

DEPARTEMENT
DES
DEUX-SEVRES



VILLE DE NIORT

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL**

SEANCE DU 21 SEPTEMBRE 2020

Conseillers en exercice : 45

Votants : 44

Convocation du Conseil Municipal :
le 15/09/2020

Affichage du Compte-Rendu Sommaire
et affichage intégral :
le 28/09/2020

Délibération n° D-2020-238

Projet de développement du tourisme fluvestre porté par le
Parc national régional du Marais poitevin - Approbation et
autorisation d'implantation d'une halte-escale à la Roussille

Président :

MONSIEUR JÉRÔME BALOGE

Présents :

Monsieur Jérôme BALOGE, Madame Rose-Marie NIETO, Monsieur Michel PAILLEY, Madame Christelle CHASSAGNE, Monsieur Nicolas VIDEAU, Madame Jeanine BARBOTIN, Monsieur Lucien-Jean LAHOUSSE, Madame Anne-Lydie LARRIBAU, Monsieur Elmano MARTINS, Madame Christine HYPEAU, Monsieur Bastien MARCHIVE, Madame Florence VILLES, Monsieur Philippe TERRASSIN, Madame Valérie BELY-VOLLAND, Monsieur Thibault HEBRARD, Monsieur Romain DUPEYROU, Madame Yamina BOUDAHMANI, Madame Sophie BOUTRIT, Monsieur Gerard LEFEVRE, Madame Aurore NADAL, Monsieur Guillaume JUIN, Madame Marie-Paule MILLASSEAU, Monsieur Florent SIMMONET, Madame Yvonne VACKER, Monsieur Eric PERSAIS, Madame Stéphanie ANTIGNY, Monsieur François GUYON, Madame Lydia ZANATTA, Madame Ségolène BARDET, Monsieur Nicolas ROBIN, Monsieur Hervé GERARD, Madame Noélie FERREIRA, Monsieur David MICHAUT, Madame Aline DI MEGLIO, Monsieur Karl BRETEAU, Monsieur Baptiste DAVID, Monsieur François GIBERT, Madame Cathy GIRARDIN, Monsieur Sébastien MATHIEU, Madame Véronique BONNET-LECLERC, Madame Elsa FORTAGE, Monsieur Dominique SIX.

Secrétaire de séance : Sophie BOUTRIT

Excusés ayant donné pouvoir :

Madame Mélina TACHE, ayant donné pouvoir à Madame Noélie FERREIRA, Monsieur Jérémy ROBINEAU, ayant donné pouvoir à Madame Elsa FORTAGE

Excusés :

Madame Fatima PEREIRA.

Direction de l'Espace Public

**Projet de développement du tourisme fluvestre porté
par le Parc national régional du Marais poitevin -
Approbation et autorisation d'implantation d'une
halte-escale à la Roussille**

Monsieur Dominique SIX, Adjoint au Maire expose :

Mesdames et Messieurs,

Sur proposition de Monsieur le Maire

Dans le cadre du projet de développement du tourisme fluvestre porté par le Parc Naturel Régional du Marais poitevin en collaboration avec l'Institution Interdépartementale du Bassin de la Sèvre Niortaise (IIBSN) et les collectivités locales situées sur le parcours de la Sèvre Niortaise, il est prévu la création de deux haltes escales sur la Commune de Niort.

Ces haltes escales concernent :

- la cale du Port à Niort « tête de ligne amont » positionnée comme base de départ et d'arrivée et permettant d'éviter une concentration trop importante de bateaux aux écluses. Les travaux d'aménagement à réaliser par l'IIBSN permettront l'amarrage de bateaux, la mise à l'eau ou le retrait, ainsi que la mise en œuvre de bornes eau et électricité et le pompage des effluents pour rejet dans le réseau de traitement.

- la Roussille, halte-escale aménagée par l'implantation en amont d'un ponton d'escale pouvant accueillir deux bateaux simultanément équipé d'une borne eau-électricité.

Le descriptif de l'ensemble de l'aménagement permettant le projet de développement du tourisme fluvial de la Sèvre Niortaise dans le renforcement de l'attractivité du territoire et les valorisation et préservation du patrimoine, élaboré par le Parc Naturel Régional du Marais poitevin est annexé à la présente délibération.

Il est demandé au Conseil municipal de bien vouloir :

- approuver le projet d'implantation des deux haltes-escales sur la Commune de Niort, à la cale du Port et à la Roussille ;

- autoriser les travaux d'aménagement à exécuter à la Roussille, le long du cheminement de la Coulée Verte et en tête de berge, par la création de pontons fixes sur pieux implantés sur les berges en talus enherbés, réalisés en bois ;

- autoriser Monsieur le Maire ou l'Adjoint délégué à signer toutes les autorisations nécessaires à l'exécution des travaux.

**LE CONSEIL
ADOPTE**

Pour :	42
Contre :	2
Abstention :	0
Non participé :	0
Excusé :	1

Pour le Maire de Niort,
Jérôme BALOGÉ
L'Adjoint délégué

Signé

Dominique SIX



Développement du tourisme fluvial La Sèvre Navigable Marais Poitevin



Sommaire

<u>Le contexte</u>	3
<u>La Sèvre Navigable, une histoire ancienne</u>	3
<u>Les fondements stratégiques</u>	5
<u>Le réseau touristique navigable</u>	5
<u>Les circuits de navigation</u>	5
<u>Les distances de navigation</u>	7
<u>Les travaux et aménagements du domaine public fluvial</u>	8
<u>Préambule</u>	8
<u>Mise à niveau du domaine public fluvial</u>	8
<u>Les aménagements nouveaux pour permettre le développement du tourisme fluvial</u>	12
<u>« Tête de ligne amont » : La cale du Port à Niort</u>	12
<u>Halte-escale à La Roussille (Commune de Niort)</u>	13
<u>Halte-escale à Magné</u>	13
<u>Halte-escales à Coulon</u>	14
<u>Halte-escale à Arçais</u>	14
<u>Halte-escale à Bazoin (Commune de La Ronde)</u>	15
<u>Escale sur l'Île de Charouin (Les Combrands commune de Taugon)</u>	15
<u>Halte-escale à La Grève sur Mignon</u>	16
<u>« Tête de ligne aval » : Marans</u>	16
<u>Halte-escale à Damvix</u>	17
<u>Halte-escale à Courdault sur la Vieille</u>	17
<u>Autize Halte-escale à Maillé</u>	18
<u>Du tourisme fluvial au tourisme fluvestre</u>	18
<u>Plan de financement du projet</u>	19
<u>Conclusion</u>	20

Le contexte

Le développement touristique du Marais poitevin, au départ centré sur la promenade en barque, s'est appuyé sur une diversification des activités.

Ainsi, les Conseil Départementaux des Deux-Sèvres et de Vendée ont, chacun pour les territoires qui les concernent, étendu les circuits des randonnées en vélo permettant un essor de la pratique dans l'ensemble du Marais. Les efforts ont également porté sur les visites patrimoniales en améliorant la qualité des sites de visite, abbayes du Sud Vendée, écomusées (Maison du Marais poitevin à Coulon, Pôle Nature à Taugon, etc...)

Le travail entrepris par ailleurs par le Parc du Marais poitevin pour améliorer l'accueil du public et reconquérir la qualité des paysages a permis l'obtention du Label Grand Site pour la Venise Verte. Au fil du temps, l'objectif d'élargissement de l'offre touristique s'est ainsi vu concrétisé, mais la Sèvre niortaise, épine dorsale du marais, qui le traverse de part en part et qui relie l'ensemble des acteurs, n'a pas été intégrée dans cette dynamique.

C'est à partir de ce constat que les acteurs du développement touristique, Parc, comité départementaux du tourisme, et l'Institution Interdépartementale de la Sèvre Niortaise (IIBSN), gestionnaire de la voie d'eau se sont interrogés sur la possibilité de relancer la navigation touristique sur le fleuve, par ailleurs toujours classé dans les voies navigables de France.

Après une visite sur place des principaux opérateurs de tourisme fluvial, montrant leur intérêt manifeste sur l'opportunité de monter ce type de produit dans le Marais poitevin, sur la Sèvre niortaise, une étude de faisabilité a été confiée par l'Agence Départementale du Tourisme des Deux-Sèvres au cabinet Oméga consultant spécialiste de la navigation fluviale.

Cette étude confirme l'opportunité et la faisabilité de la remise en navigation touristique de la Sèvre et ses affluents, aux conditions de remettre en état les ouvrages hydrauliques, d'aménager des haltes nautiques et les deux ports têtes de ligne du réseau, de coordonner les activités de navigation avec les activités touristiques terrestre présentes sur le territoire et de proposer pour la navigation un bateau spécifique, adapté à la fois aux contraintes techniques des ouvrages (tirant d'air, tirant d'eau, longueur, largeur...) et aux spécificités paysagères et naturelles de la navigation dans un site « classé » (intégration visuelle, propulsion électrique....)

