

Economie | Le tourisme fluvial veut son second souffle



La réunion était avant tout symbolique, mais elle était là quand même. Ce mardi, le maire de Bordeaux Alain Juppé invitait autour de la table les maires de Libourne, Royan, Pauillac, Blaye, Bourg-sur-Gironde, Cadillac et Cussac-Fort-Médoc. Objet de cette réunion très estuarienne : pousser "les pouvoirs publics" à engager de réels efforts sur le développement du tourisme fluvial, notamment sur la Garonne. Un enjeu économique majeur pour ces communes, dont les problématiques s'étendent de Royan au Port de la Lune. Les élus et présidents d'EPCI (établissements publics de coopération intercommunale) ont sorti de leur chapeau des propositions faisant office de lettre d'intention. On vous les résume.

Un business en forme

C'est l'observatoire national du tourisme fluvial qui le dit : le tourisme fluvial confirme encore et toujours sa côte de popularité. En 2016, on dénombrait 9,9 millions de passagers sur le réseau national, toutes filières confondues (des péniches-hôtels aux grands paquebots de croisière). Pour ce qui est des "bateaux promenades", alors qu'on observe une baisse de 23% de la fréquentation sur Paris et l'île de France, Lyon et Bordeaux se distinguent (+9%). Même idée pour les paquebots fluviaux : malgré une "baisse mesurée de l'ordre de 4% de passagers aussi bien français qu'étrangers, la Garonne, où l'activité est en plein essor, tire son épingle du jeu", soulignait fin 2016 VNF (Voies Navigables de France), qui confirmait même une offre de croisière en progression en 2017 (+15% de réservations d'escale) et des plaisanciers privés toujours plus attirés (+3,5% d'achat de "vignette plaisance" au 31 mars). Cet essor, évidemment, ne rapporte pas que des jolies photos à ramener dans les valises des touristes : il est un enjeu économique fort pour l'ensemble des communes gravitant autour de l'estuaire de la Gironde. À Bordeaux, on parlait de cinq compagnies et de six paquebots fluviaux, et 53 paquebots ont été accueillis en 2017, soit trois fois plus qu'en 2016. "L'utilisation du fleuve par ces bateaux a des retombées économiques majeures pour nos territoires respectifs", a d'ailleurs renchéri ce mardi Alain Juppé. À ses côtés, toute une armada d'élus bien décidés à ne pas "tuer la poule aux oeufs d'or", de l'aveu même du maire de Libourne, Philippe Buisson. Globalement, Florent Fatin (maire de Pauillac), Patrick Marengo (maire de Royan), Denis Baldès (maire de Blaye), Pierre Joly (maire de Bourg-sur-Gironde), Dominique Fedieu (maire de Cussac-Fort-Médoc) et Jocelyn Doré (maire de Cadillac) étaient d'accord avec l'idée.

C'est que beaucoup ont fait ou feront des efforts financiers conséquents pour accueillir ces fameux paquebots de

croisière. Pauillac a pour projet de créer un "terminal du Médoc" (bâtiment d'accueil et de commerces, zone de stationnement pour accueillir des bus de tourisme, le tout à une dizaine de minutes à pieds du centre-ville) en 2020. Pour l'instant, seul le budget des études préliminaires du projet (financé par Bordeaux Port Atlantique et le Contrat de Plan État-Région) est connu : il s'élève à environ 100 000 euros. À Cadillac, on doit doubler le nombre de pontons en 2018. Du côté du port de Libourne Saint-Émilion, on a dépensé globalement quasiment trois millions d'euros pour développer les infrastructures, notamment un troisième ponton qui sera mis en place prochainement. Le Médoc ou le Blayais se mettent aussi à réfléchir à de nouvelles infrastructures pour accueillir des navires de croisières (à la journée ou plus longues) et développer la plaisance. Bref, tout le monde se met au diapason pour profiter de ce nouvel espoir économique, soulignant à quel point c'est un "exemple de coopération entre Bordeaux Métropole et les territoires". Le problème, c'est que ce n'est pas vraiment au niveau des municipalités que ça coince, mais un peu plus haut. "Cette économie reste fragile. La navigation sur le fleuve n'est pas forcément simple, les frais sont plus élevés qu'ailleurs. Mais nous avons une volonté de développement partagé", a renchéri le maire de Bordeaux. Cette "volonté" se traduit par huit propositions soulignées comme étant des "mesures urgentes de renforcement de la filière", fédérée localement autour de la marque "Cruise Bordeaux".

