



« COMMENT LES CANAUX PEUVENT-ILS DYNAMISER LA POLITIQUE TOURISTIQUE REGIONALE ? »

AVIS

présenté par

Bernard DUBRESSON et Jean-Pierre GILLOT

COMMISSION N°2

Développement économique, emploi, innovation, tourisme

SEANCE PLENIERE DU 14 OCTOBRE 2010

SOMMAIRE

SOMMAIRE	1
INTRODUCTION SUR LE CONTEXTE DE LA SAISINE.....	2
A - LES CHIFFRES CLES DU TOURISME FLUVIAL ET SES RETOMBÉES ECONOMIQUES	2
B - L'EXPERIMENTATION	3
PROPOSITIONS	6
UNE GOUVERNANCE REGIONALE DU TOURISME FLUVIAL.....	7
UNE REHABILITATION DU « PRODUIT CANAL »	8
UNE « OFFRE CANAL » PLUS QUALITATIVE.....	10
L'APPROPRIATION DES CANAUX PAR LES BOURGUIGNONS.....	11
CONCLUSION	13

INTRODUCTION SUR LE CONTEXTE DE LA SAISINE

Dans le cadre des lois du 30 juillet 2003 et du 13 août 2004, le Conseil régional de Bourgogne a adopté à l'unanimité, le 28 septembre 2009, le principe d'une expérimentation de décentralisation de son réseau fluvial à petit gabarit et confié la responsabilité au Président de négocier les termes de la convention tripartite Etat-Région-VNF applicable depuis le 1er janvier 2010. Ont été retenus dans le périmètre faisant l'objet de l'expérimentation les trois canaux entièrement bourguignons, le canal de Bourgogne, le canal du Centre et le canal du Nivernais qui structurent la boucle navigable irriguant le cœur de la Bourgogne, ainsi que la rivière Seille en sa partie navigable.

La décision de la collectivité régionale s'appuie sur les atouts dont bénéficie la Bourgogne dans le domaine du tourisme fluvial. Son offre en la matière la place ainsi en tête des régions françaises sur le créneau des péniches-hôtels. En location de bateaux de plaisance, la Bourgogne représente près de 20 % de l'activité nationale. Ces voies d'eau constituent le principal support du réseau de véloroutes et voies vertes qui irrigue l'ensemble du territoire bourguignon. Enfin, les canaux sont des éléments incontestables du patrimoine et sont un point de départ pour la découverte culturelle de la région.

Le tourisme fluvial peut donc devenir un produit structurant du tourisme bourguignon, susceptible de générer des retombées économiques importantes.

A - LES CHIFFRES CLES DU TOURISME FLUVIAL ET SES RETOMBÉES ECONOMIQUES

Le tourisme fluvial revêt des réalités différentes et se décline en plusieurs activités, si bien qu'en France la tradition veut une définition large du tourisme fluvial (croisières fluviales de plusieurs jours à bord de bateaux-hôtels, location de coches de plaisance, plaisance fluviale privée, nautisme de proximité, activités pratiquées le long de la voie d'eau (randonnées, visites d'ouvrages ou de musées...). **Ce que nous appellerons tourisme fluvial dans cette étude désignera la plaisance.** Par ailleurs, si cette saisine porte sur les seules voies d'eau décentralisables, il convient de noter que **les données chiffrées dont nous disposons ne permettent pas toujours de faire la distinction entre les données relatives à ces dernières et celles concernant l'ensemble du réseau.** Il conviendra donc de les considérer avec prudence.

Les clientèles et flux touristiques de la plaisance

En 2006, la clientèle des coches de plaisance se répartissait entre 18,7 % de Français et 81,3 % d'étrangers. Parmi ces derniers, on comptait 23,3 % d'Allemands, 18,3 % de Suisses et 12,5 % de Britanniques. Plus de 32 500 passagers ont été transportés en Bourgogne, ce qui situe la région à la deuxième place derrière le Languedoc-Roussillon.

En 2008, les 32 péniches-hôtels proposaient 407 lits. Ce chiffre avait fortement baissé durant la période 2002-2004 (22 bateaux pour 300 places en 2004). L'offre est repartie à la hausse depuis 2005. Cette activité a représenté environ 50 000 nuitées. La clientèle est presque exclusivement étrangère (dont 90 % d'Américains).

Les bateaux-promenade, qui ont sillonné la Bourgogne en 2008, ont transporté près de 50 000 passagers, un chiffre en recul par rapport à 2006 (54 000). A la différence de la location, la clientèle est majoritairement française (88 % en 2006).

Les loisirs terrestres

Les canaux font l'objet d'une fréquentation terrestre importante, plus locale et populaire : les dizaines de milliers d'usagers des chemins de halage aménagés en voies cyclables témoignent de cette fréquentation de proximité. Le Conseil régional coordonne depuis l'an 2000 le grand projet d'aménagement du *Tour de Bourgogne à vélo* dont les quelques 800 km (dans sa configuration finale) s'appuient essentiellement sur les chemins de service des voies navigables. A cette grande boucle s'intègre celle de la Bourgogne du sud. Viennent se greffer sur cet ensemble de nouveaux tronçons qui sont déjà en circulation ou qui vont l'être prochainement : les six portes du *Tour de Bourgogne à vélo* et les futures liaisons intra-régionales, soit un ensemble de près de 1 200 km.

Les véloroutes et les voies vertes accueillent cinq grands types d'usagers : les cyclistes, les rollers, les piétons, les personnes à mobilité réduite et, de manière plus marginale, les cavaliers. Elles ont été fréquentées entre 2008 et 2009 par près d'un million de visiteurs (soit 25 millions de km parcourus). Environ 47 % des touristes empruntant le *Tour de Bourgogne à vélo* sont étrangers. Cinq nationalités sont principalement représentées : Néerlandais, Belges, Britanniques, Allemands et Suisses.

Le tourisme associé aux véloroutes est aujourd'hui aussi déterminant que la navigation sur les canaux. Ces infrastructures constituent notamment un élément fort d'appropriation des canaux par les Bourguignons. Le développement de cette forme de tourisme peut être une réponse à la saisonnalité de la filière.

Le tourisme culturel

Les canaux de Bourgogne sont des vecteurs incontournables de découverte des espaces paysagers de la Bourgogne. Leurs ouvrages (le tunnel de Pouilly-en-Auxois, les voûtes de la Collancelle...) sont, en outre, des éléments majeurs du patrimoine scientifique et technique de la région et comptent, de ce fait, parmi ses atouts touristiques les plus importants. Les canaux constituent enfin un point de départ privilégié pour l'accès aux plus grands sites culturels qu'offre le territoire régional.