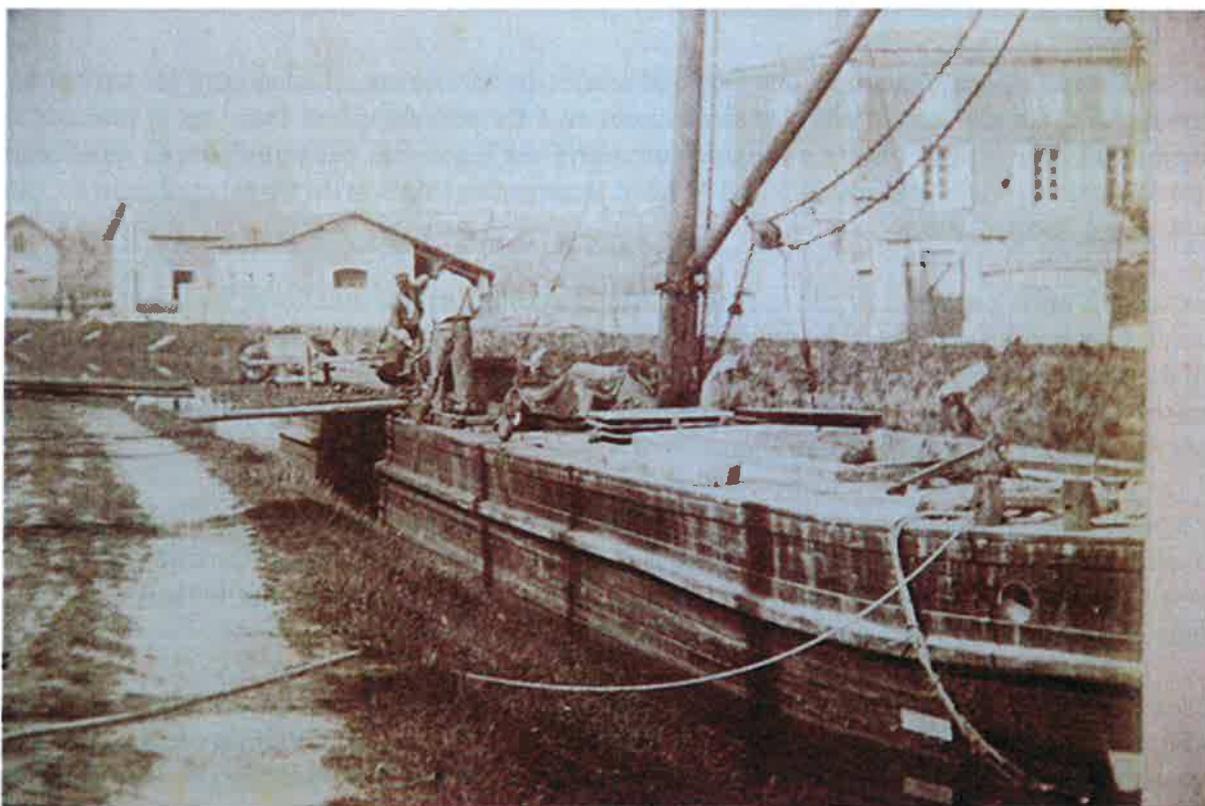
La Sèvre navigable, une histoire ancienne

La navigation sur le fleuve Sèvre a une longue histoire. En effet, des "pirogues" préhistoriques, ont été découvertes sur le site de Maurepas près de Coulon (79) et à la Ronde (17). Progressivement, les échanges se développent sur cette artère et en 1285, à Niort, le roi décide la création d'un port franc, tête de la navigation vers Marans.

Dans les années 1370, le prince Jean de Berry et comte de Poitou, développe les ports de Niort et Marans ; des havres prospèrent entre les deux cités au Sevreau, à Coulon, à Maillezais... Une taxe sur les marchandises, la "coutume", est alors perçue



Les gabarres fluviales pouvaient remonter ou descendre la Sèvre niortaise du fait de leur faible tirant d'eau. C'est ainsi qu'à la fin du XVIIème siècle, blés, farines fines, vins descendent de Niort à Marans. En 1852, 3447 bateaux sont passés à Coulon et 5951 ont été enregistrés à Marans.



Une gabarre en cours de déchargement à l'écluse de comporté à Niort (Fonds Henri Clouzot, Médiathèque Pierre Moinot Niort).

C'est le décret Napoléonien du 29 mai 1808 qui a fixé les règles de l'intervention de l'Etat visant à favoriser la lutte contre les inondations et améliorer la navigabilité du fleuve de Niort à l'océan. C'est sur ces bases qu'ont été réalisés ou imaginés plusieurs plans d'aménagement successifs, l'État ayant sollicité les propriétaires de marais pour contribuer à la prise en charge de certains travaux.

Le développement du chemin de fer, en accélérant le transit des marchandises, a eu le dernier mot entre les deux grandes guerres mondiales, mettant progressivement fin à la navigation marchande sur la Sèvre.

On assiste à une renaissance de la navigation par le biais du tourisme à la fin des années 80. Jacques Renaud, constructeur de bateaux à Marans, lance une activité fluviale sur la Sèvre niortaise, à partir d'une base située à Bazoin, commune de La Ronde.

L'activité se poursuivra une dizaine d'années. La difficulté à maintenir les niveaux d'eau ces années là, rendant la navigation aléatoire, a contribué à la cessation de cette activité économique.



Cependant, aujourd'hui, la Sèvre niortaise est toujours classée dans les voies navigables de France.

Les fondements stratégiques

Le développement d'un produit touristique de navigation de la Sèvre niortaise doit permettre de relier les villes de Niort et de La Rochelle. L'attractivité de la destination tient à l'association des images patrimoniales et maritime de La Rochelle, avec celle de nature et d'environnement préservé du Marais poitevin. Pour une clientèle étrangère cible de ce type de séjour, la destination La Rochelle - Marais poitevin fait sens.

La mise en marché d'un produit « bateau habitable » sur la Sèvre niortaise est non seulement une augmentation qualitative et quantitative de l'offre touristique sur cet axe mais c'est surtout un « événement fondateur » d'une nouvelle politique d'animation et de valorisation de la Sèvre touristique.

La mise en marché de ce produit doit être un événement en termes d'images, d'impacts et également répondre à un objectif majeur : faire émerger une nouvelle clientèle résidentielle (étrangère pour les séjours d'une semaine et française pour les courts séjours).

La Sèvre niortaise après une étape préliminaire et incontournable de sécurisation des écluses, est une destination fluviale compétitive par rapport aux autres rivières proposées sur le marché français. En effet, la qualité paysagère, la richesse de ripisylve de la faune et de la flore font de cet axe de navigation un élément spécifique.

La découverte de la Sèvre navigable en bateau doit s'accompagner d'un cadre de lecture et d'interprétation pour permettre non seulement une valorisation du séjour, mais surtout de pallier la faiblesse du linéaire navigable et le faible nombre d'écluses même si cela peut-être un avantage pour certains navigants.

La sensibilité environnementale du site et l'acceptabilité vis-à-vis des autres pratiques (barques), les contraintes de tirant d'air et tirant d'eau inclinent à la conception d'un bateau particulier si possible à motorisation électrique ou hybride.

Le chaland atelier de l'IIBSN (bateau L'Arche) peut servir de gabarit :

- Longueur : 12 m
- Largeur : 3,60 m
- TA : 2,15 m
- TE : 0,20 m + pied d'hélice + 0,20 m

Le réseau touristique navigable

Les circuits de navigation

Sur la base des critères techniques, des usages actuels de la Sèvre niortaise, de la configuration du chenal de navigation et de la nécessité d'intégrer au mieux cette activité dans le respect de la qualité paysagère et environnementale, le réseau est organisé autour de 2 niveaux d'équipements :

- Les ports de Niort et de Marans :

Positionnés à la fois comme base de départ et d'arrivée, ils permettront d'éviter une concentration trop importante de bateaux aux écluses (notamment les jours de départ) et la mise en œuvre de structures portuaires importantes (Niort). Cette organisation correspond aujourd'hui aux attentes des usagers qui privilégient de plus en plus les allers simples au détriment des allers retours.

- Les haltes « escale » :

Elles ont pour but d'offrir des équipements d'accostage de courte durée (2 à 3 nuits maximum) et sont toutes équipées d'eau et d'électricité. Elles peuvent également servir d'appontements ponctuels, le temps d'une visite ou pour un déjeuner.

Les objectifs de cette organisation sont, pour les ports,

- de diminuer l'impact visuel et l'occupation du plan d'eau dans des zones restreintes
- d'éviter une concentration trop importante de voitures et de bateaux les jours de départ

et pour les haltes escale

- d'organiser les flux de bateaux
- d'optimiser les investissements en évitant des équipements redondants sur des intervalles de navigation restreintes.

La gestion des lieux d'appontement permettra de faciliter la surveillance des bateaux et d'organiser les stationnements et les déplacements dans les zones « sensibles » : ponton amont et aval pour la traversée de Coulon. Sur le plan économique, les choix d'implantation ont été proposés en fonction de la potentialité touristique des sites et de l'optimisation des échanges entre les activités touristiques terrestres (vélos, rando, abbaye, et.), les espaces naturels remarquables et le fleuve.

