont aussitôt dit que cela n'allait pas résister longtemps. Aujourd'hui, les briques sont tombées dans le canal et les baches... Quant aux berges végétales, on ferait mieux de chercher une certification qualité qu'une certification environnement : les canaux sont des voies de navigation, pas des étangs dans un parc ! Nous préférons les palplanches. Mais en France, ils sont si fins qu'en peu de temps ils plient ou sont mangés par la rouille. Pour nous, marinières, l'infrastructure c'est aussi des places où s'amarrer quelques jours entre deux voyages. Sur ce point, la situation s'est dégradée ces dernières années. Cet été, après quelques années d'absence, nous avons fait un voyage dans le bassin Rhône-Saône. À Chalon et Macon, nos anciennes places de stationnement sont désormais réservées

aux bateaux à passagers. À Lyon, il reste à peine une seule place pour le commerce. En Arles, ville où la navigation intérieure date de l'époque romaine, plus de stationnement pour les commerces. Même chose à Paris, Anvers, Rotterdam : nos places en centre-ville sont données aux bateaux à passagers, bateaux logement et bateaux de plaisance. Les marinières doivent s'amarrer en pleine cambrousse ou dans des zones industrielles, où parfois on a même plus le droit de sortir de son bateau.

**Fl. :** *Les questions les plus surprenantes que l'on vous a faites via votre site ?*

**P. :** À l'exception d'une Polonaise offrant ses services à [kia@picaro](mailto:kia@picaro) [N.D.L.R. : leur chienne] et d'une demande d'offre pour un transport de Paris à la Martinique, nous recevons en général des questions sérieuses sur notre vie, notre profession et les voies navigables, qui montrent qu'on a déjà bien lu le site. Si nous recevons plusieurs questions sur le même sujet, nous intégrons la réponse dans le texte. Ainsi, suite aux nombreuses questions de plaisanciers néerlandais et flamands sur les voies navigables françaises, nous avons fait une page d'information en néerlandais. Nous avons aussi créé un journal de bord en ligne, où nous traitons du quotidien. Si nous n'avons pas le temps pendant quelques jours d'actualiser ce journal ou notre position, nous recevons des messages d'inconnus nous demandant s'il y a un problème !

## ANCRE D'ARGENT. PROMOTION DU TRANSPORT FLUVIAL (RUBRIQUE BATEAU)

Depuis une dizaine d'années, l'idée d'une Pénichette équipée d'une centrale de traitement des eaux usées trotte dans la tête de Constant Pafsidès, directeur de Locaboat Holidays, Jean-Michel Garnier, directeur d'exploitation dans la société depuis 6 ans, est responsable de la mise en service du prototype qui a reçu le 2e prix de l'innovation au Salon Nautique de Paris en 2002.

**Fluvial :** *Pourquoi cet investissement dans la construction de la P1500FB ?*

**Jean-Michel Garnier :** La protection de l'environnement a toujours fait partie



La Penichette 1500 FB et le schéma de la station expérimentale.

des points de mire de la société et nos Pénichettes sont équipées de cuve de stockage des eaux usées depuis 10 ans. Plus de la moitié de nos bases de location sont équipées de stations de pompage. Les cuves installées sur nos bateaux permettent 2 à 3 jours de stockage selon le nombre de passagers, ce qui laisse peu d'autonomie sachant que les possibilités de vidange sur les voies d'eau en France ne sont pas nombreuses.

**Fl. :** *Quelles ont été vos exigences avant de lancer la construction du prototype ?*

**J.-M. G. :** Dans les études et les recherches menées pendant 5 ans avant la réalisation il fallait tenir compte de la taille compacte du bateau et de nos exigences quant à la qualité des rejets. Notre objectif : zéro rejet polluant. Impossible donc de s'appuyer sur l'expérience du maritime qui utilise des produits chimiques. Nous avons choisi d'utiliser le système de bio filtre à micro-organismes fixes.

