

LES CARNETS PRATIQUES N° 17

DE L'INSTITUT PARIS REGION



ÉCONOMIE

MAI 2025

VALORISER LES TERRITOIRES PAR UN TOURISME FLUVIAL DURABLE

L'INSTITUT
PARIS
REGION

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION

Nicolas Bauquet - directeur général

COORDINATION DES ÉTUDES

Sébastien Alavoine - directeur général adjoint

DIRECTION DE LA COMMUNICATION

Aude Saraudy

COORDINATION DE LA RÉDACTION

Mathilde Boboul-Peyral, Hanaë Serafin, Marion Tillet, L'Institut Paris Region

Avec le soutien de :

Laurent Maillot, Région Île-de-France
Gwenn Jully, Fabrice Moulin, Choose Paris Region

Marie-Noëlle Riffaud, Guillaume Laporte, Voies navigables de France
Lise Denis, Sara Jacob, Métropole du Grand Paris

RÉDACTION

Mathilde Boboul-Peyral, Hanaë Serafin et Marion Tillet

DIRECTION ARTISTIQUE

Olivier Cransac

MAQUETTE

Agnès Charles

INFOGRAPHIE

Pascale Guéry

CARTOGRAPHIE

Noémie Le Grand

ICONOGRAPHIE

Julie Sarris

FABRICATION

Sylvie Coulomb

RELECTURE

Christine Morisceau

RELATIONS PRESSE

Sandrine Kocki,
sandrine.kocki@institutparisregion.fr

VENTE ET DIFFUSION

DES PUBLICATIONS

diffusion@institutparisregion.fr

IMPRESSION

Frazier

L'Institut Paris Region

Campus Pleyad - Pleyad 4
66-68 Rue Pleyel, 93200 Saint-Denis
01 77 49 77 49



institutparisregion.fr



ISSN ressource en ligne 2267-3571

© L'Institut Paris Region

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés. Les copies, reproductions, citations intégrales ou partielles, pour utilisation autre que strictement privée et individuelle, sont illicites sans autorisation formelle de l'auteur ou de l'éditeur.

La contrefaçon sera sanctionnée par les articles 425 et suivants du Code pénal (loi du 11-3-1957, art. 40 et 41).

Dépôt légal : 2^e trimestre 2025

Photo de couverture : CDT94/C. Chowah

AVANT-PROPOS

L'Institut Paris Region, à travers sa collection *Les Carnets Pratiques*, accompagne les acteurs locaux dans l'élaboration et la mise en œuvre de leurs politiques d'aménagement et de développement territorial. Cette nouvelle édition, « Valoriser les territoires par un tourisme fluvial durable », s'adresse à un large éventail de parties prenantes, les élus, les techniciens des collectivités territoriales, ainsi que l'ensemble des acteurs impliqués dans la chaîne de valeur des destinations fluviales.

Cette publication se penche sur une approche émergente dans le domaine du développement touristique local, combinant les activités aquatiques et celles se déroulant le long des voies navigables. Le tourisme fluvial se révèle être un enjeu majeur dans le renouvellement des stratégies de valorisation des cours d'eau et de leurs environs, particulièrement à la lumière des défis environnementaux et des impératifs liés au changement climatique. Cette perspective invite à repenser la programmation des projets et à reconsidérer les besoins des visiteurs.

Ce guide s'attache à mettre en lumière la richesse et la diversité des initiatives existantes. Il offre à chaque acteur la possibilité d'enrichir son projet en fonction de ses attentes et des spécificités de son territoire d'implantation. Son ambition est de contribuer à l'aménagement et à l'animation des voies d'eau, en proposant des fiches d'actions concrètes et des exemples de pratiques inspirantes dans une démarche de développement touristique durable.

Fruit d'une collaboration entre la Région Île-de-France, Choose Paris Region, la Métropole du Grand Paris et Voies navigables de France, ce carnet a mobilisé de multiples compétences. Nous espérons qu'il constituera une ressource précieuse pour les acteurs de la voie d'eau, qu'il nourrira leurs réflexions et enrichira leurs projets.