Le réseau proposé peut être considéré comme le réseau de base, il est évident qu'à l'usage, des collectivités ou des acteurs privés pourront apporter des compléments en termes de haltes pour accompagner le développement de l'offre touristique.



Les distances de navigation

Distances en km

Niort – Arcais (via le bief de la Taillée)	28,5 km
Arcais – Les Combrands (via le canal des Combrands)	15,5 km
Les Combrands – Marans (via la Vieille Sèvre)	14,8 km
Total axe principal	58,8 km
La vieille Autize (jusqu'à Courdault)	10,2 km x 2 (aller/retour)
Le Canal du Mignon (jusqu'à la Grève sur Mignon)	7,5 km x 2 (aller/retour)
La Jeune Autize (jusqu'à Maillezais & contournement de l'île de la Chate)	7,2 km x 2 (aller/retour)
Total affluents	49,8 km
TOTAL Sèvre en aller simple et affluents aller retour)	Env. 109 km

Durée moyenne de navigation

	Distance moyenne de navigation / jour	Durée moyenne de navigation / jour
Avec les affluents (109 km)		
Court séjour de 3 jours	36 km / jour	10 h / jour
Court séjour de 4 jours	27,25 km / jour	9 h / jour
Séjour de 7 jours	16 km / jour	5 h / jour
Sans les affluents (59 km)		
Court séjour de 3 jours	19,6 km / jour	6 h / jour
Court séjour de 4 jours	14,75 km / jour	5 h / jour
Séjour de 7 jours	8,4 km / jour	2,8 h / jour

Remarques : A condition de proposer un vrai produit fluvestre associant la navigation et l'offre touristique riveraine : carte pass, commercialisation conjointe, etc., la Sèvre navigable peut être mise en marché sous deux formules :

- un court séjour : aller simple Niort → Marans ou Marans → Niort (sans les affluents, mais avec le bief de la Taillé),
- une semaine avec la totalité du circuit.

Dans les deux cas, une planification des horaires de départ depuis Niort est incontournable pour éviter les temps d'attente dès les premières écluses.

Les travaux et aménagements du domaine public fluvial

Préambule

La mise en navigabilité de la Sèvre Niortaise a nécessité de la part de l'IIBSN des travaux d'entretien et de mise en sécurité des écluses qui concernent par exemple des reprises des perrés et certains pontons d'accostage. Ces travaux ont été réalisés dans le cadre du transfert du Domaine Public Fluvial à l'IIBSN. Néanmoins, pour un usage touristique organisé, des travaux d'aménagements sont indispensables pour apporter le niveau de service attendu par la clientèle fluviale sur ce type de prestation et pour faciliter les liaisons avec les activités à terre, génératrice de développement local.

Mise à niveau du domaine public fluvial

Il est apparu nécessaire de créer des pontons d'attentes pour l'ouverture des portes busquées et/ou pont levant à l'amont et à l'aval pour la plupart des écluses, celles-ci n'en disposant pas toujours.

Les écluses concernées sont celles de Comporté à Niort (79), du Marais Pin à Magné (79), de la Sotterie à Coulon (79), des Bourdettes à Arçais (79), de Bazoin et Saint Arnault à Damvix (85) et l'écluse de la Grève à La Grève-sur-le-Mignon (17)

Les dimensions des pontons sont volontairement réduites afin d'empiéter au minimum dans le chenal d'accès à l'écluse et pour ne servir uniquement que de point de débarquement et d'attente.

Longueur = 6 m

Largeur = 1,50 m

2 taquets d'amarrage

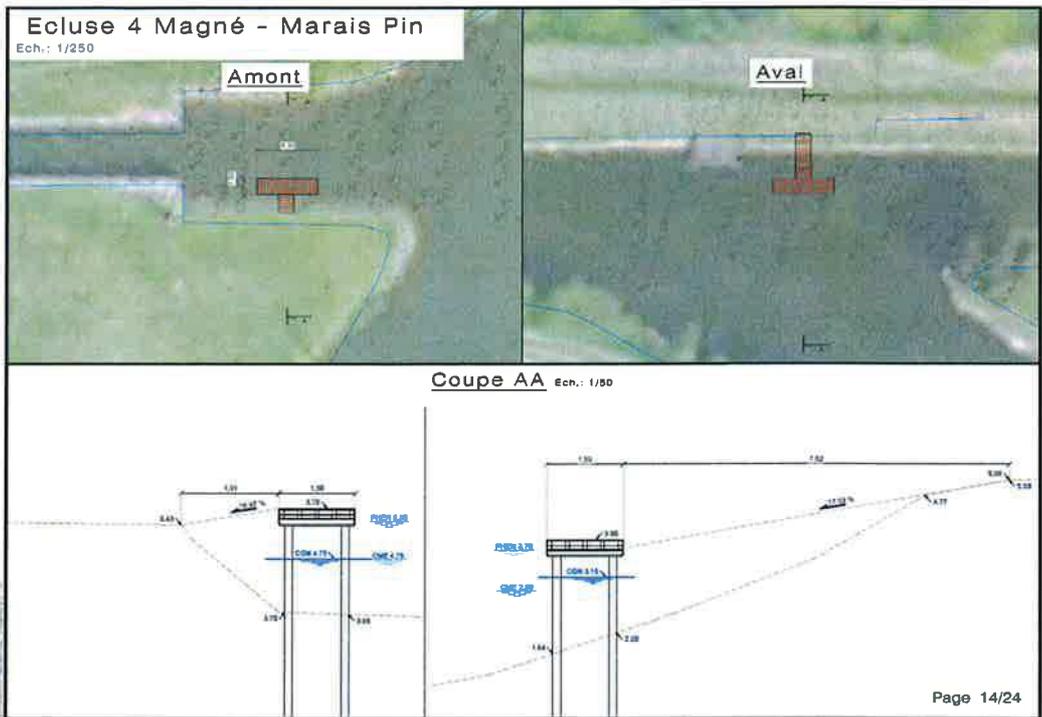
Pontons d'attente aux écluses en nouvelle Aquitaine.

Compte tenu du fait que l'IIBSN est propriétaire et gestionnaire du domaine public fluvial, et pour garantir l'homogénéité des aménagements de pontons tout le long de l'itinéraire, que ce soit pour les écluses ou pour les haltes-escales, l'IIBSN a délégué la maîtrise d'ouvrage des pontons d'écluse sur son domaine au Parc Naturel Régional.