**Fl. :** *Après deux saisons d'essais, quelles sont vos conclusions ?*

**J.-M. G. :** Les premiers essais ont permis de mettre en évidence le problème

de la production électrique. Le bateau est en lui-même un gros consommateur d'électricité. Il a donc fallu installer une génératrice plus puissante. Les essais de 2005 ont montré que le matériel manque de rigidité et nous allons remplacer l'enveloppe plastique par de l'acier inox afin de remédier à des problèmes d'étanchéité. De nouveaux essais sont prévus pour 2006.

**Fl. :** *Pensez-vous atteindre bientôt vos objectifs ?*

**J.-M. G. :** Le principe de traitement des eaux noires et grises est un succès. L'analyse des rejets correspond aux objectifs que nous nous étions fixés. Le problème des eaux noires et de l'agglomération de cellulose sur les filtres a été résolu. Restent des problèmes mécaniques d'étanchéité et de mauvaises odeurs, mais le traitement fonctionne avec une capacité quotidienne de 600 l d'eaux grises et 120 l d'eaux noires.

**Fl. :** *Quel est l'avenir de la P1500FB ?*

**J.-M. G. :** Le coût du prototype représente 20 % du prix du bateau. C'est donc un système très onéreux. L'objectif serait d'atteindre 5 à 10 %

du coût total. Ce système breveté n'est pas destiné à nos bateaux de location mais à une clientèle propriétaire de bateaux. Nos partenaires sont nombreux sur ce projet. L'implication de VNF est importante car la commercialisation de la centrale embarquée lui permettrait de ne pas avoir à généraliser l'installation de pompes de vidange sur les voies d'eau.

## ANCRE D'OR – PROMOTION DU TRANSPORT FLUVIAL – RUBRIQUE BATEAUX

Au Fil de l'Eau, qui existe depuis 1981, accueille, forme et apporte du lien social à plusieurs milliers de jeunes, en leur ouvrant leur horizon grâce à la voie d'eau. L'Ancre d'Or leur a été attribuée pour la mise en place en 2003 d'une navette gratuite permettant de franchir la Marne.

**Fluvial :** 7900 usagers en 2003, 8500 en 2004... les Passeurs de rives répondent à une vraie demande : quel est le bilan pour la saison 2005 ?



Jean-Louis Achart.

**J.-L. Achart :** plus de 9 500 passages en 2005, malgré une météo plutôt incertaine. Une nouveauté, les allers simples sont aussi nombreux que les allers retours, indiquant que le passeur de rives permet de nouvelles déambulations douces, constituant pour l'utilisateur un passage ludique et utile lors d'une promenade en boucle terrestre. Le principe du passeur, s'il paraît simple dans son concept, requiert de multiples partenariats financiers, réglementaires et organisationnels. Les villes de Nogent sur Marne, Le Perreux et Champigny ont accepté la proposition d'un service gratuit, au même titre qu'un pont, car il s'agit d'une alternative s'inscrivant dans la volonté de développement durable. Il a fallu vérifier auprès du ministère des Transports que le nombre de 12 personnes à bord ne transformait pas le statut de coche

d'eau du bateau utilisé. VNF a été sollicité en amont du projet pour les conventions d'occupation temporaire et la signalisation de l'activité. La mise en place d'un chantier école d'utilité sociale, accueillant des personnes en voie d'exclusion sociale et professionnelle a exigé une formation préalable des équipes de pilotes, leur permettant d'acquérir les compétences nécessaires puis de retrouver leurs marques et la fierté d'être utile en accueillant, pilotant et renseignant les usagers. Le passeur a fonctionné de juin à septembre, tous les week-ends, de 12 à 20 heures. Chaque équipe était constituée de 2 salariés apprenants épaulés par un permanent de l'association. Le bateau utilisé est un Catalante 800, un catamaran conçu par l'association. Le degré de satisfaction est tel que le port de Nogent a subi une « émeute pacifique » le premier jour après la fermeture du service. Cette opération sera étendue sur Choisy-le-Roi dès 2006, avec l'appui du Conseil Général du Val de Marne.

