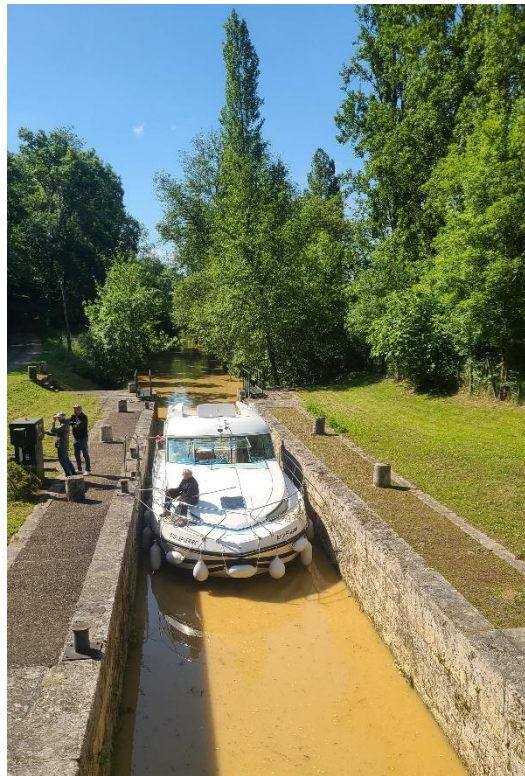


**Pierre Peuch-Lestrade**  
Master Urbanisme et Aménagement,  
parcours transports et mobilités

# Du fluvial au fluvestre, le cas de la Baïse navigable

*Mémoire de Master 1*



*source de l'image : Ecluse de Beauregard (32),  
07/05/25, crédits : Pierre Peuch-Lestrade*

Dirigé par Monsieur Philippe Dugot et sous l'encadrement de Madame Emmanuelle Boye-Capdet et de Monsieur Olivier Auriol.





## Sommaire

Tables de figures : .....	5
<b>Remerciements.....</b>	<b>7</b>
<b>Introduction.....</b>	<b>9</b>
<b>I) Terrain d'étude et cadre théorique .....</b>	<b>13</b>
<b>A) Caractéristiques territoriales et dynamiques socio-spatiales du Gers.....</b>	<b>13</b>
<b>B) Du transport de marchandises à la navigation de plaisance : recompositions des pratiques d'usage de la Baïse.....</b>	<b>17</b>
<b>C) Contexte hydrologique de la Baïse .....</b>	<b>19</b>
a) Le système Neste et son apport pour la Baïse .....	21
b) Les débits de la Baïse.....	23
c) La Baïse et l'hydroélectricité .....	24
d) Les dynamiques de crues de la Baïse.....	27
e) La qualité de l'eau de la Baïse.....	28
<b>D) Analyse des infrastructures fluviales de la Baïse : fonctionnement technique et cadre institutionnel .....</b>	<b>32</b>
<b>II) Diagnostic de la navigation de plaisance sur la Baïse .....</b>	<b>37</b>
<b>A) Le tourisme fluvial, une pratique en baisse au niveau national.....</b>	<b>37</b>
<b>B) La fréquentation de la Baïse.....</b>	<b>40</b>
<b>C) Des évènements récents aux impacts marquants sur la Baïse .....</b>	<b>41</b>
a) L'impact de la crise sanitaire du COVID-19 .....	41
b) Les intempéries de juin 2023.....	42
c) Un défaut d'entretien ponctuel .....	42
d) Le départ de l'unique loueur sur le tronçon gersois .....	43
<b>D) Méthodologie de l'étude : entretiens et enquête de terrain .....</b>	<b>46</b>
<b>E) Entre contraintes structurelles, conflits d'usage et enjeux de valorisation : analyse de la Baïse par les acteurs impliqués.....</b>	<b>47</b>
a) Des contraintes structurelles : caractéristiques hydrologiques et contexte économique .....	47
b) Conflits d'usage et difficultés de coopération inter-institutionnelles.....	48
c) Valoriser la Baïse : aménagements et communication .....	49
<b>III) Recomposition des usages et perspectives de développement.....</b>	<b>53</b>
<b>A) Des rives en mouvement : les mobilités douces comme levier de revalorisation du linéaire</b>	<b>53</b>
<b>B) Les bassins navigables Centre-Bourgogne et le canal du Midi : deux références dans la mise en place d'un espace fluvestre performant .....</b>	<b>57</b>
a) Le cas du bassin navigable Centre-Bourgogne.....	57
b) Le cas du canal du Midi .....	60

<b>C) Perspectives d'améliorations et recommandations</b> .....	65
a) Une offre de location innovante au profit d'un public plus large .....	65
b) L'aménagement de certaines infrastructures : de réelles opportunités dans la revalorisation de la pratique touristique.....	68
<b>Conclusion</b> .....	73
<b>Bibliographie</b> .....	75
Ouvrages et articles scientifiques.....	75
Rapports techniques / rapports de fréquentation .....	76
<b>Annexes</b> .....	79
Annexe 1 : Questionnaire .....	79
Annexe 2 : Tableau synthétique de tous les entretiens avec les principaux problèmes et leurs perspectives d'améliorations .....	81
Annexe 3 : Observations de terrain .....	87

## Tables de figures :

Figure 1: Périmètre de l'étude.....	11
Figure 2: Coteaux Gersois. ....	14
Figure 3: La Baïse et ses affluents .....	20
Figure 4 : Aperçu 3D des coteaux gersois et de l'éventail gascon.....	21
Figure 5 : Le profil altimétrique de l'éventail gascon .....	22
Figure 6 : Centrale hydroélectrique.....	25
Figure 7 : Aménagements hydroélectriques le long de la Baïse et sur le périmètre du SAGE .....	26
Figure 8: CD Gers, SAGE, Neste et Rivières de Gascogne.....	30
Figure 9: CD Gers, SAGE, Neste et Rivières de Gascogne.....	31
Figure 10: Ripisylve de la Baïse et modèle de borne automatique pour les écluses .....	34
Figure 11: La double écluse de Buzet-sur-Baïse, exemple d'un ponton et sa proximité avec la porte d'entrée de l'écluse (32) .....	34
Figure 12: Les écluses sur la Baïse gersoise.....	35
Figure 13: Les écluses le long de la Baïse Lot-et-Garonnaise .....	36
Figure 14: Illustration 1 .....	37
Figure 15: La location des bateaux habitables, quelques chiffres.....	37
Figure 16: L'activité de location des bateaux habitables .....	38
Figure 17: Catégorie socio-professionnelle du ménage. ....	39
Figure 18: Répartition des clients selon l'âge de la personne référente dans le foyer .....	39
Figure 19: Graphique présentant l'évolution de la fréquentation le long de la Baïse au fil des années (Lot-et-Garonne) .....	40
Figure 20: Graphique présentant l'évolution de la fréquentation le long de la Baïse au fil des années (Gers).....	41
Figure 21: Les différents loueurs de bateaux le long de la Baïse et sur le canal latéral à la Garonne.....	43
Figure 22: Part de la nationalité des plaisanciers sur la Baïse (32) en 2022 .....	45
Figure 23 : Part de la nationalité des plaisanciers sur la Baïse (47) en 2024 .....	45
Figure 24: Pancarte à destination des plaisanciers mal positionnée et le port de Condom .....	50
Figure 25: Les différentes infrastructures de mobilités autour de la Baïse, focus sur le Lot-et-Garonne.....	55
Figure 26: Les différentes infrastructures de mobilités autour de la Baïse gersoise .....	56
Figure 27: Les différents canaux du bassin navigable Centre-Bourgogne.....	57
Figure 28 : Ensemble des infrastructures cyclables sur le bassin Centre-Bourgogne.....	60
Figure 29: Figure 29: Implantations des bases et principaux itinéraires navigables en France ...	62
Figure 30 : Logo de marque Canal du Midi.....	63
Figure 31: Le temps de trajets entre les différentes écluses du réseau navigable .....	67
Figure 33: Ecluse de Gauge .....	70
Figure 34: Chemin connectant la haute-ville au port de Valence-sur-Baïse .....	71
Figure 35: Anciens locaux de l'entreprise de location Locaboat (parti en 2023).....	87
Figure 36: Quai du port de Valence-sur-Baïse.....	87
Figure 37: Panneau informatif concernant la navigation sur la Baïse et son sentier .....	87
Figure 38: Parking du port de Valence-sur-Baïse.....	88
Figure 39 : Vue d'ensemble du port de Valence-sur-Baïse.....	88
Figure 40: Vue sur la partie nord du quai d'amarrage du port de Valence-sur-Baïse.....	88
Figure 41: Signalisation autour du port de Valence-sur-Baïse.....	88
Figure 42: Aperçu général de la ripisylve le long de la Baïse.....	88

Figure 44: Vue sur la partie nord de la double écluse de Graziac .....	89
Figure 44: Vue sur la partie sud de la double écluse de Graziac .....	89
Figure 46: Aire de pique-nique de la double écluse de Graziac.....	89
Figure 46: Deuxième aire de pique-nique « atypique » .....	89
Figure 47: Le quai du port de Condom ainsi qu'une portion du sentier de la Baise. ....	91
Figure 48: Partie nord du quai du port de Condom, capitainerie et le « D'Artagnan ». ....	92
Figure 49: Signalétique de la V82, la ville de Condom et ses grands moulins. ....	93
Figure 50: Partie sud et nord du port de Nérac. ....	94
Figure 51: Aménagement de la base de location au niveau de Buzet-sur-Baïse.....	95
Figure 52: Double écluse de Buzet-sur-Baïse.. ....	96

## Remerciements

Avant tout, je souhaiterais remercier très sincèrement l'ensemble de l'équipe du Comité Départemental du Tourisme Gersois qui m'a très bien accueilli dans leur structure et m'a permis de vivre une expérience riche aussi bien humainement que sur le plan professionnel. Votre générosité ainsi que votre bonne humeur a été d'une grande aide durant toute la durée de mon stage et m'a permis de profiter pleinement de cette nouvelle expérience. Au sein de cette équipe je souhaiterais remercier plus particulièrement Madame Emmanuelle Boye-Capdet qui m'a encadré durant la totalité de ce stage et m'a permis d'organiser au mieux mon travail. Je souhaiterais aussi remercier Monsieur Olivier Auriol, pour ses corrections et conseils de rédaction quant à la réalisation de ce mémoire.

J'aimerais aussi remercier Monsieur Philippe Dugot pour son encadrement pédagogique tout au long de mon stage, pour ses nombreux conseils et pistes d'étude concernant la bonne réalisation de ce dernier.

De plus, je souhaiterais remercier les différents professionnels avec qui j'ai pu échanger tout au long de mon stage pour leur bienveillance mais aussi pour les nombreuses informations clés qu'ils ont apportées.

Enfin, je souhaiterais remercier toute ma famille qui m'a toujours soutenu et plus particulièrement ma sœur Zoé qui a été un réel appui pour la relecture, la structure mais aussi la mise en page et qui m'a soutenu jusqu'aux derniers moments quant à la réalisation de ce mémoire. J'aimerais aussi remercier mes amis de longue date du lycée et de l'Université qui m'ont permis de m'offrir des moments de joie et de rire durant cette période. J'ai une pensée particulière pour Lucas Rodriguez qui a été un réel appui pour mes réalisations cartographiques et qui m'a apporté son soutien tout au long de mon travail. Pour finir, j'aimerais remercier Margarida qui au quotidien m'a permis de garder confiance et m'a soutenu.



## Introduction

Dans le cadre du Master 1 d'Urbanisme et Aménagement mention Transports et Mobilités, ce mémoire de stage a été réalisé au sein du Comité Départemental du Tourisme du Gers sous la direction de Monsieur Philippe Dugot, professeur à l'Université Toulouse-Jean Jaurès et membre du Laboratoire interdisciplinaire Solidarités, Sociétés et Territoires. Ce stage de cinq mois et demi, dont le contrat prendra fin le 29 août 2025, est encadré par Madame Emmanuelle Boye-Capdet, Responsable Mise en Réseaux des Territoires et des Activités de Pleine Nature au sein du Comité Départemental du Tourisme Destination Gers en étroite collaboration avec Olivier Auriol, Directeur du CDT Destination Gers.

Créé en 1975, le Comité Départemental du Tourisme (CDT) du Gers est une association régie par la loi de 1901 qui désigne cette institution comme une association à but non lucratif. Cette structure est aujourd'hui composée d'une équipe de 11 personnes et son siège est établi à la ville d'Auch. Son domaine d'activité est l'administration publique déléguée par le Conseil Départemental du Gers.

La compétence touristique n'a pas toujours été une compétence maîtrisée par les départements, elle résulte d'un long processus de délégation de compétences de l'Etat vers des échelons administratifs plus petits. La loi du 2 mars 1982, considérée comme le premier acte de la décentralisation, permet une évolution dans le rôle des départements et notamment dans la promotion touristique. En effet, cette loi vise à transférer des compétences étatiques à des plus petits échelons territoriaux. Les collectivités territoriales ainsi que les départements deviennent ainsi des acteurs majeurs de la promotion touristique. S'ensuit la loi du 23 décembre 1992 qui porte sur la répartition des compétences dans le domaine du tourisme, cette dernière stipule que tous les échelons territoriaux : Etat, Régions, Départements et Communes sont compétents dans le domaine du tourisme et doivent coopérer. Puis dans les années 2000, la décentralisation va progressivement transférer davantage de compétences aux intercommunalités dans le cadre de des lois majeures comme la loi MAPTAM en 2014 ou encore la loi NOTRE en 2015. Cette dernière supprime la clause générale de compétence pour les Régions et les Départements mais maintient le tourisme comme étant une compétence partagée entre l'Etat, la Région, le Département et la Commune.<sup>1</sup> La promotion touristique a ainsi été transférée aux intercommunalités (création d'offices du tourisme) mais les départements gardent toutefois un rôle important car l'entretien et la gestion des équipements touristiques leur revient.

De plus, les départements mettent en place des Comités Départementaux du Tourisme ou Agences de Développement Touristique qui préparent et mettent en œuvre la politique touristique du département.<sup>2</sup> Le Comité Départemental du Tourisme (CDT), a comme objectif

---

<sup>1</sup> Rimaud, M.-N., & Piriou, J. (2020). *Le « slow tourism » : Ambitions et contraintes institutionnelles pour un développement touristique différencié*, Nancy, Presses Universitaires de Nancy - Editions Universitaires de Lorraine p. 357-371 [en ligne] disponible sur : <https://shs.hal.science/halshs-02925968> (consulté le 01/06/2025).

<sup>2</sup> C. tourisme, art. L. 132-4 - Légifrance. disponible sur : [https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article\\_lc/LEGIARTI000006812579](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000006812579) (consulté le 11/06/2025).

d'organiser et d'animer les différents secteurs de l'économie touristique en étroite liaison avec des partenaires particuliers ou publics. Leur objectif est d'informer et de former les différentes structures du tourisme gersois tout en étant au service des collectivités locales pour garantir une meilleure coopération avec les différents Offices de Tourisme. Enfin, le CDT joue un rôle crucial dans la promotion du département gersois en menant des actions de communication visant à valoriser le territoire et son patrimoine culturel et naturel. Il s'appuie pour cela sur des partenariats avec les collectivités locales, et peut être affilié aux organismes fédérateurs nationaux du tourisme ainsi qu'à leurs instances régionales, ce qui renforce son ancrage et sa capacité d'action<sup>3</sup>.

Disposant de nombreux atouts touristiques liés autour de la nature, formés en partie par l'étroite liaison du département avec les différentes rivières de l'éventail gascon, le Gers tire une spécificité majeure de la Baïse, qui constitue sa seule voie navigable. L'un des objectifs du CDT était de faire une étude visant à rédiger un diagnostic exhaustif sur l'ensemble du linéaire Gers-Lot-et-Garonne et à formuler des recommandations stratégiques pour le développement durable de la navigation, et c'est sur cette mission que j'ai été affecté.

Nos objectifs étaient dans un premier temps d'identifier les différents facteurs qui freinent le développement de la navigation de plaisance sur la rivière de la Baïse et d'essayer de comprendre la raison des écarts de fréquentation entre le Gers et le Lot-et-Garonne. Nous avons été chargés de faire un état des lieux et un diagnostic complet de la navigation sur la Baïse en effectuant un état des lieux des diverses infrastructures de navigation ainsi qu'en collectant des données de fréquentation. Enfin, nous avons aussi comme principale mission d'imaginer des leviers qui permettraient de redynamiser l'activité touristique le long de la Baïse sur le Gers en adéquation avec le 5<sup>e</sup> Schéma de Destination Touristique Gers 2021-2026.

Nous nous sommes penchés sur l'articulation des mobilités douces en lien avec la navigation fluviale, de manière à explorer le potentiel de cette intermodalité au profit du tourisme. Nous essayerons de comprendre quels moyens peuvent être mis en œuvre pour redynamiser l'attractivité touristique de la rivière Baïse en étroite connexion avec le *slow tourisme*. Et comment observons-nous dans ce cas de figure une recomposition des mobilités touristiques qui tendent à aller du fluvial au fluvestre ? Cette problématique soulève les défis auxquels la navigation de plaisance en eau douce et plus particulièrement sur la Baïse fait face, avec une constante remise en question de la pratique touristique et vers une évolution plus respectueuse de l'environnement plus en adéquation avec les demandes des plaisanciers.

---

<sup>3</sup> Comité Départemental du tourisme destination Gers. *L'Annuaire des Entreprises*. disponible sur : <https://annuaire-entreprises.data.gouv.fr/entreprise/comite-departemental-du-tourisme-destination-gers-cdt-destination-gers-776986416> (consulté le 11/06/2025).

Afin de répondre au mieux à cette problématique, nous diviserons notre étude en 3 parties distinctes. Dans un premier temps, nous nous intéresserons au terrain d'étude, présentant les différentes spécificités de ce dernier, essentielles à prendre en compte dans notre étude. Nous nous chargerons aussi dans cette partie du cadre théorique afin de mieux comprendre les enjeux des termes qui sont essentiels à la bonne compréhension de notre sujet. Dans un second temps, nous effectuerons un diagnostic de la navigation de plaisance sur la rivière de la Baise. Ce diagnostic sera rendu possible grâce à la collecte de données issues d'entretiens mais aussi de données mises à disposition par les différentes institutions publiques et privées qui ont été essentielles à la bonne compréhension du sujet. Nous nous intéresserons aussi au contexte national, afin d'étudier les différentes tendances sur une échelle plus petite, avec la consultation de données produites par différentes instances nationales. Enfin, nous nous pencherons sur la connexion de notre terrain d'étude avec la recomposition des mobilités en formulant à la suite nos différentes perspectives de développement.

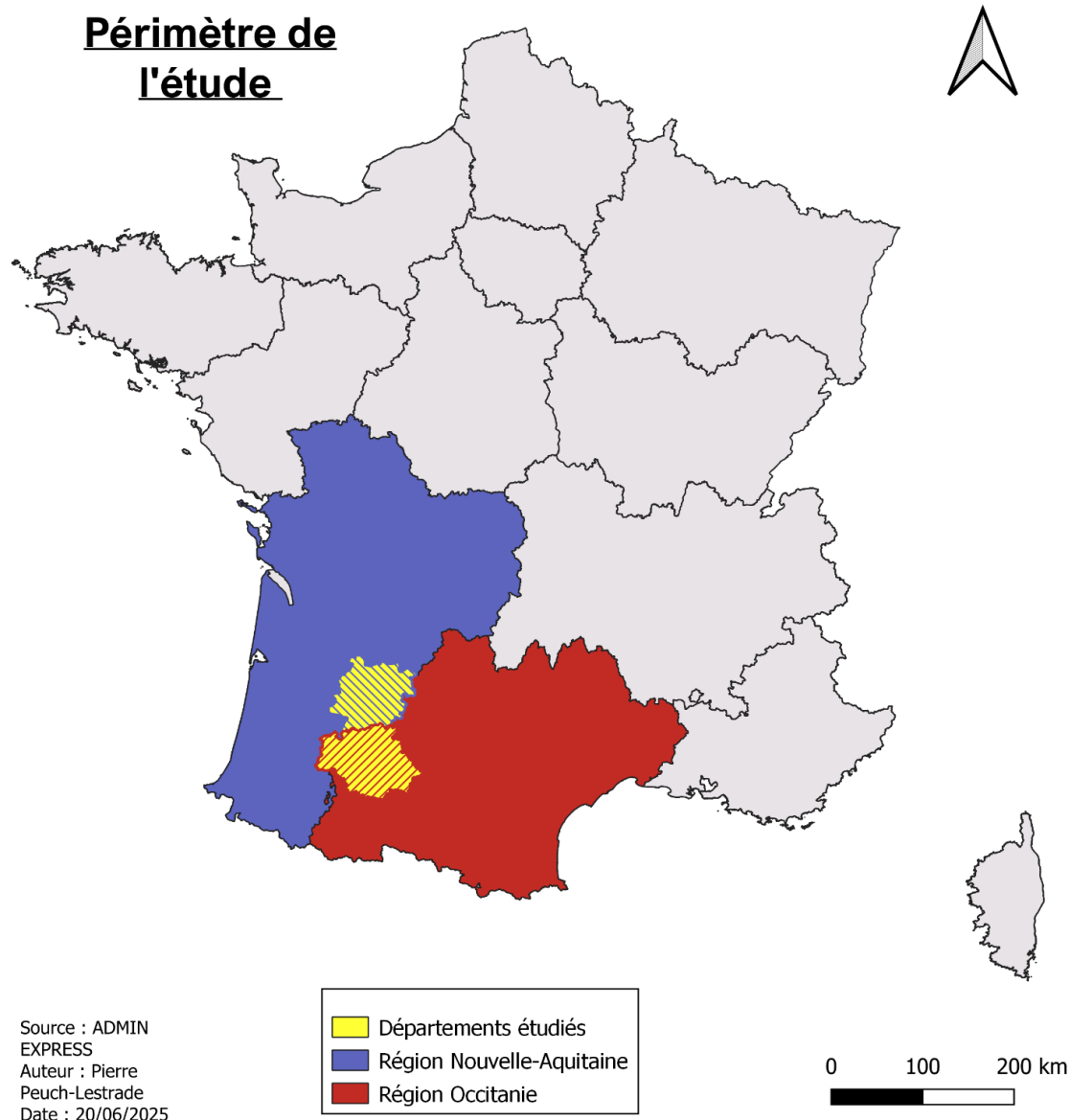


Figure 1: Périmètre de l'étude, réalisation : Pierre Peuch-Lestrade, date : 20/06/2023



## I) Terrain d'étude et cadre théorique

### A) Caractéristiques territoriales et dynamiques socio-spatiales du Gers

Le Gers est un département situé à l'extrême ouest de l'Occitanie. Il doit son nom à la rivière du Gers, l'un des affluents de la Garonne. D'une superficie de 6 257 km<sup>2</sup>, sa préfecture Auch (23 000 habitants) est située en son centre. Avec une population de 190 000 habitants en 2021,<sup>4</sup> représentant 0,3% de la population française, soit au 86<sup>ème</sup> rang national. D'une densité de 27,8 hab/km<sup>2</sup> en comparaison avec la moyenne nationale de 104,1 hab/km<sup>2</sup>, le Gers est l'un des départements les plus ruraux de France.

Néanmoins, cette ruralité tend à s'atténuer localement, principalement à l'Isle Jourdain. En effet, en raison de la croissance rapide de la métropole Toulousaine à l'est, cette commune gersoise connaît une forte dynamique de périurbanisation ces dernières années, avec le développement de zones résidentielles accueillant des actifs travaillant à Toulouse rendu possible grâce aux différentes infrastructures de transport. (2\*2 voies et ligne de TER Toulouse/Auch principalement)

Concernant les infrastructures de transports, le Gers est inégalement desservi. L'est du département jusqu'à Auch profite de la proximité avec la métropole toulousaine et bénéficie donc d'un réseau de transport assez conséquent (une ligne de train et plusieurs lignes de car LIO, 2\*2 voies). Au contraire, l'ouest est uniquement couvert par le réseau de car LIO avec peu de connexions vers les Landes en raison de la séparation administrative entre région Occitanie et région Nouvelle-Aquitaine. Ainsi le département gersois reste encore aujourd'hui assez renfermé sur lui-même attirant peu de nouvelles populations en raison de son enclavement rural remettant en cause ses capacités à se développer.

L'économie du Gers est principalement tournée vers l'agriculture avec une surface agricole utile (SAU) recouvrant plus de 75 % du territoire<sup>5</sup>. Au moment de l'après-guerre, avec la création de la CEE en 1957 et le projet de politique agricole commune (PAC) qui avait comme objectif notamment d'accroître la productivité, l'agriculture traditionnelle (principalement céréalière) est délaissée au profit de nouvelles méthodes maximisant les rendements avec l'aide de produits phytosanitaires et d'engrais chimiques, permettant ainsi le développement de l'agriculture intensive. De 1930 à 1990 la superficie moyenne des parcelles a été multipliée par 5, favorisant la monoculture. De nombreux savoir-faire vont disparaître comme la culture du tabac par exemple au profit de monocultures bien plus avantageuses économiquement<sup>6</sup>. Ce remembrement a grandement modifié l'aspect du département malgré ses nombreux coteaux qui lui sont caractéristiques, le bocage va être éliminé au profit du modèle de l'open field.

---

<sup>4</sup> « Département du Gers », dans *Les dynamiques démographiques dans les départements d'Occitanie*. Institut National de la Statistique et des études économiques, 2021. disponible sur : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/7745897?sommaire=7749214> (consulté le 29/05/2025).

<sup>5</sup> Sirven, B. (2004). *Paysages du Gers*, Rodez, Editions du Rouergue. p. 9-31.

<sup>6</sup> Sirven, B. (2004). *op. cit.*

Néanmoins, ce modèle de l'open field malgré qu'il soit présent sur une grande partie des exploitations est limité par les reliefs du département. Malgré cette tendance, le Gers a su garder une identité paysagère qui lui est propre, on observe encore aujourd'hui une alternance de cultures, de prairies, de haies résiduelles, de bosquets et de zones de polyculture-élevage, qui composent ce que l'on qualifie de *mosaïque paysagère*. Toutefois, malgré une mutation paysagère qui reste assez raisonnée, ce modèle d'agriculture montre aujourd'hui ses limites avec une utilisation abusive des ressources du sol et un risque d'érosion qui a grandement augmenté au fil des années en raison des profils escarpés des différents champs.

Le Gers fait partie intégrante de la Gascogne : ancienne province à cheval entre la région Nouvelle-Aquitaine et Occitanie, délimitée par la Garonne à l'est, l'océan Atlantique à l'ouest



Figure 2: Coteaux Gersois. Crédits : CDT 32, Sylvie Daudirac

et les Pyrénées au sud. Ce territoire qui aujourd'hui peut être qualifié de région culturelle, regroupait autrefois des royaumes jamais unifiés, mais animés par une même volonté d'indépendance. Le Gers en constitue un cœur historique, d'autant plus qu'Auch fut la capitale de cette province, expliquant ainsi le caractère exceptionnel de la ville sur la plan patrimonial avec notamment la Cathédrale Sainte Marie d'Auch. Cette identité gasconne a offert au Gers un patrimoine naturel et immatériel d'une grande richesse encore très connu et présent chez les gersois. C'est notamment l'un des points importants sur lequel le CDT oriente sa promotion touristique.

L'autre objectif affiché par l'association est la promotion du slow tourisme qu'il déploie depuis 2015. Cette nouvelle tendance touristique s'affirme petit à petit en essayant de remettre au premier plan, le patrimoine naturel, culturel et historique. Ce modèle diffère totalement du modèle touristique plus classique déconnectant très rapidement le touriste du lieu qu'il visite créant un microcosme autour de ce dernier, offrant au touriste uniquement un paysage sans l'identité culturelle qu'il présente. On peut alors parler d'un touriste « post-moderne <sup>7</sup> » ayant comme objectif d'être acteur de sa propre expérience, avec des activités le faisant passer de spectateur à acteur de sa propre expérience. Des activités reconnectant le touriste du patrimoine naturel et culturel qui l'entoure. Le slow tourisme permet au touriste de créer une plus forte connexion avec le lieu qu'il visite en évitant l'inquiétude que peut naître chez ce dernier avec la volonté de vouloir visiter tous les lieux de sa destination dans un temps imparti.<sup>8</sup> Par conséquent, cette nouvelle forme de tourisme permet au département du Gers de se démarquer sur le marché touristique national en proposant une offre qui met l'accent sur la tranquillité, un rapprochement vers la nature et vers les locaux. Ce rapprochement entre visiteurs et locaux est l'un des points phare du slow tourisme avec comme objectif d'augmenter conjointement la qualité de vie des deux parties, en renforçant le commerce de proximité, la consommation de produits locaux et le transfert de pratiques culturelles. Avec ce type de tourisme, « ce n'est plus la quantité d'expériences vécues qui prime mais la qualité de ces dernières. »<sup>9</sup>

La notion de slow tourisme est directement liée à celles d'éco tourisme ou encore de tourisme responsable développées dans les années 2000, à la suite du mouvement italien de « Slow Food » en 1986<sup>10</sup> et du mouvement de « Cittaslow » en 1999<sup>11</sup>. Ces nouvelles formes de tourisme sont en faveur d'un tourisme limitant au maximum leur impact environnemental sur le site et en amont, à l'instar d'un modèle touristique intensif. Appelé aussi tourisme lent, le slow tourisme propose une recomposition des habitudes mobilitaires avec des séjours dans un périmètre plus restreint remettant en cause la nécessité de prendre l'avion. Le trajet entre le domicile et la destination fait partie intégrante de l'expérience et devient un moment agréable pour l'usager qui peut également utiliser des mobilités douces, qui sont en parfaite adéquation avec les valeurs du tourisme lent. Au vu des défis environnementaux actuels et la crise sanitaire

---

<sup>7</sup> Hallem, Y., Sahut, J.-M., & Hikkerova, L. (2020). « Le « Slow tourisme » comme voie pour améliorer le sentiment de bien-être. » *Management & Prospective*, 37(3), 129-147. [en ligne] disponible sur : <https://shs.cairn.info/revue-gestion-2000-2020-3-page-129?lang=fr&tab=texte-integral> (consulté le 29/05/2025).

<sup>8</sup> Gheorghe, G. (2015). « The Tourist's Perception about Slow Travel - A Romanian Perspective ». *Procedia Economics and Finance*. Vol. 23, p. 1596-1601. [en ligne] disponible sur: [https://doi.org/10.1016/S2212-5671\(15\)00557-2](https://doi.org/10.1016/S2212-5671(15)00557-2). (consulté le 28/05/2025).

<sup>9</sup> Heitmann S., Robinson P. et Povey G. (2011). « *Slow food, slow cities and slow tourism* », in Robinson P., Heitmann S. et Dieke P (eds.). *Research Themes for Tourism*, Wallingford, CABI, p. 114-127. [en ligne] <https://www.cabidigitallibrary.org/doi/pdf/10.5555/20113005513> (consulté le 30/05/2025).

<sup>10</sup> Créé par Carlo Petrini (journaliste et sociologue italien), ce mouvement s'oppose à la banalisation alimentaire renforçant le développement de promouvoir les producteurs dans un but de protéger l'environnement. Zakia Laaraj. (2023). *Le Canal du Midi : site classé au patrimoine mondial de l'Unesco entre développement économique, préservation et slow-tourisme*. Mémoire de Master, Université Paul Valéry Montpellier 3, sous la direction de Marie-Laure Poulot. p. 94-110. [en ligne] disponible sur : [dumas-04644698](https://dumas-04644698) (consulté le 30/06/2025).

<sup>11</sup> Mouvement né dans le sillage de la slow food, prônant la nécessité de prendre le temps et de par cette lenteur à mettre les valeurs humaines au centre du mouvement. Zakia Laaraj. (2023). *op.cit.*

du COVID de nombreuses personnes se tournent de plus en plus vers cette pratique touristique. En effet, selon un sondage d'Eurobaromètre – Commission européenne, Attitudes des citoyens européens vis-à-vis de l'environnement, « 86% des Français préfèrent voyager en dehors des “sentiers battus” »<sup>12</sup>. On se rend compte que ce secteur est fortement en hausse et qu'il est en adéquation avec l'évolution des modes de consommation et la préoccupation environnementale des touristes. De plus, ce type de tourisme répond à des mutations sociétales qui ont été principalement provoquées par la crise sanitaire du COVID-19. Cet événement exceptionnel a bouleversé à l'échelle internationale un modèle touristique encore trop peu remis en question. Il y a donc eu la nécessité de réinventer le tourisme afin qu'il puisse mieux répondre au contexte actuel de pandémie. C'est à la suite de cette épidémie que de nombreuses personnes ont évité progressivement des lieux hautement touristiques ou la probabilité de rencontrer le virus est élevée. Cette pratique touristique a commencé très fortement à se démocratiser auprès des différents publics en gagnant ainsi énormément en visibilité<sup>13</sup>. La crise sanitaire a joué un rôle important dans l'essor de ce modèle touristique. Contrairement à la crise environnementale, perçue comme un enjeu de long terme dont les réponses sont souvent différées en raison de la complexité du système économique, la crise sanitaire a entraîné des ajustements immédiats dans nos modes de vie, encourageant ainsi des pratiques touristiques plus locales et accessibles.