Nicolas Bauquet
Directeur général,
L'Institut Paris Region

La Région Île-de-France, la Métropole du Grand Paris et l'opérateur Voies navigables de France sont fréquemment sollicités par les collectivités territoriales et les porteurs de projets pour soutenir le développement de projets fluvestres. Le tourisme fluvestre (contraction des mots fluvial et terrestre) occupe une place de plus en plus importante dans de nombreuses politiques publiques. Ce carnet, réalisé en partenariat avec la Région Île-de-France, Choose Paris Region, la Métropole du Grand Paris et Voies navigables de France met en lumière une préoccupation partagée : valoriser les voies d'eau, tout en intégrant les défis socio-économiques et environnementaux actuels. Chaque partenaire s'engage dans cette démarche, selon ses compétences et ses missions.

La Région Île-de-France, à travers son Schéma régional de développement du tourisme et des loisirs (SRDTL) 2022-2028¹, souhaite enrichir l'offre touristique durable, notamment celle liée au tourisme fluvestre et à la valorisation des voies d'eau. Son soutien financier, assuré par le Fonds régional pour le tourisme, inclut des critères environnementaux. Les priorités définies par le SRDTL, en lien avec le développement du tourisme fluvestre, sont les suivantes :

- encourager le développement de l'offre touristique fluviale, particulièrement prisée par les Franciliens, ainsi que les visiteurs français et internationaux, notamment pour les sorties à la journée ;

1. Région Île-de-France, Comité régional du tourisme, *Schéma régional de développement du tourisme et des loisirs 2022-2028. Synthèse*, 2022.



Corinne Legenne/L'Institut Paris Region

- promouvoir l'émergence d'une offre touristique et de loisirs centrée sur les fleuves et les voies d'eau en Île-de-France ;
- investir dans la création de nouveaux espaces de convivialité, en particulier aux abords des rivières et des fleuves (Seine, Marne ou encore Oise) ;
- développer la dimension évènementielle afin de favoriser le lien social, tant pour les habitants que pour les touristes ;
- accélérer la transition écologique en renforçant une offre touristique durable, incluant le tourisme cyclable, pédestre, fluvial...

Choose Paris Region, l'Agence d'attractivité internationale de la région Île-de-France, veille à offrir un accueil et des services de qualité aux investisseurs, visiteurs et talents du monde entier, tout en garantissant un développement durable et équilibré de la région. Elle met en place les ressources, les outils, l'accompagnement et le réseau, qui donnent aux professionnels du tourisme francilien la possibilité de concevoir et de diffuser une offre qualitative, novatrice et adaptée. Elle assure également la promotion de l'offre touristique régionale.

De son côté, la **Métropole du Grand Paris** met en place un programme d'accompagnement des communes, en matière de financement et d'ingénierie, dans le but de former des polarités touristiques au bord de l'eau. Son objectif principal est de faciliter l'accès aux rivières et aux canaux, en mettant l'accent sur l'aménagement et l'animation des berges (mobilités douces, flânerie, éléments de convivialité, animation temporaire ou permanente des lieux).

Avec ce nouveau programme, la Métropole du Grand Paris poursuit sa volonté de renouer avec une culture des rivières vivantes, en cohérence avec plusieurs politiques métropolitaines telles que celles menées lors de la mise en œuvre de la compétence en gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations (GEMAPI), de la nature en ville, de la logistique fluviale ou encore du soutien aux mobilités douces et à la création de sites de baignade.

L'établissement public administratif **Voies navigables de France (VNF)** sous tutelle du ministère des Transports, œuvre à la mise en valeur du domaine public fluvial et contribue à la création de valeur sociale, environnementale et économique autour de la voie d'eau. L'opérateur exploite près de quatre mille ouvrages et gère 6 700 km de réseau fluvial. Ses trois principales missions sont de promouvoir la logistique fluviale, contribuer à l'aménagement du territoire et assurer une gestion intégrée des ressources en eau. Il est fréquemment sollicité par les collectivités et les porteurs de projets. Par ailleurs, il apporte son expertise dans des projets d'aménagement des berges et des monuments liés à l'eau (maisons éclusières, écluses, pontons...), tout en poursuivant ses propres objectifs de transition écologique et de développement touristique.

Avec ce carnet, **L'Institut Paris Region** fournit aux élus franciliens et techniciens territoriaux des outils pratiques pour se réapproprier les voies d'eau qui traversent leur territoire.