**Fl. :** *Au fil de l'Eau ne fait pas que traverser les rivières. Quelles sont vos activités « phares » ?*

**J.-L. A. :** Au Fil de l'Eau est une association d'éducation populaire qui cherche à développer des activités de découverte de la voie d'eau. Nous avons donc créé des bateaux adaptés à la fois aux voies d'eau empruntées et aux publics accueillis. Nous avons débuté, il y a 25 ans, en concevant la Puce d'eau, un canot voile-avirons, gréé d'une voile latine pour passer facilement sous les ponts. Six personnes

peuvent vivre à bord et pratiquer la randonnée batelière sur plusieurs jours. Nous avons actuellement 24 Puces d'eau accueillant des séjours jeunes et des formations dans le cadre de la Jeunesse et des Sports. Nous avons ensuite conçu le Catalante, un catamaran fluvial motorisé, bâché ou à toit fixe. Prenant jusqu'à 12 personnes, il permet d'accueillir des groupes (classes, centres de loisirs ou centres de vacances itinérants en flottille), mais aussi le grand public dans le cadre de découvertes accompagnées. Pour donner un ordre d'idée, nous avons reçu cette année sur la boucle de Saint-Maur et le bief nogentais, plus de 5 000 scolaires et plus de 12 000 usagers grand public à bord des Catalantes. Enfin, nous avons inventé un bateau à passagers avec hébergement, le *Francilien*. Pouvant accueillir 50 passagers à la journée et 28 en hébergement, il reçoit des classes, des formations, des centres de vacances et des réunions familiales. Rallongé en 2001, il a été adapté pour embarquer de personnes handicapées ou à mobilité réduite. Gravement endommagé par une voie d'eau cet été, il navigue à nouveau, plus fonctionnel que jamais. Le projet est de l'équiper en solaire thermique et photovoltaïque. Mais notre activité ne s'arrête pas là. Nous sommes sollicités pour aider d'autres structures à se monter, nous participons à de nombreux projets de territoire et, pour capitaliser l'expérience accumulée, à des études auprès des collectivités territoriales.

**Fl. :** *Comment fonctionne la structure « Au fil de l'Eau » ?*

**J.-L. A. :** Au Fil de l'Eau est une association à but non lucratif, administrée par un conseil d'administration et le bureau associatif, qui se réunit au moins tous les mois. Nous comptons plus de 80 membres actifs, près de 400 membres et plus de 23 000 usagers. L'équipe de salariés permanents est au nombre de 15, auxquels s'ajoutent 14 « salariés apprenant » dans le cadre de notre chantier d'insertion. L'activité permanente est désormais concentrée sur l'Île de France, avec des antennes associatives saisonnières sur le Nord, l'Yonne, le Lot et le lac de Vassivière. La mort dans l'âme, nous venons de cesser notre activité permanente sur le canal du Midi, à Capestang, faute de volonté politique de la part des col-



lectivités locales pour soutenir notre action. Il nous reste une péniche Freycinet à remonter vers l'Île de France, au printemps prochain. Notons au passage que l'annonce parue dans *Fluvial* a été d'une redoutable efficacité, puisque nous avons cédé les 11 bateaux qui constituaient la flotte en un temps record. L'association, convaincue que la pratique du nautisme doit être offerte au plus grand nombre, propose ses activités au plus juste coût, n'ayant pas d'actionnaires à régaler chaque année. Cela nécessite une gestion rigoureuse, assumée par une équipe de professionnels, partie prenante du projet associatif. Le budget de l'association se monte actuellement à un peu plus d'un million d'euros. Des fêtes, visites de musées, rassemblements et week-ends associatifs complètent l'activité de l'association. La formation professionnelle constitue le dernier volet de nos actions, en partenariat avec l'association A puissance deux.