D'autre part, la thématique du fluvestre est très présente dans les différents affichages promotionnels du CDT. Cette notion peu connue reflète l'interconnexion entre plusieurs modes de transports autour d'un cours d'eau et questionne comment ce dernier peut devenir un levier de développement du slow tourisme, avec notamment l'installation de nouvelles infrastructures principalement dédiées aux mobilités douces. Selon les Voies Navigables de France (VNF), le tourisme fluvestre est défini comme :

« Toute activité de tourisme ou de loisirs qui s'organise sur une voie d'eau (croisière, bateau promenade, location de bateaux, plaisance privée, aviron, kayak...) ou sur les espaces terrestres situés à proximité immédiate d'une voie d'eau (vélo, randonnée pédestre, roller, balade équestre, pêche...), que ces deux pratiques soient combinées ou indépendantes l'une de l'autre. »<sup>14</sup>

Ce terme englobe ainsi à la fois les différentes activités que l'on retrouve sur l'eau et à son abord. Nous reviendrons dans un second temps sur l'intérêt de la rivière étudiée et sa mutation allant du tourisme fluvial classique au tourisme fluvestre.

---

<sup>12</sup> Eurobaromètre spécial 468. Attitudes des citoyens européens vis-à-vis de l'environnement. (2017), cité par Rimaud, M.-N., & Piriou, J. (2020). *art. cit.*

<sup>13</sup> Ernszt, I., & Marton, Z. (2021). *An Emerging Trend of Slow Tourism: Perceptions of Hungarian Citizens*. *Interdisciplinary Description of Complex Systems: INDECS*, 19(2), p.295-307. [en ligne] <https://doi.org/10.7906/indecs.19.2.8> (consulté le 02/06/2025).

<sup>14</sup> Voies navigables de France. *Le tourisme fluvestre*. disponible sur : <https://www.vnf.fr/vnf/accueil/tourisme-fluvial/vivre-et-bouger-au-bord-de-leau/le-tourisme-fluvestre/> (consulté le 02/05/2025).

## **B) Du transport de marchandises à la navigation de plaisance : recompositions des pratiques d'usage de la Baïse**

La Baïse est une rivière française qui sillonne 3 départements répartis sur deux régions la partie en Occitanie avec les Hautes-Pyrénées et le Gers et la partie en Nouvelle Aquitaine avec le Lot-et-Garonne. Longue de 188 kilomètres, la Baïse prend sa source dans les Pyrénées au niveau du plateau de Lannemezan et se jette dans la Garonne au niveau de Saint-Léger. Aujourd'hui, 60 kilomètres sont navigables pour de la navigation touristique à partir de Valence-sur-Baïse (32) allant jusqu'à Buzet-sur-Baïse (47).

Depuis le Moyen Âge et durant plusieurs siècles, cette rivière était un axe majeur pour l'export de produits tels que l'armagnac et d'autres produits locaux (farine, céréales, bois, etc..) vers les Antilles par le port de Bordeaux.<sup>15</sup> À l'inverse, la Baïse permettait d'acheminer des produits arrivés depuis Bordeaux dans les terres de la Gascogne tels que des denrées provenant des colonies françaises<sup>16</sup>.

Au XVII<sup>e</sup> siècle, le roi de France Henri IV et son ministre de l'Économie Sully permettent la réalisation de la canalisation de la rivière et la mise en place d'écluses à sas. L'objectif était de pérenniser le trafic fluvial de cette route et de le moderniser pour développer le trafic commercial fluvial. En effet, cette modernisation a permis de faciliter les passages entre les différents passelis<sup>17</sup> et d'ainsi limiter les conflits d'usages entre les mariniers et les meuniers. En effet, ce conflit d'usage était causé par l'action du passelis provoquant la baisse rapide du niveau d'eau en aval, notamment dans les biefs, canaux de dérivation des moulins. Avec ces modernisations la Baïse est ainsi devenue beaucoup plus facilement navigable et a permis de connecter Buzet-sur-Baïse à Lavardac mais ne permettant pas d'atteindre Condom comme prévu à l'origine. Cela permettra ensuite la mise en place sur la rivière les cinq premières écluses de la Baïse situées à Buzet, Vianne, Lavardac, Bapaumes et Nérac.

Après des projets d'extension de la navigabilité jusqu'à Condom à l'initiative du roi Louis XIV mais annulés faute de fonds, Napoléon I<sup>er</sup> relance le projet d'ouvrage pour rendre la Baïse navigable de Lavardac jusqu'à Condom. Cette relance provoque des tensions chez les Lot-et-Garonnais qui ne souhaitent pas être mis en concurrence avec une autre ville portuaire gersoise (Condom). Ce conflit d'intérêt ralentit ainsi fortement les travaux qui sont définitivement arrêtés lors de la chute de l'Empire napoléonien en 1813. Finalement, c'est le célèbre Georges-Eugène Haussmann qui est le dernier acteur de l'aménagement de la rivière en question dans les années 1830. Lors de son mandat en tant que sous-préfet de Nérac (1832-

---

<sup>15</sup> Mousset, H. (2004). *L'habitat rural des vallées de la Baïse et du Lot : Contexte agricole et paysager*. In Situ. Revue des patrimoines, 5, Article 5. [en ligne] disponible sur : <https://doi.org/10.4000/insitu.2337> (consulté le 30/04/2025).

<sup>16</sup> (2022). *Guide n°12 Aquitaine, Le canal de Garonne, le canal de Montech, la Baïse*. Rodez, Editions du Breil.

<sup>17</sup> Pertuis : ouverture ménagée dans un barrage pour la navigation, ancêtre de l'écluse, dépourvue de système de fermeture et simplement constitué d'une glissière en pente douce, *Dictionnaire navigation fluviale, vocabulaire fluvial, bateau*. disponible sur : <http://projetbabel.org/fluvial/p.htm#Pertuis> (consulté le 24/06/2025).

1839), il réalise des travaux pour rendre la Baïse navigable jusqu'à Condom. On comptera entre 1809 et 1891 la construction de plus de 30 barrages et d'écluses le long de la Baïse<sup>18</sup>. Ces ouvrages étaient pendant longtemps réclamés par les bourgeois Condomois qui souhaitaient pouvoir livrer leurs produits (vins et armagnac) à Bordeaux, transportés en gabarre à fond plat.<sup>19</sup>

Ces aménagements vont ainsi permettre de développer le transport de marchandises, en particulier avec l'export d'armagnac et céréales depuis le Gers vers la Garonne. Entre 1818 et 1826, on compte plus de 560 000 litres d'armagnac transporté sur la Baïse<sup>20</sup>. De plus, mis à part le transport d'armagnac, la Baïse devient une rivière centrale pour le transport de céréales, de vin ou d'autres produits agricoles et fera transiter à son apogée, au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, plus de 80 000 tonnes de marchandises. Au fil des aménagements sur la Baïse, ce sont aussi les techniques de halage qui connaissent une réelle évolution : on passe alors du halage hippique à l'introduction progressive de bateaux à vapeur en 1836 à l'initiative de la Compagnie Générale des Remorqueurs de la Baïse.

La révolution industrielle marque toutefois une première rupture dans la navigation commerciale sur la Baïse. En effet, le transport fluvial devient très vite concurrencé par l'arrivée du chemin de fer avec l'ouverture en 1880 de la ligne Port-Sainte-Marie – Condom notamment. Ce report vers d'autres modes de transports remet ainsi en question l'efficacité de la rivière dans le transport de marchandises, et réduit donc progressivement sa fréquentation au profit du transport ferroviaire. Néanmoins, c'est davantage au XX<sup>e</sup> siècle, avec les deux guerres mondiales que la Baïse passe définitivement au second plan dans le transport commercial. En effet, le transport fluvial n'apparaît plus comme la solution efficace pour le transport de marchandises. C'est donc dans ce contexte de déclin et d'abandon de la rivière en tant qu'axe de transport au profit d'autres modes plus rapides, performants et économiques (route, train) que la Baïse est rayée de la nomenclature des voies navigables en 1954.

À partir de 1995, quarante années plus tard que la Baïse redevient navigable mais cette fois-ci avec une orientation claire : la navigation de plaisance. En 1996, la jonction avec le Lot-et-Garonne est rétablie, rendant la Baïse à nouveau navigable sans interruption jusqu'à Valence-sur-Baïse. À cette époque, la gestion de la navigation sur le tronçon gersois était assurée par la mairie de Condom. Cependant, face à des coûts de gestion trop élevés, la commune a dû renoncer à cette compétence qui a été reprise par le département en 2002. Du côté du Lot-et-Garonne, la compétence en matière de navigation relève également du Conseil Départemental. Aujourd'hui la Baïse est donc navigable de Valence-sur-Baïse jusqu'à Buzet-sur-Baïse sur une distance de 62 kilomètres, traversant 2 départements (Gers et Lot-et-Garonne) et 21 écluses.

---

<sup>18</sup> Escòla Gaston Febus. (2024), *La Baïse*. disponible sur : <https://escolagastonfebus.com/geographie/la-baïse/> (consulté le 25/03/2025).

<sup>19</sup> France 3 Occitanie. (2017, mai 10). *La rivière Baïse : Une histoire d'eau, de politique et d'argent*. disponible sur : <https://france3-regions.franceinfo.fr/occitanie/gers/auch/riverie-baïse-histoire-eau-politique-argent-1250905.html> (consulté le 27/06/2025).

<sup>20</sup> Escòla Gaston Febus. (2024), *op.cit.*

Le tronçon gersois, est long de 22 kilomètres quant au tronçon Lot-et-Garonnais il mesure une quarantaine de kilomètres<sup>21</sup>.

## **C) Contexte hydrologique de la Baïse**

Le bassin versant de la Baïse s'étend sur 188 km de long et atteint une largeur maximale de 18 km. Il couvre une superficie totale de 2 861 km<sup>2</sup>. Cela constitue le bassin versant le plus en aval dans le référentiel Garonne. La Baïse est une rivière typique de la Gascogne, s'écoulant selon un axe nord-sud. Elle présente un régime pluvial, artificiel, c'est-à-dire que son débit est principalement influencé par les précipitations et la réalimentation du canal de la Neste. Son bassin compte parmi les trois plus vastes et peuplés du département gersois, aux côtés de ceux du Gers et de la Save. Avec une pente moyenne de 0,3% et un débit moyen de 7 m<sup>3</sup>/s à 11m<sup>3</sup>/s, la Baïse est donc une rivière de faible débit, mais avec un écoulement suffisamment stable tout au long de l'année, même en période de basses eaux.<sup>22</sup>

Les principaux affluents de la Baïse sont la Baïsole mesurant 47,2 kilomètres, la Petite Baïse qui fait quant à elle 74,8 kilomètres, l'Auloue d'une longueur de 54,1 kilomètres et enfin la Gélise et ses 92 kilomètres. Ces affluents jouent un rôle majeur principalement lors des épisodes de crues, augmentant ainsi fortement le débit de la rivière. Chacun des paramètres hydrologiques abordés dans cette partie sera analysé en soulignant leur importance pour notre étude, en raison de leur impact direct sur les conditions de navigation.

---

<sup>21</sup> Liberge, JY. (2017). *Note sur l'histoire de la rivière Baïse*. Conseil départemental du Gers. Document interne non publié.

<sup>22</sup> SAGE, Neste et rivières de Gasogne. (2019). *Phase préliminaire – dossier de consultation pour la définition du périmètre* (p. 256). [en ligne] disponible sur : (consulté le 02/05/2025).

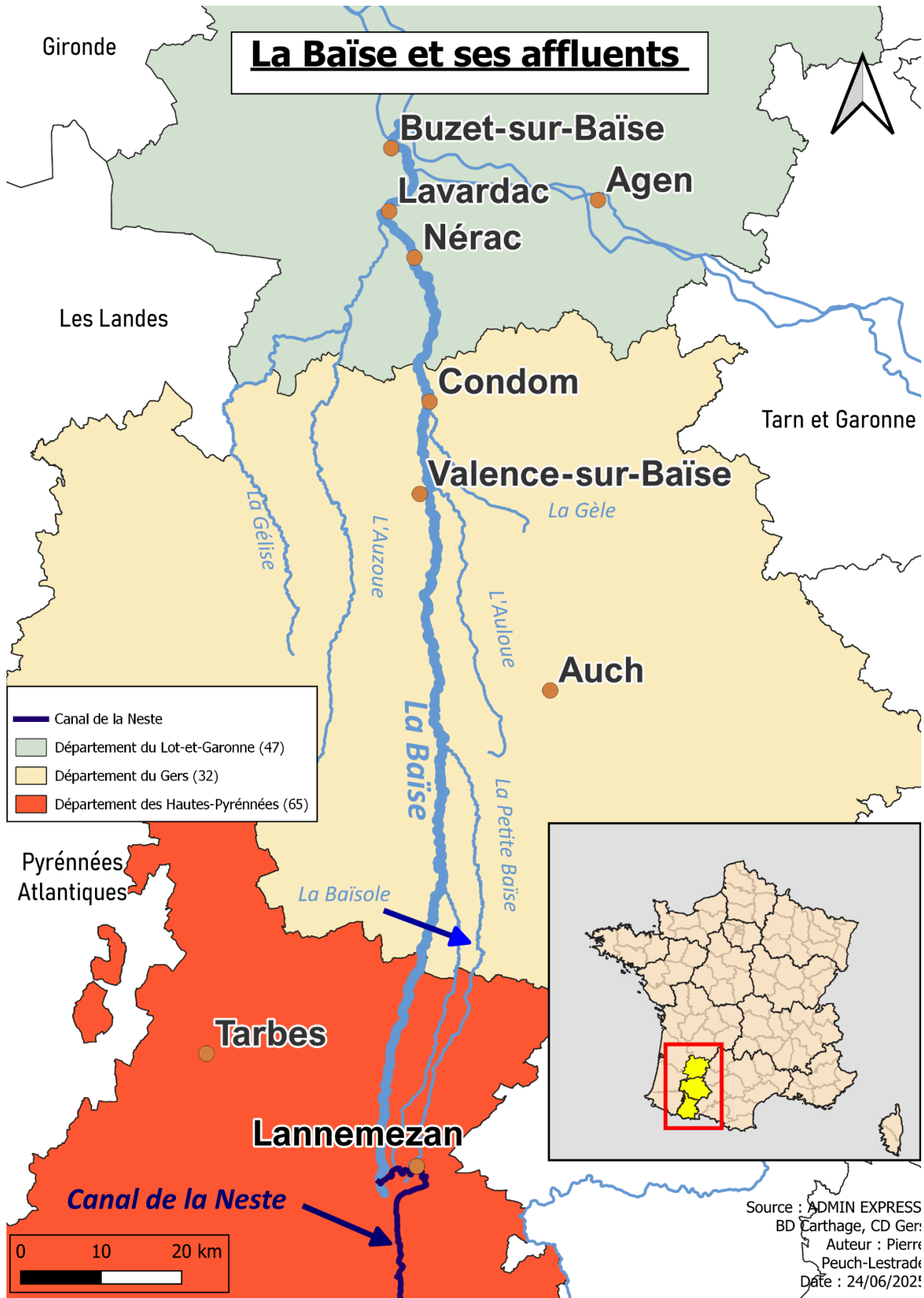


Figure 3: La Baïse et ses affluents, réalisation : Pierre Peuch-Lestrade, date : 24/06/2025

## a) Le système Neste et son apport pour la Baise

La rivière de la Baise est une composante clé du système Neste. Mis en place au XIX<sup>e</sup> siècle, ce système de canal permet encore aujourd'hui de réalimenter artificiellement la Baise et les autres rivières de la Gascogne en période d'étiage. Initialement créé pour alimenter les rivières de la Baise et du Gers afin de développer l'agriculture et le transport fluvial, il constitue aujourd'hui un système hydrologique complexe qui permet la réalimentation des cours d'eau gascons. En 1955, le canal de la Neste est réaménagé afin de doubler son débit et sa capacité. Ces ouvrages permettent donc d'avoir un débit maximum de 14m<sup>3</sup>/s contre 7m<sup>3</sup>/s initialement. En plus de cela, des lacs de piémont sont créés, permettant ainsi de stocker de l'eau et de sécuriser l'irrigation des cultures. Ces ouvrages ont été mis en place non seulement pour favoriser le développement de l'agriculture, mais également pour répondre à des enjeux de salubrité publique. En effet, le canal de la Neste permet d'irriguer plus de 40 000 ha de cultures sur l'ensemble des rivières qu'il alimente et approvisionne en eau potable plus de 200 000 habitants répartis sur cinq départements et deux régions. Cette irrigation représente par an 30,7 m<sup>3</sup> d'eau contre 4,7 m<sup>3</sup> pour la production d'eau potable.<sup>23</sup>

Ce système est constitué d'un canal d'une longueur de 29 kilomètres ainsi que plusieurs lacs stockant l'eau de la fonte des neiges, permettant ainsi de maintenir un débit minimal en période d'étiage, garantissant un usage de la ressource en eau tout au long de l'année, peu importe la saison. L'existence du canal permet le maintien de l'« éventail gascon<sup>24</sup> », indispensable à l'irrigation des terres, notamment dans le département du Gers, où les sols imperméables et pauvres en ressources souterraines ne favorisent pas la présence de nappes phréatiques. Cette particularité est liée à la composition géologique de la région, caractérisée par un cône de déjection molassique qui sépare les rivières gasconnes du massif pyrénéen et limite l'infiltration des eaux. Ce canal est aujourd'hui géré par Rives et eaux du Sud-Ouest<sup>25</sup>. Le système Neste a historiquement permis de repeupler le département du Gers qui connaissait une forte baisse démographique, grâce au développement de l'agriculture, expliquant encore aujourd'hui sa forte connexion avec cette activité : « sans

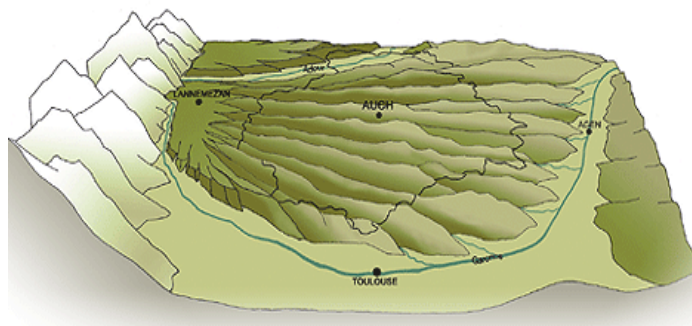


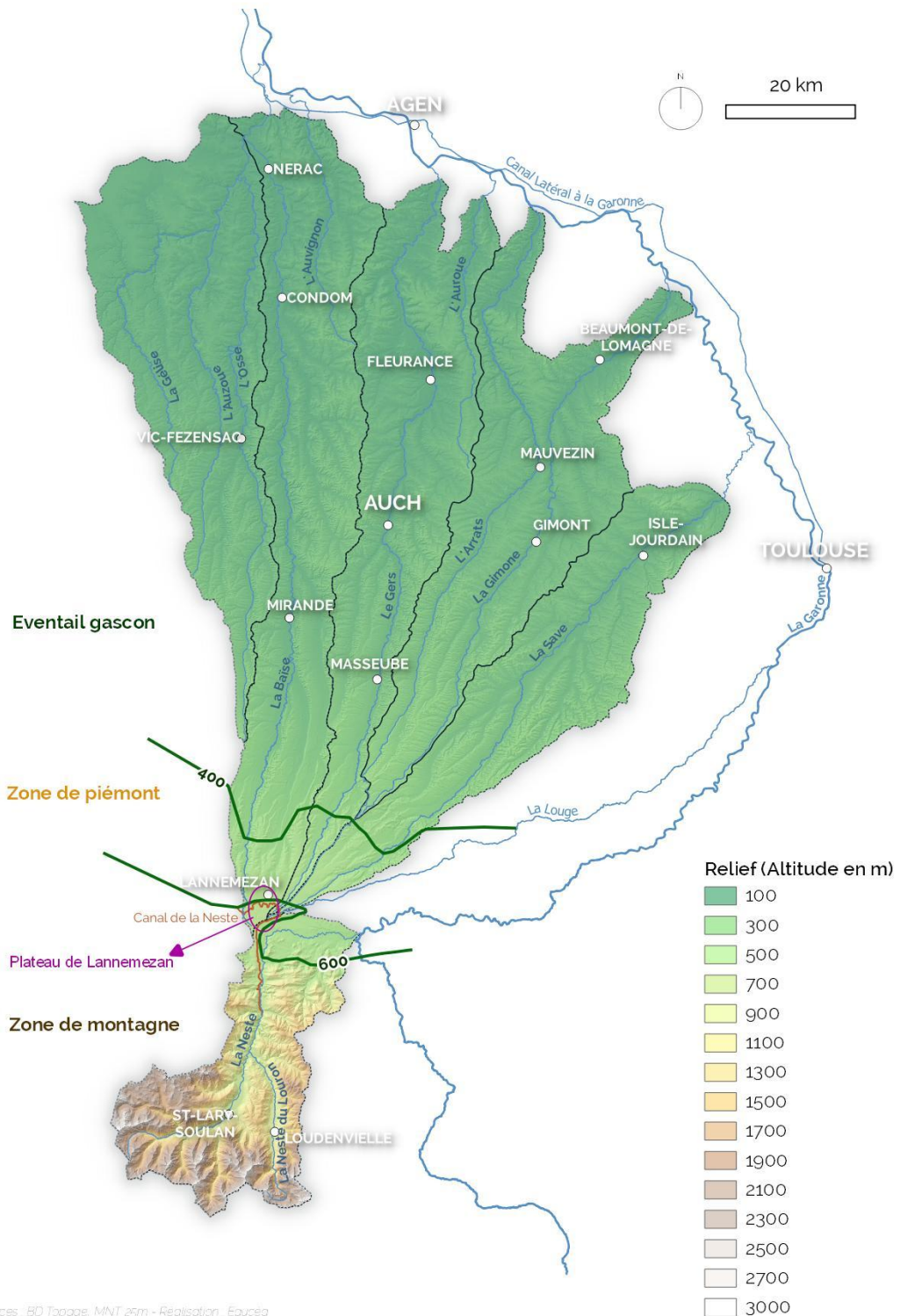
Figure 4 : Aperçu 3D des coteaux gersois et de l'éventail gascon, source de l'image : CAUE Occitanie, Inventaire des Paysages du Gers

<sup>23</sup> Cette appellation est par ailleurs directement liée à l'héritage gascon de cette région culturelle car « neste » signifie torrent en gascon.

<sup>24</sup> Réseau hydrographique et morphologique, caractéristique au département du Gers, de rivières s'écoulant sur un axe sud/nord formant la forme d'un éventail.

<sup>25</sup> Créée en 1959, il s'agit d'une SA d'économie mixte à conseil d'administration, elle s'occupe principalement de la gestion et exploitation du système Neste. L'annuaire des entreprises, République Française, disponible sur : <https://annuaire-entreprises.data.gouv.fr/entreprise/rives-eaux-du-sud-ouest-592780233> (consulté le 28/06/2025).

ce canal le département du Gers serait un véritable désert aujourd'hui »<sup>26</sup>



Sources : BD Topogé, MNT 25m - Réalisation : Eauçea

Figure 5 : Le profil altimétrique de l'éventail Gascon, source : CD Gers, SAGE, Neste & Rivières de Gascogne

<sup>26</sup> Extrait de l'entretien mené le 18/04/2025 avec Frédéric Poule, Directeur du CAUE Gers.

## b) Les débits de la Baise

Les débits de la Baise sont liés à la gestion des retenues hydro agricoles (lacs de piémonts notamment) ainsi que l'irrigation des terres et les prélèvements pour l'eau potable. Avant la création du canal de la Neste, il était possible de traverser à pied la rivière en été. En effet, seulement une très fine lame d'eau coulait sur la Baise (approximativement 2 centimètres) en raison principalement de la sévérité des étiages qu'il y avait sur la rivière cette saison-là et une absence de précipitations causant un débit plus important. L'importance du canal de la Neste est ainsi essentielle pour maintenir le débit. En effet, le système Neste vise à avoir un débit à la confluence avec la Garonne « en période estivale normale (DOE) de 1110 L/s et en période de crise (DCR) 650 L/s »<sup>27</sup>. Il s'agit du débit d'objectif d'étiage (DOE) qui garantit un débit minimal à respecter afin de redonner à la Garonne une quantité d'eau suffisante pour son fonctionnement. Grâce à ces DOE, la navigation est possible sur la rivière, car ils garantissent un tirant d'eau nécessaire pour le passage des bateaux de plaisance (de l'ordre d'un mètre). Dans ce cas, la navigation se sert d'une réglementation environnementale rendant ainsi possible cette activité touristique. Le débit de crise (DCR) quant à lui est le débit de référence en dessous duquel sont uniquement pris en compte les besoins pour la santé, la salubrité publique, la sécurité civile, l'alimentation en eau potable et les besoins des milieux naturels.

Actuellement, la rivière de la Baise sur l'axe navigable gersois a un débit moyen annuel qui varie entre 7m<sup>3</sup>/s et 11m<sup>3</sup>/s. Ces variations reflètent l'impact des prélèvements agricoles sur les débits, qui varient en fonction des saisons et sont compensés par la réalimentation du canal de la Neste. C'est bel et bien grâce à l'agriculture que la navigation est aujourd'hui possible et pas inversement, ce point est fondamental à prendre en compte dans notre étude car il permet de mieux cibler la raison des différents conflits d'usages dont cette rivière est l'objet<sup>28</sup>. « Sans le système Neste et son apport pour l'agriculture, la navigation sur la Baise n'existerait pas. »<sup>29</sup> Nous nous rendons compte ici combien la rivière de la Baise est principalement une rivière à faible débit la rendant donc plus fragile aux étiages, expliquant donc la nécessité du système Neste. Ainsi, grâce à ce système, la navigation est encore aujourd'hui possible sur la Baise en période estivale principalement, de par l'appoint qu'il procure à la rivière. Sans ce dernier la navigation ne serait tout simplement pas possible en période d'étiage.

---

<sup>27</sup> Eaucéa, Conseil Départemental du Gers. (2017). *Etude de définition des débits sur l'axe Baise navigable dans le Département du Gers de Valence-sur-Baise jusqu'à la limite nord du département* : p.80-114. [en ligne] disponible sur : [https://sage-nrg.gers.fr/fileadmin/Site\\_SAGE/Ressources/Etude\\_opportunit%C3%A9\\_SAGE\\_NRG\\_2016.pdf](https://sage-nrg.gers.fr/fileadmin/Site_SAGE/Ressources/Etude_opportunit%C3%A9_SAGE_NRG_2016.pdf) (consulté le 09/05/2025).

<sup>28</sup> Eaucéa, Conseil Départemental du Gers. (2017). *op.cit.*

<sup>29</sup> Extrait de l'entretien mené le 02/04/2025 avec Karine Liéron, animatrice du SAGE.

### c) La Baise et l'hydroélectricité

Outre l'agriculture et la navigation, la Baise est aussi utilisée pour l'hydroélectricité. En effet, lors de sa fermeture en 1954, les barrages et différents moulins ont été concédés à des propriétaires privés qui ont exploité le potentiel hydroélectrique que la rivière présentait. Sur les 21 écluses présentes sur le parcours de la rivière, on retrouve sur chacune d'elle un bief menant à un moulin et un barrage. Ces infrastructures sont aujourd'hui la propriété de tiers privés qui produisent de l'hydroélectricité à l'aide d'une turbine.

La Baise est la rivière au sein du bassin Neste ainsi que parmi les rivières de Gascogne qui dispose le plus d'infrastructures hydroélectriques. On en recense 21 le long de son cours. Ces centrales hydroélectriques sont principalement orientées vers la micro-électricité avec une puissance cumulée de 3,3 MW et un productible annuel de 13 GWh<sup>30</sup>. Par ailleurs, ces infrastructures posent également quelques conflits d'usages, comme le turbinage excessif peut entraîner un niveau d'eau incompatible avec la pérennité de la navigation. Le SAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Etiages) Neste et Rivières de Gascogne, met à l'ordre du jour des opérations de modernisation visant ainsi à augmenter le rendement énergétique (gain de 10 % à 15 %). En plus de cette modernisation, l'objectif est de mieux réguler le turbinage avec la mise en place d'une réglementation s'appliquant à tous les gestionnaires de centrales hydroélectriques limitant ainsi les impacts d'un turbinage excessif sur les niveaux d'eau<sup>31</sup>. Cette interconnexion entre la Baise et l'hydroélectricité présente un intérêt dans notre étude de par le risque élevé que ces infrastructures peuvent avoir sur le tirant d'eau.

---

<sup>30</sup> SAGE, Neste et rivières de Gasogne. (2023). *Potentiel hydroélectrique*. p. 6-19 [en ligne] disponible sur : [https://sage-nrg.gers.fr/fileadmin/Site\\_SAGE/Ressources/2023\\_SAGE\\_NRG\\_POTENTIEL\\_HYDROELECTRIQUE.pdf](https://sage-nrg.gers.fr/fileadmin/Site_SAGE/Ressources/2023_SAGE_NRG_POTENTIEL_HYDROELECTRIQUE.pdf) (consulté le 07/05/2025).

<sup>31</sup> SAGE, Neste et rivières de Gasogne. (2023). *op.cit.*

Ceci peut représenter un réel frein au bon fonctionnement de la navigation de plaisance sur la rivière et engendrer des conflits autour des multiples usages de la rivière.