Au rayon du concret, en revanche, pas grand-chose à déclarer. Une "volonté de poursuivre les investissements en infrastructures fluviales", notamment un nouveau ponton sur la Garonne amont, "baliser les ponts notamment sur la Dordogne", ouvrir la navigation vers Royan pour "augmenter l'attractivité de la destination" figurent au menu des huit mesures proposées. Sur ce dernier point, soulignons que la décision est suspendue à un potentiel arrêté ministériel et à une prise de position des services préfectoraux, la partie s'étalant entre la pointe de Suzac et le port de Royan étant toujours considéré comme de la pleine mer. Les idées militant pour un Renforcement du "niveau de service pour l'hivernage des bateaux" et la fin de l'obligation de recourir au service de pilotage pour les navires de 135 mètres sur certains tronçons de navigation -qui, selon les élus, ne nécessitent pas forcément que l'on y fasse appel (les zones à l'intérieur de Bordeaux ou entre Bourg-sur-Gironde et Libourne sont citées) d'autant qu'il coûte très cher- ferment la marche. En substance derrière tous ces arguments, il y en a un qui prend le dessus sur tous les autres : le prix du périple. "Le vignoble de la Gironde est le seul intégralement visitable en bateau, il y a donc une forte appétance pour venir mais une incompréhension sur le coût qui semble prohibitif à bien des égards. On est environ 20% plus cher qu'ailleurs. On a une compagnie américaine qui souhaitait venir. Elle ne l'a pas fait pour des raisons multiples : les attentats de Nice mais aussi le coût prohibitif du Bassin. La compagnie Croisi-Europe a déjà deux bateaux mais hésite à en mettre un troisième. Ça ne va pas de soi, il faut qu'on soit attractifs vis-à-vis des compagnies fluviales", a affirmé Philippe Buisson.

Le nerf de la guerre

Le problème, c'est que les politiques tarifaires ne semblent pas vouloir faire profiter des soldes. En octobre dernier, le port de plaisance de Bordeaux a annoncé faire peau neuve : en juin 2018, il pourra accueillir 268 bateaux d'une longueur maximale de 15 mètres et bénéficier de services supplémentaires (bornes de vidange, distribution en eau et en électricité "tarifiée à la consommation", zone de grutage pour la manutention, mise en place du wi-fi, réglementation des activités commerciales mais aussi sécurisation du périmètre sont au programme d'un plan global chiffré par Bordeaux Port Atlantique à trois millions d'euros (que la structure finance à 100%). Le souci, c'est que les prix grimpent avec. 1800 euros par an au lieu de 700 auparavant et des politiques tarifaires annuelles, mensuelles, haute et basse saison par catégorie de longueur. En contrepartie, une ouverture des écluses "en fonction des demandes" et des marées, quand elles ne l'étaient que deux fois par semaine auparavant. Pour les passagers (des navires de croisière notamment), le port de Bordeaux applique une redevance "à l'unité", tournant à chaque fois autour des 4€50. En comparaison, le port de Rouen précise dans sa tarification 2018 qu'il "est dû, à charge de l'armateur, par passager débarqué, embarqué ou transbordé une redevance de 2,620 € par passager". Quand on regarde le montant de la redevance de stationnement, c'est à peu près le même constat : 0,021 euros par mètre cube et par jour pour les "navires ou engins flottants assimilés", 0,031€ par mètre cube et par jour pour les yachts ou assimilés inférieure à cinquante mètres, et 0,042€ pour la même unité pour les plus de cinquante mètres. En comparaison, le port de Marseille proposait, en 2017, une redevance largement inférieure ([page 13](#)) tout comme Rouen ([page 26](#)). Alain Juppé a beau considérer que "comparer Bordeaux à Marseille est une aimable farce", pas besoin d'être un génie des maths pour voir à quel niveau ça coince.