SOMMAIRE

| | |
|---|-----------|
| AVANT-PROPOS | 1 |
| INTRODUCTION | 9 |
| 1 • TOURISME ET LOISIRS FLUVESTRES: NOTION ET ENJEUX | 13 |
| Aux origines du tourisme fluvestre : contexte et émergence | 13 |
| Concilier valorisation des voies d'eau et restauration des écosystèmes naturels | 16 |
| Les acteurs du tourisme fluvial : rôle et compétences | 20 |
| 2 • LE TOURISME FLUVESTRE EN ÎLE-DE-FRANCE, UN ATOUT STRATÉGIQUE | 25 |
| Évaluation du contexte et analyse des dynamiques régionales | 25 |
| Entre pressions environnementales et développement de l'offre | 31 |
| Stratégies régionales pour un tourisme au fil de l'eau | 34 |
| 3 • DYNAMISER LES ACTIVITÉS TOURISTIQUES ET RÉCRÉATIVES FLUVESTRES | 37 |
| La démarche de diagnostic territorial et touristique | 37 |
| La définition du projet, ses objectifs | 38 |
| Les documents réglementaires et les schémas en vigueur | 40 |
| Points de vigilance et analyse des impacts | 41 |
| Aides et financement | 41 |
| 4 • VALORISER LA VOIE D'EAU: ACTIONS ET PRATIQUES INSPIRANTES | 45 |
| Améliorer le cadre de vie | 47 |
| Protéger et sensibiliser à l'environnement | 117 |
| Aménager les berges | 155 |
| Accroître les retombées économiques | 193 |
| CONCLUSION | 241 |
| ANNEXE | 243 |
| Bibliographie | 243 |

| | |
|--|------------|
| 1 • Améliorer le cadre de vie | 47 |
| ■ Fiche action n° 1. Se cultiver au bord de l'eau | 50 |
| ■ Fiche pratique inspirante n° 1. La Street Art Avenue®, une balade artistique le long du canal Saint-Denis | 54 |
| ■ Fiche pratique inspirante n° 2. Transport Culturel Fluvial, une compagnie de spectacles vivants itinérante | 57 |
| ■ Fiche action n° 2. Faire la fête | 60 |
| ■ Fiche pratique inspirante n° 3. Rosa Bonheur, une guinguette festive et inclusive | 64 |
| ■ Fiche pratique inspirante n° 4. La guinguette Mauves Balnéaire, mémoire de l'ancienne plage de Nantes | 67 |
| ■ Fiche pratique inspirante n° 5. Le Bord de l'Eau, un tiers-lieu festif et culturel sur les rives de l'Oise | 70 |
| ■ Fiche action n° 3. Se concerter pour appréhender la voie d'eau | 74 |
| ■ Fiche pratique inspirante n° 6. Expérimentation d'un itinéraire touristique par la marche sensible | 78 |
| ■ Fiche pratique inspirante n° 7. On a marché sur la Têt, première étape vers l'aménagement futur des berges | 82 |
| ■ Fiche action n° 4. Ouvrir la baignade en ville | 85 |
| ■ Fiche pratique inspirante n° 8. La baignade à Copenhague, un modèle de renouveau urbain | 91 |
| ■ Fiche pratique inspirante n° 9. La plage fluviale de Meaux, point de rencontre des baigneurs franciliens | 94 |
| ■ Fiche action n° 5. Installer du mobilier éphémère et convivial | 97 |
| ■ Fiche pratique inspirante n° 10. Votre été au bord de l'eau, une programmation festive et familiale | 100 |
| ■ Fiche pratique inspirante n° 11. Le Festival des cabanes : une source d'inspiration | 102 |
| ■ Fiche action n° 6. Développer des activités sur l'eau | 104 |
| ■ Fiche pratique inspirante n° 12. Cap sur la Marne : des animations estivales pour un tourisme de proximité | 110 |
| ■ Fiche pratique inspirante n° 13. Les Sentiers Nautiques® : une découverte du territoire par l'itinérance à la pagaie | 113 |
| 2 • Protéger et sensibiliser à l'environnement | 117 |
| ■ Fiche action n° 7. Préserver la faune et la flore | 120 |
| ■ Fiche pratique inspirante n° 14. Le Parc du peuple de l'herbe : un espace écologique et récréatif ouvert sur la Seine | 124 |
| ■ Fiche pratique inspirante n° 15. LUCIOLE, un éclairage public respectueux de la biodiversité | 127 |
| ■ Fiche action n° 8. Préserver la qualité de l'eau | 131 |
| ■ Fiche pratique inspirante n° 16. Sanitaires secs sur les quais du Rhône : une offre écologique au service des usagers | 135 |
| ■ Fiche pratique inspirante n° 17. Expérimentation de traitement des eaux usées dans le port de Neuilly-sur-Marne | 137 |
| ■ Fiche action n° 9. Sensibiliser par le loisir | 140 |
| ■ Fiche pratique inspirante n° 18. Invasion en bord de Seine : un jeu de sensibilisation aux milieux aquatiques | 144 |
| ■ Fiche pratique inspirante n° 19. Les Prairies Saint-Martin, un parc naturel au bord de l'eau | 147 |