Figure 6 : Centrale hydroélectrique avec sa turbine (à gauche) et son barrage (à droite), 29/04/2025, crédits : Pierre Peuch-Lestrade

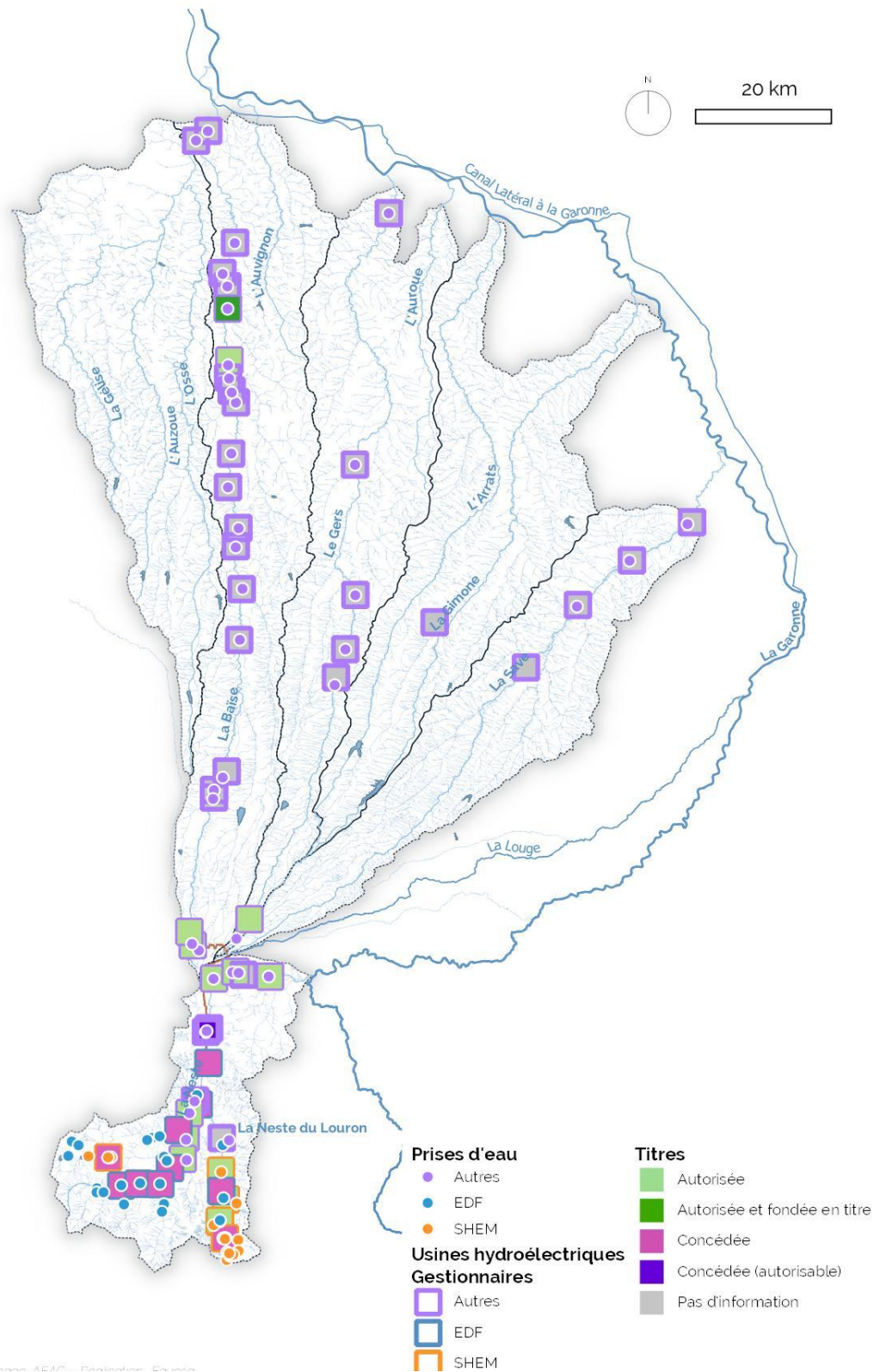


Figure 7 : Aménagements hydroélectriques le long de la Baise et sur le périmètre du SAGE, Neste & Rivières de Gascogne, source : CD Gers, SAGE, Neste et Rivières de Gascogne

## d) Les dynamiques de crues de la Baise

La Baise subit deux types de perturbations pluvieuses qui, en raison de la taille de son bassin versant, sont à l'origine de crues. Dans un premier temps il y a les perturbations océaniques dites classiques (dans notre cas provoquées par l'océan Atlantique), c'est à dire des précipitations abondantes en hiver et au printemps, qui sont liées au retrait de l'anticyclone des Açores qui se dirige vers le sud, laissant place à des dépressions venant de l'Atlantique Nord. Ces perturbations génèrent des pluies caractéristiques durant deux à quatre jours. Ces dernières ont un effet instantané sur l'hydrologie de la Baise ainsi que les autres rivières de Gascogne. Cela provoque une onde de crue synchronisée entre les différents affluents et fait monter rapidement le niveau de l'eau provoqué par les fortes pentes des versants qui convergent vers l'aval. On passe alors d'un débit moyen de l'ordre d'une dizaine de m<sup>3</sup>/s à un débit de crue supérieur à 200 m<sup>3</sup>/s. Ce changement rapide de débit provoque des inondations durables le long de la Baise.<sup>32</sup>

Deuxièmement, les perturbations océaniques pyrénéennes se produisent principalement en période printanière et durent jusqu'en été (mi-juillet). Elles sont liées à la rencontre d'une zone de dépression centrée sur l'Aquitaine (air froid) avec un anticyclone situé sur la Méditerranée (air chaud).<sup>33</sup> Ce contraste de température provoque des zones pluviales et orageuses, cette rencontre entre deux fronts est souvent sujette à l'apparition du phénomène de « marais biométrique » c'est à dire l'absence de vent qui pousse les nuages de précipitations laissant ainsi place à des précipitations diluviennes causées par un nuage de précipitations stationnaire. Sans compter l'impact significatif du réchauffement climatique sur le climat pyrénéen provoquant la fonte progressive des glaciers qui perdent en masse ainsi que la fonte rapide des neiges qui se déversent le long de la vallée.<sup>34</sup> Les crues quant à elles peuvent être un facteur limitant au bon déroulement de la navigation et à l'état des différentes rives longeant la rivière. Néanmoins, ces phénomènes restent difficilement maîtrisables et rappellent le caractère naturel et dynamique de la rivière, pour laquelle les crues font partie intégrante du fonctionnement normal.

---

<sup>32</sup> À titre d'exemple, des inondations majeures ont été recensées le 2 février 1952, le 20 février 1971 et le 11 juin 2000.

<sup>33</sup> Préfet de Condom. (s. d.). *Etude d'aléas inondations et PPRI des communes des bassins versants de la Baise, de l'Auloue et de l'Auvignon*. p.10-23. [en ligne] disponible sur : [https://piece-jointe-carto.developpement-durable.gouv.fr/DEPT032A/Risque/PPRI/PPRI\\_BAISE\\_NOTE\\_COMMUNALE\\_CONDOM.pdf](https://piece-jointe-carto.developpement-durable.gouv.fr/DEPT032A/Risque/PPRI/PPRI_BAISE_NOTE_COMMUNALE_CONDOM.pdf) (consulté le 25/04/2025).

<sup>34</sup> Préfet de Condom. (s. d.). *op.cit.*

## e) La qualité de l'eau de la Baïse

La qualité de l'eau s'évalue selon deux volets : la qualité écologique et l'état chimique. Ces deux paramètres ne sont pas tout à fait identiques et nous allons examiner ce qui constitue leurs différences dans l'étude ci-dessous.

Tout d'abord, la qualité de l'eau de la Baïse est soumise à la Directive-cadre européenne sur l'eau (DCE). Cette directive permet d'évaluer tous les cours d'eau de la même manière, et analyse notamment le pH de l'eau, l'observation d'espèces vivantes avec notamment des prélèvements d'algues et d'insectes afin de les comptabiliser sur un échantillon donné. Cette mesure permet d'évaluer plus largement l'état écologique et chimique de chaque cours d'eau. L'objectif de cette directive de niveau européen est d'avoir une analyse globale de la qualité de tous les cours d'eau européens. Ainsi, cette directive sur l'eau permet de classer les cours d'eaux en cinq classes distinctes (très bon, bon, moyen, médiocre, mauvais). Derrière cette évaluation, il s'agit de faire respecter un certain nombre d'objectifs pour que le cours d'eau soit d'une qualité acceptable à minima. Néanmoins, la sévérité des règles définies par cette directive la rend difficile d'application pour l'ensemble des cours d'eau. En effet, le principe du *one-out all-out* (un mauvais, tous mauvais) qui prend en compte de l'interconnexion de toutes les masses d'eau entre elles au sein d'un même bassin versant, ne facilite pas les évaluations positives<sup>35</sup>.

Concernant la qualité de l'eau dans le Gers, l'état écologique global est principalement compris entre moyen et médiocre. Au niveau de la Baïse, les 16 stations qui évaluent la qualité de l'eau de la rivière établissent un état écologique plutôt moyen. Cela peut-être en partie lié à un problème d'oxygénation ou de concentration de matière organique. La rivière de la Baïse est ainsi à l'image de l'ensemble du système hydrologique gascon : les rivières en tête de bassin présentent une bonne qualité de l'eau en raison de l'apport du canal de la Neste et de la présence des réservoirs de coteaux, mais en aval la qualité de l'eau est détériorée en raison d'une plus grande exposition à divers polluants.

En ce qui concerne l'état chimique, la Baïse est la seule rivière présentant une qualité de l'eau classée comme mauvaise. Celui-ci est évalué en fonction de la concentration en polluants (produits phytosanitaires, métaux lourds, micropolluants organiques), qui ne doit pas dépasser les seuils définis par les Normes de Qualité Environnementale (NQE)<sup>36</sup>. L'état chimique de l'eau évalue la concentration de polluants pouvant inclure notamment des substances prioritaires. On distingue deux classes : bon et mauvais. Il est qualifié de mauvais lorsque les normes de qualité environnementale préconisées par la Directive Européenne sur l'Eau ne sont

---

<sup>35</sup> European Commission, Water Framework Directive. disponible sur :

[https://environment.ec.europa.eu/topics/water/water-framework-directive\\_en](https://environment.ec.europa.eu/topics/water/water-framework-directive_en) (consulté le 17/06/2025).

<sup>36</sup> SAGE, Neste et rivières de Gasogne. (2023). *Etat initial-Diagnostic, Synthèse Atlas Géographique*. p. 56-85. [en ligne] disponible sur : [https://sage-nrg.gers.fr/fileadmin/Site\\_SAGE/Ressources/SAGE\\_NRG\\_Etat\\_initial\\_Diag\\_Synthese\\_2023.pdf](https://sage-nrg.gers.fr/fileadmin/Site_SAGE/Ressources/SAGE_NRG_Etat_initial_Diag_Synthese_2023.pdf) (consulté le 11/05/2025).

pas respectées. En effet, le rôle de l'agriculture détériore grandement la qualité de l'eau avec l'utilisation de produits phytosanitaires principalement. Les molécules métalliques : Cuivre et Zinc sont souvent trouvées avec des valeurs supérieures à la norme de qualité environnementale (NQE)<sup>37</sup>. Enfin, la qualité de l'eau malgré un état général assez moyen peut en cas d'une détérioration plus importante peut représenter un facteur limitant de la navigabilité sur la rivière.

---

<sup>37</sup> SAGE, Neste et rivières de Gasogne. (2023). *op.cit.*

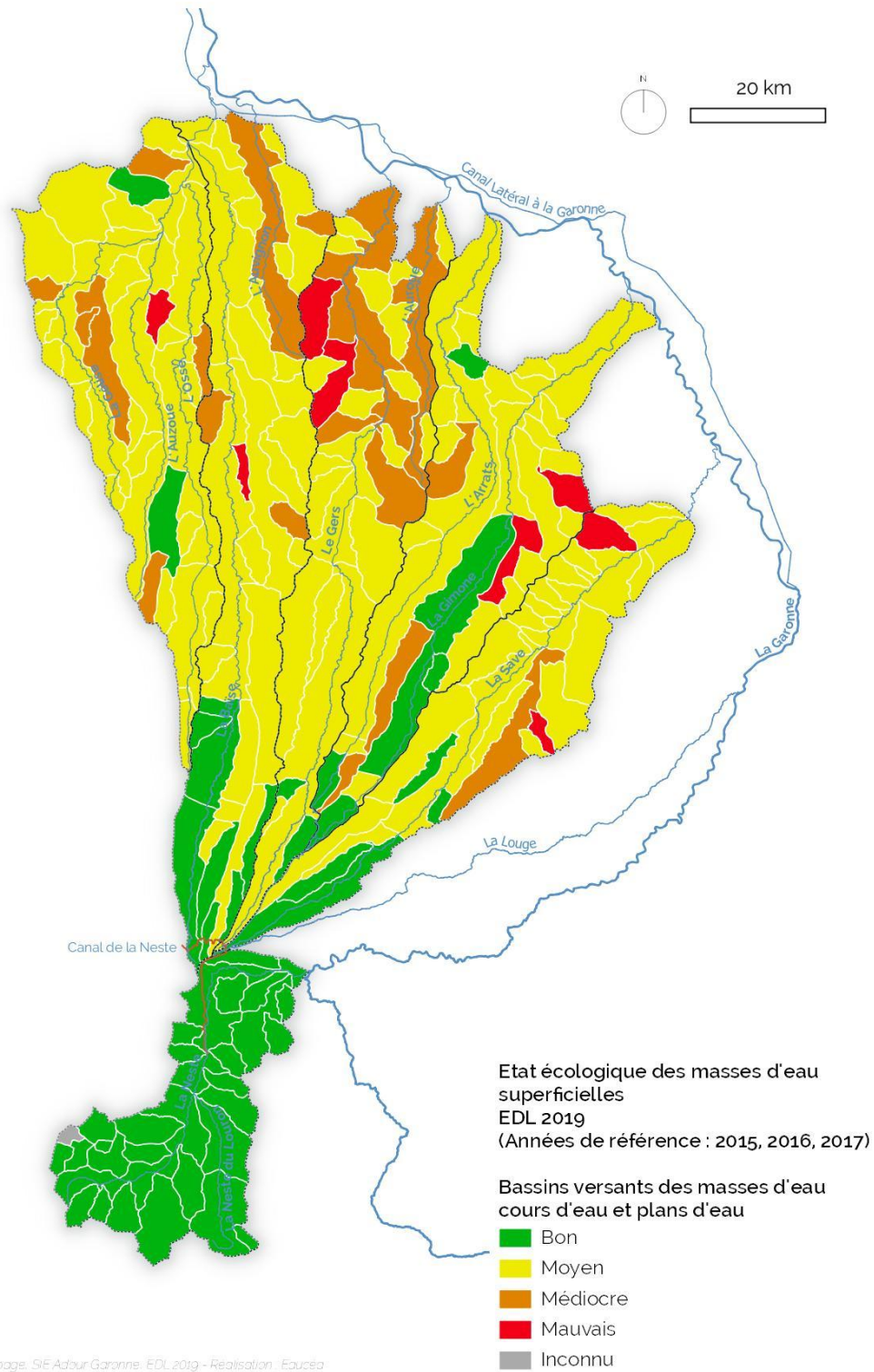


Figure 8: CD Gers, SAGE, Neste et Rivières de Gascogne

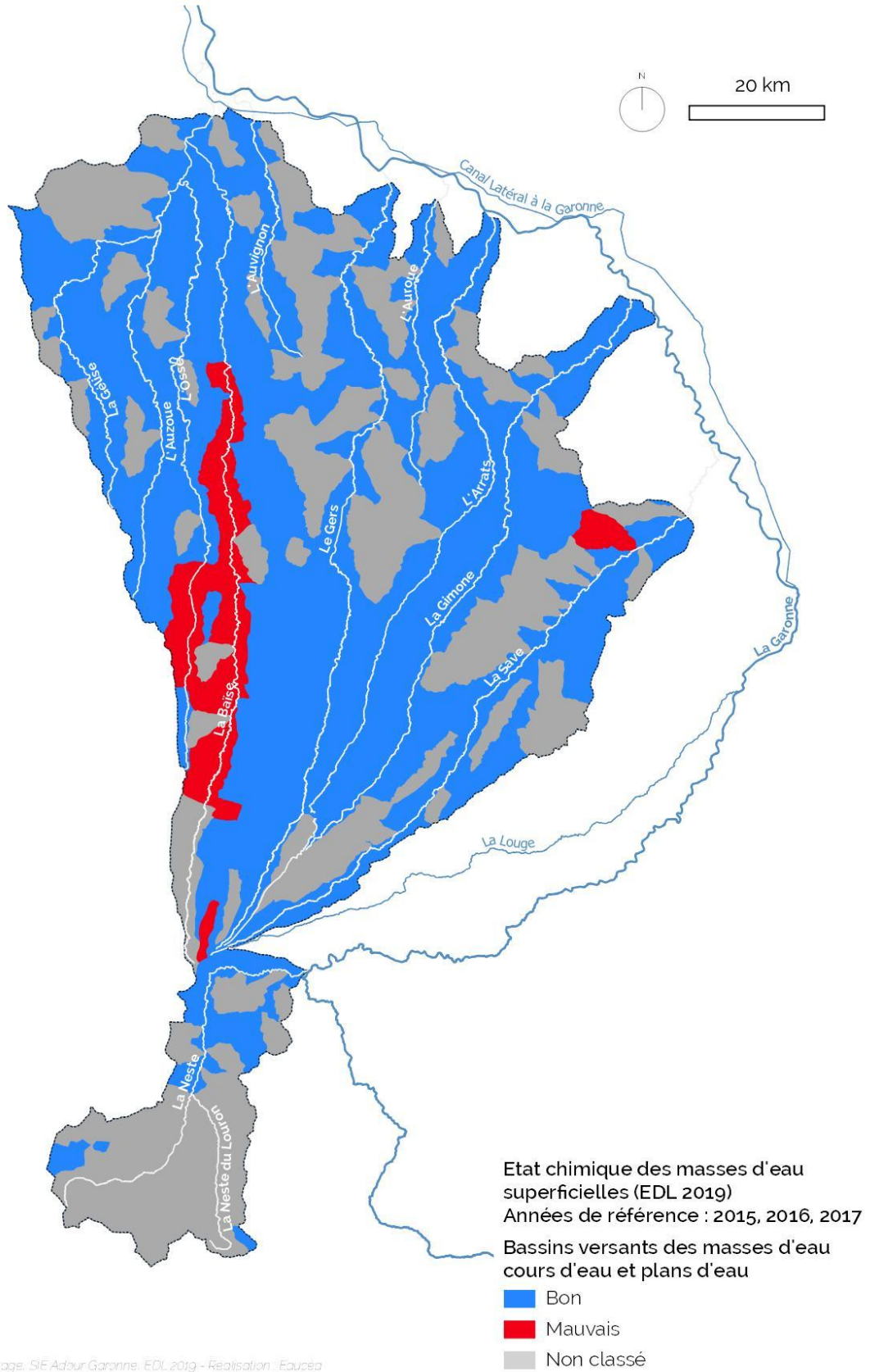


Figure 9: CD Gers, SAGE, Neste et Rivières de Gascogne

## **D) Analyse des infrastructures fluviales de la Baïse : fonctionnement technique et cadre institutionnel**

En 1996, la réhabilitation de la rivière prend fin, permettant ainsi la navigation de plaisance. Depuis le 1er janvier 2002, le Conseil Départemental du Gers assure en régie directe l'entretien des 22 km navigables de la Baïse ainsi que les 44 km de berges qui l'entourent. Plus en aval, c'est aussi le Conseil Départemental du Lot-et-Garonne qui s'occupe de l'entretien et la gestion de la navigation sur ses voies navigables qui sont la Baïse et le Lot. Les règles de navigation reposent sur les deux arrêtés préfectoraux propres à chaque département<sup>38</sup>. La navigation est donc ouverte du 1<sup>er</sup> avril au 31 octobre aux plaisanciers et les écluses sont en fonctionnement continuellement de 9 heures à 19 heures.

Du côté du Gers, on recense sur la Baïse cinq écluses qui sont automatisées et une manuelle. Il s'agit de la double écluse de Graziac qui nécessite la présence en continu de deux éclusiers au poste, rendant ainsi possible le passage des plaisanciers. Dans le Lot-et-Garonne, on en compte 15 dont une double (au niveau de Buzet-sur-Baïse) qui sont réparties sur la quarantaine des kilomètres navigables du département. Les infrastructures sont globalement toutes en bon état et les modèles d'écluses sont standardisés entre les différents départements de manière à faciliter le passage. Le seul problème signalé, est un rapprochement trop marqué (côté Gers) entre les pontons d'accostage en amont ou aval de l'écluse et la porte de l'écluse. Ce point de faiblesse est l'un des seuls points négatifs concernant les infrastructures de navigation qui apparaît clairement dans les analyses du questionnaire annuel organisé par le CD et CDT depuis 2006 en coopération avec le Conseil Départemental du 47 depuis 2015. Ce questionnaire, à destination des plaisanciers, avait pour but de prendre connaissance de la satisfaction générale de ces derniers concernant la navigation. Toutefois, malgré les plaintes des plaisanciers qui ont fait remonter ce problème, le Conseil Départemental du Gers a choisi de ne pas reconstruire des pontons mieux positionnés, pour des questions économiques.

La navigation sur la Baïse peut être entravée par plusieurs facteurs. La dépendance du système Neste (expliqué plus tôt) met en lumière des problèmes de variation du niveau d'eau que la rivière peut connaître en fonction des saisons. En effet, la baisse du niveau d'eau peut causer la fermeture de la navigation pour les deux départements puisque dans un contexte de sévères étiages, la lame d'eau ne permet plus le passage de bateaux en toute sécurité. La navigation peut être également suspendue pour des raisons climatiques : épisodes de tempête et crues. Enfin la navigation peut être interrompue en cas de rupture d'une des infrastructures de navigation, mettant ainsi en arrêt toute potentielle navigation. Par exemple, en 2023, la chute d'un arbre sur un pont au niveau du canal latéral de la Garonne avait bloqué la navigation sur la Baïse pendant cinq mois en haute-saison. Ces différents cas de figure mettent en évidence la pérennité fragile de la navigation de plaisance sur la Baïse, confrontée continuellement à des enjeux d'ordre technique et climatique.

---

<sup>38</sup> Pour Lot-et-Garonne : arrêté préfectoral n°2014231-0002, rédigé le 19/08/14 et pour le Gers : arrêté du 16 juin 2000.

L'entretien de la rivière est assuré par les deux Conseils départementaux qui s'occupent de déboiser des zones présentant un risque pour la navigation, l'entretien et le fonctionnement des différentes écluses. Les travaux de curage sont réalisés chaque année pour éliminer les dépôts de vase causés par les crues hivernales et l'éclusage. Ces travaux sont réalisés un mois avant l'ouverture de la rivière à la navigation de manière à garantir des conditions de navigation optimales. Les deux Conseils Départementaux ont également la responsabilité d'arrêter la navigation en cas de crue en prenant appui sur des témoins propres à chaque département et des témoins nationaux (vigicrue par exemple). Les deux Conseils départementaux sont composés chacun d'une équipe d'éclusiers (6 contractuels dans le Lot-et-Garonne et 4 titulaires dans le Gers et un contractuel en période de navigation) qui assurent le bon fonctionnement de la navigation en entretenant les écluses et les autres missions citées. Le rôle des éclusiers est ainsi essentiel pour assurer une bonne qualité de service sur la rivière et participent à sa valorisation touristique. La densité de la ripisylve<sup>39</sup> nécessite de fait un entretien récurrent pour garantir une hauteur nécessaire pour faire passer les bateaux. Les éclusiers sont donc en lien direct avec les plaisanciers et jouent un rôle majeur dans la valorisation patrimoniale de la Baise.

Au niveau du tronçon du Gers, la double écluse de Graziac représente l'un des sites remarquables de la Baise. Véritable vitrine de la navigation sur la Baise dans le Gers cette double écluse fait l'objet d'une grande promotion au niveau départemental qui met en avant son côté atypique. Considérée comme étant l'une des rares double écluse manuelle encore en service, le site de Graziac est aujourd'hui aménagé avec de nombreux équipements à destination des touristes (aire de pique-nique, parking, parking à vélo, une aire d'animation touristique et le sentier de la Baise). C'est notamment à Graziac que s'effectue une partie du recensement de la fréquentation touristique de la rivière ainsi que du site pour le département du Gers. Nous verrons dans un second temps que ce point de comptage pose des limites sur la fiabilité de ses chiffres en raison de sa position en aval de Condom. Du côté Lot-et-Garonne nous retrouvons aussi une double écluse située au niveau de Buzet-sur-Baise qui représente le début de la navigation sur la Baise avec la présence notamment d'entreprises privées qui louent des bateaux. Cette double écluse du Lot-et-Garonne sert également de lieu de comptage des bateaux qui partent ou arrivent sur la Baise.

---

<sup>39</sup> Formation végétale qui se développe sur les bords des cours d'eau ou des plans d'eau situés dans la zone frontière entre l'eau et la terre. Elle exerce une action sur la géométrie du lit, la stabilité des berges, la qualité de l'eau, la vie aquatique, la biodiversité animale et végétale. Glossaire, eaux milieu marin & Biodiversité, d'après le Ministère chargé de l'écologie. disponible sur : <https://glossaire.eauetbiodiversite.fr/concept/ripisylve> (consulté le 23/06/2025).



Figure 10: Ripisylve de la Baise (à gauche), modèle de borne automatique pour les écluses (à droite), 23/04/2025  
crédits : Pierre Peuch-Lestrade



Figure 11: À gauche la double écluse de Buzet-sur-Baise, au centre et à droite un ponton et sa proximité avec la porte d'entrée de l'écluse,(32) 23/04/2025, 22/05/2025, crédits : Pierre Peuch-Lestrade

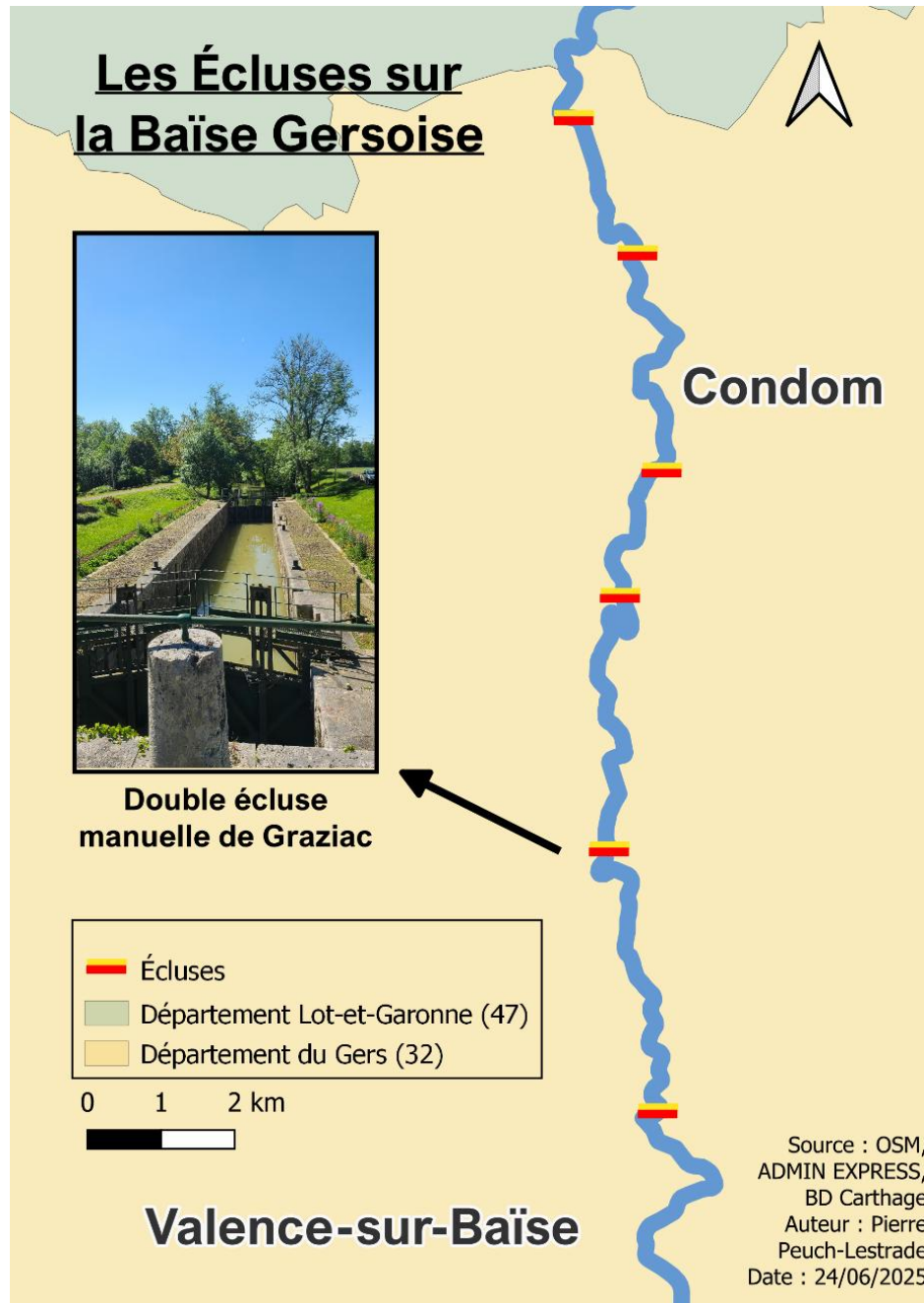


Figure 12: Les écluses sur la Baise gersoise, réalisation : Pierre Peuch-Lestrade, date: 24/06/2025

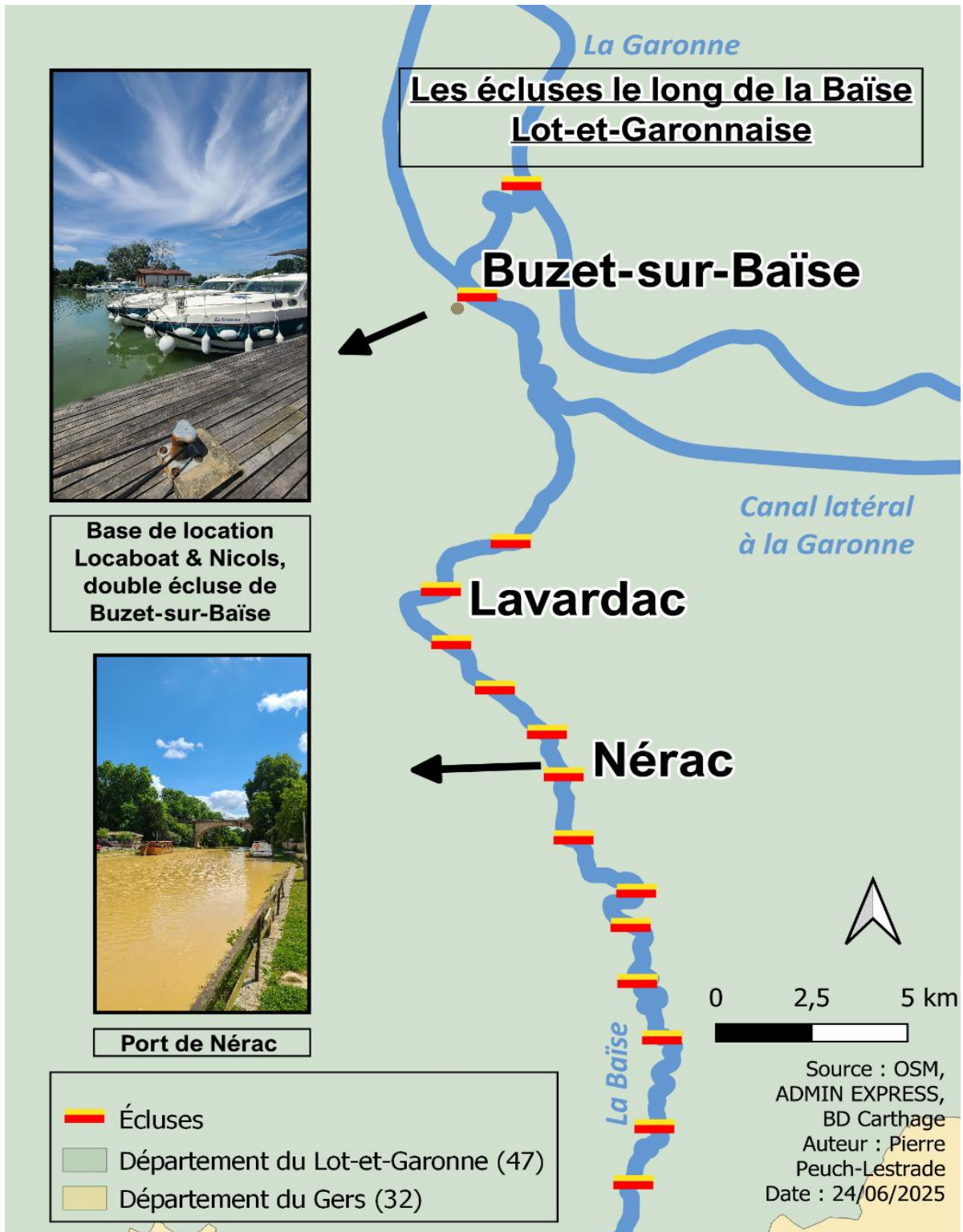


Figure 13: Les écluses le long de la Baise Lot-et-Garonnaise, réalisation : Pierre Peuch-Lestrade, date : 24/06/2025

## II) Diagnostic de la navigation de plaisance sur la Baise

### A) Le tourisme fluvial, une pratique en baisse au niveau national

Afin de mieux comprendre la problématique de ce stage il a été essentiel de changer d'échelle pour mieux comprendre les évolutions que connaît le secteur de la navigation de plaisance à l'échelle nationale. Cette pratique touristique connaît un réel essor depuis les années 2000 et n'a cessé d'augmenter. En 2011 plus de 33 500 contrats de location de bateaux habitables sans permis ont été émis, ces chiffres n'ont pas été égalés depuis.

La région Occitanie est la région la plus attractive à l'échelle nationale pour ce type d'activité avec plus de 10 000 contrats de location conclus entre 2018 et 2019<sup>40</sup>. Cette forte tendance s'explique notamment par la présence du canal du Midi qui est aujourd'hui l'une des principales vitrines du tourisme fluvial en France. Le bassin Aquitaine Occitanie rassemble approximativement 37 % des bases de location avec 22 bateaux en moyenne d'après les données de 2012. Ce type de tourisme représente une manne financière importante pour les régions Occitanie et Nouvelle-Aquitaine avec un chiffre d'affaires de 23 millions d'euros en 2018-2019<sup>41</sup>.