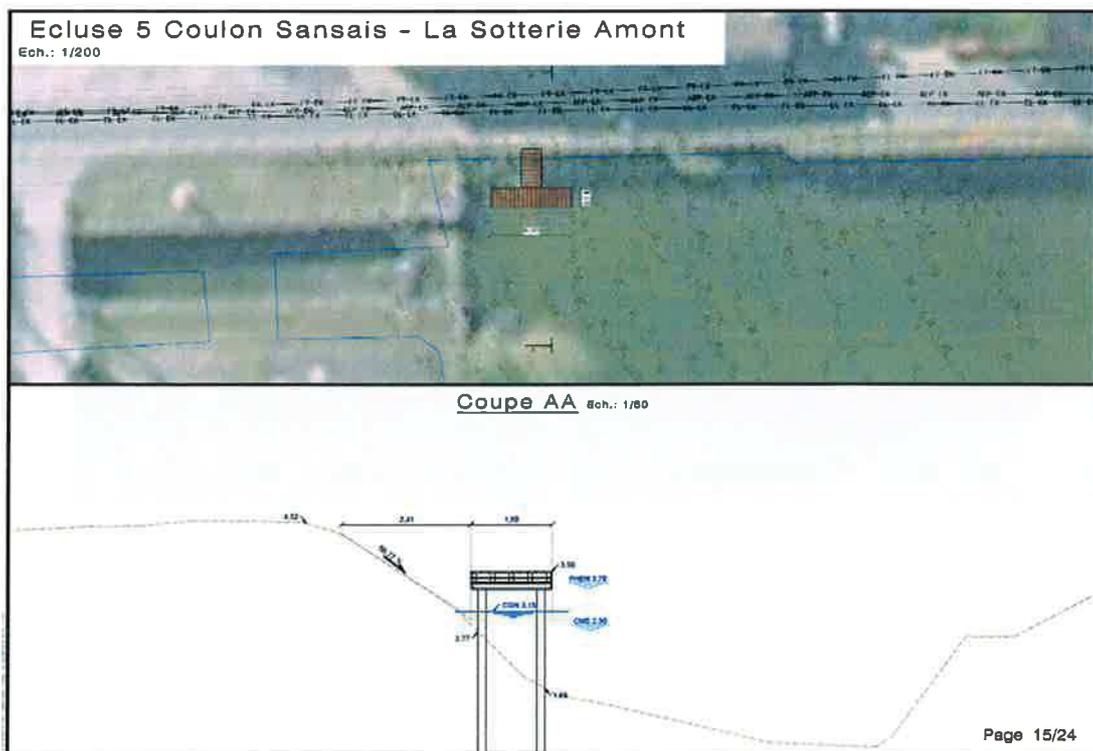
Niort/ écluse de comporté



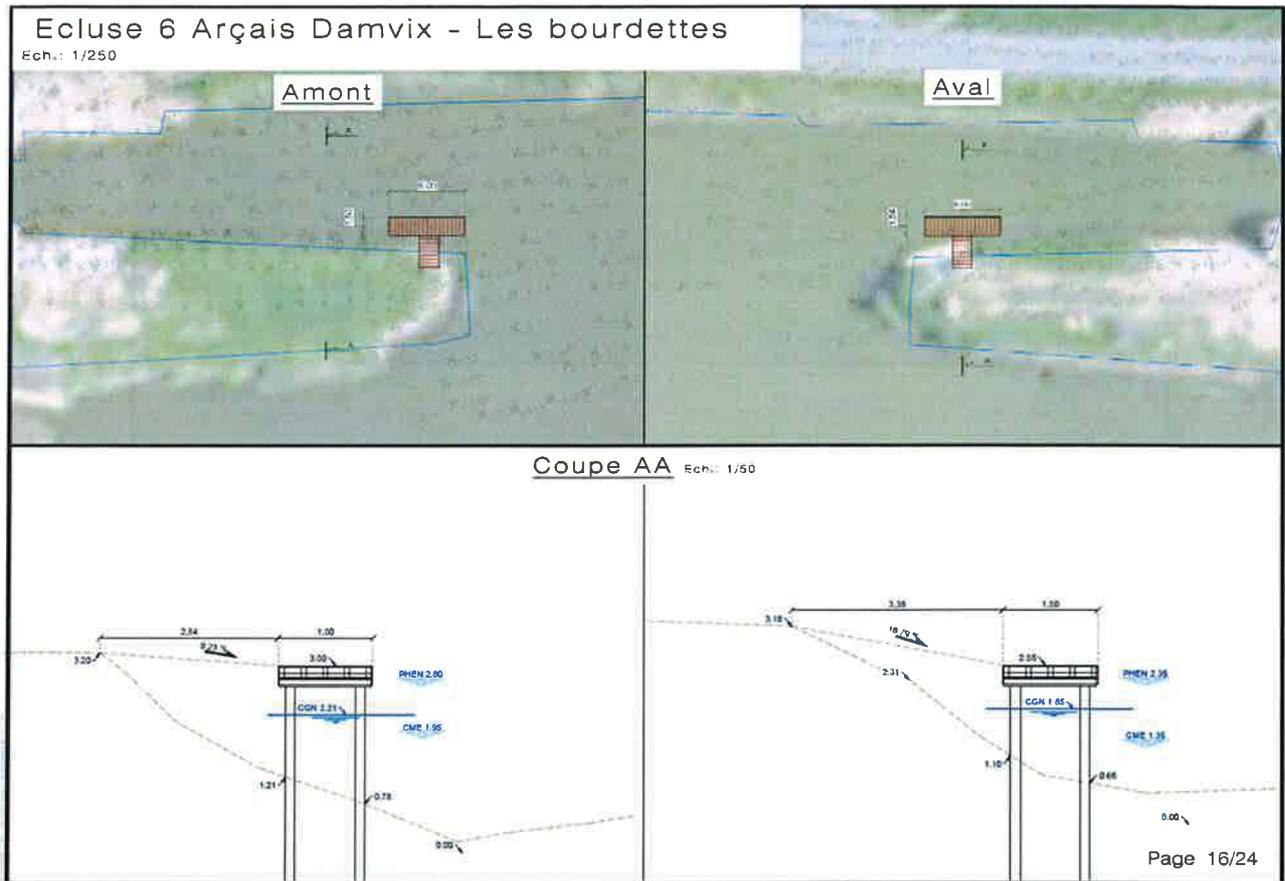
Magné / écluse de Marais Pin



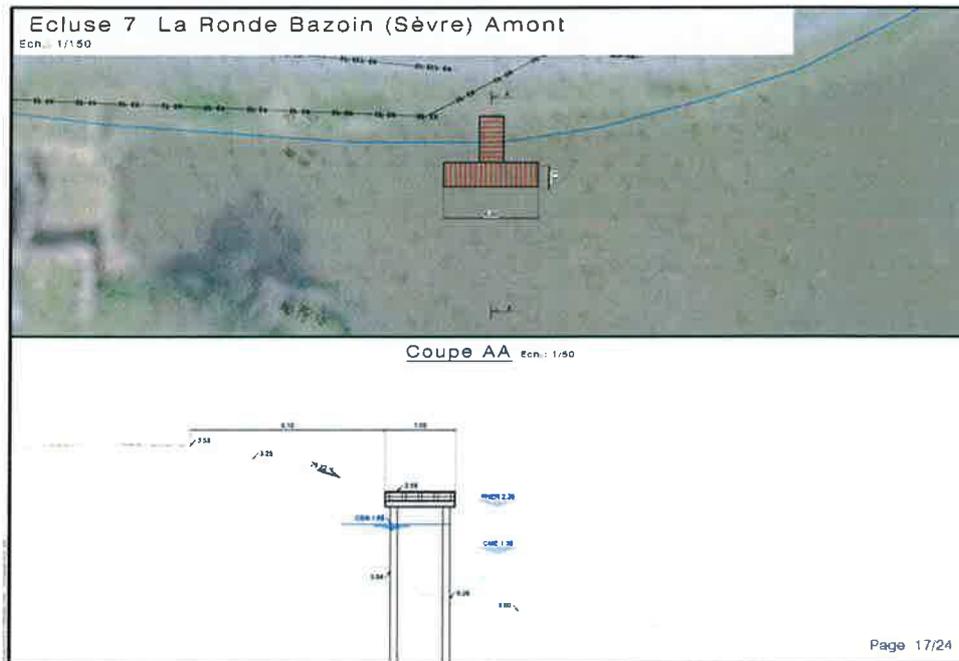
Coulon / écluse de la Sotterie



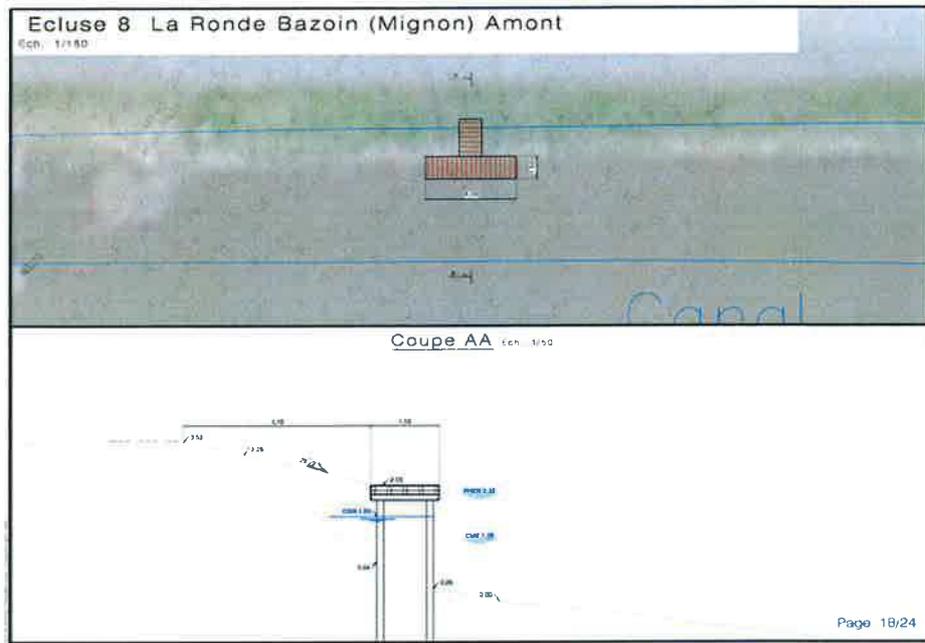
Arçais / écluse des Bourdettes



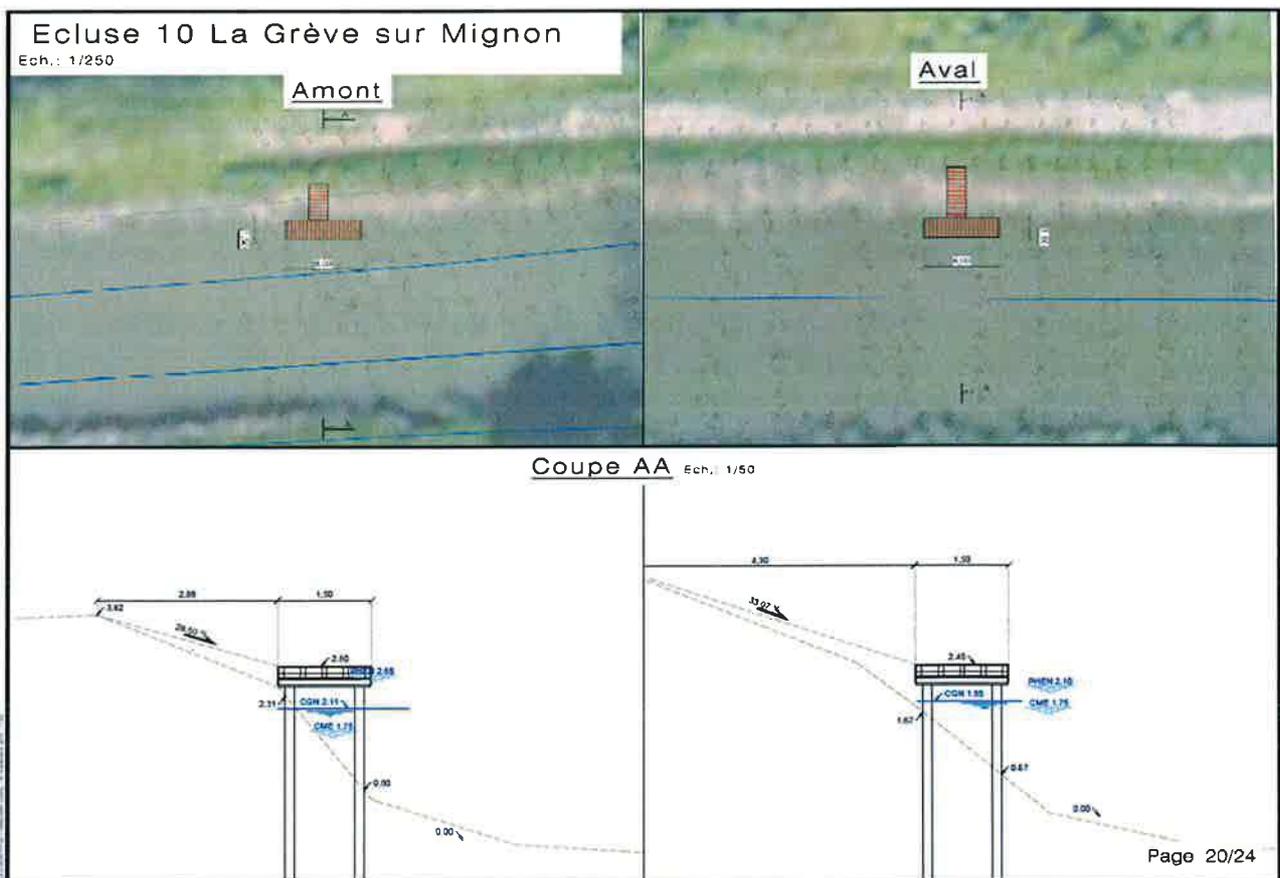
La Ronde-Bazoin / écluse Sèvre Niortaise Amont



La Ronde - Bazoin / écluse canal du Mignon Amont



La Grève sur Mignon / écluse de La Grève



Les aménagements haltes escales pour permettre le développement du tourisme fluvial.

Les haltes escales en Nouvelle-Aquitaine

« Tête de ligne amont » : La cale du port à Niort



En période de pointe, l'espace est un peu juste pour accueillir les dix unités de 12 x 3,80 amarrées « cul à quai ». Pour remédier au manque d'espace et faciliter la manœuvre des bateaux, il pourrait être envisagé de reculer d'une dizaine de mètres le quai existant. Dans ces conditions, il faudra déconstruire puis reconstruire un quai sur un linéaire de 45 à 50 m environ.

Les bateaux pourront être amarrés directement au quai en mettant en œuvre une douzaine de bollards de capacité de 10 t chacun, ainsi que 5 bouées amarrées sur chaîne-mère et corps-morts devant l'étrave des bateaux.

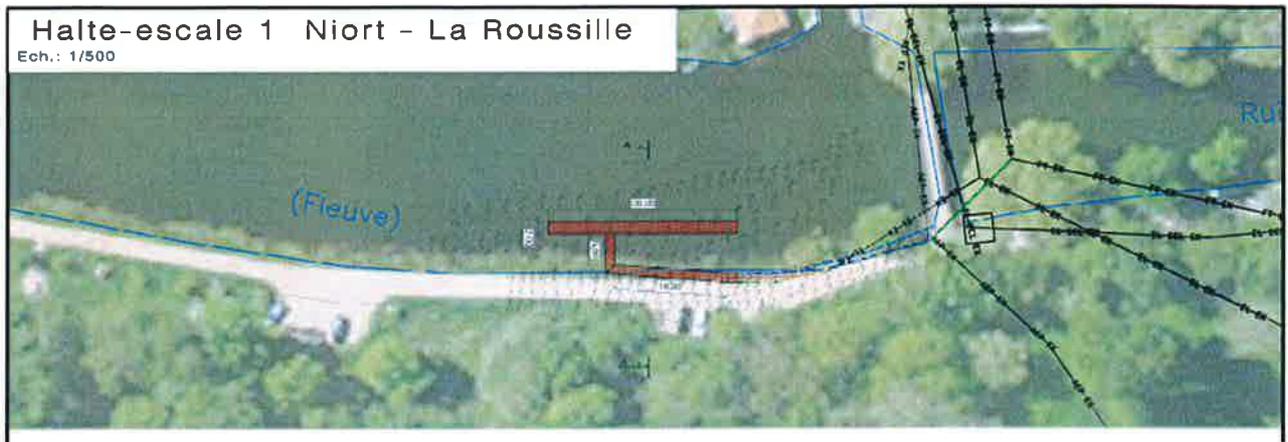
Le prolongement sous l'eau du plan incliné de mise à l'eau devra être réalisé également afin de faciliter la mise à l'eau ou le retrait des bateaux.

Les autres travaux concernent la mise en œuvre de bornes eau et électricité, ainsi que le pompage des effluents pour rejet dans le réseau de traitement.