"Je ne comprends pas grand-chose à la gouvernance du Grand Port Maritime de Bordeaux", a ainsi déploré le maire de Libourne. Les élus, rassemblés sous une même bannière, ont eu l'air de partager l'avis de deux parlementaires girondins (Benoît Simian et Nathalie Delattre) semblant avoir trouvé une solution salutaire : la régionalisation du Grand Port de Bordeaux, autant pour la gestion du transit de marchandises que des gros paquebots fluviaux. Une idée qui n'est pas vraiment neuve : "cela fait dix ans que je plaide pour", déclarait en décembre dernier le président de la Région Nouvelle Aquitaine, Alain Rousset. La région, qui gère déjà le port de Bayonne, pourrait donc récupérer ceux de Bordeaux et La Rochelle, dont un agrandissement est prévu pour 2025. Tous les indicateurs montrent que la gestion locale n'est pas vraiment hyper performante : -6,5% de trafic en 2016 pour Bordeaux (7,8 millions de tonnes de marchandises en transit sur Bassens) et -7,2% en 2017 pour La Rochelle (8,6 millions de tonnes). Le maire de Libourne, lui, "plaide" aussi "pour une régionalisation de cette gouvernance pour que l'on comprenne mieux et qu'on aie un port autonome qui se mette au service de l'activité fluviale". "On a les infrastructures qui peuvent assumer une augmentation, voire un doublement du nombre de bateaux, à nous de faire la promotion de ce Bassin".

Laisser son empreinte

Doubler le nombre de bateaux, vraiment ? Voilà qui devrait plaire aux élus écologistes locaux. En octobre, ils s'émeuvaient déjà de la pollution de l'air engagée par les plus gros navires : "Le fioul lourd, utilisé au large par ces mastodontes, c'est 1,5% de teneur en soufre. À quai, le fioul plus léger servant à leur alimentation électrique, n'a certes que 0,1% de soufre, mais reste polluant comparé au diesel automobile (0,001% de soufre)", expliquait notamment Pierre Hurmic à nos confrères de France Bleu à cette période. Réponse du maire de Bordeaux : pour

un paquebot amarré quelques heures, "des centaines de milliers de voitures sur la rocade", et encore, on ne compte pas les poids lourds... Questionné aujourd'hui, il est resté assez lapidaire sur la question : "On est en train d'investir dans des postes d'électrification pour les paquebots de croisière fluviale, pour les croisières maritimes, c'est plus compliqué. La collecte des déchets va être organisée par barges et les maires ont pris leur précautions. J'ai cru comprendre que la voie maritime était une des façons les plus écologiques de se déplacer...". C'est sûr, [Channel 4](#) et l'association environnementale [Nabu](#) risquent de ne pas être entièrement d'accord, sauf si dans les années qui viennent, Bordeaux et l'estuaire développent le gaz naturel liquéfié. Là dessus, en revanche, ce n'est pas vraiment à elle d'être force de proposition... Pour le reste, les élus et responsables girondins ne comptent pas lâcher la barre : d'autres réunions sont prévues dans les mois à venir. Gageons qu'elles affineront les propositions esquissées ce mardi, histoire que ce navire récemment mis à flot ne prenne pas l'eau trop tôt...



Romain Béteille

Crédit Photo : [aqui.fr](#)

Publié sur [aqui.fr](#) le 24/01/2018

[Url de cet article](#)