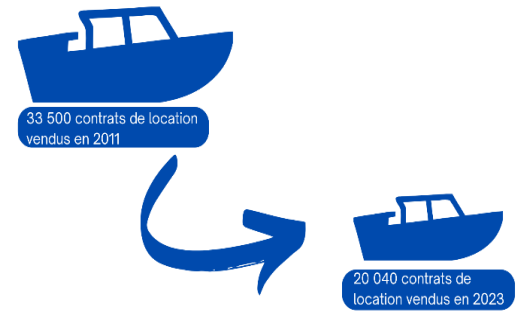


Figure 14: crédits Pierre Peuch-Lestrade

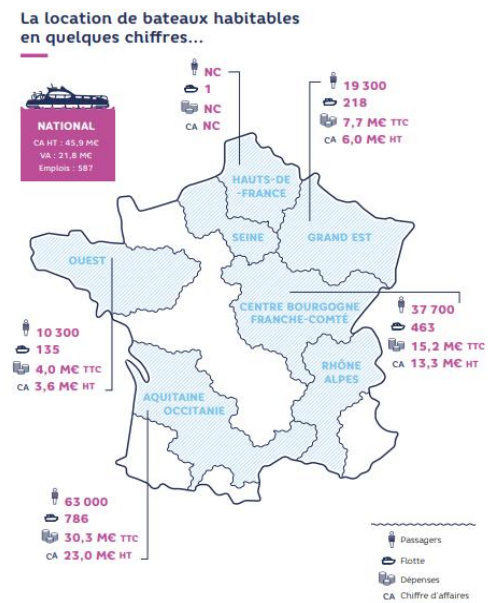


Figure 15: VNF. (2019). Les bateaux de location habitables sans permis, étude sur le fonctionnement et les retombées économiques (données 2018-2019).

<sup>40</sup> Voies Navigables de France. (2019). *Les bateaux de location habitables sans permis, étude sur le fonctionnement et les retombées économiques (données 2018-2019)*. p.6-18. [en ligne] disponible sur : <https://www.vnf.fr/vnf/app/uploads/2025/06/Les-bateaux-de-location-habitable-sans-permis.pdf> (consulté le 20/06/2025).

<sup>41</sup> Voies Navigables de France. (2019), *op.cit.*

Cette pratique touristique permet la location d'un bateau « petit gabarit » ne dépassant jamais les 15 mètres de long et pouvant être conduit sans obligation d'être titulaire d'un permis de navigation. Ce type de bateau offre ainsi une autonomie au plaisancier car ils sont habitables et dimensionnés pour passer dans des cours d'eau étroits. Néanmoins ces bateaux ont l'interdiction de naviguer sur des fleuves majeurs tels que le Rhône, la Seine ou encore la Loire. On comptait en 2018 une flotte de 1 274 bateaux répartis sur 90 bases à l'échelle du pays. Les principaux loueurs sont Locaboat, Nicols, LeBoat et Les Canalous et détiennent 80 % de la flotte.<sup>42</sup>

La crise sanitaire de la COVID-19 a néanmoins très fortement ralenti cette pratique touristique à l'échelle nationale. Selon une étude des VNF sur les chiffres de fréquentation de 2023, on remarque une diminution de contrat de location de 19% de ce type de navigation (bateaux habitables sans permis). Malgré une reprise progressive de l'activité après la crise sanitaire, les données de fréquentation de 2023 restent encore en deçà des années pré-Covid. En l'espace de quatre ans, la fréquentation liée à la location de bateaux habitables a chuté de près de 30 000 passagers, passant de 120 971 en 2019 à 93 524 en 2023. Cela représente une baisse d'environ 21 % des contrats de location vendus sur cette période<sup>43</sup>. Le secteur fait aujourd'hui face à de nombreuses mutations auxquelles il doit s'adapter très rapidement pour espérer regagner en attractivité.

Panorama des chiffres tourisme 2023 - ONTF

### L'activité de location de bateaux habitables



Figure 16: VNF, ONTF. (2023). Les chiffres du tourisme fluvial 2023

La crise environnementale fragilise progressivement les différents linéaires avec des étiages de plus en plus sévères ne permettant plus le passage des bateaux. La ressource en eau est aujourd'hui progressivement limitée principalement en été et représente un réel facteur limitant au bon fonctionnement de cette activité. Dans un second temps, le contexte géopolitique ne facilite pas l'ouverture de ce marché à une clientèle étrangère. Le secteur se renferme progressivement sur lui-même avec une augmentation des plaisanciers français + 19% en 2023 par rapport à 2019. En plus du contexte géopolitique qui ne facilite pas le développement de cette activité, on observe en moyenne une baisse du temps de séjour. Cela s'explique par des coûts de location qui sont de plus en plus élevés en lien avec la conjoncture actuelle d'inflation. Avec un pouvoir d'achat moins important, les plaisanciers sont donc obligés de diminuer leur temps de location qui n'est plus que de 5,4 jours en moyenne en 2023 contre 6,5 jours en 2011.<sup>44</sup> Dans le même temps, le panier moyen de chaque plaisancier a augmenté de 18 % entre 2022 et 2023 montrant l'impact de l'inflation sur le coût moyen d'une location entre deux années.<sup>45</sup>

<sup>42</sup> Voies Navigables de France. (2019), *op.cit*

<sup>43</sup> Voies Navigables de France, Observatoire National du Tourisme Fluvial. (2023). *Les chiffres du tourisme fluvial 2023*. [en ligne] disponible sur : <https://www.vnf.fr/vnf/app/uploads/2024/11/Panorama-tourisme-2023.pdf> (consulté le 20/06/2025).

<sup>45</sup> Voies Navigables de France. (2019), *op.cit*.

En conséquence, cette activité nautique demeure largement réservée à une clientèle issue des catégories socio-professionnelles supérieures (CSP+). Cette catégorie socio-professionnelle représente 57% de la clientèle en 2019 et cette valeur est stable si on la compare aux années antérieures. A titre d'exemple, en 2012 les CSP+ représentaient 52% de la clientèle<sup>46</sup>. Cela s'explique par le coût relativement élevé de cette activité rassemblant les frais de location, le carburant, les services à bord, l'assurance ainsi que les équipements de sécurité. Ce public, plus exigeant et soucieux de la qualité de son expérience, recherche désormais des offres plus authentiques et davantage ancrées dans les territoires visités. Cette évolution des attentes se traduit par un intérêt croissant pour le tourisme patrimonial et naturel, rejoignant ainsi les grands principes du slow tourisme, centré sur la découverte, la sobriété et la valorisation du patrimoine local. En plus de cet attrait pour le patrimoine local, cette clientèle se soucie de l'empreinte carbone de son activité touristique privilégiant des modes de déplacements plus doux et des alternatives au « tout pétrole »<sup>47</sup>.

**CATÉGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE (CSP) DU MÉNAGE (ENSEMBLE DES RÉPONDANTS, BASE : 466 RÉPONSES)<sup>1</sup>**

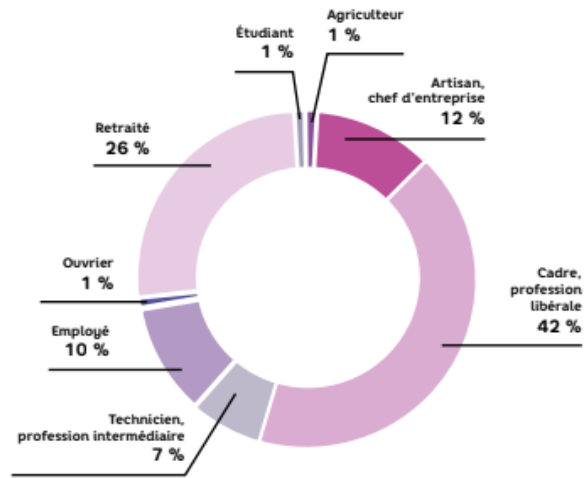


Figure 17: VNF. (2019). Les bateaux de location habitables sans permis, étude sur le fonctionnement et les retombées économiques (données 2018-2019).

En plus de concerner de manière générale une clientèle assez aisée, cette pratique touristique s'oriente aussi vers une clientèle assez âgée. En effet, l'âge moyen des plaisanciers est à la hausse lorsqu'on établit une comparaison avec les données de 2012. En effet, l'âge moyen était de 45 ans et il est passé à 56 ans en 2019. Les plus de 40 ans dans les équipages représentent en 2019 plus de 73% de la clientèle contre 67% en 2012<sup>48</sup>. Plusieurs facteurs peuvent expliquer cette évolution : les personnes âgées sont financièrement plus stables et avec la hausse des prix de location de bateaux, ils sont davantage en capacité à continuer d'adopter cette pratique touristique. Cette pratique est aussi un parfait compromis entre navigation de plaisance mais dans un cadre bien plus tranquille qu'en pleine mer et reste donc accessible pour des personnes qui peuvent être plus diminuées physiquement.

**RÉPARTITION DES CLIENTS SELON L'ÂGE DE LA PERSONNE RÉFÉRENTE DANS LE FOYER**

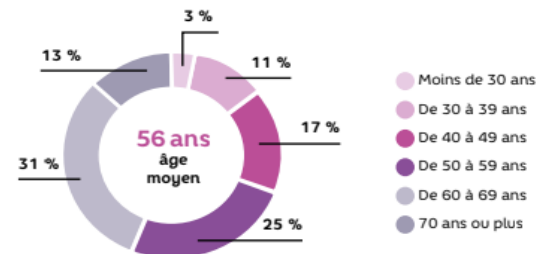


Figure 18: VNF. (2019). Les bateaux de location habitables sans permis, étude sur le fonctionnement et les retombées économiques (données 2018-2019).

<sup>46</sup> Voies Navigables de France. (2019), *op.cit.*

<sup>47</sup> Voies Navigables de France. (2024). *La transition du tourisme fluvial s'accélère*. [en ligne] disponible sur : <https://www.vnf.fr/vnf/app/uploads/2024/07/DP-Tourisme-2024.pdf> (consulté le 15/06/2025).

<sup>48</sup> Voies Navigables de France. (2019), *op.cit.*

## **B) La fréquentation de la Baise**

Sur le bassin versant de la Baise et sa partie navigable, le constat est le même qu'à l'échelle nationale. En effet, depuis l'année 2011 on constate une baisse progressive de la navigation sur la Baise. En se référant aux chiffres du Conseil Départemental du Lot-et-Garonne à l'écluse de Buzet-sur-Baïse, on comptait en 2012, 2 396 passages de bateaux sur toute la saison. À l'inverse, la saison passée, on en comptait 867. À la lecture de ces données, on se rend bien compte que cette baisse ne concerne pas uniquement le Gers mais que la baisse se fait ressentir aussi sur le département du Lot-et-Garonne. Malgré le fait que la baisse de la fréquentation soit généralisée sur les deux départements on remarque néanmoins un écart. En effet, le Conseil Départemental du Gers recensait durant ces mêmes années au niveau de la double écluse de Graziac 378 bateaux en 2012 et 121 bateaux en 2024. Avec cet écart de fréquentation stable, on en déduit que c'est 85% des bateaux en début de parcours (à Buzet-sur-Baïse) qui ne continuent pas jusque dans le tronçon du Gers.

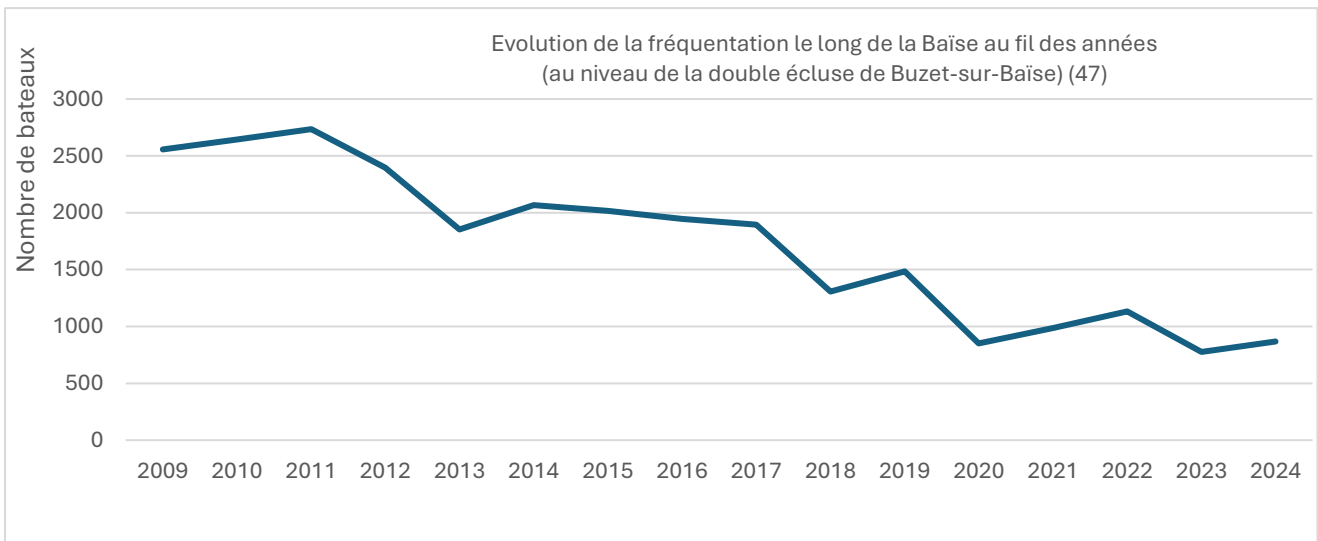


Figure 19: source Office de Tourisme de l'Albret, CD Lot-et-Garonne (22/05/2025), réalisation : Pierre Peuch-Lestrade, date : 18/06/2025

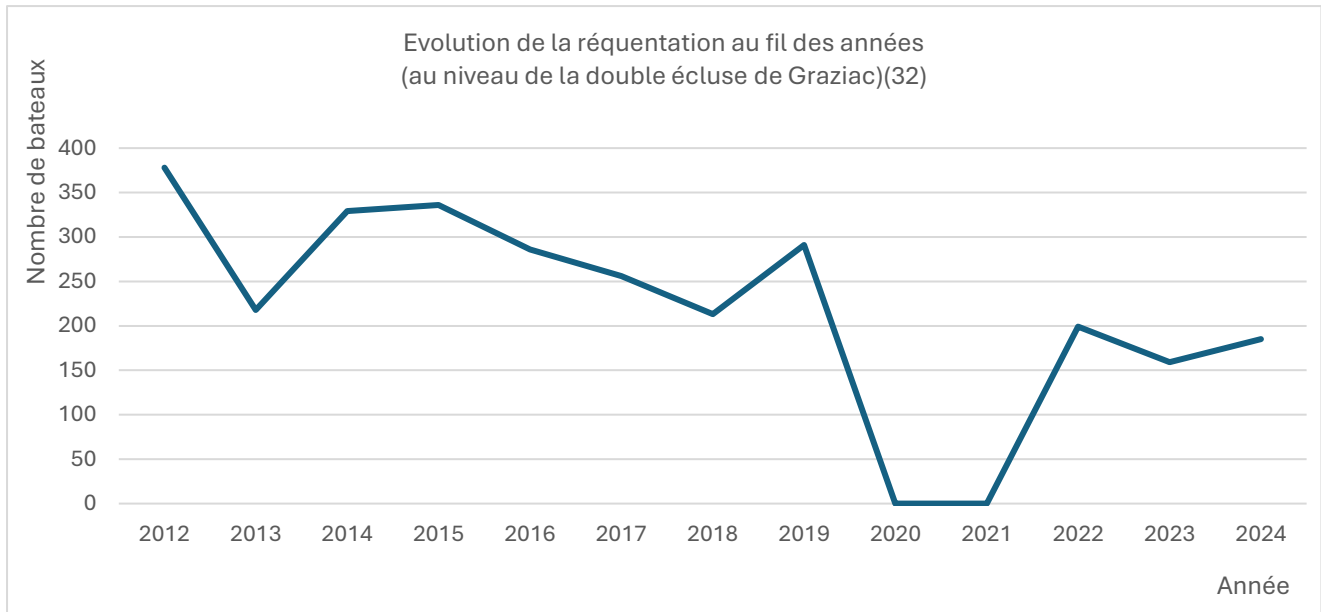


Figure 20: source Conseil Départemental du Gers (07/04/25), réalisation : Pierre Peuch-Lestrade, date : 18/06/2025

On constate sur ces graphiques présentant les données de fréquentation des deux départements la même tendance qui a été observée au niveau national : une baisse chronique de la navigation depuis les années 2010. Malgré cette baisse on constate un léger regain de l'activité sur l'année 2019 et dans une moindre mesure sur l'année 2024 qui diffère légèrement de la tendance générale observée. Il est important de souligner que sur l'année 2020 et 2021, le Conseil Départemental du Gers n'a pas comptabilisé de bateaux sur son linéaire à la suite de l'épidémie de COVID-19. Cette grille de lecture nous permet d'illustrer le contexte général de l'état de la navigation sur la rivière de la Baise.

### **C) Des évènements récents aux impacts marquants sur la Baise**

Au cours des dernières années la rivière de la Baise a été impactée par quatre évènements ponctuels qui ont accéléré la tendance générale observée ces dernières années.

#### **a) L'impact de la crise sanitaire du COVID-19**

Il semblerait que la crise sanitaire de la COVID-19 ait grandement accéléré cette tendance. En effet, au cours de l'année 2020 on recense au niveau de Buzet-sur-Baise 852 bateaux, ce qui représente une baisse de 42% par rapport à l'année 2019. Le constat est le même sur le tronçon du Gers avec une année blanche signifiant une absence complète de navigation sur le département. Néanmoins mis à part les années 2020 et 2021 qui ont enregistré aucuns bateaux du côté gersois. L'impact du COVID n'a pas pour autant accéléré la baisse sur ce tronçon.

Lorsqu'on se penche sur les données de fréquentation on se rend compte par conséquent que la part des données de fréquentation du tronçon gersois par rapport à la totalité du linéaire navigable n'a pas connu une réelle baisse au fil des années (entre 2012 et 2024) oscillant entre 14% et 15%. Ceci souligne donc que le Département du Gers connaît une baisse significative de sa fréquentation s'inscrivant dans un contexte plus long.

## b) Les intempéries de juin 2023

En plus de la crise sanitaire, nous pouvons relever un autre événement exceptionnel qui a fortement freiné la navigation de plaisance ces dernières années. À la suite des fortes intempéries du 21 juin 2023, la navigation a été interrompue pendant plus de cinq semaines en raison du danger que cela représentait pour les plaisanciers par rapport à la crue et à l'inondation des infrastructures de navigation. Cette tempête a été un réel frein pour la saison de navigation 2023-2024 puisqu'elle a bloqué la rivière durant la haute saison (juillet, août), qui sont des mois qui enregistrent le plus de fréquentation sur le linéaire navigable, notamment en raison des vacances scolaires.

## c) Un défaut d'entretien ponctuel

Cette même année, en plus des intempéries, les plaisanciers ont également fait face à un manque de hauteur d'eau juste en amont de la jonction avec le département du Gers (Moncrabeau 47). Ce faible niveau d'eau a été provoqué par un curage insuffisant effectué par le Conseil départemental du Lot-et-Garonne. Cette difficulté concernant le curage de la rivière s'explique en partie par le règlement sur la Loi sur l'eau, qui limite le cubage de vase prélevée durant le curage pour des raisons de préservation de la biodiversité. S'ajoute à cela des délais très courts entre la période de curage et l'ouverture à la navigation. « Nous disposons d'un mois avec notre équipe pour curer la totalité de nos voies navigables (Lot et Baise) entre la fin de la périodes des crues et l'ouverture au public. Il est assez courant que compte tenu de la charge de travail que cela représente que nous n'avons pas le temps de tout finir à temps. »<sup>49</sup> Effectivement, ce tronçon est encore très fragile en ce qui concerne la hauteur d'eau et est ainsi souvent évité par un grand nombre de plaisanciers, pouvant aussi expliquer l'une des raisons sur la différence de fréquentation entre les deux départements.

---

<sup>49</sup> Extrait de l'entretien mené le 21/05/2025 avec Anne-Claire Lorenzon, Cheffe d'équipe du service navigation, Conseil Départemental du Lot-et-Garonne.

#### d) Le départ de l'unique loueur sur le tronçon gersois

Enfin, concernant les bases de location, on en retrouve une au niveau de Buzet-sur-Baise (47) située à la confluence entre la Baise et le canal latéral de la Garonne et une autre base de location (Le Boat) située plus en aval de Garonne au niveau du Mas-d'Agenais (47). La seule base de location Gersoise était quant à elle située au niveau du port de Valence-sur-Baise au début de la partie navigable de la rivière. Cette dernière a fermé en 2023 en raison de la faible fréquentation et par extension de la faible rentabilité perçue par le prestataire (Locaboat). Ces bases de location sont la propriété de 2 grands groupes de location de bateau sans permis en Europe qui disposent de nombreuses antennes dans tous les bassins fluviaux navigables, Locaboat créée en 1977, et de Nicols créée 1986. Cette dernière a été rachetée en 2018 par l'entreprise de Locaboat. Enfin nous retrouvons la société de location « Le Boat » qui est née en 2007.

La fermeture de cette base de location depuis Valence-sur-Baise (en 2023) n'a pas amélioré la situation concernant l'offre de la navigation de plaisance sur la partie gersoise de la Baise. Bien

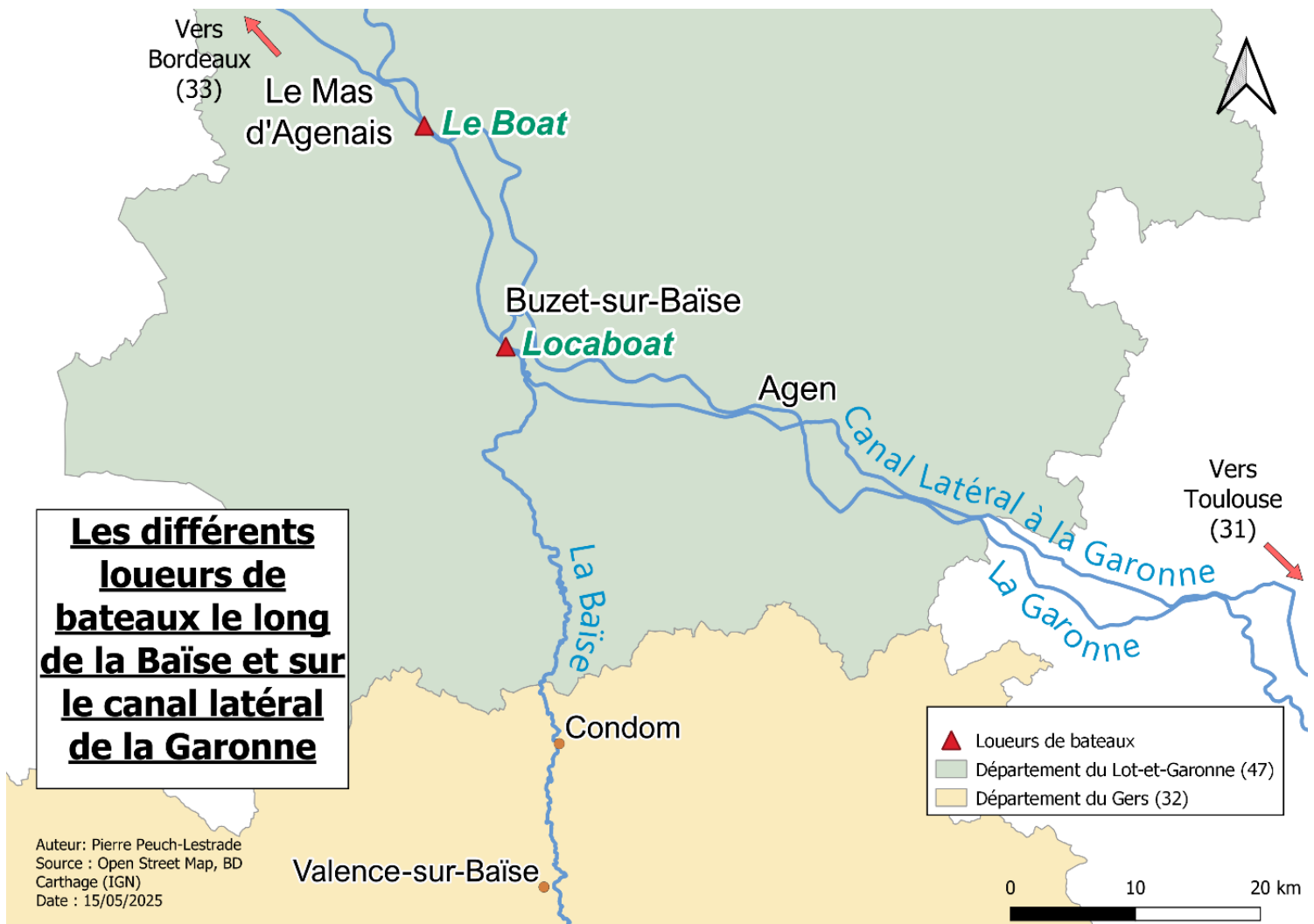


Figure 21: Les différents loueurs de bateaux le long de la Baise et sur le canal latéral à la Garonne, réalisation : Pierre Peuch-Lestrade, date : 15/05/2025

que petite (cinq bateaux), cette base de location permettait aux plaisanciers de remonter la Baïse sans pour autant la redescendre puisqu'ils avaient la possibilité de laisser leur bateau au niveau de cette antenne gersoise. Ainsi, la navigation de plaisance locative pour le Gers (représentant la grande majorité du trafic fluvial sur la Baïse), dépend aujourd'hui uniquement du Lot-et-Garonne. La position géographique des bases de location est un réel problème pour la fréquentation du tronçon gersois étant donné que la majorité des plaisanciers louent en général une semaine, ils ne disposent donc pas suffisamment de temps pour atteindre le tronçon gersois. Cela s'explique par une vitesse de navigation qui est limitée à 6km/h sur la totalité du linéaire sans compter les haltes aux différents ports en amont (Lavardac, Nérac...) et les 21 écluses à franchir le long du parcours. En se référant au guide fluvial n°12 sur l'Aquitaine, nous percevons que le temps de navigation entre Valence-sur-Baïse jusqu'à Buzet-sur-Baïse ne représente pas moins de 12 heures sans arrêts.<sup>50</sup>

\*

Ces quatre événements combinés successivement, ont entraîné des répercussions sur la qualité de navigation sur la Baïse, ainsi que sa réputation. Dans un contexte de décroissance et d'une navigation aux conditions dégradées, il s'agira de comprendre quels moyens sont envisageables pour relancer cette activité touristique. Nous nous interrogerons quels sont les leviers à disposition et qui sont les personnes qui directement ou indirectement ont un impact sur la fréquentation.

En s'appuyant sur les données de fréquentation des différents Conseils Départementaux, on constate au fil des années que plus de la moitié de l'affluence est assurée par un public majoritairement français. Ceci s'explique notamment par la volonté d'éviter des axes touristiques majeurs et plus connus comme le canal du Midi. En effet, sur ce point la rivière de la Baïse se démarque puisqu'elle s'adresse à un public assez expérimenté, des conditions de navigation plus paisibles et moins redondantes que la navigation sur un canal. Néanmoins, on remarque que cette pratique touristique est aussi connue dans d'autres pays que la France. Les premiers clients étrangers comme on le voit sur les diagrammes circulaires sont majoritairement allemands, anglais et espagnols. Notons que malgré une présence de voyageurs sont principalement originaires d'Europe, on remarque aussi qu'une partie de la clientèle est extra-européenne : des Américains (256 plaisanciers entre 2022 et 2012, tronçon Gers), des Australiens (426 plaisanciers sur cette même période), des Canadiens (217 plaisanciers, même période), et enfin des Néo-Zélandais (334 plaisanciers).

---

<sup>50</sup> (2022). *Guide n°12 Aquitaine, Le canal de Garonne, le canal de Montech, la Baïse. op.cit.*

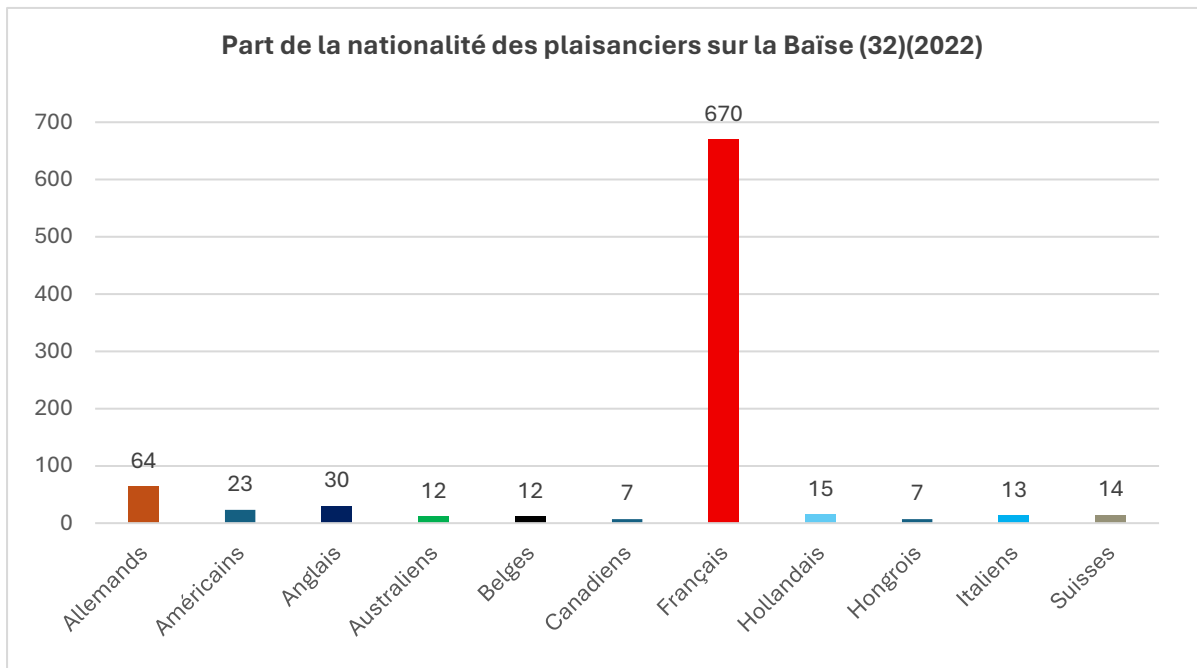


Figure 22: source CD 32 (22/05/2025), réalisation : Pierre Peuch-Lestrade, date : 18/06/2025

En mettant en lumière la dimension internationale de cette pratique touristique, cela met en lumière, prend la volonté de certains voyageurs de parcourir de longues distances pour profiter du cadre offert par la Baise malgré l'éloignement géographique du site par rapport aux bases de location. Ainsi, la navigation de plaisance sur la Baise n'est pas une activité touristique populaire dans les deux sens du terme : elle concerne une proportion marginale de touristes à l'échelle régionale et nationale et elle est réservée à une catégorie un public issu des catégories socio-professionnelles élevées.

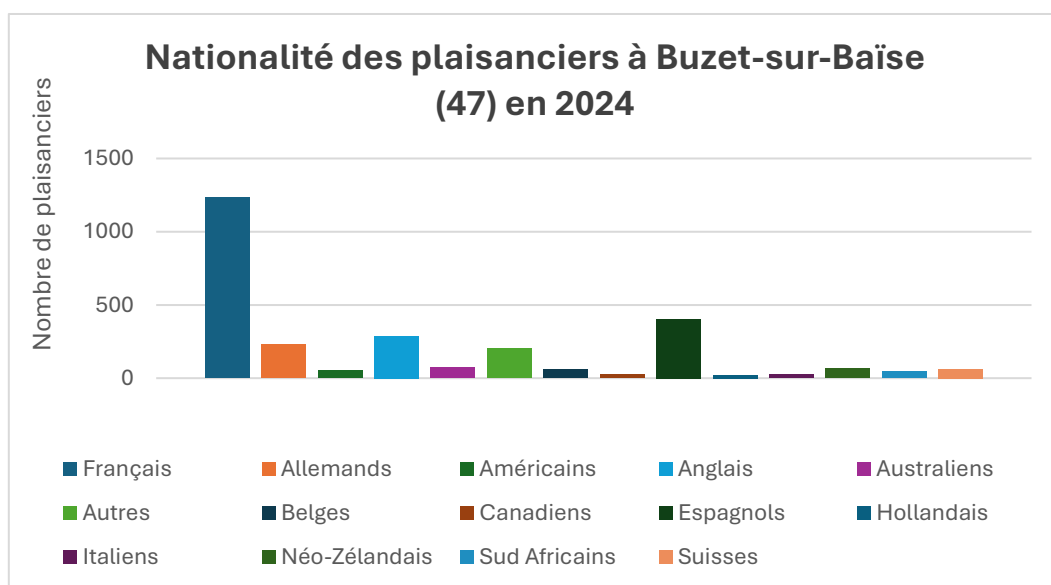


Figure 23 : source CD47, OT de l'Albret, réalisation : Pierre Peuch-Lestrade, date : 18/06/2025

## **D) Méthodologie de l'étude : entretiens et enquête de terrain**

Afin d'approfondir mes recherches sur la raison de la baisse de fréquentation de la navigation de plaisance sur la rivière Baïse, nous avons effectué des entretiens avec de nombreux professionnels en lien plus ou moins direct avec la navigation et la rivière. L'objectif a donc été de prendre contact au sein des deux départements, différentes structures publiques ou privées.