Le dragage du bassin sera fait en parallèle par l'IIBSN propriétaire du Domaine Public Fluvial.

L'ensemble des travaux de la cale du port seront portés par L'IIBSN en maîtrise d'ouvrage directe sur leur propriété. L'IIBSN réhabilitera une partie des bâtiments dans son ensemble immobilier situé juste en face du port de manière à proposer un local commercial (capitainerie) permettant l'accueil des clients et la gestion des bateaux.

Halte-escale à La Roussille (Commune de Niort)



Le site de la Roussille, un peu à l'aval de Niort, est réputé avoir reçu une des toutes premières écluses à sas en France, au XVI^e siècle. L'actuelle, de forme assez particulière, est du début du XIX^e siècle. Le site est pittoresque et à proximité immédiate du restaurant « L'auberge de la Roussille ».

Il est prévu d'implanter en amont un ponton d'escale pouvant accueillir deux bateaux simultanément équipé d'une borne eau-électricité.

Ces ouvrages seront des pontons fixes sur pieux implantés sur les berges en talus enherbés. Pour des raisons esthétiques et d'intégration au site, ces pontons seront en bois (pieux, poutres et platelage).

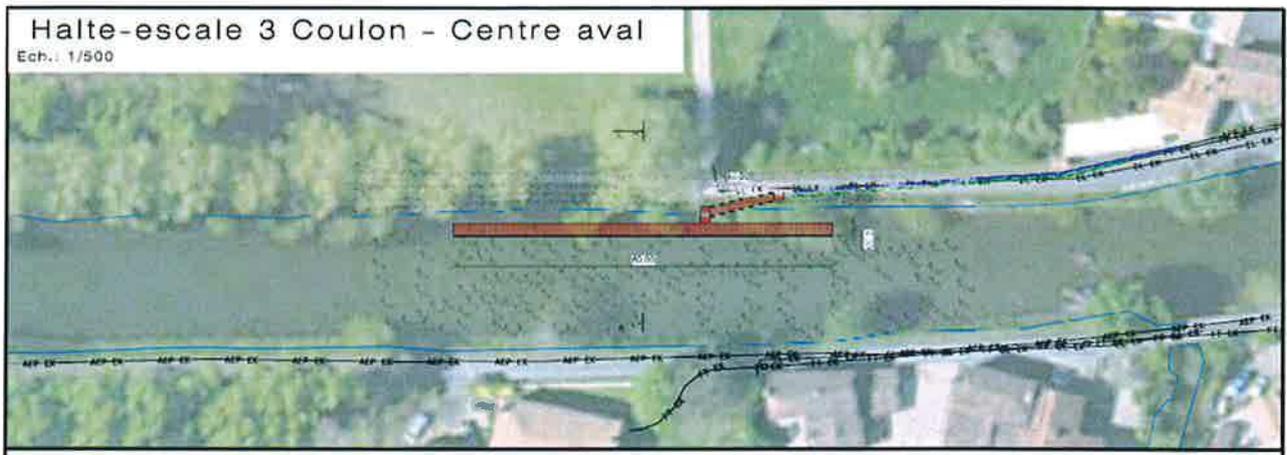
Halte-escale à Magné



Dans le prolongement du quai existant en rive gauche à l'aval du pont, il est proposé de mettre en œuvre un ponton fixe sur pieux pour accueillir deux bateaux en escale, et d'équiper cet ouvrage avec une borne eau-électricité permettant de connecter les deux bateaux simultanément.