| | |
|---|------------|
| ■ Fiche pratique inspirante n° 20. Le <i>Big Jump</i> , un saut collectif pour des rivières propres | 151 |
| 3 • Aménager les berges | 155 |
| ■ Fiche action n° 10. (Re)connecter le centre-ville au fleuve | 158 |
| ■ Fiche pratique inspirante n° 21. La renaissance de la rivière Cheonggyecheon : de l'autoroute à l'espace public renaturé | 162 |
| ■ Fiche pratique inspirante n° 22. La transformation du pont Saint-Pierre en un lieu convivial et artistique | 166 |
| ■ Fiche pratique inspirante n° 23. Les passerelles de Guingamp, une promenade suspendue au-dessus du fleuve | 169 |
| ■ Fiche action n° 11. Structurer une voie verte ou une véloroute | 171 |
| ■ Fiche pratique inspirante n° 24. La Voie Bleue, un itinéraire touristique et patrimonial au bord de l'eau | 175 |
| ■ Fiche pratique inspirante n° 25. La promenade de l'Orge, un aménagement naturel et récréatif | 178 |
| ■ Fiche action n° 12. Encourager la renaturation des berges par le génie végétal | 182 |
| ■ Fiche pratique inspirante n° 26. La renaturation des berges de Seine sur l'île de Puteaux | 185 |
| ■ Fiche pratique inspirante n° 27. Renaturation et aménagement du quai de la Gourdine à Lagny-sur-Marne | 188 |
| 4 • Accroître les retombées économiques | 193 |
| ■ Fiche action n° 13. Scénariser les cours d'eau | 196 |
| ■ Fiche pratique inspirante n° 28. Interprétation des paysages et des œuvres impressionnistes en bord de Seine | 199 |
| ■ Fiche pratique inspirante n° 29. <i>Great Han river</i> , le renouveau du fleuve Han à Séoul | 202 |
| ■ Fiche action n° 14. Structurer une offre de tourisme fluvestre à l'échelle d'un itinéraire | 205 |
| ■ Fiche pratique inspirante n° 30. Le port de Decize, une diversité de services à destination des visiteurs | 208 |
| ■ Fiche pratique inspirante n° 31. Le Club Escale : un outil de promotion touristique à destination des croisiéristes | 211 |
| ■ Fiche pratique inspirante n° 32. Service de collecte des déchets : USÉO | 213 |
| ■ Fiche action n° 15. Réhabiliter le patrimoine bâti fluvial : les maisons éclésières | 216 |
| ■ Fiche pratique inspirante n° 33. Les Prés de Vaux : aménagement d'un site post-industriel en espace de loisirs | 220 |
| ■ Fiche pratique inspirante n° 34. Réhabilitation d'une maison éclésièrè, l'exemple des Gîtes de l'Écluse | 224 |
| ■ Fiche pratique inspirante n° 35. Valorisation du patrimoine vernaculaire : le circuit des lavoirs à Pontrioux | 226 |
| ■ Fiche action n° 16. Innover et diversifier l'offre de loisirs | 229 |
| ■ Fiche pratique inspirante n° 36. De bateaux à Bathô : une offre d'hébergement insolite | 233 |
| ■ Fiche pratique inspirante n° 37. Ambiance Seine : une offre de location de bateaux électriques sans permis | 236 |
| ■ Fiche pratique inspirante n° 38. Boat and bike : la découverte de l'Oise en bateau et à vélo | 238 |



INTRODUCTION

Les cours d'eau ont toujours été utilisés pour leurs ressources naturelles et comme voies commerciales. L'évolution des politiques d'aménagement depuis les années 2000 reflète un changement de paradigme dans la manière dont sont perçus les fleuves et les rivières. Aujourd'hui, ces politiques sont davantage en faveur de la protection de ces milieux et de leur valorisation à des fins récréatives et de tourisme. Leur requalification permet d'améliorer le cadre de vie des habitants, de préserver la biodiversité, de gérer les milieux aquatiques et de prévenir les inondations.