Concernant les structures publiques, les deux Conseils Départementaux ont été auditionnés afin de comprendre leur ressenti sur la question, leur positionnement face à cette problématique, le fonctionnement de la gestion des infrastructures de navigation et aussi pour tenter de comprendre les potentielles raisons de cette baisse de fréquentation. En menant des entretiens avec les services attitrés à la navigation fluviale au sein des deux Conseils Départementaux, nous avons perçu des divergences concernant l'organisation, le développement et la gestion de la rivière ainsi que la navigation. De plus, les Offices de tourisme de la Ténarèze (32) et de l'Albret (47) ont quant à eux été sollicités pour mieux comprendre l'aspect promotionnel concernant la rivière et les mutations touristiques que ce secteur connaît. L'objectif était de voir l'évolution de la demande au fil des années et le rôle de la promotion touristique dans le développement de cette activité. Enfin, le Syndicat d'aménagement du Bassin de la Baïse et affluents (SABA) et le Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Neste et rivières de Gascogne ont été un réel appui concernant la dimension hydrologique et naturelle de la rivière, soulevant des problématiques liées à la raréfaction de la ressource aquatique.

Pour ce qui est des associations, l'Agence de Développement et de Réservation Touristique (ADRT) du Lot-et-Garonne (équivalent CDT32) a été consultée afin d'explorer avec un angle différent la promotion de la navigation à une échelle départementale.

Du côté des entreprises privées les deux loueurs de bateaux cités au-dessus ont été interrogés afin de mieux comprendre leurs ressentis au vu de cette baisse de fréquentation, les potentielles explications qu'ils pouvaient y trouver mais aussi leur position face à la Baïse et la concurrence avec le canal de la Garonne juste à la confluence. Il a également été question de comprendre comment est-ce que la rivière est mise en avant, et jusqu'à quelle destination, notamment pour analyser le différentiel de fréquentation entre le Gers et le Lot-et-Garonne. Enfin, nous avons interrogé le propriétaire du « D'Artagnan » qui est un service proposant aux touristes une croisière à la journée sur la Baïse à partir de Condom. Ce dernier a pu nous livrer une lecture différente de la situation de par sa connaissance sur le territoire gersois.

L'ensemble des entretiens ont été menés selon une méthode semi-directive, à partir d'un guide d'entretien structuré en cinq grandes thématiques : 1. rôles et perceptions des acteurs vis-à-vis de la rivière, 2. dynamiques et mutations de la navigation, 3. compréhension de la baisse de fréquentation, 4. pistes d'amélioration envisagées, et enjeux liés à la ressource hydrologique. L'objectif était d'orienter l'échange sur des problématiques générales tout en laissant par la suite à l'interlocuteur la liberté de développer des points qui l'intéressaient plus particulièrement et en lien avec son expertise. De plus, cette méthode avait comme principal avantage d'explorer d'autres problématiques pas forcément imaginées lors de la conception du

questionnaire. L'objectif était de garder une base commune des questions permettant de comparer plus facilement les réponses au moment de les analyser. En plus d'apporter des réponses aux principales interrogations de l'étude, les entretiens ont aussi permis de compléter les données quantitatives concernant la fréquentation au fil des années mais aussi d'enrichir l'historique de la rivière et son lien avec la navigation.

## **E) Entre contraintes structurelles, conflits d'usage et enjeux de valorisation : analyse de la Baise par les acteurs impliqués**

### **a) Des contraintes structurelles : caractéristiques hydrologiques et contexte économique**

En échangeant avec 12 professionnels, nous avons pu examiner un certain nombre de problématiques concernant le développement de la navigation sur la rivière de la Baise. Dans un premier temps, la problématique hydrologique et les conflits d'usages sur la rivière se sont imposés comme un des sujets centraux. Cela est principalement lié au système Neste<sup>51</sup> qui montre à quel point le niveau d'eau requis pour la navigation repose sur un système hydrologique qui s'est fragilisé au fil des années. Le contexte climatique actuel a dérégulé les précipitations et à présent la projection concernant la gestion de l'eau est beaucoup moins fiable. Ainsi, actuellement, le système Neste n'est plus qu'un appoint pour la rivière comme cela était initialement prévu.

Comme évoqué plus tôt, le contexte économique actuel est une problématique auquel le secteur fait actuellement face, avec des temps de location diminués, un pouvoir d'achat par conséquent moins important et une mise en concurrence avec d'autres pratiques moins coûteuses comme le cyclotourisme ou la randonnée par exemple. Cela a provoqué une diminution de l'offre des loueurs, bien que cela augmente leurs difficultés à conserver une activité économique pérenne. De plus, la baisse de ressources financières des différentes structures administratives, le coût élevé de l'entretien de la rivière ainsi que des différentes infrastructures de navigation à la charge des conseils départementaux contraste avec les retombées économiques sur le territoire. Face à cette situation, plusieurs acteurs locaux, communes, intercommunalités et élus se désengagent progressivement de la filière fluviale jugée trop coûteuse à maintenir pour une rentabilité très faible à la clé. « Lorsqu'on se penche sur les dépenses du Département (32) pour le maintien de la navigabilité de la Baise et des retombées qu'elle fait sur le territoire, on se rend compte que c'est un gouffre financier pour ce dernier »<sup>52</sup>

---

<sup>51</sup> Cf. Première partie.

<sup>52</sup> Extrait de l'entretien avec Catherine Goxe, directrice de l'Office de Tourisme de la Ténarèze, (05/06/2025).

## b) Conflits d'usage et difficultés de coopération inter-institutionnelles

Les usages pluriels de la rivière au sein même du département ont été aussi une problématique très régulièrement soulevée par les différents spécialistes de la Baïse sur le plan hydrologique. En effet, le potentiel hydroélectrique de la rivière, pose des problèmes au niveau du maintien du niveau d'eau de la rivière en période d'étiages et menace par conséquent la sécurité de la navigation et sa pérennité. Dans le cas du département du Gers, uniquement 1 écluse sur 6 fonctionne avec un turbinage en lien avec les étiages c'est-à-dire qu'en cas de sécheresse la turbine cesse de fonctionner et a ainsi un impact réduit sur les niveaux d'eau en aval et en amont. En revanche, pour les cinq autres centrales hydroélectriques situées sur la partie gersoise de la Baïse, leur fonctionnement ne s'interrompt que lorsque la lame d'eau s'écoulant au-dessus du seuil du barrage devient inférieure à 5 centimètres, correspondant au débit minimal requis pour maintenir un écoulement écologique le long de la rivière. Il convient également d'ajouter que certaines pratiques agricoles peuvent également perturber les niveaux d'eau en ne respectant pas systématiquement les restrictions imposées concernant les prélèvements d'eau pour l'irrigation.

Une autre problématique qui a fréquemment été soulevée est celle de la coopération interinstitutionnelle. En effet, on remarque les nombreuses limites que posent les frontières administratives entre les deux départements situés dans deux régions différentes. Malgré une volonté d'accentuer la promotion touristique entre les deux communautés de communes en lien avec la Baïse (Ténarèze et Albret). Les échanges restent limités en raison de l'absence de réunions de travail commune mais aussi par un manque de communication. Comme l'affirme Jérémie Hache, directeur de l'Office de Tourisme de l'Albret (47) : « Nous travaillons très bien avec l'Office de Tourisme de la Ténarèze, mais la distance géographique fait que nous nous voyons que très rarement, faudrait-il peut-être un seul et même Office de Tourisme sur les deux départements qui ferait de cette identité Gasconne son unité ? »<sup>53</sup> À cela s'ajoute, une difficulté de convergence entre choix de politiques locales. C'est le cas notamment à Condom où la municipalité ne partage pas les mêmes orientations stratégiques que celles du Conseil Départemental en termes d'aménagement et concernant le développement du tourisme fluvial. Ce décalage politique freine donc la mise en place de projets de développement concertés. De plus, on observe un éloignement et par conséquent une difficile coopération entre les différentes structures de location de bateaux et les deux conseils départementaux. Malgré les différentes initiatives menées par le CDT du Gers avec le Club Baïse créé en 2006 qui avait comme objectif de regrouper tous les acteurs en lien avec la promotion touristique de la navigation une fois par an pour effectuer un bilan de l'année et penser des perspectives d'aménagement, les résultats sont limités. En effet, cette démarche n'a pas permis de placer les loueurs de bateaux au centre des discussions, limitant ainsi leur capacité à faire remonter leurs retours d'expérience, leurs besoins concrets, ou encore leurs propositions d'amélioration en lien avec l'évolution du marché. Gaële Lelannic chargée de mission à la direction de l'économie, du tourisme et de l'attractivité au Conseil Départemental du Lot-et-Garonne l'affirme en ces termes : « Le Conseil Départemental ne peut pas mener des mesures pour développer la navigation sans

---

<sup>53</sup> Extrait d'entretien avec Jérémie Hache, le 22/05/2025, Directeur de l'Office de Tourisme de l'Albret (47).

consulter les loueurs. Il faut mettre au centre des discussions les loueurs car c'est uniquement eux qui voient les changements d'habitudes de leur clientèle. »<sup>54</sup> Les loueurs de bateaux sont des acteurs stratégiques et centraux permettant une meilleure compréhension de la situation car ils s'agit des seuls prestataires en contact direct avec la clientèle. De plus cette coopération se matérialise aussi dans les prises de décisions qui diffèrent entre les différents services de navigation. « Les avis à la batellerie ne sont pas les même entre les différents départements, on se base donc uniquement de ceux du Lot-et-Garonne. »<sup>55</sup>

### c) Valoriser la Baïse : aménagements et communication

L'aménagement des infrastructures portuaires et de mobilité douce tout au long de la Baïse constitue une préoccupation centrale pour de nombreux acteurs interrogés. L'une des principales difficultés évoquées est la faible autonomie d'intervention du Conseil Départemental gersois sur l'aménagement de la rivière puisqu'il est uniquement propriétaire du linéaire ainsi que des berges, nécessitant de longues négociations avec les propriétaires privés pour chaque projet d'aménagement. Ce manque de maîtrise foncière résulte du déclassement de la rivière en 1954, période à laquelle le domaine public a cédé l'ensemble des berges à des propriétaires privés. À cela s'ajoute des défauts de conception concernant les infrastructures de navigation comme certains pontons du côté gersois positionnés trop proches en amont et en aval des écluses, rendant les manœuvres d'accostage périlleuses. De surcroît, l'aménagement portuaire au niveau des deux haltes gersaises est un réel frein pour l'attractivité de ces dernières. À Condom, le port souffre d'un certain isolement vis-à-vis du reste de la ville, du fait de la configuration topographique : le centre historique, situé en hauteur, surplombe la basse ville, sans réelle connexion directe avec le port. On relève aussi un manque d'interconnexion avec les infrastructures de mobilités douces situées à proximité avec une signalétique presque inexistante et offrant peu de solutions pour les plaisanciers désireux de se déplacer à vélo. Enfin, le port de Condom est très peu aménagé en faveur des plaisanciers avec un parking prenant la totalité du quai, peu de zones vertes et peu d'espaces aménagés pour les piétons (absence de bancs, zones d'ombre). « Le port de Condom n'induit pas du tout les plaisanciers à aller plus loin sur le linéaire du Gers, (...) il contraste vraiment avec la qualité de l'aménagement à Nérac. »<sup>56</sup> Concernant la deuxième halte portuaire située à Valence-sur-Baïse, le constat n'est pas tout à fait le même. Le port en lui-même est un lieu très bien aménagé et dynamisé grâce à la présence d'une guinguette. Le port quant à lui est très bien interconnecté aux différentes infrastructures de mobilité douce avec une bonne signalisation pour les différents itinéraires. Néanmoins, le port de Valence-sur-Baïse est peu connecté au reste de la haute ville avec un chemin en très mauvais état et mal signalé obligeant les plaisanciers à monter en haute ville en

---

<sup>54</sup> Extrait de l'entretien avec Gaële Lelannic, chargée de mission à la direction de l'économie, du tourisme et de l'attractivité, Conseil Départemental du Lot-et-Garonne, mené le 02/05/2025.

<sup>55</sup> Extrait de l'entretien mené le 27/05/2025 avec Fabienne Nicole, gestionnaire de (Locaboat&Nicols) sur la base de Buzet-sur-Baïse, suite au manque de coordination des deux départements face aux crues du mois de mai.

<sup>56</sup> Extrait de l'entretien mené le 18/04/2025 avec Frédéric Poulle, Directeur du CAUE du Gers.

taxi. Ces carences contrastent fortement avec le port de Nérac (47), qui est lui très bien aménagé et se situe dans un cadre beaucoup plus paisible et agréable que le port de Condom. Une stratégie cohérente et ambitieuse d'aménagement portuaire apparaît donc indispensable pour valoriser pleinement le potentiel de la Baise.

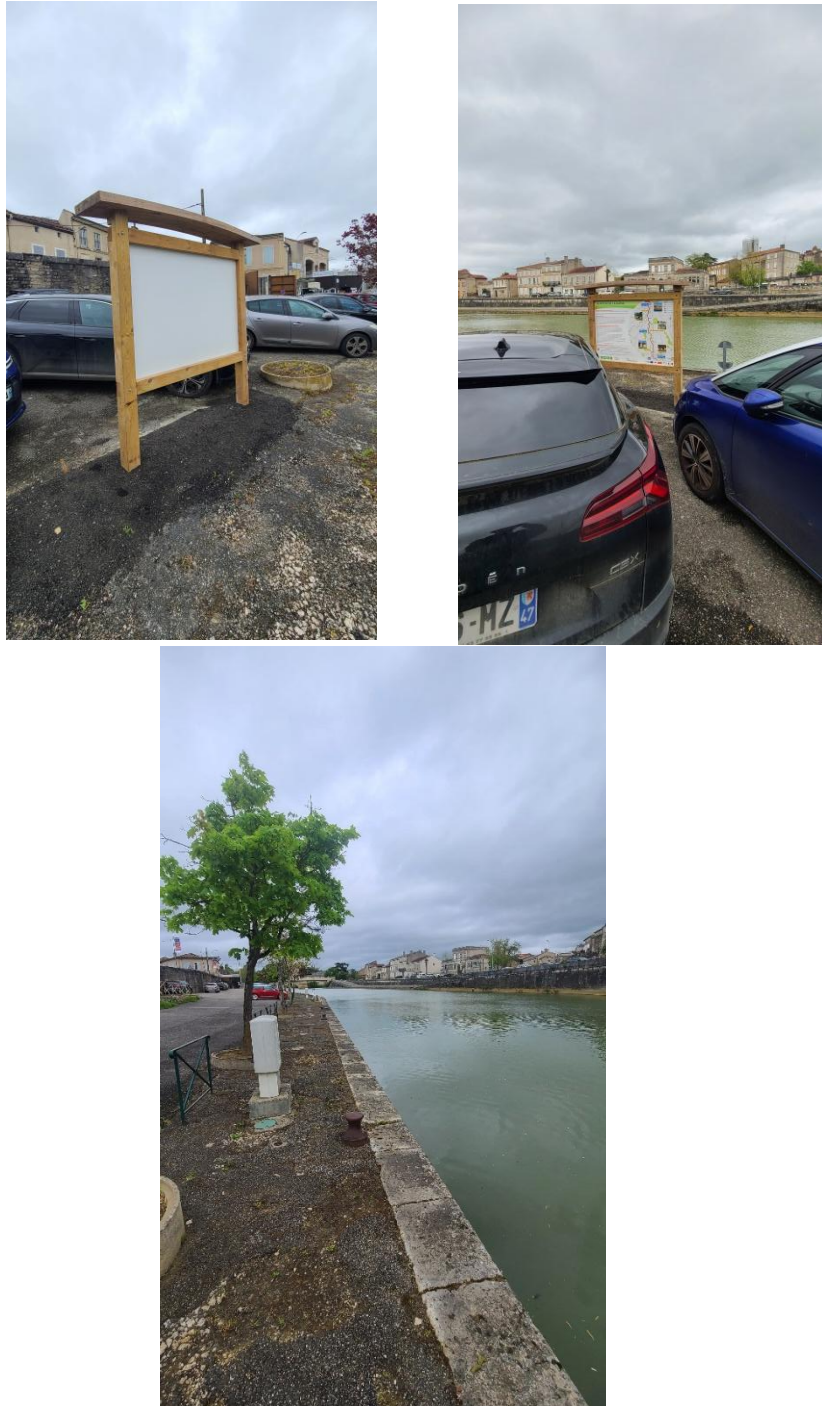


Figure 24: En haut à gauche et à droite, une pancarte à destination des plaisanciers mal positionnée (entre les voitures et tournant le dos à la rivière) puis en bas le port de Condom, crédits : Pierre Peuch-Lestrade, date : 23/04/2025

La communication est aussi une autre préoccupation qui retient l'attention des professionnels lors des entretiens. En effet, la mutation progressive des pratiques touristiques a provoqué une spécialisation des offices de tourisme de la Ténarèze et de l'Albret vers le slow tourisme avec comme principal point d'ancrage une prise de conscience des impacts environnementaux des pratiques touristiques. Cependant, étant donné qu'aujourd'hui la navigation de plaisance est principalement propulsée par des bateaux thermiques qui ne traitent pas les eaux grises et noires, cette pratique n'est pas en adéquation avec l'orientation touristique promue par les offices de tourisme. De surcroît, cette forme de tourisme reste largement méconnue à l'échelle nationale, en partie parce qu'il s'agit d'un marché de niche, encore peu valorisé dans les stratégies de promotion touristique. S'ajoute à cela au niveau de la Communauté de communes de la Ténarèze, la croisière fluviale sur « le D'Artagnan, échappées Gascogne », ce qui complexifie la promotion de la navigation de plaisance. D'après les différents retours de l'office de tourisme, cette pratique touristique est peu donc peu valorisée car souvent jugée décevante par les usagers, compliquant ainsi la tâche des acteurs locaux pour la promouvoir. Dans ce contexte, la communication se recentre davantage sur les mobilités douces et les activités fluvestres (randonnée, vélo), jugées plus en phase avec les attentes actuelles et plus faciles à valoriser que la navigation elle-même. « Il est difficile pour nous de valoriser le tourisme fluvial aujourd'hui car il est pas du tout en adéquation avec le slow tourisme que nous développons sur tout le reste de la destination. On préfère mettre l'accent sur des randonnées ou des balades à vélo mais cette fois-ci autour de la Baïse. »<sup>57</sup>

Enfin, le marché de plaisance sur la Baïse a ces dernières années légèrement été bousculé. En effet, de par la proximité avec la voie navigable du Lot plus au nord, le département du Lot-et-Garonne proposait la possibilité de pouvoir rejoindre les deux bassins de navigation au sud et à l'ouest du département qui sont la Baïse et le canal-latéral à la Garonne avec la rivière du Lot qui elle est située plus au nord. Afin de connecter ces deux bassins de navigation, le Conseil Départemental mettait à disposition sur la Garonne des bateaux pilotes qui permettait d'assister les plaisanciers sur les quatre kilomètres navigables de la Garonne connectant ainsi via la Garonne la Baïse au Lot. Jugée trop coûteuse pour un niveau d'utilisation trop faible, le Conseil Départemental a décidé de mettre un terme à cette possibilité isolant ainsi le bassin navigable du Lot. L'arrêt de cette initiative a tout de même été un frein pour les loueurs de bateaux car le marché actuellement est donc plus petit et la connexion entre les différents bassins permettait d'attirer plus de plaisanciers sur les différents linéaires. S'ajoute à cela le fait que la flotte de bateaux de location le sur la Baïse et le canal latéral à la Garonne est encore principalement dépendante de la propulsion thermique, et un traitement des eaux grises et noires qui commencent petit à petit, notamment suite à l'aménagement d'une station d'épuration au niveau de Buzet ces dernières années. Les embarcations connaissent une transition écologique progressive mais beaucoup moins rapide que sur d'autres bassins navigable. Ce retard concernant un verdissement des pratiques touristiques s'explique notamment par le manque de communication entre les différents acteurs de location et les Conseils Départementaux qui

---

<sup>57</sup> Extrait de l'entretien mené le 05/06/2025 avec Annabelle Morlan, Agent de développement écotouristique & Guide nature au sein de l'Office de Tourisme de la Ténarèze.

n'échangent pas suffisamment entre eux pour communiquer des potentielles mutations des pratiques touristiques.

### **III) Recomposition des usages et perspectives de développement**

#### **A) Des rives en mouvement : les mobilités douces comme levier de revalorisation du linéaire**

Autour de son linéaire navigable, le bassin de versant de la Baïse est un espace qui concentre de nombreuses infrastructures de mobilités douces tout le long du tracé de la rivière. Pour commencer, sur le tronçon lot-et-garonnais on retrouve la V80 qui parcourt le canal des Deux-Mers à vélo. Reliant la mer Méditerranée à l'océan en longeant le canal du Midi et celui de la Garonne, la V80 s'étend sur une distance de 800 kilomètres qui sont à 66% en site propre<sup>58</sup>. (données de 2024) Cette vélo route est étroitement connectée à la rivière de la Baïse puisqu'elle passe par Buzet-sur-Baïse, halte nautique symbolisant le début de la navigation sur la Baïse.

Le département du Lot-et-Garonne abrite aussi l'Euro Vélo 3, communément appelée Scandibérique, permettant de relier la ville de Trondheim en Norvège à Saint-Jacques-de-Compostelle en Espagne. Inaugurée le 1<sup>er</sup> juin 2018, cette voie cyclable de 5 400 km s'inscrit dans le projet européen Euro Vélo (initié en 1995), ayant comme objectif de relier toutes les villes européennes entre elles par le vélo. Le tronçon français mesure quant à lui 1 700 kilomètres, représentant ainsi la plus longue véloroute de France, et sillonne le territoire sur un axe nord-est, sud-ouest. Majoritairement tracée sur des routes à faible circulation (72%), la Scandibérique comporte également 23% de son itinéraire en site propre. La connexion de cette véloroute avec la Baïse est au centre de nos intérêts car l'itinéraire proposé longe la rivière de Buzet-sur-Baïse jusqu'au sud de Nérac<sup>59</sup>.

De surcroît, la collectivité de communes de l'Albret, vient de mettre en place une nouvelle voie verte reprenant le tracé d'une ancienne voie ferrée (n°643 000, de Port-Sainte-Marie à Riscle) qui est désormais réservée aux usagers non motorisés (vélo ou piétons). Longue de 27 kilomètres, elle longe la Baïse sur la majeure partie de son tracé. Cette nouvelle voie verte affirme encore le positionnement du Lot-et-Garonne dans la promotion touristique autour du vélo et du slow tourisme. L'objectif est de développer une infrastructure pensée à la fois pour les habitants de l'Albret, en particulier dans le pôle urbain de Nérac-Lavardac-Barbaste, et pour les touristes. Avec cette nouvelle voie verte exclusivement en site propre, la volonté est de limiter l'usage de la voiture personnelle lors des trajets domicile-travail au profit d'alternatives plus respectueuses de l'environnement, étant donné qu'elle couvre 54% du bassin d'emploi de la communauté de communes. À terme, cette nouvelle voie verte remplacera l'ancien tracé de la Scandibérique longeant la Baïse depuis Feugarolles jusqu'à Barbaste. Elle servira également

---

<sup>58</sup> Vélo&Territoires, *V80, le canal des Deux-Mers à vélo*. disponible sur : <https://www.velo-territoires.org/schemas-itinéraires/schema-national/v80/#> (consulté le 29/05/2025).

<sup>59</sup> La Scandibérique, disponible sur : <https://www.scandiberique.fr/> (consulté le 25/05/2025).

à la véloroute (V82), que nous détaillerons ci-après. Enfin, le projet est de la connecter au canal des Deux-Mers à vélo permettant ainsi d'attirer une partie des cyclotouristes sur cette portion du tracé et de dynamiser par conséquent les rives de la Baïse. Cette nouvelle voie verte, en plus d'être un nouveau linéaire d'itinérance douce, permet de sécuriser la pratique cyclable sur un site propre et un moyen de convergence pour les itinéraires cyclables aux alentours permettant ainsi de concentrer les usagers autour d'un seul et même tracé. Elle représente donc un réel avantage pour le développement des rives de la Baïse ainsi que pour la redynamisation de la rivière et la valorisation d'un tourisme fluvestre.

La véloroute de la Vallée de la Baïse (V82), ouverte en totalité depuis 2020, suit le même tracé que la rivière traversant ainsi les départements du Lot-et-Garonne, du Gers et des Hautes-Pyrénées. D'une longueur de 152 kilomètres, cet aménagement cyclable emprunte principalement des routes à faible circulation, permettant une pratique sécurisée du vélo pour tous les usagers. Traversant en grande partie le Département du Gers (plus de 100km), le Conseil Départemental du Gers oriente une grande partie de sa valorisation touristique au travers de cette véloroute, au carrefour des pratiques de cyclotourisme et de slow tourisme. Cette véloroute est une véritable colonne vertébrale de l'itinérance pour le Département du Gers car elle représente un réel levier d'attractivité puisqu'elle se connecte aux réseaux des grands itinéraires cyclables à l'internationale. Au nord par la connexion avec la Scandibérique (EV3) et par le canal des Deux-Mers (V80) et au sud par la V81 avec la véloroute du Piémont Pyrénéen.<sup>60</sup> Enfin, cette infrastructure cyclable représente un réel atout pour la valorisation de la Baïse au-delà uniquement de la navigation car l'itinéraire longe tout le linéaire de la rivière et présente ainsi du même patrimoine naturel que celui perçu par les plaisanciers.

La voie verte de l'Armagnac, débute non loin de Condom, et qui dessert la capitale de l'Armagnac, Eauze, sur une distance de 35 kilomètres. Tracée sur les voies d'un ancien chemin de fer, la première partie a été réalisée en 2009 entre Condom et Montréal-du-Gers et déployée vers Eauze en 2023. Considérée comme une voie verte de très bonne qualité, il s'agit de l'une des quatre premières voies vertes à être labellisée « 3V Belle Voie »<sup>61</sup> dans la région Occitanie. Cette voie verte est en site propre et est aussi utilisée par les usagers de la V82 entre la ville de Condom et Larressingle. En 2023 on recense 34 105 piétons et 10 393 vélos<sup>62</sup>.

---

<sup>60</sup> Emmanuelle Boye-Capdet, *Notes sur la V82*, Document en interne non publié.

<sup>61</sup> Label créé par l'Association française pour le développement des véloroutes et des voies vertes (AF3V), et consiste à labelliser les voies vertes en fonction de 3 grands chapitres : l'infrastructure, la sécurité/la sérénité, l'attractivité. AF3V, *3V notre label de qualité*. disponible sur : <https://www.af3v.org/les-voies-vertes/notre-label/> (consulté le 28/06/2025).

<sup>62</sup> Comité Départemental du Tourisme Gersois. (2023). *Fiche thématique, bilan itinérance douce*, Document interne non publié.

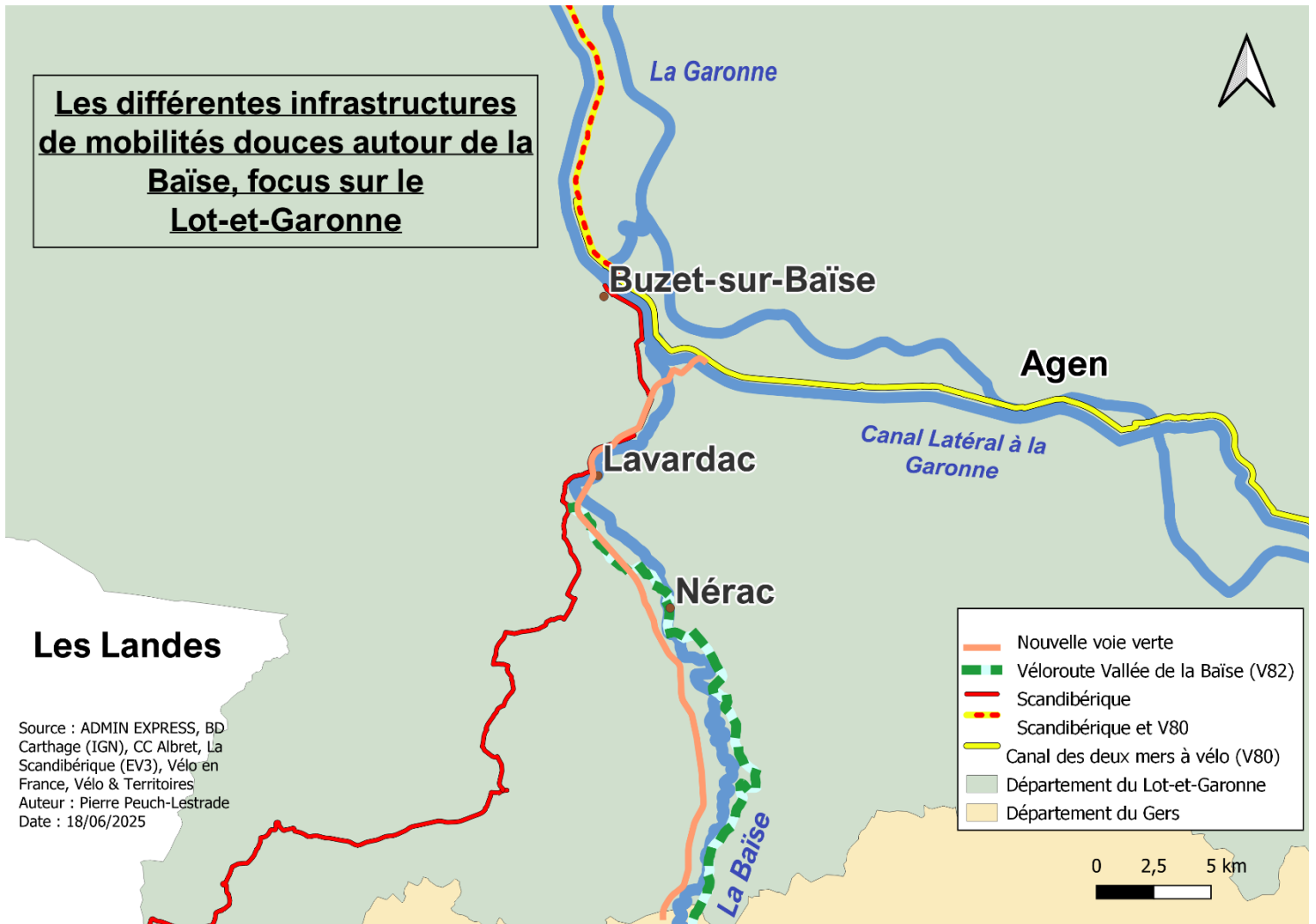


Figure 25: Les différentes infrastructures de mobilités autour de la Baïse, focus sur le Lot-et-Garonne, réalisation : Pierre Peuch-Lestrade, date : 18/06/2025

D'autre part, le sentier de la Baïse, inauguré en 2019, reprend une partie du chemin de halage historiquement utilisé lorsque la Baïse était utilisée pour l'import-export de marchandises. D'une distance de 11 kilomètres, ce sentier part de Valence-sur-Baïse pour rejoindre la ville de Condom plus au nord. L'itinéraire s'articule autour de points d'intérêts liés au patrimoine culturel du secteur : notons par exemple l'abbaye cistercienne de Flaran qui est à 4 kilomètres de Valence-sur-Baïse, ainsi que la double écluse manuelle de Graziac, l'une des vitrine de la Baïse navigable gersoise. Revêtu de pierre calcaire et de terre naturelle, le sentier de la Baïse profite tout autant aux usagers locaux fréquents, ainsi qu'aux usagers occasionnels. Enfin, l'un des chemins de Saint-Jacques de Compostelle est également en étroite connexion avec la rivière de la Baïse. Il s'agit de la GR65 : Voie du Puy, dont le tronçon Lectoure-Condom est classé à l'UNESCO depuis 1998.