Evaluation des retombées économiques (ensemble des voies d'eau)

Concernant la consommation touristique, le **budget moyen du séjour, hors location du bateau, s'élevait en 2003 à 607 euros**. La restauration était le principal poste de dépense (244 euros). Venaient ensuite l'alimentation (225 euros) et l'achat de produits du terroir (40 euros), l'importance de ce dernier poste distinguant la Bourgogne des autres régions concernées par le tourisme fluvial. La dépense du séjour par personne s'élevait, quant à elle, à 142 euros. **Au total, la consommation touristique des croisiéristes (dépenses directes) peut être estimée, pour l'année 2003, à 4,6 millions d'euros**, ce qui place la Bourgogne en deuxième position derrière le Languedoc-Roussillon.

B - L'EXPERIMENTATION

La démarche du Conseil régional de Bourgogne

La loi n°2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages marque une étape importante dans la décentralisation des voies navigables. L'article 56 de ce texte autorise ainsi les collectivités territoriales à constituer leur propre domaine public fluvial soit directement par expropriation, acquisition amiable ou création, soit par transfert de propriété d'un élément du domaine public fluvial de l'Etat. **Ce volet domaniaal a**

été complété par la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, qui traite du transferts des personnels et étend le dispositif aux ports intérieurs.

Dans son schéma régional de développement du tourisme (SRDT) pour la période 2005-2015, le Conseil régional de Bourgogne a identifié trois grands produits d'itinérance pour le développement du tourisme : *la Route des vins de Bourgogne*, *le Tour de Bourgogne à vélo* et *le tourisme fluvial*. La fiche action C18 consacrée spécifiquement à cette dernière thématique prévoit plusieurs pistes d'amélioration possibles, notamment un travail sur le réseau en partenariat avec VNF, et envisage pour les mettre en œuvre la décentralisation des canaux. L'idée d'un transfert de gestion a trouvé son accomplissement par le vote à l'unanimité des élus régionaux, le 14 décembre 2009, d'une convention d'expérimentation entre l'Etat, la Région et VNF.

En faisant le choix de l'expérimentation, la Région s'est fixé trois objectifs principaux : la protection du patrimoine, le développement touristique autour des canaux et la préservation d'une ressource en eau estimée à plus de 150 millions de m³. Au-delà, le Conseil régional a pour ambition d'élaborer avec l'ensemble des partenaires un véritable projet touristique global et d'innover dans le domaine des services et du marketing territorial, pour donner corps à un nouveau concept de « *station touristique linéaire* », où convergeraient le long du réseau de nombreuses activités de plein air.

Le périmètre de l'expérimentation

Le domaine fluvial bourguignon, qui représente un total de 1 000 km, constitue le réseau le plus important de France. **L'expérimentation porte sur les seuls canaux de Bourgogne, du Centre et du Nivernais, ainsi que sur la rivière Seille en sa partie navigable, soit au total 574 km.** Cet ensemble permet de faire deux boucles complètes à l'intérieur ou autour de la Bourgogne en empruntant le canal de Roanne à Digoïn, le canal latéral à la Loire et le canal de Briare. Le périmètre recouvre les plans d'eau navigables, leur système d'alimentation (barrages-réservoirs, étangs et rigoles, prises d'eau, déversoirs, noues, retenues...), avec leurs dépendances, berges, chemins de halage, plantations, digues, barrages, écluses et autres ouvrages actuellement entretenus par VNF (ports et haltes fluviales, terrains, magasins, maisons éclusières).

Les données de l'expérimentation

Les enjeux sociétaux

La présence de nombreux touristes étrangers sur et autour des canaux témoigne de la notoriété du patrimoine dont dispose la Bourgogne en la matière. A cette clientèle s'ajoute une fréquentation plus locale, correspondant aux dizaines de milliers d'utilisateurs des chemins de halage aménagés en voies cyclables. **Le développement rural s'appuie donc pour partie sur les activités de loisir qui se créent autour de la voie d'eau.** Enfin, même si le transport de marchandises est devenu marginal et reste localisé à certaines sections du réseau (en particulier sur le canal du Centre et aux extrémités du canal de Bourgogne), **un potentiel de développement existe en matière de fret**, qui peut représenter un atout non négligeable dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Les canaux bourguignons, avec leurs réservoirs et rigoles associés, ainsi que la Seille constituent par ailleurs une trame verte et bleue d'importance :

- corridors écologiques constitués d'espaces naturels ou semi-naturels avec des formations végétales linéaires ou ponctuelles permettant de relier tout ou partie des espaces protégés au titre du code de l'environnement ;
- bandes végétalisées le long des cours d'eau ;
- vastes zones humides qui jouent un rôle essentiel pour la préservation de la biodiversité et la ressource en eau ;
- paysages bien identifiés et divers.

Ce vaste ensemble naturel participe à l'offre touristique de qualité, recherchée et appréciée par tous les usagers des canaux, des véloroutes, des rivières et des plans d'eau. **Le projet du Conseil régional intègre donc une forte dimension environnementale.**

Les paramètres de gestion

L'Etat a pris l'engagement de stabiliser les personnels mis à disposition de la Région pendant la durée de l'expérimentation, garantissant ainsi l'effectif constaté au 31 décembre 2007, soit **359 équivalents temps plein** (ETP). Les crédits correspondants à la rémunération de 56 ETP vacataires seront, par ailleurs, maintenus durant cette période. Enfin, VNF met à disposition de la collectivité 2,2 ETP. Le transfert définitif des personnels en fin d'expérimentation se fera sur ces bases.

La convention d'expérimentation dispose que le Conseil régional percevra de l'Etat une subvention annuelle de 5,819 millions d'euros TTC (valeur janvier 2010) tant que la Région ne sera pas éligible au fonds de compensation de la TVA (FCTVA). Dans le cas où elle le deviendrait pendant la phase d'expérimentation, la subvention serait ramenée à 4,79 millions d'euros HT. A compter du 1^{er} janvier 2010, cette subvention évoluera chaque année comme la dotation générale de décentralisation. L'Etat s'engage également à attribuer à la Région une subvention de maintenance et d'exploitation d'un montant de 2,5 millions d'euros TTC par an, hors dépenses de personnel. Ces montants devraient être complétés par des fonds européens, en particulier du FEDER. Dans le cadre de ses travaux, le CESER n'est pas en mesure de vérifier si les enjeux financiers de l'expérimentation (puis d'un éventuel transfert) seront couverts pas les subventions promises par l'Etat.