Le tourisme fluvestre, porteur d'une nouvelle dynamique, représente une nouveauté par rapport aux circuits touristiques traditionnels. Une large palette d'activités nautiques, aquatiques, terrestres, itinérantes ou ponctuelles est accessible aux habitants et visiteurs. Cette évolution marque un tournant dans la prise de conscience de l'importance des ressources naturelles en milieu urbain et périurbain : une réponse aux défis contemporains comme la densification urbaine, le changement climatique et la compétitivité territoriale. L'essor du tourisme fluvestre peut contribuer à mettre en valeur les ressources naturelles et culturelles des cours d'eau, tout en œuvrant au bien-être des habitants et en consolidant l'identité régionale. Après avoir précisé les contours du tourisme fluvestre, l'accent est mis sur les atouts de l'Île-de-France ainsi que sur les tendances et les enjeux environnementaux associés à cette filière. En vue des initiatives à venir, un récapitulatif des étapes essentielles à suivre est présenté, assorti d'une sensibilisation aux conflits d'usage et aux impacts des activités touristiques ou de loisirs sur les écosystèmes.

À l'issue d'un atelier organisé à L'Institut Paris Region, nos partenaires ainsi que des experts en écologie, géographie et urbanisme de L'Institut ont identifié plusieurs thématiques à aborder pour cette édition :

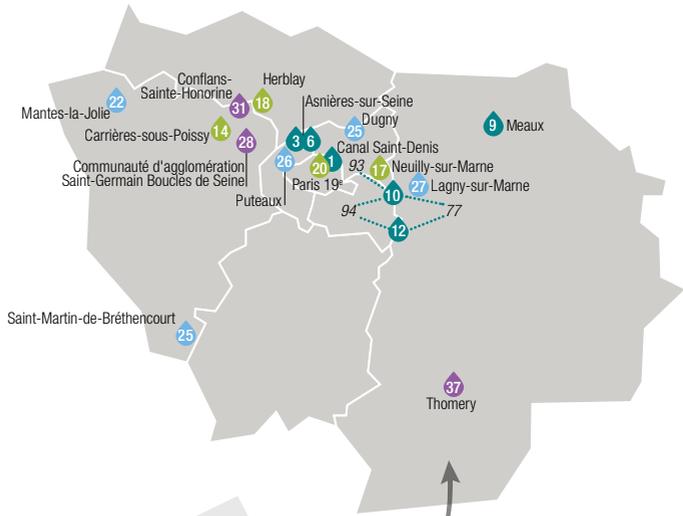
- améliorer le cadre de vie ;
- protéger et sensibiliser à l'environnement ;
- aménager les berges ;
- accroître les retombées économiques pour les territoires.

À la suite de cet atelier, un travail de sélection a été réalisé pour retenir 16 fiches actions et une quarantaine de pratiques inspirantes. Les fiches actions définissent les orientations pour l'aménagement des berges ou des voies d'eau en considération des enjeux sociaux, environnementaux et économiques. Les pratiques illustrent, par des exemples concrets et territorialisés, ces actions. L'enrichissement de ces fiches est l'aboutissement de nombreux entretiens menés avec nos partenaires, des agents territoriaux et des experts de L'Institut Paris Region. Un important travail de documentation vient compléter ces travaux.