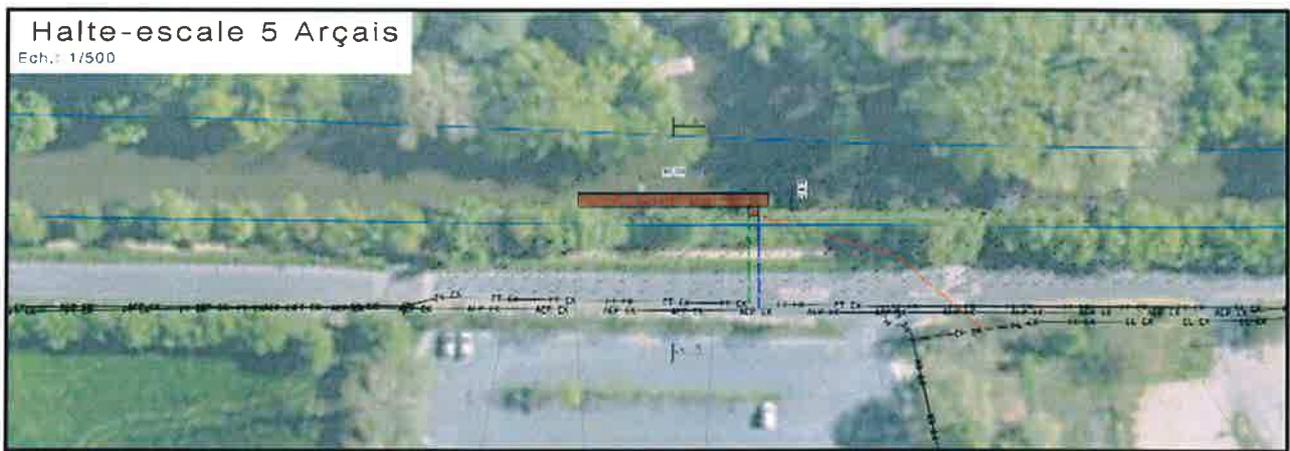
Ce ponton d'escale pourra également servir d'accostage d'attente pour la levée du pont-levis.

Halte-escales à Coulon



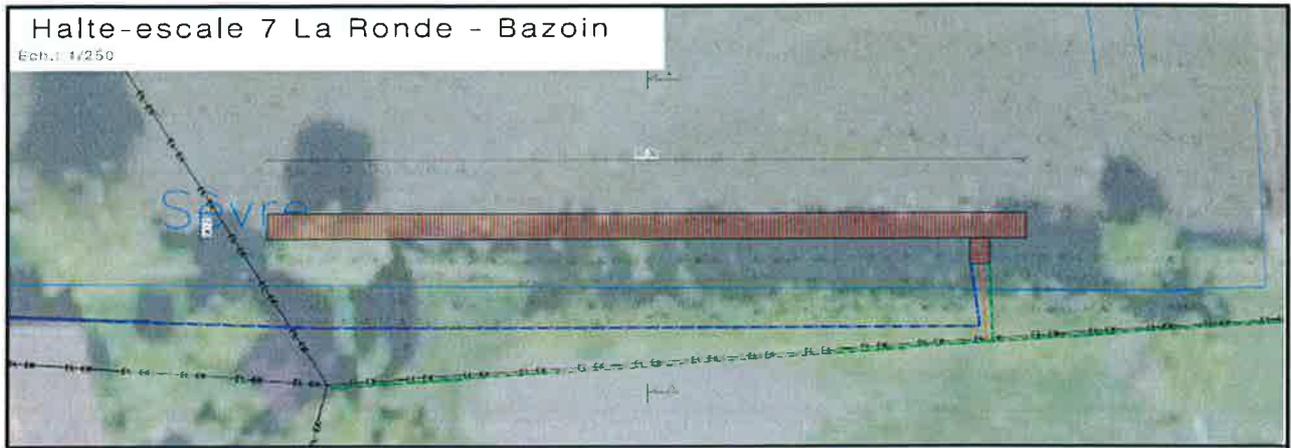
Le village de Coulon est l'un des plus touristique du Marais poitevin, il attire chaque année plusieurs centaines de milliers de visiteurs. Les activités et loisirs y sont nombreux, restaurants, boutiques, Maison du marais poitevin, location de vélos, de barques et canoés, Coulon sera une étape incontournable d'un séjour en bateau sur la Sèvre. Aussi, il sera installé un ponton en aval du bourg, jouxtant le site de l'Autremont. Il pourra accueillir quatre bateaux simultanément. Ce ponton pourra également servir d'accostage d'attente pour la traversée de Coulon

Halte-escale à Arçais



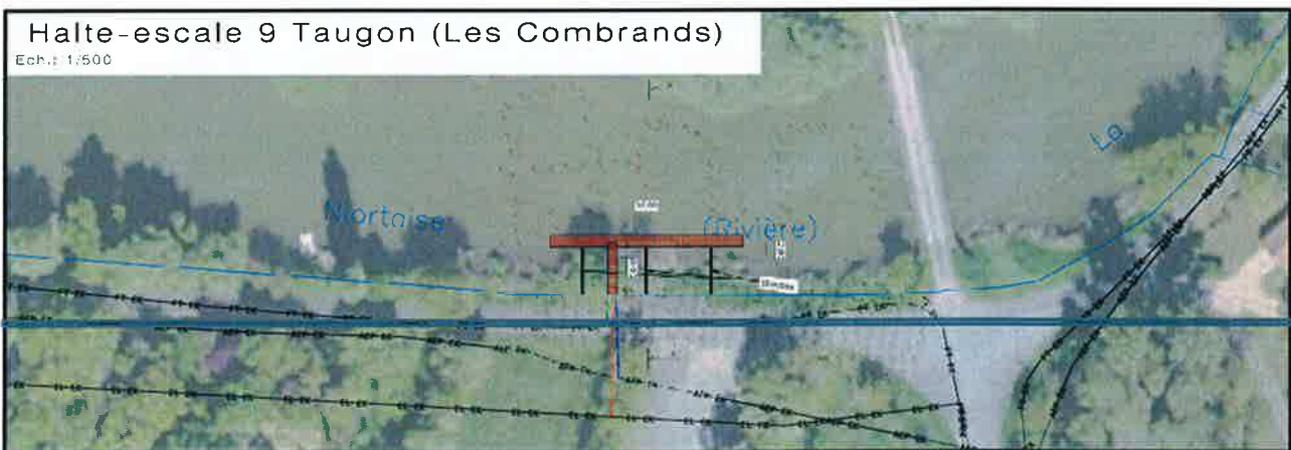
Sur le bief de La Taillée à Arçais, il sera implanté un ponton fixe sur la berge en contre-bas de la D102, face au parking visiteurs. Pour accueillir 2 bateaux simultanément, sa longueur devra être d'une trentaine de mètres. Ce ponton sera équipé d'une borne eau-électricité.

Halte-escale à Bazoin (Commune de La Ronde)



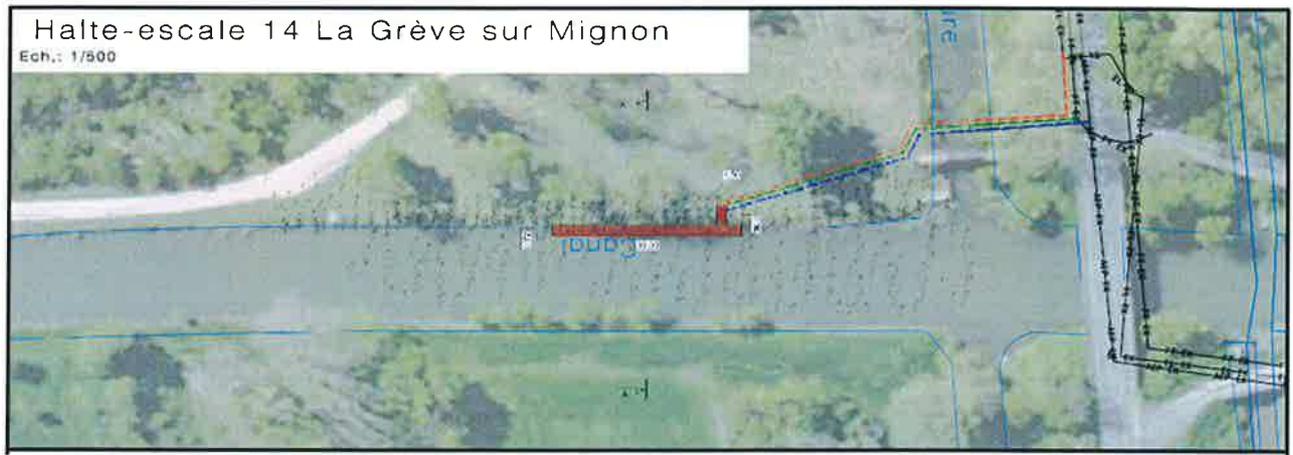
A Bazoin, en aval de la passerelle piétonne récemment restaurée reliant les deux berges de la Sèvre, il est proposé de mettre en œuvre un ponton fixe sur pieux permettant d'accueillir simultanément 4 bateaux à la jonction des deux bras : la Sèvre et le canal du Mignon. Ce ponton sera équipé de bornes eau-électricité pour brancher les 4 bateaux simultanément.