Afin d'éclairer son projet, la Région a commandé un certain nombre d'études. Elle a notamment saisi le Conseil économique, social et environnemental régional (CESER) sur le double questionnement suivant :

- comment intégrer les canaux dans la politique touristique régionale ?
- en quoi la gestion directe des canaux par la Région Bourgogne est-elle susceptible de modifier l'ensemble de sa politique touristique ?

Le CESER s'attachera à identifier les enjeux de l'expérimentation engagée par le Conseil régional, mais il tient à souligner que l'avis et le rapport qui l'accompagne s'inscrivent dans les limites fixées par la lettre de saisine (la question de l'état des infrastructures, celle d'un éventuel développement du fret commercial local, celles de l'alimentation en eau et de la pertinence du transfert de gestion sont ainsi explicitement exclues de la demande régionale) et qu'ils sont soumis aux incertitudes liées à la mise en œuvre de la loi portant réforme des collectivités territoriales. Au-delà, et en tenant compte de ces contraintes, nous formulerons un certain nombre de propositions, qui s'articuleront selon quatre axes : une gouvernance régionale du tourisme fluvial, une réhabilitation du « produit canal », une « offre canal » plus qualitative, l'appropriation des canaux par les Bourguignons.

PROPOSITIONS

UNE GOUVERNANCE REGIONALE DU TOURISME FLUVIAL

Les auditions ont permis de mettre en lumière l'importance cruciale du problème de la gouvernance. Exception faite du Syndicat mixte d'équipement touristique du canal du Nivernais, il n'existe en effet, actuellement, aucune structure rassemblant et coordonnant l'ensemble des acteurs bourguignons concernés par la filière (collectivités locales, VNF, loueurs...). L'atomisation et la diversité des acteurs rendent, par conséquent, difficile la convergence des enjeux, d'autant que le maillage et l'organisation spatiale des activités sont quasi inexistantes.

1

METTRE EN PLACE UNE STRUCTURE DE GOUVERNANCE GLOBALE REUNISSANT L'ENSEMBLE DES ACTEURS

Pour des raisons de cohérence, d'économie d'échelle et de développement durable, le tourisme lié à l'eau doit désormais s'inscrire dans de véritables projets globaux associant les voies navigables, les berges et leur territoire de proximité. Cela passe donc par la coordination des actions de tous les acteurs au sein d'une structure dédiée, qui serait à la fois un espace de décision, d'orientation et d'aménagement. Cette démarche contribuerait à la mise en relation des activités liées à l'eau, des acteurs et des pratiquants, ainsi qu'à la conciliation de leurs besoins et enjeux dans l'optique de proposer une politique commune.

➔ **Coordonner les actions des différents acteurs au sein d'une structure spécifique dédiée**

Le CESER propose la mise en place d'une gouvernance globale sous la conduite du Conseil régional. Pour une efficacité de gestion, il paraît nécessaire de la formaliser par canal, sous une forme qui reste à déterminer (syndicat mixte, GIE...). Il conviendra, par ailleurs, de prévoir un volet garantissant la bonne qualité des eaux en rapport avec les orientations des contrats de rivière et des schémas directeurs d'aménagement et de gestion de l'eau (SDAGE).

2

ANIMER UN PROJET TOURISTIQUE GLOBAL

Le Conseil régional a pour ambition d'élaborer avec l'ensemble des partenaires un projet touristique global et d'innover dans le domaine des services et du marketing territorial, pour former une station touristique linéaire mettant en synergie toutes les activités le long du réseau. Ce concept est à la fois une alternative aux démarches reposant sur le développement intégré de certains sites (dans lesquels la structure touristique regroupe l'ensemble des activités et constitue une destination en tant que telle) et un dépassement de ces démarches dans une logique d'itinérance. La station touristique linéaire promet un développement reposant sur l'optimisation de l'offre touristique autour d'un axe de circulation, en l'occurrence le canal.

➔ **Structurer autour des canaux l'ensemble des activités et services qu'est en droit d'attendre la clientèle**

Ces objectifs supposent un affranchissement des limites administratives et le dépassement des logiques d'organisation thématique du tourisme au profit du développement d'une offre multiple et transversale. Ils nécessitent également une véritable connaissance de l'ensemble des offres et leur mise en synergie. Il faudra tenir compte de la diversité des lieux, des temps spécifiques à chaque activité, et ainsi éviter les doublons et les conflits d'usage.

3

PERENNISER LA BOUCLE FLUVIALE BOURGUIGNONNE

La question de la connexion du réseau transférable avec les canaux exclus du champ de l'expérimentation, tel le canal latéral à la Loire ou le canal entre Champagne et Bourgogne, est essentielle, car elle conditionnera la continuité de la boucle fluviale voulue par le Conseil régional.

➔ **Tisser des coopérations avec les Régions limitrophes, les Départements et les autres réseaux inclus dans la boucle fluviale**

UNE REHABILITATION DU « PRODUIT CANAL »

Le tourisme fluvial regroupe des activités diverses qui doivent davantage participer à la dynamisation économique des territoires traversés. Mais pour cela, le produit canal doit mieux répondre aux attentes des pratiquants, lesquelles dépendent principalement de la continuité et de l'homogénéité du niveau d'équipement et de service.

4

RENFORCER ET ADAPTER LES EQUIPEMENTS ET SERVICES

Les personnes auditionnées ont insisté sur l'inégalité des niveaux de service le long des canaux (la section centrale du canal de Bourgogne n'est ainsi plus équipée en commerces). Une situation qui nuit à l'homogénéité de l'offre et place la Bourgogne au deuxième rang des régions où le pourcentage de plaisanciers déclarant manquer de tous les services ou activités lors de leur séjour est le plus important.

➤ Renforcer les équipements

Il conviendrait tout d'abord de lancer une étude sur l'opportunité d'augmenter le long des parcours le nombre de haltes nautiques et de ports, compte tenu de certaines difficultés énoncées par les plaisanciers.

La notion de service est par ailleurs capitale, car la clientèle du tourisme fluvial est essentiellement urbaine : elle recherche donc un dépaysement dans des espaces naturels, mais souhaite des services élaborés, de bonne qualité et éco-responsables : eau potable, assainissement, espaces sanitaires, électricité, services, commerces, hébergements, restauration, équipement Internet et téléphonie... Pour une meilleure lisibilité, il faut proposer des infrastructures types et harmonisées sur l'ensemble des ports et haltes nautiques. Il semble en outre souhaitable de rentabiliser ces équipements nautiques en les rendant accessibles aux camping-caristes, qui ont les mêmes besoins.