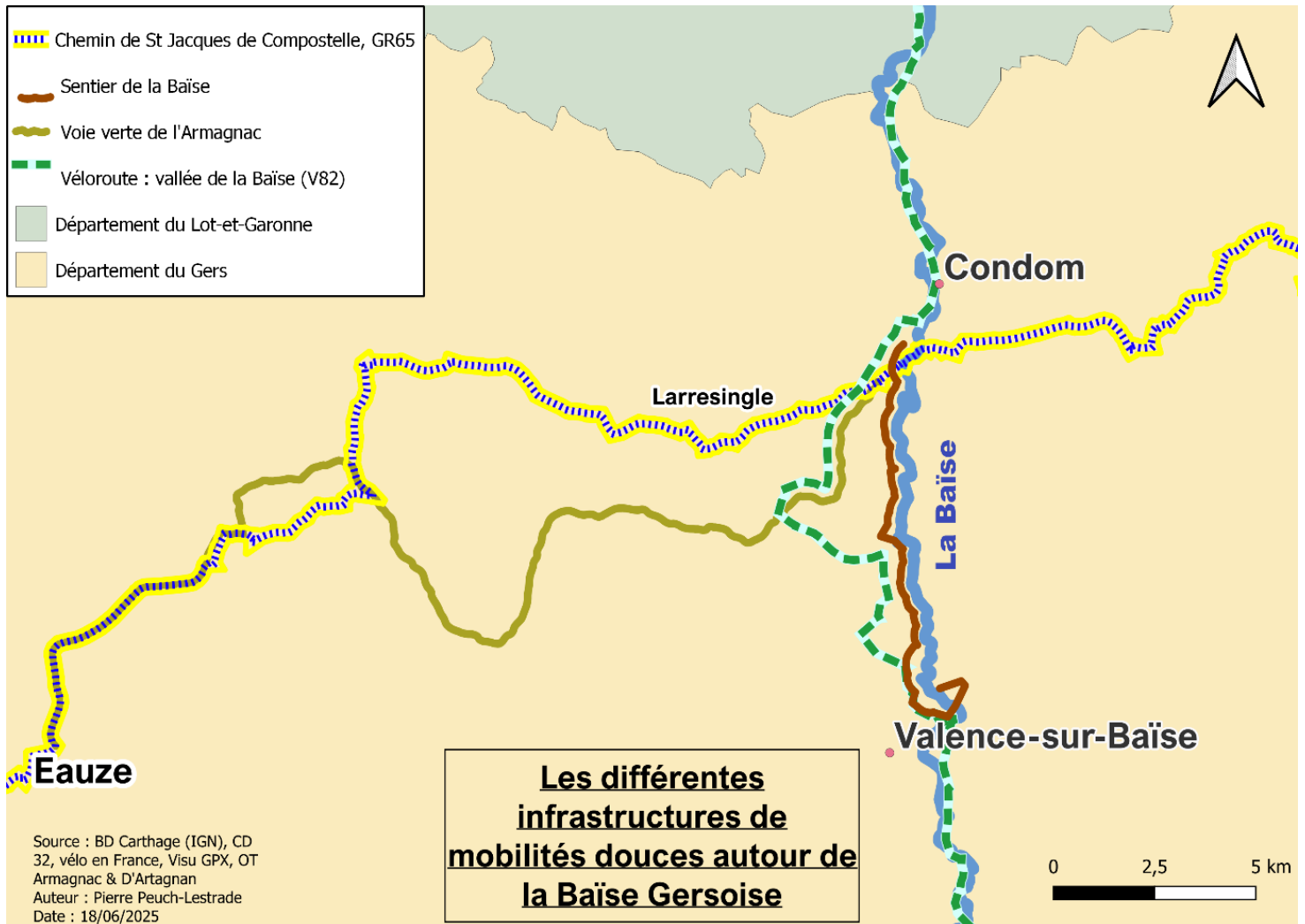


Figure 26: les différentes infrastructures de mobilités autour de la Baïse gersoise, réalisation : Pierre Peuch-Lestrade, date: 18/06/2025

En observant de plus près toutes ces infrastructures de mobilités douces, nous pouvons analyser l'interconnexion des très nombreux moyens de transports tout au long de la vallée de la Baïse. Cette interconnexion entre le tourisme fluvial classique et l'itinérance douce montre ainsi que la rivière de la Baïse constitue un exemple d'un espace fluvestre en plein essor. En effet, cette complémentarité entre les différents itinéraires cyclables, pédestre en lien avec l'itinéraire fluvial illustre la notion du tourisme fluvestre et des défis qu'il représente au niveau de l'aménagement de la rivière et de ses rives. En effet, le pilotage du projet de mise en place de différentes véloroutes a été imaginé en relation avec la présence du système de navigation déjà en place. En prenant cela en compte, les haltes fluviales ont par conséquent influencé le tracé des véloroutes et des voies vertes, permettant de faire profiter les cyclotouristes des infrastructures de navigation et inversement pour les plaisanciers. À travers ce cas d'étude, nous pouvons observer comment ces deux types de tourisme deviennent un vecteur de dynamisation l'un pour l'autre et cela explique pourquoi ils doivent être conçus en interconnexion. Ce développement chronique d'une double activité touristique répond aussi de plus en plus aux différentes demandes des plaisanciers. En effet, ces derniers sont la plupart du temps équipés

de vélo sur leur pénichette afin de pouvoir visiter les alentours en étant un minimum autonome. Grâce à la combinaison des usages par le plaisancier, représentant ainsi un réel levier de développement en faveur de l'économie locale.

En examinant les dates de mise en service, nous nous rendons compte que la plupart des infrastructures au profit des mobilités douces sont relativement récentes à l'exception de la voie verte de l'Armagnac aménagée en 2009. Cette jeunesse structurelle témoigne de l'importance accordée aujourd'hui à la place des mobilités douces dans le tourisme. Ce fort développement nous permet d'observer de quelle manière se recomposent les mobilités dans le secteur du tourisme fluvial. En effet, les mobilités douces sont l'objet de grands investissements pour les différents Conseils Départementaux au profit de la dynamisation touristique et territoriale. Ce qui diffère d'avec le tourisme fluvial est l'intérêt et l'investissement pour ces infrastructures par les acteurs publics locaux qui considèrent ces nouveaux aménagements comme des bénéfiques à la fois pour les touristes que pour les locaux. L'intérêt est ici de mettre en place une infrastructure pensée pour tous afin de favoriser l'appropriation du vélo par les locaux et de par conséquent proposer des solutions pérennes au « tout voiture ».

## **B) Les bassins navigables Centre-Bourgogne et le canal du Midi : deux références dans la mise en place d'un espace fluvestre performant**

Dans cette sous-partie, nous analyserons deux cas de tracés fluviaux, permettant d'analyser leur interconnexion avec les modes de transports doux et considérés comme des exemples du tourisme fluvestre.

### **a) Le cas du bassin navigable Centre-Bourgogne**

Les Voies navigables de France (VNF), assurent aujourd'hui la gestion de neuf canaux et rivières qui appartiennent au réseau du Centre-Bourgogne. Ce réseau rassemble le canal de Bourgogne, le canal de Nivernais, l'Yonne, la Seille navigable, le canal du centre, le canal de Roanne à Digoin, le canal de Briare et enfin le canal du Loing. L'ensemble s'étend sur plus de 4 régions (Ile-de-France, Bourgogne

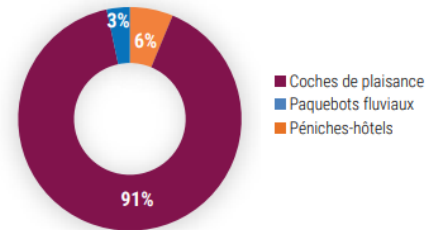


Figure 27: Les différents canaux du bassin navigable Centre-Bourgogne, source: fluvicarte, disponible sur : <http://www.fluvicarte.com/fr/voies-navigables/region-centre-bourgogne-7> (consulté le 24/06/2025)

Franche Comté, Centre Val de Loire et Auvergne Rhône Alpes) et traverse 11 départements. Ce périmètre représente plus de 1 000 km de voies navigables.<sup>63</sup>

La taille de ce bassin explique son positionnement aujourd'hui comme étant la deuxième destination fluviale en France derrière le bassin du sud-ouest et le canal des Deux-Mers. Cet ensemble de voies navigables offre aux plaisanciers un réseau d'une taille très importante rendu accessible grâce à une grande interconnexion entre eux. La navigation sur ce bassin est principalement tournée vers la navigation de plaisance comme c'est également le cas le long de la Baïse. La navigation de plaisance représente 91% de l'offre sur l'ensemble du périmètre navigable<sup>64</sup>, malgré une chute au niveau de la fréquentation comparable à celle de la Baïse au moment de la crise sanitaire. La pratique touristique a

Répartition de l'offre par type de bateau



source de l'image : Bourgogne Franche Comté. (2021). *Observatoire du Tourisme fluvial*.

pu par le biais de la crise sanitaire s'ouvrir davantage à la clientèle française qui avant la crise de la COVID-19 représentait un plus faible pourcentage de la fréquentation. En effet, ce bassin a principalement accueilli de nouveaux pratiquants dans les années qui ont suivi la crise sanitaire mondiale, ce qui témoigne d'une dynamique plutôt rare pour ce type de tourisme de niche, souvent peu propice au renouvellement de sa clientèle. Malgré une baisse de la fréquentation de 35% en 2021 par rapport à 2019, la clientèle française représentait en 2019 27% des plaisanciers contre 77% en 2021. Ainsi, pour ce bassin navigable, cette pratique touristique attire majoritairement une clientèle étrangère, ce qui diffère du cas de la Baïse où malgré la présence d'une clientèle étrangère, la clientèle française reste néanmoins celle qui est majoritaire. Ce constat également fait ici écho aux observations menées plus tôt concernant l'analyse nationale de la fréquentation fluviale, mettant en lumière la tendance du marché fluvial français à se concentrer sur une clientèle plus nationale. Concernant la fréquentation des bateaux, nous observons au sein de ce bassin une reprise progressive de l'activité touristique post-COVID, avec la grande majorité des tronçons navigables qui connaissent une augmentation entre 2020 et 2021.

Cet ensemble de voies navigables est étroitement lié aux mobilités douces et se présente ainsi comme un espace fluvestre de haute performance. En effet, on retrouve sur cet espace d'importants tracés mis à disposition des cyclistes notamment, témoignant d'une prise en considération dans l'importance d'imaginer le tourisme fluvial en adéquation avec le fluvestre. On identifie notamment l'Euro Vélo 6 connectant Saint-Nazaire à Constanta en Roumanie, cette piste cyclable européenne appelée aussi Loire à vélo sur sa partie française, longe et croise de nombreuses voies navigables du bassin Centre-Bourgogne. (canal de Briare, Canal Latéral à la Loire, Canal du centre)<sup>65</sup>. On répertorie aussi la voie verte du canal de Bourgogne, qui reprend sur 215 km l'ancien tracé du chemin de halage en site propre. Cet itinéraire a comme avantage d'être bien connecté au réseau ferroviaire français puisqu'il est accessible par le biais de lignes

<sup>63</sup> Voies Navigables de France. VNF Centre-Bourgogne. disponible sur : <https://www.vnf.fr/vnf/regions/vnf-centre-bourgogne/> (consulté le 14/06/2025).

<sup>64</sup> Bourgogne Franche Comté. (2021). *Observatoire du Tourisme fluvial*. [en ligne] disponible sur : <https://pros.bourgognefranchecomte.com/uploads/2022/06/bilan-stats-fluvial-2021.pdf?data-gtm=doc-etudes> (consulté le 02/05/2025).

<sup>65</sup> EuroVelo. *Cycling tourism: Atlantic-Black Sea cycle route*. disponible sur : <https://en.eurovelo.com/ev6> (consulté le 19/06/2025).

TER directes depuis Paris, Dijon et Lyon. Cette interconnexion avec le réseau ferroviaire national souligne l'importance de l'intermodalité dont peut bénéficier tout touriste. Cela s'inscrit donc pleinement dans les valeurs du slow tourisme évoquées plus tôt, où le mode de transport contribue directement à l'expérience touristique. Enfin on retrouve aussi la voie verte du canal de Nivernais, qui comme celle du canal de Bourgogne qui suit l'ancien chemin de halage sur une distance de 180 kilomètres. Ces deux infrastructures s'interconnectent entre elles et sont des éléments majeurs du tour de Bourgogne à vélo. En effet, cette balade très prisée des cyclo touristes est en étroite connexion avec le bassin de navigation bourguignon. D'une distance de 664 km, ce tour longe principalement les différentes rivières et canaux de Bourgogne ce qui en fait un itinéraire emblématique du tourisme fluvestre.

Les labels sont très importants dans le développement de l'interconnexion du fluvial avec des mobilités douces. En effet, sur ce bassin de navigation on recense de nombreuses infrastructures labellisées « Accueil Vélo ». Créé initialement par le Comité Régional du Tourisme du Centre Val de Loire en 2008, ce label est depuis 2012 diffusé au niveau national et la propriété de la marque est désormais partagée entre l'association France Vélo Tourisme et le Comité Régional du Centre Val de Loire<sup>66</sup>. Ce label a comme objectif de garantir une haute qualité de services aux cyclistes en itinérance principalement, par le biais de nombreux services dédiés à ces derniers, mais aussi la mise en place d'équipements adaptés (abris, stationnement vélo, etc.). Il concerne à la fois les sites de visite ou de loisirs mais il s'oriente principalement vers les réparateurs de vélos, les hébergements touristiques, les lieux de restauration, et les ports fluviaux. Pour pouvoir être labellisées, ces structures doivent impérativement se situer à moins de 5 km d'un itinéraire cyclable balisé, garantissant une accessibilité directe aux usagers et renforce la cohérence du maillage cyclable à l'échelle nationale<sup>67</sup>. On retrouve par exemple le port de Savoyeux qui est le premier port de plaisance fluviale labellisé « Accueil Vélo »<sup>68</sup>

Le label Pavillon Bleu est aussi étroitement lié au caractère fluvestre le long de ce réseau navigable. Créé en France en 1985, il a comme principal objectif de lutter contre la pollution lié au tourisme notamment sur les lieux de navigation (ports) mais aussi au niveau des lieux de baignade. Au sein de notre périmètre d'étude, ce label se base principalement sur les ports avec l'objectif de développer une récupération des eaux usées, un meilleur tri des déchets, une meilleure gestion des pollutions et une politique pour une meilleure gestion de la consommation en eau<sup>69</sup>. On retrouve par exemple le port de Briare le canal en Centre Val de Loire qui est titulaire de ce label qu'il a renouvelé en 2023.

Enfin, les infrastructures cyclables et plus généralement, l'ensemble du réseau cyclable est pensé en interconnexion avec les différentes voies de navigation dans le bassin Centre-Bourgogne. Plus de 1 000 kilomètres de pistes cyclables se situent à 5 kilomètres d'une voie

---

<sup>66</sup> Tourisme Région Centre Val de Loire, *La marque Accueil Vélo*. disponible sur : <https://tourisme-pro-centre-valdeloire.fr/marques-et-filieres/la-marque-accueil-velo/> (consulté le 20/06/2025).

<sup>67</sup> Ministère de la Culture, *Label Accueil vélo*. disponible sur : <https://www.culture.gouv.fr/fr/thematiques/transition-ecologique/Centre-de-ressources-Transition-ecologique-de-la-Culture/Labels-normes/label-accueil-velo> (consulté le 20/06/2025).

<sup>68</sup> Voies Navigables de France. (2018). *Les chiffres du tourisme fluvial*. p. 2-15. [en ligne] disponible sur : [https://www.vnf.fr/vnf/app/uploads/2019/07/LesChiffresDuTourismeFluvial\\_2018\\_BD-1.pdf](https://www.vnf.fr/vnf/app/uploads/2019/07/LesChiffresDuTourismeFluvial_2018_BD-1.pdf) (consulté le 22/06/2025).

<sup>69</sup> Ministère de la Transition écologique, de la Biodiversité, de la Forêt, de la Mer et de la Pêche. *Label Pavillon bleu*. disponible sur : <https://www.mer.gouv.fr/pavillon-bleu-le-label-du-tourisme-durable> (consulté le 20/06/2025).

d'eau renforçant l'intermodalité et la dimension fluvestre du réseau.<sup>70</sup> Ce niveau d'intégration montre à quel point le réseau est intrinsèquement lié, entre les itinéraires fluviaux et cyclables, ce qui en fait aujourd'hui un exemple de réussite dans le domaine du tourisme fluvestre.

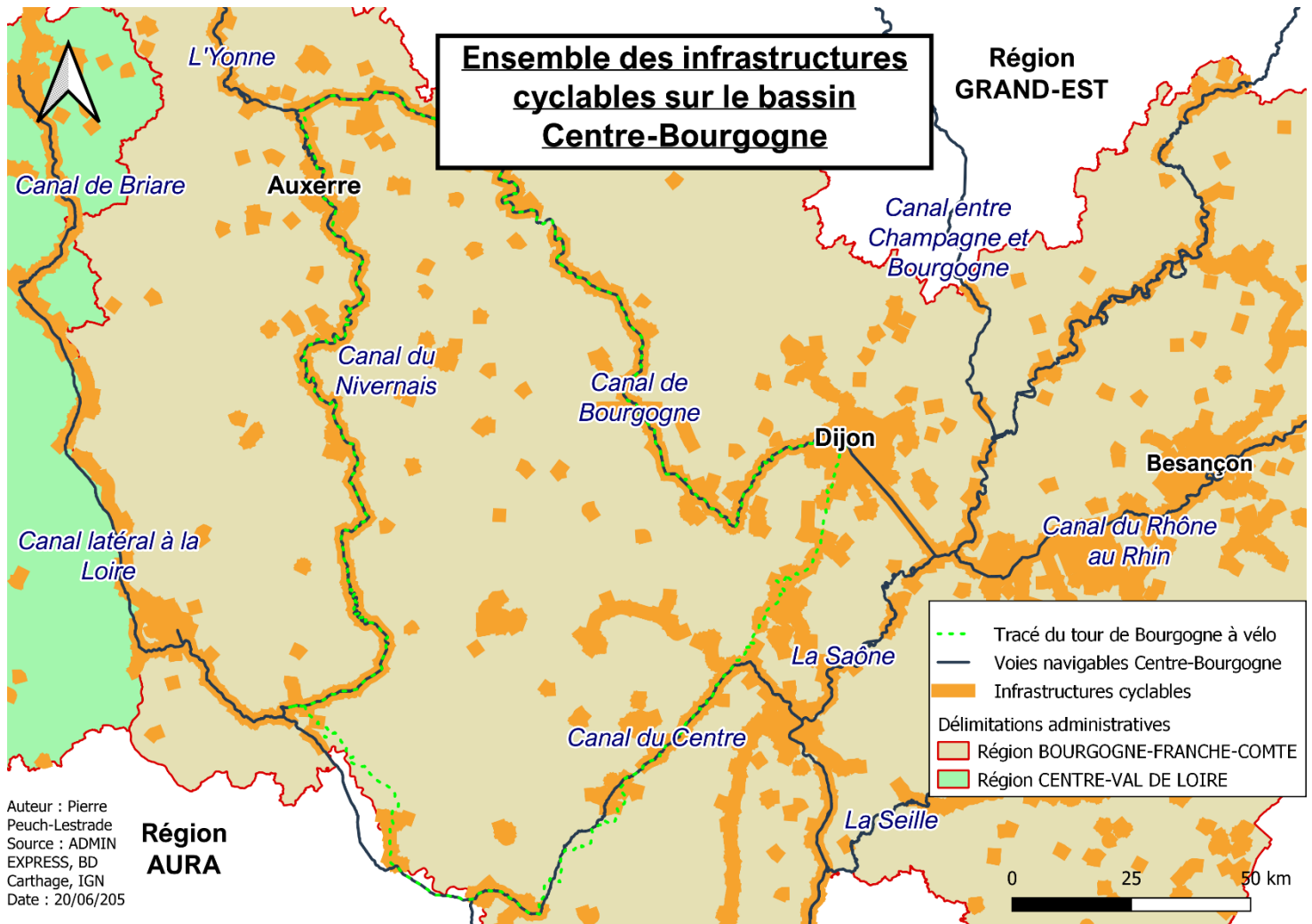


Figure 28 : Ensemble des infrastructures cyclables sur le bassin Centre-Bourgogne, réalisation : Pierre Peuch-Lestrade, date : 20/06/2025

## b) Le cas du canal du Midi

Le canal du Midi présente par ailleurs un grand intérêt pour notre étude au niveau de son importance qu'il représente dans le tourisme fluvial français, mais aussi pour sa proximité géographique avec notre cas d'étude. Construit sous le règne de Louis XIV par Pierre-Paul Riquet entre 1667 et 1681, ce canal est aujourd'hui l'un des plus vieux canaux d'Europe encore en service. D'une longueur de 240 kilomètres, il sillonne quatre départements français dans la

<sup>70</sup> Vélo&Territoires, *Bourgogne-Franche-Comté*. disponible sur : <https://www.velo-territoires.org/schemas-itinéraires/schemas-regionaux/bourgogne-franche-comte/> (consulté le 20/06/2025).

région d'Occitanie (Hérault, Aude, Haute Garonne et le Tarn pour son système d'alimentation en eau). Il prend fin au niveau de Toulouse pour être par la suite suppléé par le canal latéral à la Garonne qui lui permet la connexion entre la métropole Toulousaine avec Castets-en-Castillon, à 50 kilomètres de Bordeaux. L'ensemble des deux canaux permettent la connexion entre la mer Méditerranée et l'océan Atlantique. D'une largeur de 18 mètres, le canal du Midi est jalonné par 65 écluses (et 66 écluses pour le canal latéral à la Garonne). Inscrit en 1996 au patrimoine mondial de l'UNESCO, il est aujourd'hui reconnu pour son héritage historique et patrimonial mais aussi pour son intérêt d'un point de vue technique totalement inédit pour l'époque<sup>71</sup>. Ce canal est aujourd'hui géré par les Voies Navigables de France qui œuvrent pour le bon fonctionnement des infrastructures navigables, sa conservation et la mise en valeur de ce patrimoine. Au-delà de son rôle patrimonial et historique, le canal du Midi constitue un véritable levier économique pour la région Occitanie, générant près de 70 millions d'euros de retombées économiques chaque année<sup>72</sup>.

Le canal du Midi est aujourd'hui la principale vitrine du tourisme fluvial français. Principalement orienté vers la location de bateaux habitables sur plusieurs jours, près de la moitié de la flotte (47%) des différents loueurs de bateaux est localisée au niveau du bassin Aquitaine-Occitanie en 2024. Il s'agit de la voie navigable la plus empruntée de France par la plaisance locative. Le tronçon entre Béziers et Trèbes est la partie du tracé la plus fréquentée en raison de la proximité avec la mer Méditerranée, la grande concentration de bases de location et un patrimoine riche (à l'image de l'échelle d'écluses de Fonseranes (7 écluses)). Sur cette portion, la plaisance locative concentre 80 à 90% de la fréquentation.<sup>73</sup>

---

<sup>71</sup> Canal du Midi, *Qui fait quoi ?*. disponible sur : <https://www.canal-du-midi.com/vie-du-canal/qui-fait-quoi/> (consulté le 23/06/2025).

<sup>72</sup> CCI Occitanie Pyrénées-Méditerranée, *Zoom sur le tourisme fluvial en Occitanie*. disponible sur : <https://www.occitanie.cci.fr/actualite/zoom-sur-le-tourisme-fluvial-en-occitanie> (consulté le 20/06/2025)

<sup>73</sup> Voies Navigables de France, (2019), *op.cit.*

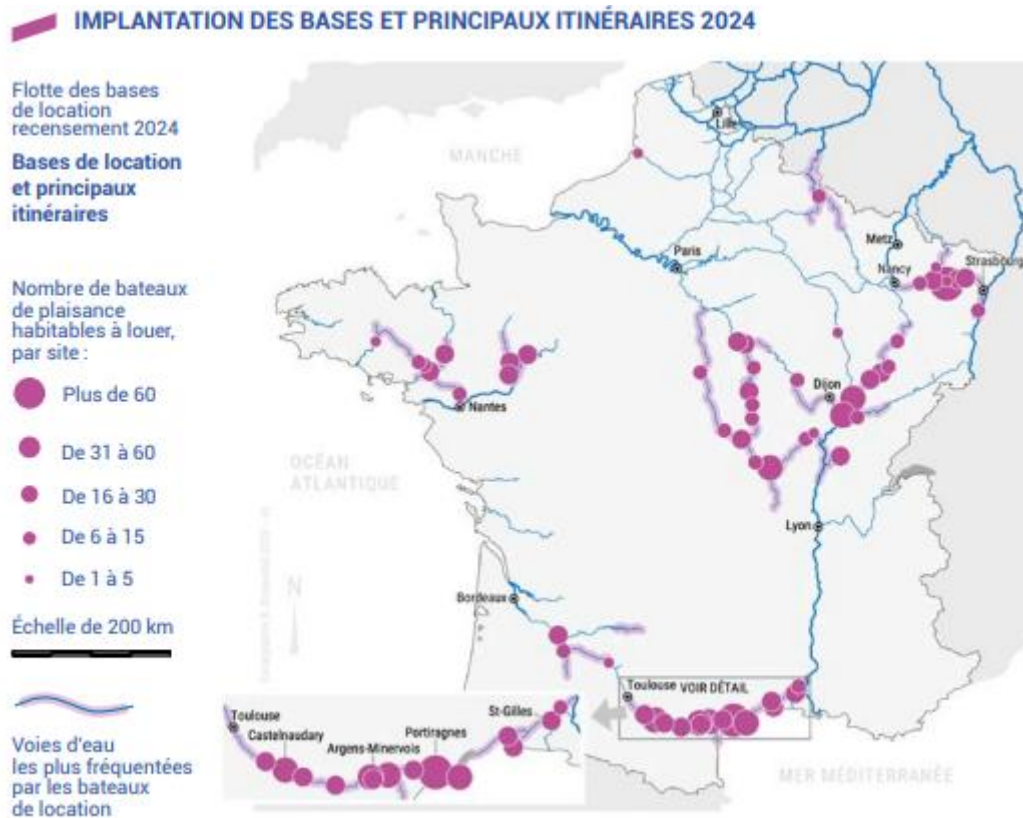


Figure 29: VNF. (2023). Les bateaux de location habitables sans permis, Etude sur le fonctionnement.

Le canal du Midi est très prisé par les touristes étrangers. En 2024 sur un total de 9700 contrats de location, 61% d'entre eux étaient effectués par des étrangers. Néanmoins, malgré cette forte présence d'une clientèle étrangère, le constat fait pour les canaux de Centre-Bourgogne est le même pour le canal du Midi.<sup>74</sup> On observe une baisse progressive du nombre de touristes étrangers au fil des années mais à l'inverse il y a un regain de la clientèle française.

<sup>74</sup> VNF. (2023). Les bateaux de location habitables sans permis, Etude sur le fonctionnement (données 2023-2024). [en ligne] disponible sur : <https://www.vnf.fr/vnf/app/uploads/2025/06/Les-bateaux-de-location-habitable-sans-permis.pdf> (consulté le 02/05/2025).

En plus d'être l'axe de navigation de plaisance le plus important à l'échelle nationale, le canal du Midi présente aussi un grand intérêt dans notre étude car il se présente aujourd'hui comme un modèle de réussite autour du tourisme fluvestre. Cette réussite passe dans un premier temps par la création de la marque canal du Midi en 2021, porté par l'Entente pour le canal du Midi qui est composée de l'Etat, les VNF, la région Occitanie et les 4 départements traversés par le canal du Midi (Aude, Haute-Garonne, Hérault et le Tarn). Cette marque mise en place par l'ensemble des acteurs publics cités plus haut, ont pour objectif de faciliter les actions de valorisation de ce site exceptionnel et des territoires qu'il traverse<sup>75</sup>. L'objectif de cette marque est de développer un discours commun portant sur la valorisation de ce canal, mais aussi de faire connaître davantage l'histoire, les ouvrages et le paysage du canal<sup>76</sup>. La création de cette marque a été aussi très importante dans la dimension fluvestre du canal. En effet, on observe que l'accent est mis sur l'interconnexion des différentes mobilités douces (la marche et le vélo) avec la plaisance locative. Le canal du Midi est donc un territoire regroupant de multiples possibilités mobilitaires.<sup>77</sup> Cette marque semble encourager la recomposition progressive des mobilités que le secteur du tourisme fluvial connaît actuellement en mettant l'accent sur des pratiques mobilitaires plus respectueuses de l'environnement. Elle s'appuie sur une collaboration étroite avec les différents prestataires liés à l'itinérance à vélo, qu'il s'agisse des loueurs implantés le long du tracé ou des services labellisés « Accueil Vélo ».



Figure 30 : Logo de marque Canal du Midi, image disponible sur : <https://www.prefectures-regions.gouv.fr/occitanie/Actualites/Reunion-du-comite-de-Bien-du-canal-du-Midi-le-8-fevrier-2023-a-Narbonne>

Le canal du Midi est dans un premier temps longé par la voie verte du canal des Deux-Mers à vélo (V80), qui longe la totalité du canal du Midi ainsi que le canal latéral à la Garonne sur environ 750 kilomètres. Toutefois, l'itinéraire n'est plus aménagé à partir de Port-Lauragais.<sup>78</sup> Puis, le canal du Midi est aussi connecté à l'Euro Vélo 8 (la Méditerranée à vélo), sur une distance de 100 kilomètres entre Portiragnes jusqu'à Narbonne. Cette piste cyclable européenne relie Cadix (Espagne) jusqu'à l'extrême ouest à Athènes (Grèce) puis jusqu'à Chypre en traversant les Pyrénées et les Alpes et en longeant durant une grande partie de son itinéraire la mer Méditerranée<sup>79</sup>. Enfin, ce canal est connecté à la Véloccitanie qui rallie du seuil de

<sup>75</sup> L'Entente pour le canal du Midi. (2021). *Dossier de presse, Le canal du Midi se dote d'une marque pour révéler et valoriser ce patrimoine exceptionnel*. [en ligne] disponible sur : <https://www.vnf.fr/vnf/app/uploads/2021/07/Dossier-de-presse-Le-canal-du-Midi-se-dote-d%E2%80%99une-marque-8-juillet-2021-VNF.pdf> (consulté le 23/06/2025).

<sup>76</sup> VNF. (2021). *Le fluvial, au cœur d'une économie verte, Rapport d'activité 2021*. [en ligne] disponible sur : [https://www.vnf.fr/vnf/app/uploads/2022/07/VNF\\_Rapport-dactivit%C3%A9-national-bd-carte-dp.pdf](https://www.vnf.fr/vnf/app/uploads/2022/07/VNF_Rapport-dactivit%C3%A9-national-bd-carte-dp.pdf) (consulté le 24/06/2025).

<sup>77</sup> Zakia Laaraj. (2023). *op.cit.*

<sup>78</sup> France vélo tourisme. *L'itinéraire du Canal des Deux-Mers à vélo de Royan à Sète*. disponible sur : <https://www.francevelotourisme.com/itineraire/le-canal-des-2-mers-a-velo> (consulté le 23/06/2025)

<sup>79</sup> EuroVelo. *EuroVelo 8 | Véloroute de la Méditerranée*. disponible sur : <https://fr.eurovelo.com/ev8> (consulté le 23/06/2025).

Naurouze à Béziers sur une distance de 237 kilomètres. Cet itinéraire cyclable passe par le canal du Midi principalement entre Bédarieux et Béziers au niveau des sept écluses de Fonseranes.<sup>80</sup>

Ainsi, le canal du Midi s'est réorganisé en ce qui concerne les mutations mobilitaires. En effet, il rassemble de nombreux projets pilotés par les différentes collectivités territoriales au sujet des mobilités douces notamment, soulignant ainsi son interconnexion avec le tourisme fluvestre. La région Occitanie a investi plus de 9 millions d'euros pour des travaux emblématiques sur le linéaire comme notamment la création de la piste cyclable du canal du Midi.<sup>81</sup> C'est aussi le cas du département de l'Aude qui a comme priorité un développement de l'usage du vélo sur son territoire. En effet, ce développement est en adéquation avec l'ambition touristique que le territoire souhaite adopter prônant le slow tourisme. À l'avenir, le département de l'Aude a comme objectif de développer la fréquentation de la partie du canal le traversant avec un aménagement favorisant l'interconnexion avec les différents chemins de randonnée par exemple, mais aussi en augmentant la fréquentation « d'une manière raisonnée »<sup>82</sup> Cet objectif s'inscrit dans un contexte particulier puisque le département de l'Aude fait partie de l'un des seuls départements traversé par le canal qui n'a pas encore aménagé l'itinéraire cyclable de la V80. La volonté affichée ici est donc de rattraper un certain retard structurel. La région Occitanie et le département de l'Aude ne sont pas des cas isolés : la volonté de développer le linéaire du canal du Midi est largement partagée par l'ensemble des structures administratives concernées, quel que soit leur échelon, dans une logique commune de mise en œuvre d'une politique touristique renouvelée. Le canal du Midi est donc aujourd'hui au cœur de décisions politiques qui prennent progressivement en compte la nécessité de réimaginer le tourisme fluvial pour qu'il puisse mettre en place une offre en meilleure adéquation avec les évolutions sociétales.