Escale sur l'Île de Charouin (Les Combrands commune de Taugon)



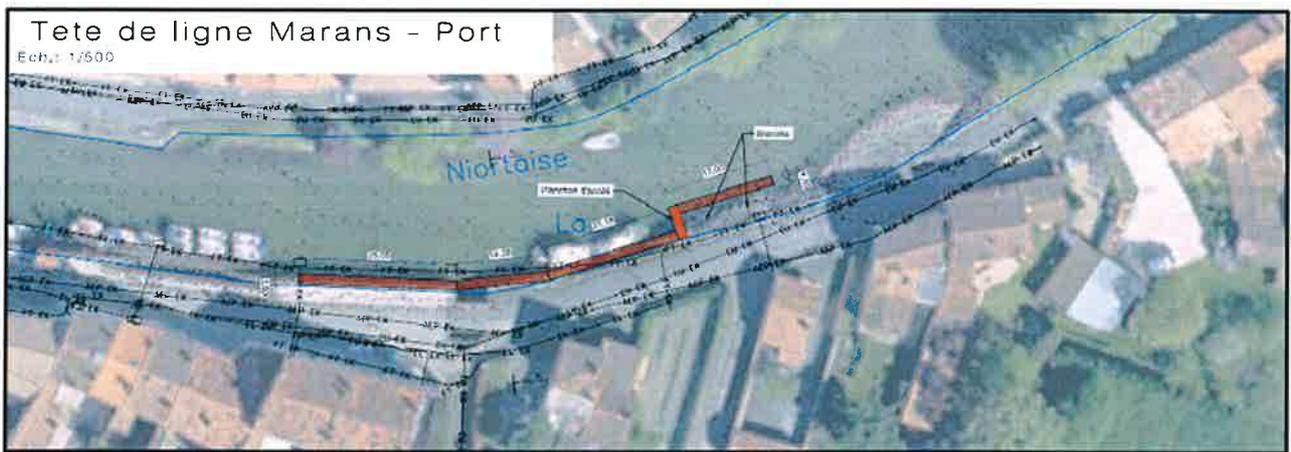
Il est proposé de réhabiliter le ponton flottant existant et de l'équiper d'une borne eau-électricité.

Halte-escale à La Grève sur Mignon



Il est proposé de mettre en œuvre un ponton pour amarrer 2 bateaux, soit 30 ml (60 m²), avec une borne eau-électricité.

« Tête de ligne aval » : Marans

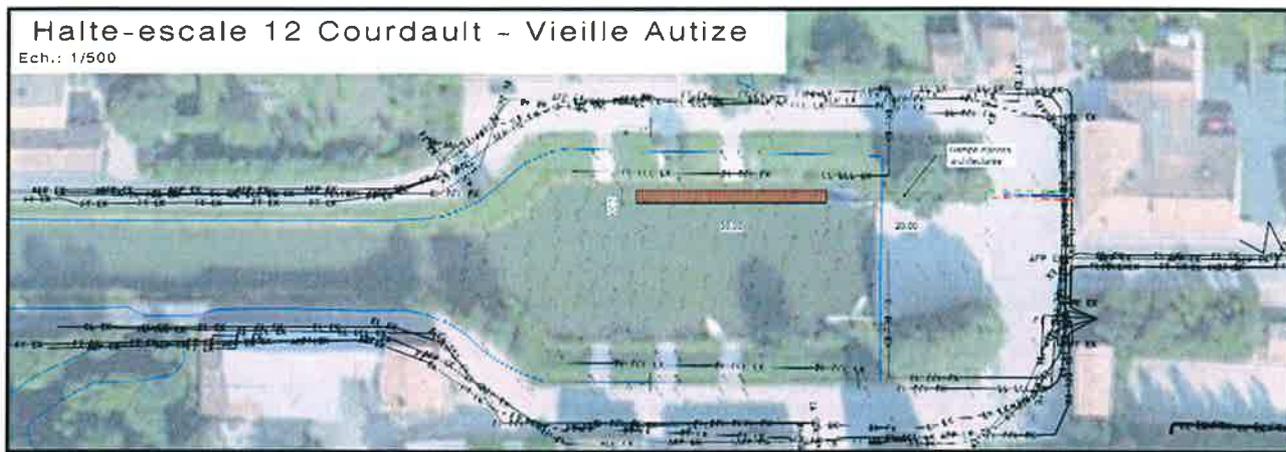


Dans l'état actuel, il existe deux pontons flottants pour l'amarrage des « Capucines » de location, ces pontons étant espacés d'une quarantaine de mètres environ. Il est proposé de déplacer le ponton amont contre le ponton aval. Les deux pontons étant amarrés en continuité l'un de l'autre, l'accès piéton à ces deux pontons sera toujours possible par la cale devant laquelle le ponton aval existant est amarré.

Cette disposition présente l'avantage de libérer du linéaire de quai pour implanter de nouveaux pontons flottants pour l'accueil de 5 bateaux fluviaux de 12 m en continuité des pontons existants, en prenant soin de les disposer de part et d'autre de l'exutoire. La continuité piétonne sera assurée en disposant une passerelle treillis pour relier les pontons flottants au-dessus de l'exutoire. L'accès piéton depuis le quai sur ce grand linéaire de pontons flottants est possible grâce aux 3 cales existantes dans les quai. Au total ce sont 120 à 150 ml de nouveaux pontons flottants qui devront être mis en oeuvre à l'amont des pontons existants à l'amont du pont, en rive gauche. Ces pontons seront équipés de bornes eau-électricité (1 pour 2 bateaux), soit 5 bornes.

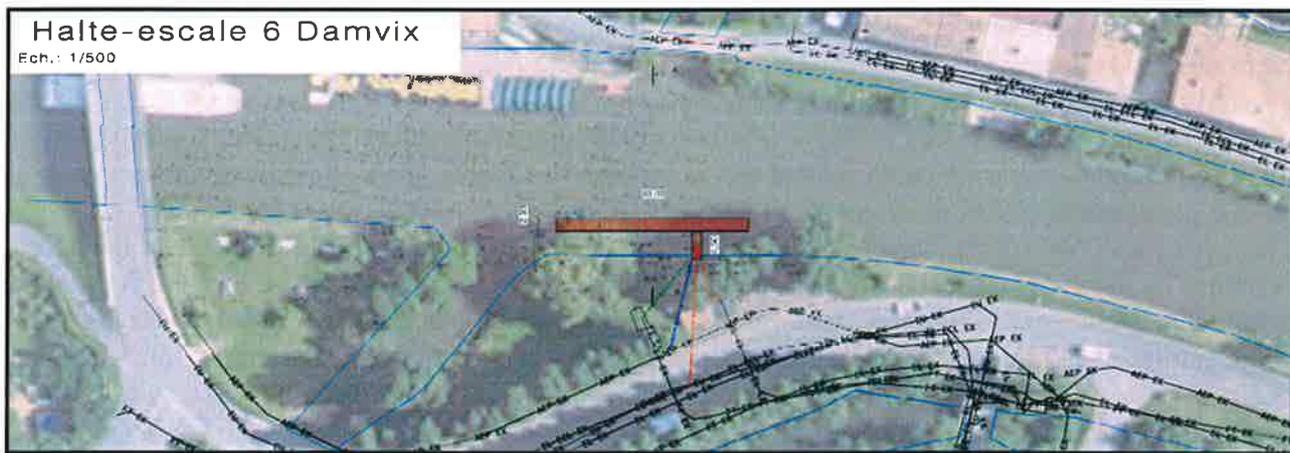
Les haltes escales en Pays de la Loire

Halte-escale à Courdault sur la Vieille Autize (affluent rive droite de la Sèvre niortaise)