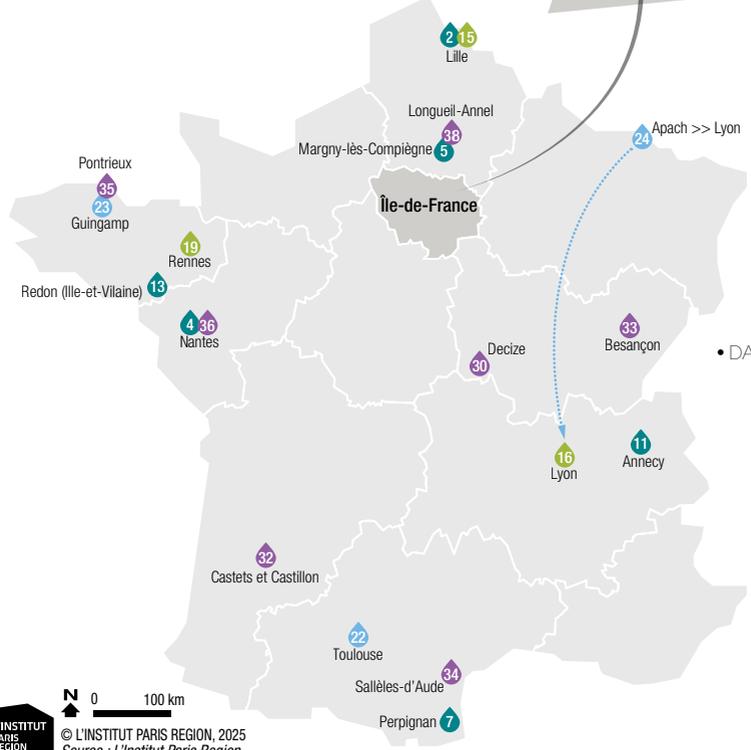
Ce numéro des *carnets pratiques* s'appuie sur des pratiques inspirantes à travers toute la France, et même à l'international, pour accompagner les élus, les agents territoriaux et les porteurs de projets dans leur volonté de promouvoir les voies d'eau et les territoires grâce au développement du fluvestre.

LOCALISATION DES PRATIQUES INSPIRANTES

• EN ÎLE-DE-FRANCE



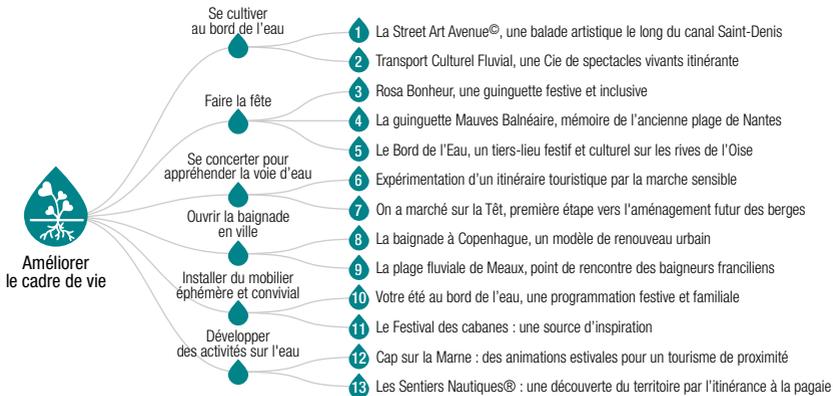
• EN FRANCE



• DANS LE MONDE



 N 0 100 km
© L'INSTITUT PARIS REGION, 2025
Source : L'Institut Paris Region





1 | TOURISME ET LOISIRS FLUVESTRES : NOTION ET ENJEUX

La notion de « tourisme fluvestre » est née dans les années 2010 de la contraction des mots fluvial et terrestre. Proposée par Voies navigables de France, elle englobe toutes les activités touristiques et de loisirs se pratiquant sur et aux abords des voies d'eau et des canaux. Elle concerne une vaste gamme d'activités, allant des croisières fluviales (séjours de plusieurs jours à bord de bateaux de croisière ou de péniches-hôtels) aux excursions sur l'eau, de quelques heures à une journée. Elle inclut également la plaisance fluviale privée, des bateaux habitables, avec ou sans permis, ou de petites embarcations de promenade ainsi que des activités nautiques et récréatives de proximité, telles que le canotage, la pêche en barque, le canoë-kayak ou l'aviron. Le tourisme fluvestre désigne aussi les activités pratiquées le long des voies navigables, comme la promenade, l'itinérance pédestre et cyclable, l'hébergement ou la restauration au bord de l'eau. Le tourisme fluvestre s'adresse aussi bien aux habitants qu'aux excursionnistes ou aux touristes nationaux et internationaux.