---

<sup>80</sup> France vélo tourisme. *La Véloccitatie—237 km du Seuil de Naurouze à Béziers*. disponible sur : <https://www.francevelotourisme.com/itineraire/la-veloccitatie> (consulté le 23/06/2025).

<sup>81</sup> L'Entente pour le canal du Midi. (2021). *op.cit.*

<sup>82</sup> L'Entente pour le canal du Midi. (2021). *op.cit.*

## **C) Perspectives d'améliorations et recommandations**

Comme évoqué en amont de notre étude, l'une des principales missions de ce stage est d'aboutir des propositions concrètes en lien avec les différentes conclusions que nous avons pu tirer, permettant de redynamiser la navigation le long de la Baise au niveau du département. Au fil des entretiens, plusieurs points ont été récurrents et nous ont permis d'imaginer des mesures concrètes permettant de répondre à la requête initiale. Ces perspectives d'améliorations se sont organisées sur trois points principaux : un renouvellement de l'offre, l'aménagement de certaines infrastructures et enfin une gouvernance commune.

### **a) Une offre de location innovante au profit d'un public plus large**

Dans un premier temps, après de nombreuses recherches portant sur les données de fréquentation de la navigation de plaisance à l'échelle nationale mais aussi à la suite des entretiens avec des acteurs en relation avec la navigation de plaisance, nous pouvons avancer que le modèle de navigation traditionnel en vigueur sur la Baise arrive à tournant pour de multiples raisons. La navigation de plaisance a connu son apogée en termes de fréquentation au cours des années 2010 et cette tendance s'est expliquée principalement par le côté inédit de cette activité touristique. En effet, durant ces années, le tourisme fluvial sur la Baise, cette activité a attiré de nombreux plaisanciers qui étaient curieux de l'expérimenter. Aujourd'hui, le caractère inédit de la mise en navigation de cette rivière n'est plus d'actualité et par conséquent, attire un public qui se renouvelle moins. Cette absence de renouvellement du public touristique se perçoit dans les données de fréquentation présentées plus tôt qui diminuent au fil des années.

Cette tendance à la baisse peut s'expliquer également par le caractère relativement monotone du parcours proposé sur la Baise, couplé à un coût de location qui reste très important. Dès lors, de nombreux plaisanciers, estiment avoir pleinement profité du linéaire de la rivière dès leur première visite et sont moins susceptibles de retourner sur le linéaire en question. Ce constat nous permet de comprendre comment la recherche de nouveauté est un point clé dans les comportements des touristes, permettant ainsi d'expliquer ici potentiellement l'une des raisons de la baisse de la fréquentation sur le linéaire<sup>83</sup>. De plus, dans le contexte actuel de réchauffement climatique, cette activité touristique peut paraître déconnectée des préoccupations environnementales actuelles qui recomposent l'activité touristique. Malgré des initiatives mises en place par les différents loueurs internationaux sur d'autres bassins de navigation en France au profit d'une plaisance plus respectueuse de l'environnement<sup>84</sup>, la

---

<sup>83</sup> Khelifi, K. (2023). « *Conceptualisation des déterminants du choix d'une destination touristique par la valeur perçue* », 9èmes Rendez-vous Champlain, p. 5-6 [en ligne] disponible sur : <https://hal.science/hal-04348660/document> (consulté le 31/05/2025).

<sup>84</sup> Le cas de Nicols et des Canalous, qui ont mis en place en collaboration avec VNF le lancement d'une flotte électrique, sur le canal de la Marne au Rhin et de la Sarre. Voies Navigables de France, *Les nouveaux produits écotouristiques*. disponible sur : <https://www.vnf.fr/vnf/accueil/tourisme-fluvial/offre-touristique-fluviale/nouveaux-produits-ecotouristiques/> (consulté le 25/06/2025).

rivière de la Baïse reste écartée de ces investissements et projets. En plus de l'électrification de la flotte, la question du traitement des eaux grises et noires sur le bateau est de plus en plus prégnante. Le tourisme fluvial sur la Baïse se doit de limiter au maximum ses émissions de pollutions dans l'air ou dans l'eau. En proposant une offre plus adéquate avec le contexte climatique actuel elle sera donc susceptible d'attirer de nouveaux plaisanciers curieux d'expérimenter de nouvelles modalités de navigation. Face à ce défi environnemental, la pratique touristique aurait intérêt à se renouveler avec un renouvellement de l'offre mise en place sur la Baïse, en lien avec l'aménagement du territoire.

Au travers des analyses de la clientèle grâce aux données de fréquentation des différents Conseils Départementaux et de nos entretiens, nous nous sommes rendu compte que l'un des points pénalisant le plus le tronçon de la Baïse gersoise était l'absence de loueurs de bateaux. Cette absence met en dépendance totale le département du Gers vis-à-vis le tronçon lot-et-garonnais en diminuant la fenêtre de temps disponible des plaisanciers qui leur permettrait d'arriver jusqu'au bout de l'itinéraire navigable gersois, au niveau de Valence-sur-Baïse. Etant donné que la plupart des plaisanciers ont réduit leur temps de séjour en raison du prix élevé de la pratique, ils ne disposent pas, de fait, de suffisamment de temps pour atteindre le tronçon gersois.

Au regard de la situation, plusieurs solutions peuvent être imaginées afin de redynamiser le tronçon gersois. Depuis deux ans, la communauté de communes de la Ténarèze fait appel à des particuliers, via un appel à manifestation d'intérêt, pour la remise en service de ce local en tant que base de location. Néanmoins, cet appel à manifestation d'intérêt n'a suscité l'attention d'aucun prestataire. Dans ce contexte, il est donc essentiel pour redynamiser la navigation sur cette rivière de repenser l'offre de location pour une qui serait beaucoup plus courte en termes de durée. En effet, cela permettrait de différer du modèle traditionnel de la croisière fluviale que la Baïse connaît, pour proposer par exemple une location de bateaux louables à la journée. En réduisant le nombre de jours loués, ces bateaux pourraient également être utilisés par un panel de catégories socio-professionnelles plus large. Cette pratique permettrait aussi de limiter les problématiques environnementales avec une taille d'embarcation plus petite imaginée pour des croisières à la journée (9 mètres en moyenne actuellement sur les bateaux de location). En utilisant des bateaux plus petits non habitables, le problème du traitement des eaux grises et noires est par conséquent évité et une motorisation électrique peut quant à elle être favorisée. La taille des bateaux permettrait néanmoins le passage dans les écluses sans pour autant que cela ne représente un danger pour les plaisanciers. Ce modèle de plaisance a déjà été adopté dans plusieurs autres canaux navigables de France comme sur le canal de Briare avec le loueur international « Les Canalous » qui met à disposition un bateau louable à la journée suffisamment robuste pour passer les écluses. Ce service est aussi proposé par « les Caboteurs », société de location à Toulouse qui propose la location de bateaux électriques à la journée. Enfin, dans une moindre mesure, il serait possible de mettre en place des systèmes de navigation imaginés dans les pays scandinaves avec la société « GoBoat », qui a comme concept de construire des bateaux une ou deux places au maximum avec des matériaux recyclés, plus vertueux environnementalement. Ces embarcations ne permettraient pas l'éclusage, néanmoins, elles permettraient de développer un tourisme de proximité.

En réimaginant le modèle de l'offre touristique, cela permettrait de redynamiser la navigation sur la partie gersoise de la rivière en lui assurant un marché qui lui est propre et donc moins dépendant du tronçon lot-et-garonnais. Ce renouvellement de l'offre fluviale, rendrait possible une communication plus assumée de la part de l'Office de Tourisme de la Ténarèze sur cette pratique touristique puisque cette dernière serait en adéquation avec la politique menée par l'Office prônant le slow tourisme, vers une pratique plus éco-responsable de la pratique touristique. Enfin, une offre contractée sur une journée ou demi-journée jouerait un grand rôle dans la valorisation patrimoniale des rives de la Baise comme la double écluse manuelle de Graziac, ou encore l'Abbaye Cistercienne de Flaran. Dans ce cadre-là et en se référant au temps de navigation donné par le Guide fluvial n°12 sur l'Aquitaine des Éditions du Breil, il serait possible d'imaginer une offre sur la journée partant de Valence-sur-Baise allant jusqu'à l'abbaye de Flaran (40 min) laissant le temps aux visiteurs de prendre connaissance de la richesse patrimoniale que cette abbaye présente (deux heures) suivi par la suite la visite de la Baise jusqu'à Condom (deux heures) en passant par la double écluse de Graziac. Le retour serait effectué à vélo le long du sentier de la Baise ou de la V82 (une heure et demie).

		Temps de trajet en heures • Cruising time in hours • Fahrtzeit in Stunden																													
		4h	7h	10h	13h	17h	21h	27h	29h	26h	23h	20h	36h	39h	38h	45h															
Bordeaux	33 0																4h	7h	10h	13h	17h	21h	27h	29h	26h	23h	20h	36h	39h	38h	45h
	33 0	Cadillac																2h	5h	9h	12h	17h	22h	25h	15h	18h	25h	31h	35h	33h	40h
	48 1	15 1	Castets et Castillon																3h	7h	10h	15h	20h	22h	13h	16h	23h	29h	32h	31h	38h
	86 5	33 5	18 4	Meilhan-sur-Garonne																4h	7h	11h	17h	19h	10h	13h	20h	26h	29h	28h	35h
	86 9	53 9	38 8	20 4	Le Mas-d'Agenais																3h	8h	13h	16h	8h	9h	16h	22h	26h	24h	31h
	106 12	73 12	58 11	43 7	20 3	Buzet-sur-Baise																5h	10h	12h	3h	6h	13h	18h	22h	22h	28h
	127 20	94 20	79 19	61 15	41 10	21 8	Nérac																6h	8h	7h	11h	17h	23h	27h	26h	35h
	152 30	119 30	104 29	86 25	66 21	46 18	25 10	Condom																2h	13h	16h	23h	29h	32h	31h	38h
	162 34	129 34	114 33	96 29	76 25	56 22	35 14	10 4	Valence-sur-Baise																15h	18h	25h	31h	34h	33h	40h
	118 18	85 18	70 17	52 13	32 9	12 6	33 14	58 24	68 28	Aiguillon																3h	16h	22h	25h	24h	31h
	135 19	102 19	87 18	69 14	49 10	29 7	50 15	75 25	85 29	41 13	Agen																7h	14h	17h	16h	23h
	178 27	145 27	130 26	112 22	92 18	72 15	93 23	118 33	128 37	84 21	43 8	Moissac																6h	9h	8h	15h
	199 42	166 42	151 41	133 37	113 33	93 30	114 38	139 48	149 52	105 36	64 23	21 15	Montech																3h	2h	10h
	209 51	176 51	161 50	143 46	123 42	103 39	124 47	149 57	159 61	115 45	74 32	31 24	10 9	Montauban																5h	12h
	215 42	182 42	167 41	149 37	129 33	119 30	130 38	155 48	165 52	121 36	89 23	37 15	16 0	26 8	Grisolles																7h
	248 54	215 54	200 53	182 49	162 45	142 42	163 50	188 60	198 64	154 48	113 35	70 27	59 12	59 21	33 12	Toulouse (port St-Sauveur)															
Distances • Distances • Entfernungen																	Nombre d'écluses • Number of locks • Anzahl der Schleusen														

Figure 31: Le temps de trajets entre les différentes écluses du réseau navigable regroupant : Le canal de la Garonne, Le canal de Montech, Le Tarn et la Baise.

Source : (2022). Guide n°12 Aquitaine, Le canal de Garonne, le canal de Montech, la Baise. Rodez, Editions du Breil.

## b) L'aménagement de certaines infrastructures : de réelles opportunités dans la revalorisation de la pratique touristique

Le rôle de l'aménagement de la rivière et de ses rives est central dans la valorisation touristique. Réel levier pour l'attractivité et le développement d'une offre adaptée aux attentes des usagers, il apparaît ici comme un facteur déterminant dans la redynamisation du tronçon gersois de la Baise. La présence de ces multiples itinéraires de mobilités douces en site propre ou en site partagé, présents sur les départements du Gers et du Lot-et-Garonne donne à la Baise les atouts nécessaires pour devenir un espace fluvestre performant. Pour ce faire, les différentes infrastructures doivent être imaginées ensemble afin d'offrir un réseau maillé et interconnecté permettant facilement de changer de mode de transport. Il est pour cela essentiel de mettre en place une politique commune d'aménagement sur les deux départements au-delà des frontières administratives et au profit du linéaire interdépartemental de la Baise.

En effet, lors de sorties de terrain, mais aussi au moment des différents entretiens notamment avec le CAUE du Gers, nous nous sommes aperçus des quelques lacunes sur le tronçon Gersois en matière d'aménagement au niveau du port de Condom et de Valence-sur-Baise. Dans la mesure, où le fluvestre est perçu comme une réelle perspective de dynamisation du linéaire de la rivière, le niveau de l'aménagement doit être à la hauteur pour permettre une interconnexion simple et sécurisée entre les différents modes de transports (vélo, bateau) avec les différents itinéraires<sup>85</sup>.

Certaines mairies comme notamment celle de Condom ne font pas de l'aménagement fluvestre une de leur priorité. Cela a comme conséquence la présence d'un port fluvial sous-aménagé avec peu de zones ombragées, bruyant en raison du trafic à proximité, des espaces verts inexistantes et une signalétique concernant les différentes infrastructures de mobilités douces invisible. Cet aménagement portuaire contraste fortement avec la halte fluviale plus en aval de Nérac, qui offre un cadre beaucoup plus agréable aux plaisanciers. Ce contraste entre les ports de Nérac et de Condom a un impact sur la réputation du tronçon gersois auprès des plaisanciers ce qui explique par conséquent un désintérêt de ces derniers pour la partie gersoise. Il est pour cela essentiel de repenser un aménagement du port de Condom pour qu'il puisse valoriser sa centralité avec les différentes infrastructures de mobilités et devenir ainsi un réel carrefour du tourisme fluvestre dans le Gers. Pour ce faire, il est primordial de réaménager totalement le port afin qu'il devienne un lieu agréable et propice à l'accueil de touristes et que son caractère fluvestre soit totalement pris compte garantissant ainsi aux touristes une indication claire et suffisante en direction des divers itinéraires réservés aux mobilités douces.

Par ailleurs, dans ce contexte pour le port fluvial de Condom, il serait intéressant de reprendre les études de préconisation du CAUE et de se projeter sur la réalisation éventuelle d'une halte complémentaire au niveau de la base de Gauge située à 1,3 kilomètres du port de Condom. Cette base représente un réel atout pour la Baise lié à son dynamisme avec la présence de différentes activités à proximité (camping, restaurant sur l'écluse, base de loisirs, base nautique). En stationnant à ce niveau, les plaisanciers pourraient profiter du dynamisme déjà existant, tout en profitant du cadre agréable du lieu. Par ailleurs, ce secteur bénéficie déjà d'infrastructures, notamment de pontons utilisés pour l'éclusage, ce qui faciliterait

---

<sup>85</sup> Cf. Figure 21.

techniquement l'aménagement de nouveaux pontons permettant d'accueillir un plus grand nombre de bateaux (actuellement 2 bites d'amarrages). Cette antenne permettrait de continuer d'utiliser le port de Condom actuellement en service mais pour une durée de stationnement plus courte, le temps de visiter la ville par exemple. La base de Gauge constitue un point d'accès majeur au sentier de la Baïse, renforçant l'interconnexion entre navigation fluviale et tourisme fluvestre. La création de cette antenne serait un levier central de redynamisation de la rivière au niveau du tourisme aussi bien fluvial que fluvestre. De plus, il serait intéressant de pouvoir réviser l'arrêté préfectoral sur la navigation propre au département du Gers afin que les plaisanciers puissent passer la nuit au niveau de la base de Gauge alors qu'aujourd'hui cela est possible uniquement au niveau du port de Condom et de Valence-sur-Baïse.

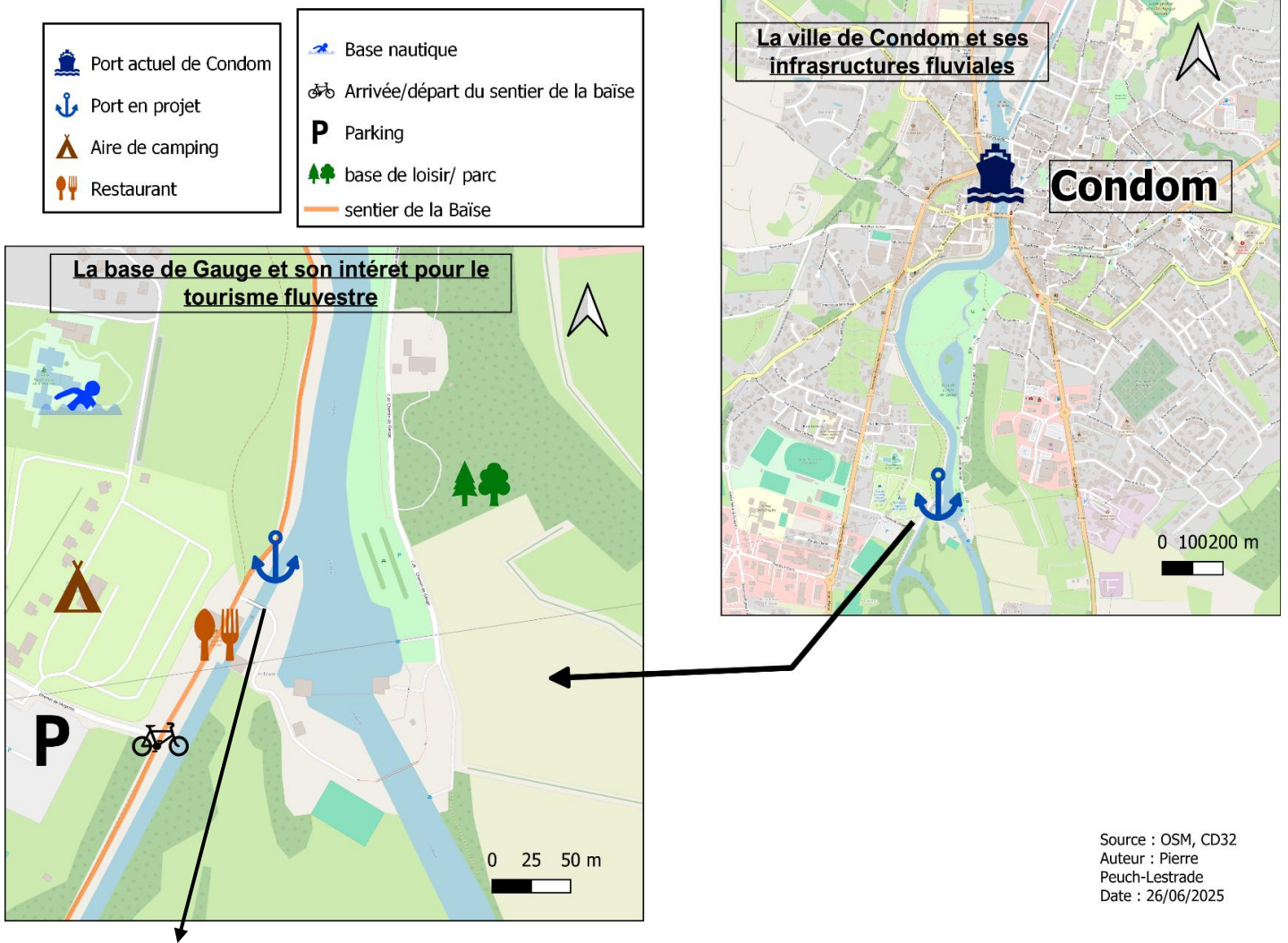


Figure 33: écluse de Gauge, 05/06/2025  
crédits: Pierre Peuch-Lestrade

Enfin, l'aménagement constitue un outil de dynamisation pour la ville en tant que tel. En effet, la ville de Valence-sur-Baïse est déconnectée de son port étant donné qu'elle se situe sur un éperon rocheux à une centaine de mètres plus haut. La circulation entre le port et la haute ville se fait majoritairement en voiture ce qui est un réel problème pour les plaisanciers étant donné qu'ils ne sont pas motorisés. Pourtant, il y a la présence d'un chemin en face du port permettant de monter en haute-ville à pied. Ce dernier n'est malheureusement pas du tout aménagé et on observe une absence de toute signalétique le mentionnant. Sa réhabilitation représenterait une opportunité stratégique : en facilitant l'accès piéton au centre-ville, cela encouragerait ainsi la fréquentation des commerces locaux par les plaisanciers, favorisant le commerce de proximité et des retombées économiques pour les locaux. Par ailleurs, cela offrirait à ces derniers une alternative à l'unique établissement de restauration situé au niveau du port, élargissant leur expérience de visite et leur possibilité de découverte.

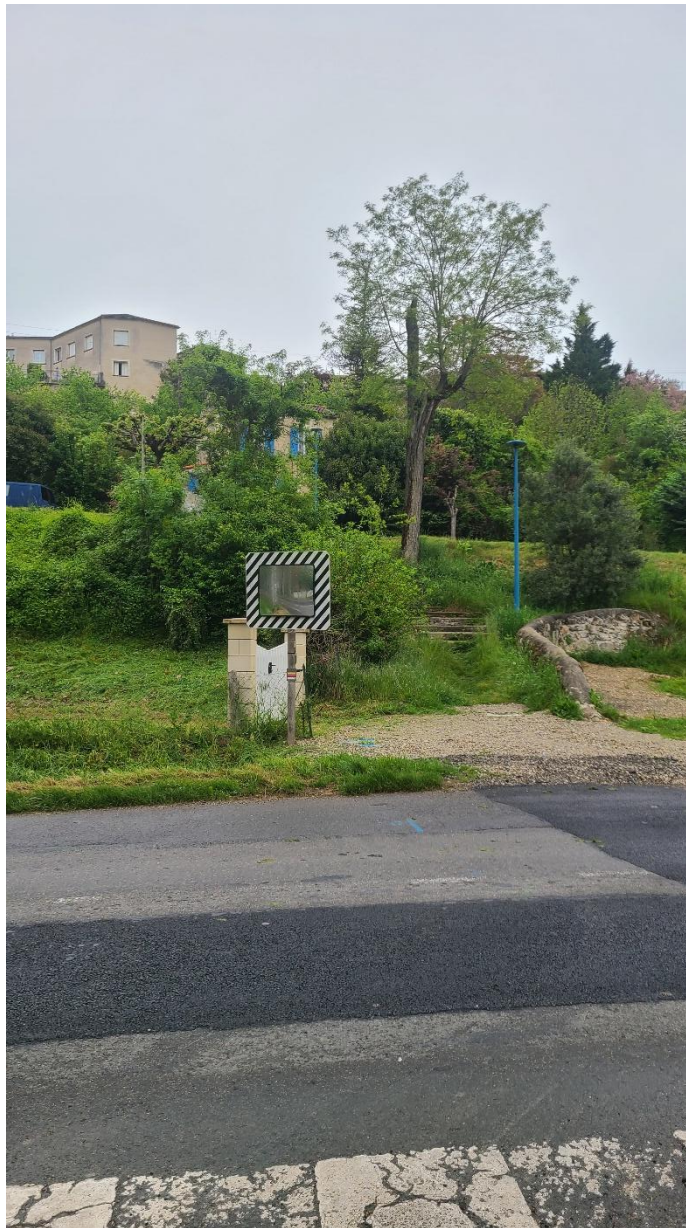


Figure 34: chemin connectant la haute-ville au port de Valence-sur-Baïse, 23/04/2025 crédits : Pierre Peuch-Lestrade



## Conclusion

Cette étude a permis de soulever de nombreuses interrogations concernant le développement de la navigation sur un périmètre d'étude restreint au niveau de la Baïse. En effet, nous nous sommes aperçu qu'une redynamisation de cette activité est très complexe car la baisse de fréquentation est plus généralement observable à l'échelle nationale. Il est donc nécessaire d'imaginer la redynamisation touristique en conciliant le développement du territoire avec les défis qui en découlent en imaginant les meilleurs compromis possibles pour assurer un équilibre durable et bénéfique pour le territoire. La connexion avec le slow tourisme, valorisé par le département, a été un levier important sur lequel il a fallu imaginer les perspectives d'amélioration. L'objectif était de comprendre par quels biais redynamiser la navigation sur la Baïse. Nous avons pu aussi comprendre comment la dynamisation de la rivière devait passer par une meilleure interconnexion avec les différents moyens de transport. Cela s'est donc expliqué par l'intérêt du fluvestre pour cette rivière. Au vu du contexte climatique actuel, il a donc été essentiel de repenser une offre afin en adéquation avec un tourisme plus respectueux de l'environnement, soulignant ainsi la nécessité d'une recomposition des pratiques mobilitaires autour de cette rivière.

Grâce à ce constat, nous nous sommes rendu compte que le modèle du tourisme fluvial que l'on connaît aujourd'hui doit être renouvelé. Ces changements s'effectuent par des pratiques mobilitaires plus respectueuses de l'environnement mais qui s'effectuent également sur un temps plus court, en raison de la baisse du temps de location en moyenne. La volonté d'augmenter l'interconnexion entre le fluvial et le fluvestre a ainsi été justifiée par plusieurs points. Dans un premier temps, les nouvelles pratiques d'itinérances représentent des retombées économiques plus importantes pour les territoires concernés. Dans un second temps, les infrastructures de mobilités douces qui sont mises à disposition des touristes représentent également un levier de renouvellement des pratiques mobilitaires chez les locaux, leur donnant ainsi une possibilité de recomposer leurs déplacements, dans un contexte où ces déplacements dans l'espace rural sont majoritairement effectués par la voiture personnelle<sup>86</sup>. De plus, la pratique de la plaisance fluviale nécessite d'être pensée en lien avec les impératifs environnementaux. Ce renouvellement est perçu dans la pratique des différents acteurs du tourisme fluvial, publics ou privés, qui optent progressivement pour des aménagements qui promeuvent un impact sur l'environnement plus modéré. Ainsi, le cas d'étude de la Baïse suit la même logique que la dynamique nationale concernant le transport fluvial et son développement. En effet, pour plusieurs raisons, cette pratique touristique attire moins et ce, même sur les bassins de navigation les plus prisés (canal du Midi). Les préoccupations grandissantes autour du réchauffement climatique remettent donc en question la pérennité de ce modèle touristique.

Enfin, au vu de la présence de multiples infrastructures au profit des mobilités douces interconnectées avec la rivière, la Baïse pourrait devenir un espace d'innovation à l'échelle nationale. Cet espace permettrait le développement d'un espace fluvestre avec une haute qualité

---

<sup>86</sup> Ministère Aménagement du Territoire Transition écologique, *Les pratiques de mobilité des Français varient selon la densité des territoires*. disponible sur : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/les-pratiques-de-mobilite-des-francais-varient-selon-la-densite-des-territoires> (consulté le 29/06/2025).

de services, mêlant les différents moyens de transport, tout en proposant de nouvelles offres d'itinérances qui divergent du modèle traditionnel de tourisme fluvial. Cela permettrait au territoire de se différencier des autres destinations fluviales plus centrales, permettant ainsi d'attirer une clientèle désireuse de mêler différents moyens de transports tout en respectant l'environnement ; le tout dans un univers en adéquation avec le slow tourisme.

Dans un contexte où la redynamisation de la rivière est l'une des préoccupations centrales de cette étude, elle met en lumière le rôle de l'aménageur dans sa capacité à proposer des réponses concrètes par l'aménagement. Cela montre par quels moyens la planification territoriale joue aujourd'hui un rôle indispensable pour permettre à la pratique touristique de se renouveler en s'adaptant aux nouvelles exigences des acteurs, liées à des préoccupations environnementales et territoriales.

## **Bibliographie**

### Ouvrages et articles scientifiques

- Ernszt, I., & Marton, Z. (2021). « An Emerging Trend of Slow Tourism: Perceptions of Hungarian Citizens. » *Interdisciplinary Description of Complex Systems: INDECS*, 19(2), 295-307. [en ligne] disponible sur : <https://doi.org/10.7906/indecs.19.2.8>
- Gheorghe, G. (2015). « The Tourist's Perception about Slow Travel - A Romanian Perspective ». *Procedia Economics and Finance*. Vol. 23, p. 1596-1601. [en ligne] disponible sur : [https://doi.org/10.1016/S2212-5671\(15\)00557-2](https://doi.org/10.1016/S2212-5671(15)00557-2).
- (2022). *Guide n°12 Aquitaine, Le canal de Garonne, le canal de Montech, la Baise*. Rodez, Editions du Breil.
- Hallem, Y., Sahut, J.-M., & Hikkerova, L. (2020). « Le « Slow tourisme » comme voie pour améliorer le sentiment de bien-être. » *Management & Prospective*, 37(3), p. 129-147. [en ligne] disponible sur : <https://shs.cairn.info/revue-gestion-2000-2020-3-page-129?lang=fr&tab=texte-integral>
- Heitmann S., Robinson P. et Povey G. (2011). « Slow food, slow cities and slow tourism », in Robinson P., Heitmann S. et Dieke P (eds.). *Research Themes for Tourism*, Wallingford, CABI, p. 114-127. [en ligne] disponible sur : <https://www.cabidigitallibrary.org/doi/pdf/10.5555/20113005513>
- Khelifi, K. (2023). « Conceptualisation des déterminants du choix d'une destination touristique par la valeur perçue », *9<sup>èmes</sup> Rendez-vous Champlain*, La Rochelle, p. 5-6 [en ligne] disponible sur : <https://hal.science/hal-04348660/document>
- Mousset, H. (2004). « L'habitat rural des vallées de la Baise et du Lot : Contexte agricole et paysager. », *In Situ. Revue des patrimoines*, n°5. [en ligne] disponible sur : <https://doi.org/10.4000/insitu.2337>
- Rimaud, M.-N., & Piriou, J. (2020). *Le « slow tourism » : Ambitions et contraintes institutionnelles pour un développement touristique différencié*, Nancy, Presses Universitaires de Nancy - Editions Universitaires de Lorraine.
- Sirven, B. (2004). *Paysages du Gers*, Rodez, Editions du Rouergue.
- Zakia Laaraj. (2023). *Le canal du Midi : site classé au patrimoine mondial de l'Unesco entre développement économique, préservation et slow-tourisme*. Mémoire de Master, Université Paul Valéry Montpellier 3, sous la direction de Marie-Laure Poulot. [en ligne] disponible sur : [{dumas-04644698}](#)

## Rapports techniques / rapports de fréquentation

- Bourgogne Franche Comté. (2021). *Observatoire du Tourisme fluvial*. [en ligne] disponible sur : <https://pros.bourgognefranchecomte.com/uploads/2022/06/bilan-stats-fluvial-2021.pdf?data-gtm=doc-etudes> (consulté le 02/05/2025).
- « Département du Gers », dans *Les dynamiques démographiques dans les départements d'Occitanie*. Institut National de la Statistique et des études économiques, 2021. disponible sur : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/7745897?sommaire=7749214> (consulté le 29/05/2025).
- Eaucéa, Conseil Départemental du Gers. (2017). *Etude de définition des débits sur l'axe Baise navigable dans le Département du Gers de Valence-sur-Baise jusqu'à la limite nord du département*. [en ligne] disponible sur : [https://sage-nrg.gers.fr/fileadmin/Site\\_SAGE/Ressources/Etude\\_opportunit%C3%A9\\_SAGE\\_NRG\\_2016.pdf](https://sage-nrg.gers.fr/fileadmin/Site_SAGE/Ressources/Etude_opportunit%C3%A9_SAGE_NRG_2016.pdf) (consulté le 09/05/2025).
- Préfet Condom. (s. d.). *Etude d'aléas inondations et PPRI des communes des bassins versants de la Baise, de l'Auloué et de l'Auvignon*. [en ligne] disponible sur : [https://piece-jointe-carto.developpement-durable.gouv.fr/DEPT032A/Risque/PPRI/PPRI\\_BAISE\\_NOTE\\_COMMUNALE\\_CONDOM.pdf](https://piece-jointe-carto.developpement-durable.gouv.fr/DEPT032A/Risque/PPRI/PPRI_BAISE_NOTE_COMMUNALE_CONDOM.pdf) (consulté le 25/04/2025).
- SAGE, Neste et rivières de Gasogne. (2019). *Phase préliminaire – dossier de consultation pour la définition du périmètre*. [en ligne] disponible sur : [https://sage-nrg.gers.fr/fileadmin/Site\\_SAGE/Ressources/Dossier\\_preliminaire\\_SAGE\\_NRG\\_2019.pdf](https://sage-nrg.gers.fr/fileadmin/Site_SAGE/Ressources/Dossier_preliminaire_SAGE_NRG_2019.pdf) (consulté le 02/05/2025).
- SAGE, Neste et rivières de Gasogne. (2023). *Potentiel hydroélectrique*. [en ligne] disponible sur : [https://sage-nrg.gers.fr/fileadmin/Site\\_SAGE/Ressources/2023\\_SAGE\\_NRG\\_POTENTIEL\\_HYDROELECTRIQUE.pdf](https://sage-nrg.gers.fr/fileadmin/Site_SAGE/Ressources/2023_SAGE_NRG_POTENTIEL_HYDROELECTRIQUE.pdf) (consulté le 07/05/2025).
- SAGE, Neste et rivières de Gasogne. (2023). *Etat initial-Diagnostic, Synthèse Atlas Géographique*. [en ligne] disponible sur : [https://sage-nrg.gers.fr/fileadmin/Site\\_SAGE/Ressources/SAGE\\_NRG\\_Etat\\_initial\\_Diag\\_Synthese\\_2023.pdf](https://sage-nrg.gers.fr/fileadmin/Site_SAGE/Ressources/SAGE_NRG_Etat_initial_Diag_Synthese_2023.pdf) (consulté le 11/05/2025).
- Voies Navigables de France. (2019). *Les bateaux de location habitables sans permis, étude sur le fonctionnement et les retombées économiques (données 2018-2019)*. [en ligne] disponible sur : <https://www.vnf.fr/vnf/app/uploads/2025/06/Les-bateaux-de-location-habitable-sans-permis.pdf> (consulté le 20/06/2025).
- Voies Navigables de France, Observatoire National du Tourisme Fluvial. (2023). *Les chiffres du tourisme fluvial 2023*. [en ligne] disponible sur : <https://www.vnf.fr/vnf/app/uploads/2024/11/Panorama-tourisme-2023.pdf> (consulté le 20/06/2025).