**Fl. :** *Êtes-vous aidés par les pouvoirs publics ou les collectivités locales ?*

**J.-L. A. :** La question est d'autant plus rigolote que nous venons d'apprendre le désengagement du ministère de la Jeunesse et des Sports pour une subvention de fonctionnement attribuée depuis plus de 10 ans. Nous recevons cependant des aides pour les actions que nous mettons en place : citons la ville de Saint-Maur pour la mise en place de la navigation douce sur la boucle de la Marne, Nogent et Champigny ainsi que la ville de Choisy le Roi. Des fondations apportent leur soutien pour l'investissement (FAPE, CDC). Le conseil régional d'Île de France soutient les réalisations d'Au fil de l'Eau et le conseil général du Val de Marne apporte son soutien dans le cadre du « Festival de l'Oh! ». Il finance le chantier d'insertion, des études et les emplois-tremplins ainsi que des investissements et est un partenaire constant dans la réflexion sur le développement durable. Le Val de Marne souhaite en effet rester un laboratoire social et technique sur les questions de l'eau. Et n'oublions pas l'État qui apporte son soutien dans le cadre des emplois aidés et la prise en charge de l'accompagnement du chantier. Mais les effets pervers de la décentralisation risquent de restreindre encore les marges de manœuvre des collectivités

territoriales dans les années à venir. Plus de 50 % de notre budget est financé par les usagers de l'association, dans le cadre des séjours, formation, classes et accueils grand public.

**Fl. :** *Quels projets pour le futur ?*

**J.-L. A. :** Les rivières et les voies d'eau ont besoin qu'on leur donne vie, en complément des activités économiques habituelles. Il faut rappeler à nos édiles que l'espace public doit être préservé, mis en perspective, animé. C'est l'enjeu que nous voulons relever, à travers la multiplication des passeurs de rives, l'extension de la navigation douce, l'aménagement concerté des berges pour les ouvrir à des pratiques respectueuses de l'environnement. Nous avons entamé cette année une activité de chantier d'entretien et de revégétalisation de berges sur la Marne et la Seine. Nous sommes convaincus que, dans le cadre de notre chantier d'insertion, cette action peut se développer sur les départements de l'Est Parisien. Nous envisageons de remonter notre péniche pour l'aménager en espace de formation et de rencontres, si possible en Seine amont, sur le bief de Choisy-Orly. Nous démarrons des séjours jeunes sur le lac de Vassivière, avec pratique de la Puce d'eau et découverte de l'art moderne. Enfin, nous poursuivons le développement de la navigation douce sur la Marne, sur la Seine et sur l'Ourcq, afin de populariser un mode écologique de découverte des voies d'eau. En y ajoutant les expérimentations et études diverses en cours ou à venir, cela représente beaucoup de combats pacifiques à gagner. Mais il faut dire que la voie

d'eau le mérite bien.

## PRIX SPÉCIAL VNF

Pour dynamiser le village de Saint-Léger-sur-Dheune, situé en Saône et Loire sur le Canal du Centre, la municipalité a choisi de réaménager complètement le port de plaisance et ses espaces publics limitrophes. Une réalisation couronnée par le prix spécial décerné par VNF. Ce village, à la croisée des réseaux fluviaux, routiers et ferroviaires, vivait au XIX<sup>e</sup> siècle du transport de gypse et de charbon. Mais en 1995, Daniel Leriche, élu maire, hérite d'une commune en déclin : les commerces ferment, la population déserte, le port se meurt. 10 ans de travail ont redonné vie au bourg.

**Fluvial :** *Pourquoi ce choix du canal comme axe du réaménagement ?*

**D. Leriche :** Saint Léger s'est développé grâce à son port de commerce situé en plein centre. Les bateaux de commerce partis, il était logique de se réapproprier l'infrastructure existante pour y développer une dynamique touristique et de mettre en valeur le canal dans le tissu urbain.

**Fl. :** *Quelles sont les étapes qui vous ont le plus marquées ?*

**D. L. :** Tout est parti d'une rencontre entre moi-même et Monsieur Pafsidès. Locaboat recherchait un emplacement pour un port et je cherchais le moyen de redynamiser le village. La commune a donc choisi de tout mettre en œuvre et d'utiliser tous les outils existants pour réussir ce pari.