Il convient également de prévoir le développement des équipements qui permettront de capter l'arrivée de bateaux électriques (recharge de batteries...).

Il faut moderniser les capacités de réparation des bateaux. Ceci suppose le développement d'aires de carénage dotées de dispositifs de récupération des produits toxiques et de recyclage des matériaux. Il importe également que l'ensemble des moyens de réparation fluviale fasse l'objet d'une information plus claire auprès des utilisateurs.

➤ Développer des lieux de détente, de services et d'hébergement à proximité des canaux

En comparaison de ce qui est observé sur des itinéraires similaires existants en Allemagne et en Suisse, le nombre de pratiquants déclarant une dépense significative est particulièrement faible, faute surtout d'une offre suffisante de cafés, restaurants, boulangeries à proximité immédiate de l'itinéraire. Il s'agit cependant d'une question délicate à résoudre, compte tenu de la grande saisonnalité de cette forme de tourisme. La pratique sur le Tour de Bourgogne à vélo, par exemple, peut être une des réponses à cette problématique. En effet, des vacances de février et à celles de la Toussaint, tous les week-ends de beau temps peuvent donner lieu à des fréquentations importantes, en sorte que la basse saison est réduite à seulement trois mois.

Les pratiquants du tourisme fluvial présentent un intérêt économique majeur, compte tenu de leur niveau de dépenses potentiel. Aussi, convient-il de leur proposer une offre adaptée quantitativement et qualitativement. Dans ce but, on pourrait envisager de remettre en état une partie des maisons éclusières en vue de la création de gîtes d'étape, de points de service et de détente. Cela permettrait en outre de casser l'image négative que ce patrimoine parfois très dégradé renvoie des territoires. Un tel projet représente cependant un investissement important, dont on peut se demander si la Région est en mesure de l'assumer, notamment compte tenu de la réforme des collectivités territoriales. La Région pourrait néanmoins réfléchir à la possibilité de développer les opérations Cœurs de villages plus dans ce sens. Cette initiative du Conseil régional prévoit en effet un soutien à l'animation et une aide à l'activité commerciale et artisanale de nature privée dans les communes de moins de 3 500 habitants.

➤ Harmoniser les règles de circulation

Un aspect connexe à cette problématique d'adaptation et de renforcement des équipements et des services concerne l'harmonisation des règles de circulation, et plus particulièrement la coordination des heures et dates d'ouverture des écluses.

Les auditions ont révélé que pour développer le trafic, trois éléments sont nécessaires : des infrastructures en bon état, un tirant d'eau suffisant et des moyens en personnel renforcés. Concernant ce dernier point, l'évolution restrictive des budgets et des effectifs rendent aujourd'hui l'accompagnement des bateaux plus difficile. Devenus itinérants entre plusieurs écluses, les agents sont en effet obligés de regrouper les bateaux afin d'éviter d'aller et venir sans cesse, ce qui provoque des périodes d'attente. Cette pratique est en contradiction avec le principe du tourisme fluvial, dont le maître mot est la liberté.

➤ **Augmenter le nombre d'agents le long de la voie d'eau**

Cette liberté ne saurait en effet être assurée par l'automatisation de toutes les écluses, les enquêtes montrant que les plaisanciers souhaitent une présence humaine le long de la voie d'eau.

La formation des personnels éclusiers est essentiellement axée sur le maintien en état de la voie d'eau (fauchage, petite maçonnerie, défense des berges, gestion du domaine public). Or, leur rôle dans l'accueil des plaisanciers est de plus en plus important. Ils ne sont cependant pas formés pour cette mission, même si beaucoup cherchent à le faire de leur propre initiative.

➤ **Favoriser l'accès des éclusiers qui le souhaitent à des formations d'accueil touristique (langues, culture, patrimoine...)** avec l'objectif d'un accueil amélioré, mais aussi d'une promotion sociale

Face aux nouvelles exigences du métier d'éclusier, il convient d'adapter la filière de formation. Il importe notamment de favoriser l'acquisition de compétences polyvalentes indispensables au développement de produits touristiques à fort contenu de patrimoine, ainsi qu'une connaissance des langues étrangères.

➤ **Créer des postes d'animateur du canal pour dynamiser l'itinérance**

Ces nouveaux emplois permettraient de valoriser les étapes culturelles et gastronomiques.

UNE « OFFRE CANAL » PLUS QUALITATIVE

6

DYNAMISER L'INFORMATION ET L'ACCESSIBILITE

Les activités connexes à la plaisance (loisirs nautiques, véloroutes, tourisme culturel) représentent un potentiel de croissance important pour le tourisme fluvial. Leur développement est cependant freiné par la méconnaissance qu'en ont les usagers des canaux et par le manque de connexions fiables entre les voies d'eau et les sites.

➔ Créer des supports modernes de communication destinés au grand public

L'expérience conduite par le canal du Nivernais en matière de canal de services numériques paraît être une réponse particulièrement bien adaptée pour valoriser les services existants. L'enjeu de cette opération consiste à alimenter une base de données unique, ou à interconnecter des bases de données de services respectant les mêmes champs d'informations (horaires d'ouverture, géolocalisation, nature de la prestation, accessibilité handicap, téléphone). Cela permet de constituer une offre globale et de permettre à n'importe quel opérateur d'en faire la commercialisation et la promotion. Une telle expérience devrait être étendue à l'ensemble du réseau décentralisable.

➔ Améliorer l'accès aux informations touristiques

Une telle ambition suppose de pouvoir compter sur une campagne de communication dynamique mettant les canaux au cœur de la politique touristique de la région. Pour cela, il convient de recenser les activités culturelles existant autour des canaux pendant la saison et en dehors, de rendre plus efficaces les guides, de préciser les horaires des visites et les temps de parcours selon les modes de transports. Il serait intéressant, comme on l'a souligné, de s'appuyer sur les éclusiers et les bateliers, qui pourraient devenir des « ambassadeurs » des canaux.

➔ Repenser l'offre commerciale

Il pourrait être envisagé de concevoir la réalisation d'une base de données régionale qui aurait pour vocation de proposer aux agences de voyage et réceptifs des modules de produits leur permettant de construire des circuits touristiques (notamment des circuits courts) incluant un passage par les canaux de Bourgogne.