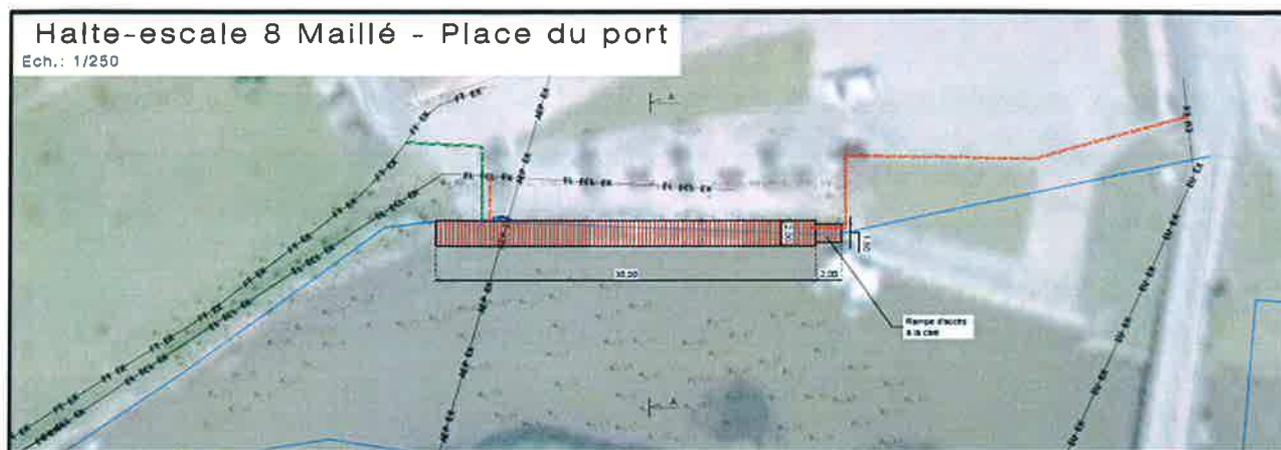
Il existe un quai en pierres, mais il est calé un peu trop haut et situé dans l'axe du canal la présence des bateaux viendrait rompre la perspective. Il est donc proposé d'implanter le ponton sur la bordure droite du port, les emmarchements en pierre permettront d'y accéder.

Halte-escale à Damvix



A Damvix, il est prévu une halte-escale pour 3 bateaux simultanément. Il est proposé d'implanter un ouvrage fixe sur pieux en rive gauche à l'amont du pont qui franchi la Sèvre. Ce ponton permettra également au bateau de location déjà en place de disposer d'un ponton aménagé en remplacement du ponton flottant actuel permettant un gain qualitatif de l'ensemble du site. Il sera équipé d'une borne eau-électricité permettant le branchement des bateaux, ainsi que d'une pompe de rejet des effluents dans le réseau de traitement collectif.

Halte-escale à Maillé



Il est proposé de mettre en œuvre un ponton pour 2 bateaux (30 ml, soit 60 m²) devant le quai du port en rive droite, ce ponton sera équipé d'une borne eau-électricité. Une pompe de récupération des eaux usées sera également installée pour la vidange des bateaux.

Du tourisme fluvial au tourisme fluvestre

Pour une optimisation des retombées : la signalétique touristique et le guide de navigation

Si la navigation reste l'objectif principal des usagers ayant choisi un produit de tourisme fluvial, il n'en reste pas moins vrai que la découverte du territoire autour de l'axe de navigation constitue également un attrait non négligeable.

En effet, compte tenu de son prix de base relativement élevé, le produit touristique « navigation fluviale » s'adresse à une clientèle de catégorie sociale et culturelle plus élevée que la moyenne, intéressée par la découverte du patrimoine, historique et naturel.

Aussi, il convient de relier correctement l'activité de navigation avec les activités de loisirs, les visites, la restauration, les commerces présents à terre tout au long du parcours navigable. Cette liaison se fait, nous l'avons vu, par un choix adapté d'implantation des haltes, mais elle doit également se faire par une information claire, précise et facile d'accès.

C'est pourquoi il est prévu, dans le même temps que les aménagements « physiques » de la rivière, de mettre en place des outils d'informations touristiques adaptés aux navigateurs, qui pourront prendre la forme de panneaux ou pupitres d'information sur les haltes, mais également se décliner sous une forme numérique (tablette tactile) aujourd'hui largement répandue et permettant en plus de géolocaliser les activités par rapport à la position du bateau. Le développement ou l'acquisition d'une application permettant d'apporter ce niveau de service aux navigateurs est intégré dans les coûts du projet sous l'intitulé « Signalétique touristique et guide de navigation »

C'est le couplage des activités de navigation et des activités terrestres qui est à l'origine du néologisme de tourisme fluvestre, et c'est de sa réussite que dépend l'impact économique de cette nouvelle activité.

Des bateaux zéro émission et zéro rejet

Actant l'absence d'opérateurs de tourisme fluvial pour développer un produit de navigation sur la Sèvre Niortaise lors de deux consultations infructueuses en 2017 et 2018, les élus des collectivités concernées par le parcours ont demandé au Parc naturel régional d'engager un appel d'offre pour la conception, fabrication et livraison de deux bateaux zéro émission.

L'objectif du portage des deux premiers bateaux est de tester la faisabilité technique et économique du produit de navigation et limitant le risque de l'exploitant qui n'aura pas à réaliser les premiers investissements nécessaires.

Le comité de pilotage du 13 décembre 2019 a validé les grandes lignes du cahier des charges de la consultation, ainsi qu'un plan de financement répartissant les subventions à égalité entre chaque financeurs sur la base d'une dépense maximale de 600.000 € HT.

Le choix des élus s'est porté sur l'investissement dans un bateau exemplaire du point de vue environnemental. Le marais poitevin étant un territoire reconnu pour sa qualité environnementale (Parc Naturel régional, Grand Site de France), il s'agit de proposer un produit touristique en phase avec le territoire, et avec les attentes d'une clientèle de plus en plus soucieuse de son impact environnemental.

Le parc a lancé la consultation de marché public pour la construction des deux bateaux habitables à propulsion électrique. Elle s'est déroulée du 25 mars au 29 mai. La CAO du parc s'est réunie le 3 Juillet pour retenir l'offre de l'entreprise Naviwatt pour un montant de 567 889 € HT qui entre dans le budget prévisionnel de 600.000 € HT discuté en comité de pilotage.



Plan de financement du projet

Plan de financement bateaux

	Offre Naviwatt : 681.467 € TTC *	%
Région Nouvelle Aquitaine	85.183,37 €	12,5
Région Pays de la Loire	85.183,37 €	12,5
Département 17	85.183,37 €	12,5
Département 79	85.183,37 €	12,5
Département 85	85.183,37 €	12,5
Agglomération du Niortais	85.183,37 €	12,5
CC Aunis Atlantique	85.183,37 €	12,5
CC Vendée Sèvre Autise	85.183,37 €	12,5

* Le Parc Naturel Régional, Syndicat mixte ouvert élargi ne récupère pas la TVA.

Plan de financement infrastructure

DEPENSES		RECETTES	
Investissements aménagements pontons haltes escales, capitainerie, port	2 841 954 €	État - CPER Poitou Charentes	713 452 €
Investissements aux écluses (perrés, pontons attente)	857 388 €	État - CPER Pays de Loire	298 249 €
Investissements numérique et signalétique permettant le lien entre activités nautiques et activités touristiques à terre	190 000 €	Région – CPER Poitou Charentes	729 921 €
		Région Pays de Loire	196 920 €
		FEADER	
		Conseil départemental 79	617 937 €
		Conseil départemental 17	340 166 €
		Conseil départemental 85	363 476 €
		CDC Aunis Atlantique	124 466 €
		CDC Vendée Sèvre Autise	125 147 €
		Communauté d'Agglomération de Niort	379 608 €
TOTAL	3 889 342 €	TOTAL	3 889 342 €

Conclusion

La remise en navigation de la Sèvre niortaise constitue la première étape vers une jonction fluvestre entre Niort, La Rochelle et Fontenay-le Comte, via le canal de Marans - La Rochelle et La rivière Vendée. En effet, l'attractivité de la destination tient à l'association des images patrimoniales et maritime de La Rochelle et de la ville d'Art et d'Histoire de Fontenay-le Comte, avec celle de nature et d'environnement préservé du Marais poitevin. Pour une clientèle étrangère cible de ce type de séjour, la destination La Rochelle - Marais poitevin fait sens.

Le projet de développement du tourisme fluvestre est un **projet structurant majeur pour le Marais poitevin**. Il vient **renforcer l'attractivité du territoire**, en présentant une image nouvelle de la destination Marais poitevin, qualitative, dynamique, moderne et permet de répondre à un enjeu majeur de la fréquentation touristique : le décroisement géographique en reliant les trois départements, en sortant de la « venise verte » pour découvrir l'ensemble des richesses patrimoniales du territoire.

Il sera à l'origine d'une **nouvelle activité économique** en captant une clientèle aujourd'hui absente du marais, une clientèle principalement étrangère et à fort pouvoir d'achat. Le retour sur investissement réalisé par les collectivités pourrait ainsi être réalisé en quelques années seulement grâce aux retombées générées localement.

D'autre part, il participe à la **Valorisation et préservation du patrimoine**, les petits ouvrages et ouvrages remarquables reconnus sur les canaux racontent une histoire. Cette histoire est celle du transport des marchandises par voies navigables mais aussi d'une vie sociale construite autour de la voie d'eau. la préservation du patrimoine fluvial et sa rénovation repose aujourd'hui sur des usages liés au tourisme et aux loisirs. Il y a donc un intérêt et un enjeu à valoriser l'existant et à le rendre lisible et accessible aux populations riveraines et aux clientèles du tourisme fluvial (navigants et visiteurs terrestres).