Le prix spécial VNF remis par le président Bordry à Daniel Leriche, maire de Saint Léger.



Vue générale du port de Saint-Léger-sur-Dheûne.

**Fl. :** *C'est un projet long et coûteux. Comment avez-vous réussi à monter cette opération ?*

**D. L. :** Nous avons d'abord utilisé le Schéma Local d'Aménagement de 1996. Son constat et ses études nous ont permis de fixer le canal du Centre comme axe fédérateur du développement touristique de Saint-Léger. En 1999, le Conseil Régional de Bourgogne a mis en place un nouveau dispositif appelé « Cœurs de villages » qui vise à aider les communes de moins de 3 500 habitants. Le contrat est simple : la commune s'engage à faire un effort sur le logement – une réhabilitation avec l'OPAC 71 dans le cas de Saint Léger – et la Région finance le réaménagement d'un espace public. Notre village a été le premier à signer cette convention. Puis, les autres aides se sont enchaînées : l'Europe, l'État, VNF...

**Fl. :** *Quels aménagements ont été effectués ?*

**D. L. :** Entre 2000 et 2003, nous avons réhabilité l'ancienne gendarmerie ainsi que les façades des commerces, réaménagé entièrement la place du marché et le parc le long du canal en y créant un lotissement. La Place du Capitaine Giraud a bénéficié d'une requalification lui rendant sa mission de place commerçante. Le port a bénéficié de gros travaux : un quai a été aménagé pour l'accueil de péniches-hôtels avec possibilité d'évitage dans le port, une passerelle piétonne a été construite afin de pouvoir relier facilement les commerces, le plan d'eau a été agrandi et

la darse creusée pour accueillir une flottille de 14 pénichettes. Une capitainerie construite, des quais aménagés avec prises d'eau et d'électricité, pompage d'eaux noires et un bâtiment technique réservé à la réparation et l'hivernage des bateaux du loueur.

**Fl. :** *Un paradis pour les plaisanciers...*

**D. L. :** J'ai fait la Marine et je suis propriétaire d'un 12 m. Je goûte donc depuis longtemps au plaisir de la navigation. Je crois qu'il ne manque rien à Saint-Léger pour le plaisancier, propriétaire ou loueur. Les commerces de bouche à 2 pas avec possibilité de livraison, pharmacie, journaux, électricien, mécanicien, chaudronnerie, gascail, la possibilité de grutage, un bâtardeau. La seule chose qui nous manque encore est un port à sec pour les hivernages et je recherche des terrains.

**Fl. :** *Quels changements avez-vous constaté depuis la réalisation des travaux ?*

**D. L. :** Le plus flagrant est celui de la population. Nous comptions 1 333 personnes en 1999 et nous en perdions chaque année un peu plus. J'ai demandé un recensement complémentaire dont j'aurai les résultats dans quelques jours mais nous avons atteint les 1 500 habitants. Un deuxième lotissement de 28 lots va être livré et l'ouverture d'une troisième classe de maternelle est imminente, les travaux se terminent. Nous avons réussi à maintenir tous les commerces qui n'étaient pas partis entre 1996 et 1999. Locaboat est content

de sa saison et souhaite ajouter 5 bateaux sur sa base l'année prochaine.

**Fl. :** *L'opération arrive à sa fin...*

**D. L. :** Nous allons bientôt inaugurer le « circuit piéton » le long du canal que nous avons aménagé sur le chemin de contre halage. Il fait face à la « voie verte » qui se termine dans quelques jours et offrira un circuit très agréable avec la passerelle entre les deux ponts. Mais l'opération sera complètement terminée d'ici un ou deux ans.

**Fl. :** *Vos conclusions ?*

**D. L. :** La mise en place d'une politique touristique grâce à la présence du canal a sauvé le village. Les opérations d'aménagement menées à Saint Léger ont été réalisées dans une logique d'ensemble qui a rendu sa cohérence au paysage de la commune dans laquelle, assurément, il fait bon vivre. ■