- Voies Navigables de France. (2024). *La transition du tourisme fluvial s'accélère*. [en ligne] disponible sur : <https://www.vnf.fr/vnf/app/uploads/2024/07/DP-Tourisme-2024.pdf> (consulté le 15/06/2025).
- Voies Navigables de France. (2018). *Les chiffres du tourisme fluvial*. [en ligne] disponible sur : [https://www.vnf.fr/vnf/app/uploads/2019/07/LesChiffresDuTourismeFluvial\\_2018\\_BD-1.pdf](https://www.vnf.fr/vnf/app/uploads/2019/07/LesChiffresDuTourismeFluvial_2018_BD-1.pdf) (consulté le 22/06/2025).
- Voies Navigables de France. (2023). *Les bateaux de location habitables sans permis, Etude sur le fonctionnement (données 2023-2024)*. [en ligne] disponible sur : <https://www.vnf.fr/vnf/app/uploads/2025/06/Les-bateaux-de-location-habitable-sans-permis.pdf> (consulté le 02/05/2025).
- Voies Navigables de France. (2021). *Le fluvial, au cœur d'une économie verte, Rapport d'activité 2021*. [en ligne] disponible sur : [https://www.vnf.fr/vnf/app/uploads/2022/07/VNF\\_Rapport-dactivit%C3%A9-national-bd-carte-dp.pdf](https://www.vnf.fr/vnf/app/uploads/2022/07/VNF_Rapport-dactivit%C3%A9-national-bd-carte-dp.pdf) (consulté le 24/06/2025).
- L'Entente pour le canal du Midi. (2021). *Dossier de presse, Le canal du Midi se dote d'une marque pour révéler et valoriser ce patrimoine exceptionnel*. [en ligne] disponible sur : <https://www.vnf.fr/vnf/app/uploads/2021/07/Dossier-de-presse-Le-canal-du-Midi-se-dote-d%E2%80%99une-marque-8-juillet-2021-VNF.pdf> (consulté le 23/06/2025).

## Sources web et outils de travail

- AF3V, *3V notre label de qualité*. disponible sur : <https://www.af3v.org/les-voies-vertes/notre-label/> (consulté le 28/06/2025).
- Canal du Midi, *Qui fait quoi ?* disponible sur : <https://www.canal-du-midi.com/vie-du-canal/qui-fait-quoi/> (consulté le 23/06/2025).
- CCI Occitanie Pyrénées-Méditerranée, *Zoom sur le tourisme fluvial en Occitanie*. disponible sur : <https://www.occitanie.cci.fr/actualite/zoom-sur-le-tourisme-fluvial-en-occitanie> (consulté le 20/06/2025).
- C. tourisme, art. L. 132-4 - Légifrance. disponible sur : [https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article\\_lc/LEGIARTI000006812579](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000006812579) (consulté le 11/06/2025).
- Dictionnaire navigation fluviale, vocabulaire fluvial, bateau. disponible sur : <http://projetbabel.org/fluvial/p.htm#Pertuis> (consulté le 24/06/2025).
- Escòla Gaston Febus. (2024), *La Baise*. disponible sur : <https://escolagastonfebus.com/geographie/la-baise/> (consulté le 25/05/2025).
- European Commission, Water Framework Directive. Disponible sur : [https://environment.ec.europa.eu/topics/water/water-framework-directive\\_en](https://environment.ec.europa.eu/topics/water/water-framework-directive_en) (consulté le 17/06/2025).

- EuroVelo. *Cycling tourism: Atlantic-Black Sea cycle route*. disponible sur : <https://en.eurovelo.com/ev6> (consulté le 19/06/2025).
- EuroVelo. *EuroVelo 8 | Véloroute de la Méditerranée*. disponible sur : <https://fr.eurovelo.com/ev8> (consulté le 23/06/2025).
- France vélo tourisme. *La Véloccitanie—237 km du Seuil de Naurouze à Béziers*. disponible sur : <https://www.francevelotourisme.com/itineraire/la-veloccitanie> (consulté le 23/06/2025).
- France 3 Occitanie. (2017). *La rivière Baise : Une histoire d'eau, de politique et d'argent*. disponible sur : <https://france3-regions.franceinfo.fr/occitanie/gers/auch/riviere-baise-histoire-eau-politique-argent-1250905.html> (consulté le 27/06/2025).
- Comité Départemental du tourisme destination Gers. *L'Annuaire des Entreprises*. disponible sur : <https://annuaire-entreprises.data.gouv.fr/entreprise/comite-departemental-du-tourisme-destination-gers-cdt-destination-gers-776986416> (consulté le 11/06/2025).
- L'Annuaire des Entreprises. disponible sur : <https://annuaire-entreprises.data.gouv.fr/entreprise/rives-eaux-du-sud-ouest-592780233> (consulté le 28/06/2025).
- La Scandibérique. disponible sur : <https://www.scandiberique.fr/> (consulté le 25/05/2025).
- Ministère de l'Aménagement du Territoire et de la Transition écologique, *Les pratiques de mobilité des Français varient selon la densité des territoires*. disponible sur : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/les-pratiques-de-mobilite-des-francais-varient-selon-la-densite-des-territoires> (consulté le 29/06/2025).
- Ministère chargé de l'écologie. *Glossaire, eaux milieu marin & Biodiversité*. disponible sur : <https://glossaire.eauetbiodiversite.fr/concept/ripisylve> (consulté le 23/06/2025).
- Ministère de la Culture, *Label Accueil vélo*. disponible sur : <https://www.culture.gouv.fr/fr/thematiques/transition-ecologique/Centre-de-ressources-Transition-ecologique-de-la-Culture/Labels-normes/label-accueil-velo> (consulté le 20/06/2025).
- Ministère de la Transition écologique, de la Biodiversité, de la Forêt, de la Mer et de la Pêche. *Label Pavillon bleu*. disponible sur : <https://www.mer.gouv.fr/pavillon-bleu-le-label-du-tourisme-durable> (consulté le 20/06/2025).
- Tourisme Région Centre Val de Loire, *La marque Accueil Vélo*. disponible sur : <https://tourisme-pro-centre-valde Loire.fr/marques-et-filieres/la-marque-accueil-velo/> (consulté le 20/06/2025)
- Vélo&Territoires, *Bourgogne-Franche-Comté*. disponible sur : <https://www.velo-territoires.org/schemas-itineraires/schemas-regionaux/bourgogne-franche-comte/> (consulté le 20/06/2025).
- Vélo&Territoires, *V80, le canal des Deux-Mers à vélo* disponible sur : <https://www.velo-territoires.org/schemas-itineraires/schema-national/v80/#> (consulté le 29/05/2025).

## Annexes

### Annexe 1 : Questionnaire

#### Questionnaire :

##### 1ère partie : Rôle et expérience de la personne sur la Baïse

- Quel est votre rôle et fonction concernant la rivière ?
- Comment se passe de manière générale le passage de votre écluse, des potentielles difficultés ? (selon type de bateaux, tranche d'âge du plaisancier..)
- Que constatez-vous sur l'usage de la rivière ? et de ses infrastructures ?
- Quels sont les retours récurrents (positifs et négatifs) des plaisanciers que vous côtoyez ?

##### 2ème partie : Dynamiques et mutations de la navigation sur la Baïse

- Selon vous quels sont les points forts et faiblesses de cette rivière ?
- Quelles sont les tendances générales ces dernières années sur la Baïse que constatez-vous ?
  - sur le plan climatique
  - sur le plan touristique (fréquentation, comportement des plaisanciers → des différences dans leurs réservations, plus d'argent....
  - au niveau des infrastructure
- Comment vous projetez-vous sur la Baïse dans les années à venir ? (Si oui quels sont vos projets) (pas sûr que les éclusiers ont des projets forcément concrets) ?
- Comment percevez-vous la mutation des activités touristiques avec le développement rapide du fluvestre.

##### 3ème partie : Comprendre la baisse de la fréquentation

- On constate aujourd'hui une baisse de fréquentation sur le tronçon gersois, selon vous quels sont les facteurs freinant cette activité et son développement ?
- Y a-t-il des éléments qui dissuadent les plaisanciers ou les loueurs de venir naviguer sur la Baïse ?

#### **4ème partie : Pistes d'améliorations et attentes pour demain**

- Quelles actions pourraient être mises en place pour rendre la navigation plus attractive ?
- Quelles améliorations attendez-vous en priorité pour la navigation sur la Baïse ? (Entretien, signalisation, promotion, nouveaux services...)

#### **5ème partie : Conclusion et ouverture questions sur la partie hydrologique**

- Avez-vous connaissance du fonctionnement de la Baïse en période d'étiages ? (système Neste, fragilité du cours d'eau en été, les différents usagers)
- Seriez-vous intéressé sur un temps d'échange avant la saison avec des experts sur le fonctionnement de la rivière ?

## Annexe 2 : Tableau synthétique de tous les entretiens avec les principaux problèmes et leurs perspectives d'améliorations

Problématiques générales	Exemples applicables dans la réalité	Perspectives d'amélioration
problématique hydrologique / conflit d'usages	<p>→ centrales hydroélectriques → règles pas respectées concernant le turbinage : 1 écluse sur 6 fonctionne en prenant compte des étiages</p> <p>→ problématique de surpompage des agriculteurs qui reste assez rare</p> <p>→ problématique du curage pour le 47 principalement → grande superficie à curer, loi sur l'eau, cubage de curage limité</p> <p>→ Fragilité hydrologique Baïse → système Neste essentiel pour DOE (débit d'objectif d'étiage) et la navigation</p> <p>→ Baïse fort potentiel hydroélectrique <b>nécessité d'une</b> réglementation sur le <b>turbinage</b> pour la navigation et les niveaux d'eau sur la Baïse</p> <p>→ politique de développement hydroélectrique sur la Baïse à venir → peut mettre en péril la navigation</p> <p>→ Un nombre d'éclusage limité dans le 47 en période d'étiages (pour limiter la baisse du niveau d'eau) → facteur qui ralentit navigation et potentiellement pour rejoindre le Gers</p>	<p>→ mise en place d'arrêtés mettant une gouvernance claire sur les autorisations de turbinage en fonction de la sévérité des étiages</p> <p>→ idem pour les agriculteurs</p> <p>→ action de sensibilisation sur la fragilité de la Baïse et sa dépendance face au système Neste</p> <p>→ dans le cadre de développement des infrastructures hydroélectrique : nécessité d'une étude d'impacts sur les niveaux d'eau</p>
problématique d'aménagement le long de la Baïse	<p>→ difficulté pour l'acquisition foncière et aménagement → le CD32 n'est pas propriétaire de tout le linéaire de la Baïse</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nécessité de négociations avec les propriétaires privés pour la mise en place de projets (Sentier de la Baïse)</li> <li>-</li> </ul> <p>→ pontons mal positionnés côté 32 en amont/aval des écluses qui gênent les manœuvres</p>	<p>→ coopération avec la mairie de Condom essentielle pour sensibiliser sur l'importance de l'aménagement de son port et des retombées économique que cela peut représenter (CAUE)</p> <p>→ objectif de redynamiser l'activité de la navigation et les instances politiques condomoises</p>

	<p>→ absence de connexion de l'aménagement entre Condom et le site de Gauge</p> <p>→ des ports gersois peu mis en valeurs et sous aménagés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Condom : port peu animé, différence d'activités entre Condom/ Nérac</li> <li>- Valence-sur-Baïse : faible connexion avec haute ville</li> </ul> <p><b>synthèse : Qualité de l'aménagement portuaire</b> → essentiel dans valorisation de navigation (ex : port de Nérac)</p> <p>aménagement → essentiel pour interconnexion des mobilités douces et de la rivière</p>	<p>→ nécessité d'aménager des petites portions pour connecter les infrastructures de mobilités douces entre elles (exemple du port de condom à la voie verte) - aménagement du chemin qui mène en haute ville de Valence-sur-Baïse depuis le port</p>
<p>problématique de communication</p>	<p>→ navigation sur la Baïse → tourisme de niche orienté vers un public bien spécifique et qui ont des exigences élevées</p> <p>→ peu de visibilité à l'échelle nationale</p> <p>→ base de Gauge absente de toute communication → connue que des locaux (faible signalisation), fort potentiel; similaire à Graziac de par sa proximité géographique avec Condom</p>	<p>→ initiatives de communication touristique à faire auprès d'un public plus large</p> <p>→ Travailler l'intermodalité (mairie de Condom/CC Ténarèze, CD32)</p> <p>valoriser le site de Gauge (restaurant, halte 1/2 journée)</p>
<p>problématique de coopération</p>	<p>→ accentuer et développer une communication mutualisée entre OT Albret et celui de la Ténarèze pour la promouvoir la Baïse → la frontière administrative est encore trop présente (peu de mise en contact malgré la volonté)</p> <p>→ des écarts politiques entre les différentes structures administrative ne facilitent pas la coopération.</p> <p>→ grosse charge de travail d'entretien de la rivière pour chaque CD rendant compliquée la coopération</p> <p>→ un Club Baïse annuel qui manque de réel plan d'action opérationnel (partage d'actions des différents acteurs et responsabilité de chacun à mettre en œuvre )</p>	<p>→ mise en place d'une communication mutualisée entre OT Albret et Ténarèze → la Gascogne comme espace non divisé par les frontières administrative</p> <p>→ des initiatives de réunions sur la Baïse encore plus à l'écoute → club Baïse très bon début mais limiter l'état des lieux et plus prendre des décisions de développement en fonction du ressenti des loueurs et des tendances actuelles</p> <p>organiser un groupe de travail au sein du club Baïse - les loueurs de bateaux doivent être au cœur des échanges</p>

		<p>pour leurs retours d'expériences, leurs attentes, leurs besoins</p> <p>Meilleure prise de connaissance des demandes de loueurs de bateaux → coopération entre loueurs et les CD du 32 et 47 → permettant une meilleure prise en compte des tendances actuelles (verdissement flotte..)</p> <p>→ mutualiser l'entretien entre les 2 départements sur la Baïse ? (hypothèse), par exemple réseau aquatique gascons géré par une seule et même entité</p> <p>→ Club Baïse : avoir un plan d'action plus opérationnel, proposer des sous-groupes de travail opérationnels, mettre les loueurs au centre des échanges, ouvrir le Club à d'autres partenaires qui viennent enrichir et les échanges et apports d'expertise ex : CAUE, service mobilités CD etc..)</p>
<p>problématique du contexte économique</p>	<p>→ baisse du temps moyen de location/ budget approximativement → de 2 semaines à 1 semaines</p> <p>→ baisse du tourisme fluvial à l'échelle <b>nationale</b></p> <p>→ contexte économique actuel peu favorable → <b>inflation</b>; location de bateaux assez couteuse (public restreint)</p> <p>→ moins de loueurs sur marché de la Baïse</p> <p>→ rivière pas suffisamment rentable pour certaines bases de location (Valence-sur-Baïse (départ en 2023))</p> <p><b>les loueurs sont les principaux régulateurs de l'offre</b></p> <p>→ Le COVID → a bousculé le marché, maintenant le marché est en concurrence avec d'autres activités d'itinérance similaires mais plus accessibles</p>	<p>→ communiquer sur slow tourisme et des pratiques fluvestre sur la Baïse</p> <p>- diversifier l'offre d'activité de la Baïse</p> <p>→ s'adapter à la crise écologique , verdissement de la flotte, traitement des eaux grises et noires...</p> <p>→ Assurer aux loueurs la sécurité de la navigation sur la Baïse pour rassurer les loueurs et la pérennité de l'offre qu'ils puissent mettre en place</p> <p>→ repenser les investissements du CD pour que leurs investissements soient plus cohérents avec les potentielles retombées sur le territoire</p>

	<p>financièrement (exemple : cyclo, rando..)</p> <p>→ Fermeture de la connexion entre Baïse et Lot par la Garonne → marché plus petit (une offre d'uniquement sur 2 voies navigables au lieu de 3)</p> <p>→ Une activité qui reste extrêmement coûteuse pour les différentes structures administratives (départements du 47, 32, mairies, communautés de communes)</p> <p>→ retombées économiques pas du tout au niveau des dépenses → une activité touristique plus du tout rentable et donc n'est plus la première préoccupations des structures administratives (exemple de la CC Ténarèze)</p>	<p>→ re-imaginer une location de bateaux sur le Gers pas forcément sur de la plaisance (croisière) mais à la journée</p> <p>→ appuyer sur la richesse patrimoniale (Monet, Dali) de l'abbaye de Flaran, Graziac.</p>
problématique géographique	<p>→ Éloignement géographique du Gers par rapport aux points actuels de location dans le 47 → <b>Absence de loueurs dans le 32</b>, comment attirer une offre ?</p> <p>Pas de marché propre au sein du Gers: dépendance totale au 47 pour navigation</p>	<p>→ attirer des prestataires dans le Gers avec le fluvestre en stratégie de développement</p>
problématique de clientèle	<p>CSP + majoritairement = clientèle très exigeante</p> <p>→ volonté d'un tourisme plus vert (traitement eaux grises/noires / verdissement de la flotte)</p>	<p>→ mieux prendre en connaissance les demandes des plaisanciers et sur quels points il est essentiel que la navigation soit améliorée</p>
problématique environnementale /climatique	<p>→ Fonte des neiges → absence de stock d'eau en amont qui permettait de mieux gérer le flux hydrologique</p> <p>Avant le système Neste était uniquement un appoint pour Baïse, maintenant il est essentiel/ obligatoire</p> <p>→ La Baïse est beaucoup plus soumise à la météo (garantie des niveaux d'eau beaucoup moins sûre)</p>	<p>→ pour aller en adéquation avec les valeurs du slow tourisme (atelier de formation et outils de communication)</p>

	<p>→ Pour le SABA la <b>priorité est</b> d'essayer d'atteindre bon état écologique de la rivière</p> <p>constat : une rivière très artificialisée tout de même → une renaturation difficile</p> <p>→ des conditions météo au caractère exceptionnel qui peuvent totalement stopper la navigation</p>	
<p>Problème de réglementation</p>		<p>Une réglementation de la navigation qui pourrait être repensée : autorisation pour les bateaux de pouvoir s'arrêter au niveau de l'écluse de Graziac/ Flaran/ Gauge pour qu'ils puissent profiter du site en fonction de la fréquentation.</p> <p>mettre en place une réglementation sur les avis à la batellerie en commun entre les 2 départements pour éviter incohérences entre les différentes décisions.</p>

## Annexe 3 : Observations de terrain

Toutes les photos présentées ici ont été prises lors des missions d'observation sur le terrain entre les mois d'avril et juin 2025.

### Port de Valence-sur-Baïse :

Un espace très bien entretenu avec un grand quai d'amarrage en parfait état, des installations à destination de voyageurs en itinérance principalement (tables de pique-nique). Des sanitaires avec une architecture reprenant une forme de bateau s'intègre bien au site. Une guinguette qui bien connectée au reste du port. D'une manière globale il s'agit d'un lieu accueillant pour les touristes, bien aménagé disposant d'une bonne signalétique (sentier de la Baïse, navigation sur la Baïse). On remarque néanmoins une faible connexion pédestre avec la haute ville (absence de signalétique, manque d'entretien du chemin, voir figure n°13).



Figure 35: ancien locaux de l'entreprise de location Locaboat (parti en 2023)



Figure 36: Vue sur la partie du sud du quai du port de Valence-sur-Baïse avec la présence au premier plan de la barge d'entretien du Conseil Départemental Gersois et au second plan le pont symbolisant la fin de la zone navigable

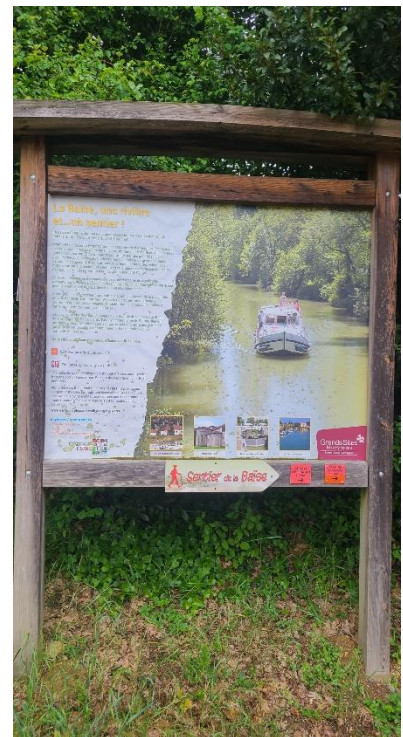


Figure 37: Panneau informatif concernant la navigation sur la Baïse et son sentier



Figure 40: Vue sur la partie nord du quai d'amarrage du port de Valence-sur-Baise, avec au second plan le panneau indiquant la vitesse de navigation à respecter ainsi que le début de la section navigable



Figure 41: Le panneau indiquant l'entrée du port de Valence-sur-Baise, ainsi qu'un panneau signalisant le début du sentier de la Baise



Figure 38: En premier plan le parking du port dans un état moyen et relativement petit, au second plan les sanitaires mis à disposition des plaisanciers.



Figure 39 : Vue d'ensemble du port depuis le pont symbolisant la fin de la navigation sur la Baise. A droite on aperçoit la guinguette, puis au centre le quai destiné aux plaisanciers sur plus d'une cinquantaine de mètres

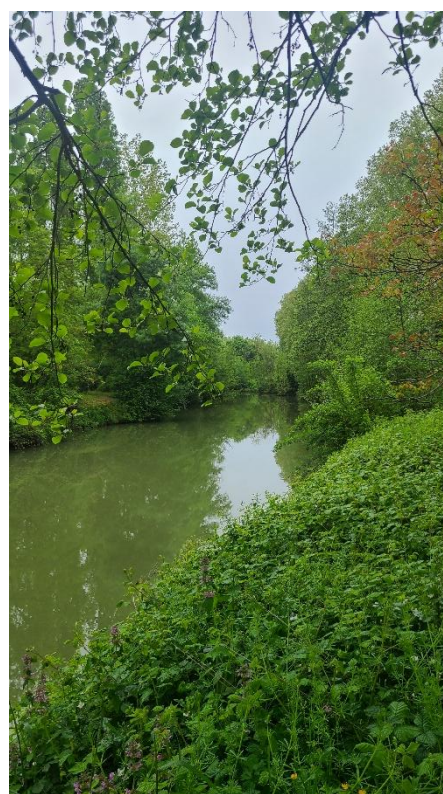


Figure 42: Aperçu général de la ripisylve le long de la Baise.

### Double écluse de Graziac :

Une double écluse manuelle très bien conservée, située au beau milieu de la forêt, son cadre est très agréable. Elle est dotée de deux aires de pique-nique et d'autres installations mises à disposition des plaisanciers et des touristes (toilettes sèches).



Figure 44: Vue sur la partie sud de la double écluse

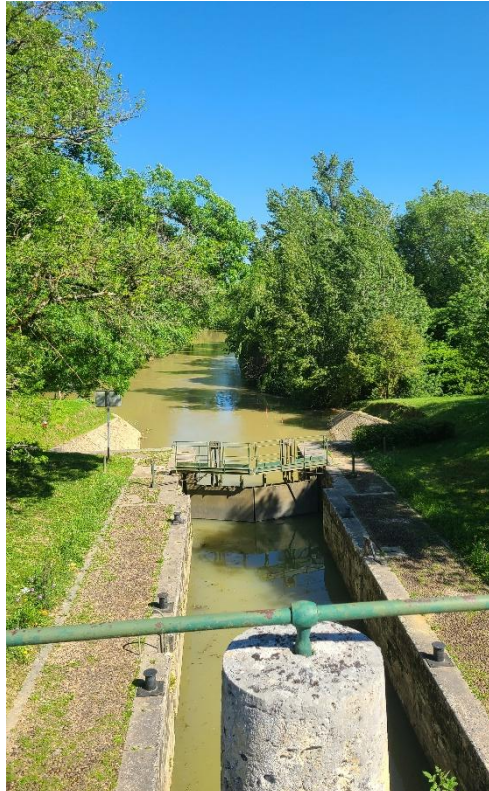


Figure 44: Vue sur la partie nord de la double écluse



Figure 46: Deuxième aire de pique-nique « atypique » réalisée par les éclusiers avec du bois flottant récupéré sur la Baise



Figure 46: aire de pique-nique située à l'ouest de la double écluse

### **Port de Condom :**

Un port situé en plein cœur de la ville de Condom, dans un environnement architectural cohérent avec le reste du centre-ville : bâtiments aux teintes ocres, rarement au-delà de trois étages. Le site bénéficie d'un charme certain, encadré par deux ponts au style remarquable, et d'un bon entretien général (pelouse tondue, quai propre). Toutefois, l'arrivée au port reste assez complexe : signalisation routière insuffisante, virage d'accès étroit et peu visible pour les automobilistes.

Malgré son bon état, le port semble peu actif, avec la seule présence du bateau « Le d'Artagnan », ce qui rend difficile à imaginer une réelle fréquentation par les plaisanciers. À la fin du quai d'amarrage, on trouve le bâtiment monumental des Grands Moulins de Condom, qui marque visuellement l'extrémité du port mais ne bénéficie d'aucune valorisation patrimoniale : absence totale d'informations sur sa fonction, son histoire ou son intérêt architectural. Ce manque de médiation est d'autant plus regrettable que l'édifice occupe une place centrale dans le paysage portuaire.

Les abords immédiats du port souffrent également d'un déséquilibre entre espace piéton et circulation automobile : présence de nombreuses voitures, très peu d'aménagements piétons en dehors du quai, signalétique touristique parfois mal placée (derrière des véhicules, peu visible) (voir figure n°9)

En matière de mobilités douces, la promotion est quasi inexistante. Une seule pancarte mentionne le sentier de la Baise, sans indiquer clairement son point de départ. Aucun panneau ne met en avant la voie verte de l'Armagnac ni ne valorise la V82. L'espace autour des Grands Moulins reste néanmoins agréable, avec la présence de tables de pique-nique, mais pourrait encore gagner en attractivité. On perçoit une sous-fréquentation du quartier : commerces fermés le long de la rive gauche, circulation dense de camions liée à la proximité immédiate d'une zone industrielle. Cette intensité de trafic nuit à l'ambiance du lieu. On remarque l'absence de lieux de restauration ou de commerces de proximité le long du port. En remontant plus haut, on retrouve toutefois des éléments patrimoniaux et paysagers d'intérêt, comme les vignobles et l'église Notre-Dame de Piétat.



Figure 47: En haut à gauche, portion du sentier de la Baise peu avant d'atteindre le port de Condom, en haut à droite, quai du port de Condom et à sa gauche l'accès permettant de rejoindre la route principale, aperçu en bas à droite et à gauche de la vue sur la ville de Condom depuis le port.



Figure 48: À gauche la partie nord du quai du port de Condom avec au second plan une vue sur le deuxième pont délimitant le port, on relève aussi la présence d'une table de pique-nique qui est la seule sur la totalité du port. Au milieu nous apercevons le bateau organisant des croisières le long de la Baïse : « Le D'Artagnan ». À droite la capitainerie de Condom ainsi que l'espace d'accueil réservé aux clients désireux de faire une croisière sur « Le D'Artagnan ».



Figure 49: En haut à gauche, un panneau de signalisation l'itinéraire de la véloroute V82, en bas à gauche la partie urbanisée du port avec peu de commerces ouverts. À droite, les grands moulins de Condom aujourd'hui utilisés comme centrale hydroélectrique.

## Port de Nérac :

Nérac est un port monumental, avec une très belle vue sur le reste de la ville. Les aménagements sont en parfait état et le lieu est très agréable. Dotée d'une grande richesse patrimoniale de chaque côté et une ville elle contraste beaucoup avec Condom autant architecturalement mais aussi par rapport à la qualité de son aménagement portuaire. On retrouve aussi un bateau de croisière similaire au D'Artagnan qui est un vrai avantage pour la valorisation générale du port de par son esthétique. La rive droite est au niveau d'un petit quartier habité qui est très paisible, très bien aménagé. Les deux ponts de part et d'autre de Nérac sont majestueux, un très haut offrant une vue dégagée sur la ville et son port. L'autre un peu plus bas mais assez ancien et bien conservé. La Baïse à ce niveau-là est tout de même plus large que sur la partie gersoise.



Figure 50: En haut à gauche la partie sud du port de Nérac avec le Pont Neuf surplombant la totalité du village ainsi que son port. En haut à droite, la partie nord du port avec le Vieux Pont au deuxième plan, on remarque la présence de quais de part et d'autre des rives de la rivière. De plus, la couleur jaunâtre de la Baïse s'explique par l'épisode de crue survenu quelques jours plus tôt. En bas à gauche, la partie urbanisée de la rive droite du village.

## Port de Buzet-sur-Baïse

La base de location de Buzet-sur-Baïse est très bien aménagée. Un grand espace vert très bien entretenu précède la base de location. Ce lieu est aussi fréquenté par beaucoup de touristes à vélo qui profitent des infrastructures de pique-nique qui sont sur l'espace vert. On remarque par ailleurs l'absence complète de documentation concernant la Baïse gersoise dans la base de location. Les quais sont très bien entretenus et on distingue les bateaux de plaisances privés amarrés à droite des bateaux de location amarrés à gauche. La plupart de ces bateaux de location sont des bateaux de Nicols distinguables par leur couleur bleu clair.

Double écluse de Buzet-sur-Baïse, un espace très agréable avec un restaurant situé en aval de l'écluse. La Baïse à ce niveau est plus dégagée et large que sur la partie gersoise.



Figure 51: À gauche l'espace dédié aux touristes avec la présence de tables de pique-nique ombragées et au deuxième plan le quai des embarcations privées. À droite la flotte de location Locaboat&Nicols présente sur le site, on distingue facilement les bateaux Nicols de par leur couleur bleu clair et leur conception moderne.



Figure 52: À gauche, la partie de l'écluse de Buzet-sur-Baïse connectant la Baïse avec le canal latéral à la Garonne. À droite la partie de l'écluse qui rejoint le linéaire navigable de la Baïse.



## Résumé

Comment redynamiser une voie de navigation dans un contexte de recul progressif de la plaisance fluviale à l'échelle nationale et par quels moyens le fluvestre est-il aujourd'hui un levier majeur dans la recomposition des mobilités du secteur ? A partir du cas de la rivière de la Baise, cette étude interroge la nécessité d'un renouvellement de l'offre touristique, plus ancrée avec les mutations sociétales et environnementales actuelles. L'analyse met en évidence le potentiel d'un repositionnement touristique via le slow tourisme et l'intégration des mobilités douces. En abordant d'autres exemples d'espaces fluvestres en France, le mémoire propose des pistes d'aménagements pour renforcer l'attractivité de la Baise en tant que corridor fluvestre, conciliant valorisation patrimoniale, durabilité écologique et développement local.

**Liste des mots clés :** tourisme fluvestre, tourisme fluvial, slow tourisme, recomposition des mobilités, Baise.