AUX ORIGINES DU TOURISME FLUVESTRE : CONTEXTE ET ÉMERGENCE

Au cours de l'histoire, les voies navigables ont joué un rôle crucial dans le transport des marchandises et des personnes, à l'instar des coches d'eau tirés par des chevaux sillonnant les chemins de halage. À partir du ^{xix}^e siècle, les rivières et les fleuves incarnent un nouvel art de vivre, reflété sur la toile par les artistes impressionnistes de l'époque. Nul besoin de sortir de la ville pour aller se baigner, se promener ou se détendre au bord de l'eau. La rivière ne se limite plus désormais à son rôle utilitaire. Les voies d'eau se transforment en un havre de paix, constituant une échappatoire idyllique où l'on peut pratiquer le canotage, participer à des régates, observer la nature. Des infrastructures spécifiques voient le jour, de grandes maisons de villégiature (les Folies) se distinguent aux abords des fleuves, guinguettes et clubs d'aviron se multiplient. Les plages fluviales attirent toutes les classes sociales (bourgeois comme ouvriers), les habitants des villes et de la campagne. C'est le temps de la Belle Époque, empreinte d'insouciance, qui alimente notre imaginaire et qui éveille la nostalgie d'une relation intime avec l'eau. Toutefois, les rivières ont aussi leur part d'ombre en raison des crues, comme celle de 1910 à Paris, qui a profondément marqué les esprits.

L'avènement des Trente Glorieuses impose progressivement l'industrialisation des bords d'eau. Les rives des fleuves et rivières se couvrent d'équipements portuaires et d'infrastructures de fret fluvial. Les lits des cours d'eau sont adaptés à de nouvelles activités, entraînant la disparition des espaces de loisirs. Les quais remplacent progressivement les grèves et les plages, alors que les rivières sont confinées entre digues et canaux. Dans les années 1960, l'essor de la voiture individuelle et l'augmentation du trafic routier favorisent la construction de routes le long des fleuves, transformant ainsi les berges et

les cours d'eau en voies de circulation. Le lien historique entre les villes « mouillées » et leurs cours d'eau est alors définitivement rompu.

Les années 1970 font apparaître les premières préoccupations concernant la dégradation de la qualité de l'eau, la pollution et la perte de la biodiversité. Cette période connaît une décroissance industrielle progressive qui génère des délaissés à proximité des cours d'eau, des sols minéralisés souvent pollués et des friches. Dans les années 1990, l'intérêt pour les voies navigables à des fins récréatives refait surface, notamment autour de la navigation de plaisance encouragée par la création ou la réhabilitation d'infrastructures fluviales. Des marinas, des ports et des haltes fluviales sont aménagés pour accueillir les plaisanciers. La croisière fluviale se développe à son tour dès les années 2000, les équipements dédiés et les fréquentations de visiteurs s'ajoutant progressivement à ceux générés par l'activité de plaisance. Les loisirs réinvestissent les berges concomitamment à un renouveau des pratiques sportives, de détente et d'animations locales, créant de nouvelles occasions pour aménager les berges. Cependant, les équipements de loisirs mettent en exergue de nombreux enjeux, notamment écologiques et environnementaux autour du fleuve.

Les rivières composées à la fois d'éléments matériels (quais, berges, moulins et ponts) et immatériels (traditions, les savoir-faire) sont structurantes et contribuent à la production d'une identité collective. Mettre en avant le fleuve comme un vecteur d'identité constitue un levier essentiel pour sensibiliser les populations à son rôle crucial et les inciter à participer activement à sa préservation et à son développement durable. Les identités forgées autour du fleuve dépassent les limites des frontières administratives, rendant plus sensible la dualité entre « territoire institutionnalisé » et « territoire vécu ».