➔ Mettre en place une signalétique précise et harmonisée

Il s'agit de mettre en place une signalétique (fluviale, routière, patrimoniale) visible par tous les pratiquants (qu'ils soient sur l'eau ou sur les berges), en vue de leur fournir toutes les informations nécessaires au bon déroulement de leur excursion. Elle doit aussi les prévenir des dangers potentiels qu'ils peuvent rencontrer le long de leur parcours.

➔ Imaginer la complémentarité avec les autres moyens de transport (TER, TGV, avion...) et renforcer la lisibilité des interconnexions

L'objectif est de proposer des moyens de transports permettant un acheminement rapide et fiable vers le lieu de séjour choisi et de mettre à disposition divers moyens de locomotion pour les déplacements entre les canaux et les lieux de randonnée ou de visite (location de vélo, service de taxi, d'autocars...).

7

RENFORCER LA SECURITE

La diversification des usages des canaux, nécessaire à la croissance de l'activité, entraîne une augmentation des conflits d'usage, qui peuvent encore être accentués dans l'hypothèse d'un développement de l'activité de fret. De même que pour la plaisance, la cohabitation entre les différents usagers des véloroutes (cyclistes, rollers, piétons, personnes à mobilité réduite, cavaliers), notamment aux abords des pôles urbains, peut poser des problèmes.

➔ Sécuriser les accès aux sites et les pratiques

La sécurisation de l'accès aux infrastructures, en particulier en bordure du domaine fluvial, doit être garantie par une gestion publique et pluraliste de l'espace (objectif qui renvoie une nouvelle fois à la notion de gouvernance). La sécurité de navigation, de circulation ou de stationnement passe également par la mise en place de zones dédiées aux différentes pratiques et l'entretien renforcé des chemins de halage.

L'APPROPRIATION DES CANAUX PAR LES BOURGUIGNONS

Les clientèles étrangères très présentes en Bourgogne (Allemagne, Belgique, Pays-Bas, Grande-Bretagne...) connaissent une réelle tradition de pratique fluviale. Mais ce réservoir n'est pas illimité. De plus, une partie d'entre elles, notamment devant l'augmentation de l'offre, risque de choisir d'autres destinations. Pour faire face à cette évolution, il est essentiel de faciliter l'accès aux activités liées aux canaux à la clientèle qui séjourne à proximité de ceux-ci. De plus, pour perdurer et susciter véritablement l'appropriation des populations locales, les projets conduits par la Région devront s'intégrer dans le patrimoine culturel et social du lieu où ils sont menés et devront s'appuyer autant que possible sur le patrimoine bâti existant.

8

DEVELOPPER UNE CULTURE DE L'EAU AUPRES DES BOURGUIGNONS

Le développement du tourisme fluvial souffre d'un manque d'appropriation des canaux par les populations locales. Comme le relevait l'un des auditionnés, les Bourguignons, à la différence de ce que l'on observe dans d'autres régions (Bretagne, par exemple), ont souvent « le dos tourné à la voie d'eau ».

➔ Favoriser la découverte des canaux par tous les publics

L'acquisition d'une culture de l'eau doit être proposée aux Bourguignons par le biais des associations, des comités d'entreprise et du monde de l'éducation.

Les jeunes constituent un relais auprès des familles. Il s'agit d'un investissement sur l'avenir : la transmission le plus tôt possible des connaissances concernant les usages, la pollution et la protection de l'eau doit en effet permettre de faire naître des comportements responsables et respectueux de cette ressource. Pour atteindre cet objectif, il est évidemment indispensable de mettre en place des outils pédagogiques adaptés et de proposer aux enseignants des actions de formation spécifique.

Concernant les personnes handicapées, il est nécessaire de proposer davantage de sites labellisés Tourisme et handicap le long des voies d'eau.

➔ Proposer des produits de prise de contact

Cela passe par le développement de la location de bateaux habitables à la journée ou de bateaux électriques. L'architecture d'un bateau fluvial ainsi que ses conditions d'usage se prêtent en effet bien à la propulsion électrique. De plus, la nécessité d'entrer dans une démarche de préservation de l'environnement et de développement durable va entraîner, dans les années à venir, le développement de ce type de transport. L'organisation d'opérations de type baptême peut aussi répondre à cet objectif.

➔ Développer le concept « Eco-pagayeur »

Le label « EcoPagayeur » est un concept mis en œuvre en Bourgogne par le Comité régional de canoë-kayak, qui a souhaité associer la pratique sportive à l'éducation et au respect de l'environnement. Le système fonctionne grâce à des balises GPS placées tout au long du parcours de canoë-kayak. L'audioguide, mis à disposition dans chaque embarcation, se déclenche à certains endroits et apporte des informations concernant la faune, la flore, la vie du fleuve et le patrimoine. Des bornes pédagogiques sont également mises en place le long des itinéraires, conçues pour être à la fois ludiques et éducatifs, pour tous publics.

➔ Orienter la vie locale autour des canaux

Il paraît nécessaire de développer l'animation des berges pour orienter les habitudes de vie vers les canaux. Cela passe par l'animation des maisons éclusières (ateliers d'artistes, guinguettes, vide-greniers, fêtes thématiques autour de l'eau, concours de pêche...), le développement de marchés Bio, le maraîchage et

l'installation de jardins ouvriers près des maisons éclusières ou des haltes nautiques (une orientation Bio serait un marqueur supplémentaire de l'approche). Cet achalandage ne peut qu'encourager des initiatives privées à s'installer à proximité des canaux pour développer les services.

➤ **Organiser périodiquement un événementiel régional fort**

Celui-ci viserait la réappropriation de la voie d'eau par le biais d'un projet culturel à conséquences économique et touristique. Pour cela, la Région pourrait s'inspirer d'initiatives déjà existantes : salon fluvial Pâques-Boat à Saint-Jean-de-Losne, Fête du canal du Nivernais...

9

RENDRE PLUS ACCESSIBLE AUX BOURGUIGNONS LA PRATIQUE DE LA PLAISANCE

➤ **Encourager la création de petites unités de location de bateaux**

Les niveaux de prix en location, considérés comme assez élevés, constituent sans doute un frein au développement de la filière, notamment en direction des populations locales. Cette caractéristique n'est certes pas propre à la Bourgogne. Elle traduit toutefois une évolution récente. En effet, les loueurs installés en Bourgogne dans les années 1980 proposaient une gamme de produits adaptés à toutes les catégories d'utilisateurs. Aujourd'hui, les bases s'étant restructurées, seules les sociétés les plus importantes sont restées. Il en a résulté une réorientation de l'offre vers une plaisance haut de gamme qui se prive de la clientèle familiale et locale.

CONCLUSION

➤ Comment intégrer les canaux dans la politique touristique régionale ?

C'était la première question du Conseil régional. Force est de reconnaître que les canaux font déjà partie intégrante de la politique touristique de la Région. Le schéma régional du tourisme (SRDT) l'identifie d'ailleurs comme l'un des grands produits régionaux d'itinérance, au même titre que le *Tour de Bourgogne à vélo* ou la *Route des vins de Bourgogne*. La fiche C18 de ce document cible même déjà plusieurs pistes d'actions possibles, qu'un règlement d'intervention de la Région concrétise pour partie.

Le Président du Conseil régional a en outre cosigné, en décembre 2008, la convention Leader du canal du Nivernais 2008-2015, aux côtés de l'Etat, du CNASEA (aujourd'hui Agence de services et de paiement) et du Syndicat mixte d'équipement touristique du canal du Nivernais. Cet engagement vise à mobiliser des fonds européens pour développer les animations et l'offre touristique du canal du Nivernais.

Les propositions que nous avons formulées s'inscrivent donc dans un cadre et des perspectives d'action déjà très élaborés. Nous espérons qu'elles contribueront à leur donner corps.

➤ En quoi la gestion directe des canaux par la Région Bourgogne est-elle susceptible de modifier l'ensemble de sa politique touristique ?

En réponse à cette seconde question, il apparaît que la gestion directe des canaux transférables peut permettre à la Région de mettre en œuvre une stratégie de développement durable dans ce secteur. Le tourisme fluvial ne peut en effet être pratiqué que dans une démarche de tourisme responsable, tant est fragile le milieu sur lequel il se développe. L'élément essentiel du tourisme fluvial, c'est l'eau, qui doit conserver ses qualités physiques et biologiques. Il s'agit donc de préserver cette ressource, surtout quand elle est utilisée aussi pour l'eau potable.

Les situations géographiques, patrimoniales et environnementales à l'origine du développement des flux touristiques fluviaux devront faire l'objet d'une gestion globale touchant à la fois les voies d'eau magistrales, et celles susceptibles d'être *in fine* concédées. **Il sera donc nécessaire de mettre en place une gouvernance régionale**, en rapport avec l'ensemble des acteurs bourguignons impliqués dans le tourisme fluvial au sens large.

Enfin, le concept de station touristique linéaire ne pourra s'exprimer que si une véritable fluidité entre les différentes activités (randonnée pédestre, boucle à vélo, tourisme culturel...) est mise en place.

Pour conclure, le CESER de Bourgogne rappelle que la Région a commandé un certain nombre d'études dans le but d'éclairer son projet (enquête de fréquentation et de clientèle du tourisme fluvial lancée par Bourgogne Tourisme, schéma de valorisation touristique des voies navigables de Bourgogne conduite par la délégation Atout France Bourgogne). **La présente saisine ayant été achevée avant la présentation de leurs conclusions, le CESER se réserve la possibilité d'approfondir les problématiques qu'elles soulèveront à l'occasion d'une prochaine autosaisine.**

AVIS ADOPTE A L'UNANIMITE

EXPLICATIONS DE VOTE



Intervention d'André FOURCACE au titre de la CFDT

« Pour la CFDT, il s'agit d'un dossier très important avec des enjeux économiques, financiers, écologiques, touristiques majeurs...

Il s'agit d'une saisine du Président du Conseil régional, c'est-à-dire que **nous n'avons maîtrisé ni la question posée**, ni l'étendue des problématiques abordées.

La question posée n'abordait :

- **ni le coût des infrastructures** : remise à niveau, réparations, entretien ;
- **ni la question de la régularité de l'approvisionnement en eau** des canaux, en particulier l'été.

La question de l'opportunité de cette opération n'a pas été non plus posée au CESER.

Dans l'avis, la CFDT note particulièrement **trois éléments positifs** :

- **L'attention portée aux personnels** qui assurent une présence humaine sur les canaux, l'évolution et l'enrichissement de leur métier en particulier vers l'accueil et l'animation.
- **La place déterminante des activités de loisirs autour des canaux**, randonnées pédestre ou vélo, qui touchent un public bien plus massif, beaucoup moins élitiste et beaucoup plus bourguignon ; pour nous, c'est bien l'enjeu majeur en termes de loisirs.
- **Le souhait de poursuivre et d'élargir la réflexion du CESER** en intégrant tous les éléments nouveaux sur l'état des lieux de l'infrastructure, les coûts, la ressource en eau, lors du débat final sur la régionalisation définitive à la fin de l'expérimentation. La CFDT est prête à s'inscrire dans ce travail.

Pour toutes ces raisons, **la CFDT votera cet avis** qui ouvre des portes et pose des questions ».

Intervention de Bernard TOUILLER
Au titre de la Chambre régionale de métiers

« Plusieurs pistes pourraient être étudiées pour rendre rentable le tourisme fluvial plus que par les retombées touristiques, comme la possibilité de prix à fournir par les plaisanciers ou l'exploitation de lieux ou d'infrastructures type maisons éclésières, voire la privatisation en vue d'une rentabilité au projet ».

Intervention de Thierry GROSJEAN Au titre de l'environnement

« Pas de doute, le rapport, le projet d'avis et les propositions répondent bien à la question posée par le Conseil régional, mais seulement à la question posée. On pourrait donc souscrire aux propositions, tout en ajoutant qu'il eut été utile d'aller plus loin dans le domaine précis de l'appropriation par un tourisme populaire.

Mais l'arbre du tourisme cache mal la forêt des problèmes sous-jacents à cette expérimentation pour le moins hasardeuse aux plans écologiques, techniques et financiers.

Si le CESER, dans ses conclusions, « *se réserve la possibilité d'approfondir les problématiques qu'elles soulèveront à l'occasion d'une prochaine auto-saisine* », la nature et la gravité de ces problématiques montrent qu'approuver cet avis sans réserves consisterait à donner un blanc-seing à une aventure discutable.

Tout d'abord on peut s'interroger sur la forme de la saisine, révélatrice d'une gouvernance étriquée : la question est posée alors que la décision a déjà été prise et largement exposée dans la presse. Faute de réelle concertation avec l'ensemble des acteurs de l'eau, qui ne se limitent pas aux acteurs du tourisme, la réalité des problèmes ne sera pas connue des citoyens et contribuables.

Aventure financière : la promesse d'engagement de l'Etat d'une subvention de maintenance -ce n'est qu'une promesse- et d'exploitation de 2,5 millions d'euros/an ne suffira jamais à relever l'état d'abandon de la plupart des canaux. Il aurait fallu disposer d'un **état des lieux exhaustif** (digues, berges, écluses, maisons éclusières...) pour pouvoir évaluer le coût avant de s'engager. Ce que reconnaît d'ailleurs le CESER dans cet avis.

Aventure écologique : ce réseau des canaux, outre son utilité pour le tourisme et très peu pour le transport, constitue de fait des milieux aquatiques participant au bon état des eaux pour 2015 au sens de la directive-cadre européenne, du fait de leur solidarité et connectivité avec les rivières (navigables ou non) et les eaux souterraines. Il en résulte une large gamme d'impacts sur le fonctionnement des milieux, la qualité de l'eau et la biodiversité.

- ✓ On est en droit de s'interroger sur la **qualité de l'eau** de certains canaux qui ont servi d'exutoires à des pollutions industrielles notoires ces dernières décennies (Canal du Centre par exemple). Comme les dragages actuels sur la Saône navigable, des travaux sur ces canaux remettraient en suspension des poisons actuellement piégés dans les sédiments. Pollutions venant s'ajouter à celles d'une région déjà fortement impactée par d'autres pollutions (pesticides, PCB, métaux lourds..) d'après le rapport d'évaluation environnementale du SDAGE d'octobre 2009.
- ✓ Les Comités de Bassin ont-ils été saisis pour avis sur l'opportunité de ce qui pourrait être considéré comme un « projet structurant » selon les projets -par ailleurs non connus- du Conseil régional ? De toutes façons, la loi sur l'eau oblige à la publication de documents d'incidence 2 ans après l'approbation du SDAGE (études d'impact sur les connectivités longitudinales ou latérales, incidences des éclusées, incidence sur les crues, etc...).
- ✓ Mêmes si des améliorations ont été apportées, on reste loin du nécessaire dans le domaine de la **gestion des déchets** sur le linéaire des canaux (équipements pour la récupération des huiles et eaux usées).

- ✓ La restauration de la continuité écologique des cours d'eau -donc des canaux- est un élément essentiel pour la reconquête de la biodiversité aquatique. Par exemple, la question du maintien ou non des ouvrages doit se poser dans le futur Schéma régional de cohérence écologique (continuité écologique et circulation des espèces). Ces opérations prévues par le SDAGE peuvent d'ailleurs faire l'objet d'un soutien financier de l'Agence. Certains canaux constituent -a contrario des plus dégradés- de véritables réserves de biodiversité, méritant qu'on en fasse l'inventaire.

Le tourisme oui, mais à quel prix ?

Loin de nous l'idée de nier l'intérêt patrimonial exceptionnel, touristique et économique, de l'entretien des canaux bourguignons et de la Seille navigable, mais nous demandons que cela soit fait en toute connaissance des conséquences possibles et des précautions à prendre. La viabilité du projet touristique et économique repose sur la qualité des services, certes, mais surtout de l'environnement, pas seulement visuel (paysager) : les usagers de la voie d'eau sont de plus en plus sensibles et exigeants quant à la qualité systémique, globale. Ils ont droit à des informations fiables. Cette qualité des milieux, la franchise de l'information sont aussi des facteurs de développement du tourisme populaire.

Enfin, comme certains thuriféraires ont fait ressortir de cartons poussiéreux des projets pharaoniques pour les ajouter à un Grenelle moribond, la Région serait bien inspirée de réfléchir avant de se lancer en même temps dans l'aventure du financement de Saône Moselle et/ou de Saône Rhin (15 milliards d'euros à eux deux !). C'est autant de fonds qui feraient défaut à une éventuelle valorisation des canaux et à l'optimisation de l'existant pour les rivières navigables.

Nous souhaitons que le CESER se donne les moyens d'aller au-delà d'informations insuffisantes pour éclairer les Bourguignons ».

Intervention de Marc BENNER
Au titre du Pôle nucléaire bourguignon

« Je voudrais compléter la présentation de l'avis par une intervention sur la mobilité. Les mots-clés de l'avis sont dynamisme, attractivité, patrimoine et développement durable ; j'y ajoute l'innovation pour une perception parfois traditionnelle de la question des canaux de Bourgogne. Innovation pour les équipements notamment qui permettent cette mobilité : les bateaux.

Au moment où la voiture électrique et les vélos à assistance électrique se développent avec une formidable acceptation de nos concitoyens, les canaux de Bourgogne doivent miser sur les bateaux électriques. Des dizaines de modèles existent pour des bateaux de 2 à 200 places.

Seuls 4 grands bateaux existent en Bourgogne, à Pouilly ou dans la Nièvre. C'est un enjeu d'innovation d'image touristique, d'environnement mais aussi économique puisque on peut diviser par 5 le coût du « carburant » avec l'utilisation de l'électricité à la place des énergies fossiles et ceci sans émettre de CO2 puisque 95 % de l'électricité en France et 100 % pour EDF en Bourgogne est produite sans CO2 ».

Intervention de Gérard MOTTET
Au titre des Organismes culturels (patrimoine)

« L'excellence de cette saisine sur les canaux, comme la pertinence des interventions qui ont fait suite à celle-ci, légitime amplement l'existence du CESER dont les travaux doivent être beaucoup plus pris en compte.

Par l'histoire séculaire de leur mise en place, les canaux représentent pour la Bourgogne une épopée et un immense patrimoine. Sur ce point, je vous renvoie à l'excellent ouvrage de Philippe Ménager : « Les canaux bourguignons, histoire d'un patrimoine », 2009, 416 p, (cartes et illustrations couleurs).

Le canal de Bourgogne figure ainsi déjà sur la « carte de Cassini-Thury » du début XIXème ainsi que le canal du Centre, le canal latéral à la Loire et le canal de Briare.

Il convient donc que cette saisine invite le Conseil régional à étendre son projet d'expérimentation à *l'ensemble des canaux qui parcourent le territoire régional et permettent un circuit complet* : canal latéral à la Loire de Digoïn à Decize, canal de Briare dans son trajet icaunais par Rogny les Sept Ecluses.

Il convient également que la vocation touristique, évoquée à juste titre dans la saisine, englobe *aussi les aspects culturels, patrimoniaux et scientifiques*. Ainsi, par la vallée de l'Yonne, le canal du Nivernais passe aux pieds des « Rochers du Saussois », haut lieu d'escalade, mais aussi *partie externe d'un récif-barrière de corail du Jurassique Supérieur*.

Quant à la « mobilité électrique » précédemment évoquée, il convient de rappeler qu'elle est déjà bien utilisée au port de Pouilly-en-Auxois par un beau bateau pouvant transporter une cinquantaine de voyageurs et franchir la célèbre « Voûte » du canal de Bourgogne et ses nombreux puits d'aération sur plus de 3 km.

C'est ainsi qu'en utilisant l'œuvre de Philippe Ménager, le « Guide géologique Bourgogne-Morvan » de Pierre Rat, les nombreux travaux des différentes associations de promotion et sauvegarde des canaux, ceux des sociétés savantes de Bourgogne et de leur dernier colloque de Saulieu (16 et 17 octobre) consacré aux voies de communications en Bourgogne, que l'on pourra, avec un « guide des canaux », promouvoir un tourisme fluvial complet et utile à tous.

Pour un tourisme paisible, culturel, scientifique, formateur et environnemental ».



**Intervention de Claudine CONTASSOT
Au titre de la CGT**

« C'est en s'appuyant sur les atouts dont bénéficie la Bourgogne dans le domaine du tourisme fluvial que la collectivité a adopté le principe d'une expérimentation du réseau fluvial à petit gabarit. La Région a commandé un certain nombre d'études. Si nous pouvons souligner la qualité du travail rendu par la commission, nous regrettons qu'il n'y ait pas eu de lien entre les différentes études. L'axe « tourisme fluvial » nous semble restrictif, l'utilisation des canaux pour le fret, mériterait également une étude.

Si la volonté de la Région est de sauvegarder et de valoriser les canaux, il est difficile de voir si elle en a réellement les moyens. Pourra-t-elle en assurer la charge ? La commission le souligne, les données chiffrées mise à sa disposition ne lui ont pas permis de faire la distinction entre les données relatives aux seules voies d'eau décentralisables et celles concernant l'ensemble du réseau. L'état réel des infrastructures est également une inconnue. Les moyens tant financiers qu'en personnels devront être à la hauteur de l'importance de ce patrimoine pour en assurer l'entretien.

Pour ce qui concerne l'appropriation des canaux par les Bourguignons, en ont-ils les moyens financiers alors que le chômage des 50 ans et plus est en constante augmentation, que le bénéfice de l'allongement de l'espérance de vie, obtenu en partie par la diminution du temps de travail, est remis en cause ?

Les collectivités locales, les associations qui pourraient être porteuses de projets autour des canaux en auront-elles les moyens alors que sont engagées la réforme territoriale et la réforme de la fiscalité ?

Trois années ne seront pas trop longues pour mener à bien l'expérimentation au vu des enjeux.

Ce qui pose la question suivante, la Région est-elle obligée d'assumer partout où l'Etat se désengage ?

Malgré toutes ces interrogations, la CGT votera l'avis ».

Intervention de Michel LAFARGE
Au titre de la Fédération régionale du bâtiment

« J'ai pu participer aux travaux concernant cette saisine et j'ai beaucoup appris sur la gestion des canaux.

Je voudrais relever la qualité des propos tenus par l'ensemble des intervenants lors des auditions réalisées.

Merci aussi à Christophe Lefèvre pour sa recherche de documentation, sa rédaction toujours aussi précise dans l'analyse des propos échangés en commission et sa synthèse des propositions présentées.

Mais je voudrais insister et attirer votre attention sur deux articles de ce projet d'avis.

Le premier concerne le dernier paragraphe de l'introduction sur le contexte de la saisine. En effet, il faut souligner que « l'avis et le rapport s'inscrivent dans les limites fixées par la lettre de saisine (l'état des infrastructures, le développement du fret commercial local, l'alimentation en eau et la pertinence du transfert de gestion sont ainsi explicitement exclus de la demande régionale) ».

Le second concerne le dernier paragraphe de la conclusion de ce projet d'avis. Nous n'avons pu que constater que « la Région a commandé un certain nombre d'études dans le but d'éclairer son projet (enquête de fréquentation et de clientèle du tourisme fluvial..., schéma de valorisation touristique des voies navigables de Bourgogne...) ».

Aussi, ne serait-il pas opportun avant de finaliser la concrétisation de ce projet de prise en charge par le Conseil régional du transfert de la gestion des canaux par l'Etat, d'attendre le résultat de ces études déjà engagées ? Et pourquoi ne pas en envisager d'autres afin de connaître, avant de prendre l'ultime décision, le coût des travaux urgents de mise en état des canaux, d'établir un prévisionnel de charges concernant la maintenance en état de bon fonctionnement de ces travaux, de prévoir l'augmentation des charges de la Région due au transfert des personnels VNF, de calculer et d'informer les Bourguignons de l'augmentation des impôts nécessaires pour couvrir ces charges supplémentaires ?

Comme l'ont rappelé les rapporteurs de cet avis, vous comprendrez que le projet d'avis qui vous est présenté est très ponctuel et demandera un suivi particulier afin de pouvoir le parfaire dès que l'ensemble de ces éléments nous sera transmis.

Je vous remercie de votre attention ».



**Intervention de Dominique CHAMBRETTE
Au titre de la Chambre régionale d'agriculture**

« Je souhaite insister sur deux points :

- la lenteur (3 km/h) de ce mode de locomotion,
- l'intérêt d'associer la promotion des produits du terroir, au même titre que la culture et le patrimoine ».



Intervention de Bruno LOMBARD
Au titre de la Fédération des conseils de parents d'élèves des écoles publiques

« Ma question ne portera pas sur l'avis proprement dit.

Mais à partir de mon expérience lors de l'avis sur l'enseignement supérieur et à la suite des différentes interventions, notamment celle de Thierry Grosjean portant sur les équilibres écologiques, se dessine un problème que je souhaiterais évoquer.

Les limites de la saisine du Conseil régional ont en effet mis de côté nombre d'aspects que les membres du CESER ont aujourd'hui regretté ne pas voir abordés.

Ma question est donc : est-il possible au CESER, lorsqu'il est saisi par le Conseil régional, de déborder le cadre défini par celle-ci si le travail en cours découvre des tenants et aboutissants l'excédant ? ».