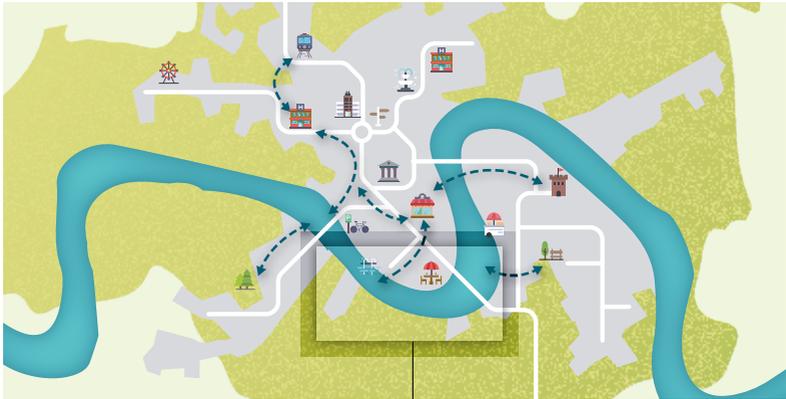
Les activités de loisirs et touristiques fluviales peuvent s'appréhender à plusieurs échelles territoriales :

- celle de l'axe (la rivière), qui comprend les communes mouillées. Elle se caractérise par l'itinérance touristique qu'il est possible d'y pratiquer, comme la croisière fluviale, la petite navigation, la randonnée cyclable ou pédestre. La voie d'eau constitue une destination touristique à part entière. Outre la paisibilité et le calme offerts, elle représente un lien essentiel entre les territoires qu'elle traverse, agissant comme un vecteur, une source de complémentarité tant identitaire que culturelle. Une destination touristique située le long de la voie d'eau dépend de l'attrait des localités qu'elle parcourt. L'environnement patrimonial, culturel et récréatif apparaît comme une véritable composante de la destination ;
- l'échelle communale, voire intercommunale, intègre l'eau comme une composante à part entière de son territoire, un formidable atout de valorisation paysagère. L'ouverture de la ville sur le fleuve est créée par des cheminements qualitatifs et structurés, permettant d'attirer les habitants vers l'eau et orienter les touristes itinérants vers le centre-ville ; une occasion de valoriser les sites touristiques et culturels, les services et les commerces existants. Le principal enjeu de cette échelle réside dans l'établissement d'une connexion entre le fleuve et le centre urbain ;
- l'échelle infracommunale est celle des objets touristiques et de loisirs qui animent les berges et les voies d'eau. Composante essentielle de l'offre de la commune et de la valorisation de la destination fleuve, elle prend forme à travers l'installation de guinguettes,

L'échelle du **fleuve**



→ L'échelle de la **commune** ou de l'**intercommunalité**



→ L'échelle **infracommunale**



© L'INSTITUT PARIS REGION, 2025
Ressources graphiques : Freepik

l'ouverture d'une zone de baignade ou, plus simplement, l'aménagement de mobiliers légers et accueillants. De nouvelles expériences en lien avec l'eau (pratique sportive, hébergements insolites...) peuvent également être proposées.

CONCILIER VALORISATION DES VOIES D'EAU ET RESTAURATION DES ÉCOSYSTÈMES NATURELS

Le développement d'activités récréatives à proximité des voies d'eau présente de nombreux bénéfices pour le bien-être. Cependant, ce voisinage immédiat expose les populations riveraines, et même les visiteurs, au risque d'inondation, et peut impacter les milieux rivulaires (végétation spécifique au milieu des berges et rivières) et la biodiversité des berges.

Pour remédier à cette situation et préserver le rôle stratégique de ces espaces, il importe de respecter les fonctionnalités naturelles du site. En effet, les espaces de bords d'eau, les rives végétalisées et leurs annexes aquatiques (bras secondaires, plans d'eau, zones humides...) remplissent des missions essentielles de :

- zones d'expansion de crues et de zones tampons hydrologiques lors de périodes extrêmes d'humidité et de sécheresse, grâce à leur capacité de stockage de l'eau ;
- lutte naturelle contre l'érosion ;
- zones de rafraîchissement. Ils réintègrent la nature en milieu urbain.

De même :

- ils créent des conditions favorables au développement des milieux naturels aquatiques et rivulaires ;
- ils agissent comme des filtres naturels contre les polluants lessivés par le ruissellement pluvial et facilitent l'autoépuration des rivières, particulièrement lorsque celles-ci sont renaturées ;



- ils préservent la biodiversité locale et assurent des continuités écologiques essentielles et structurantes de la trame verte et de la trame bleue (réseaux formés de continuités écologiques terrestres et aquatiques).

Il est primordial d'envisager les berges et la voie d'eau comme des continuums physiques et qualitatifs, assurant l'intégrité des fonctions, des espaces et des milieux qui composent le corridor fluvial.

Une approche holistique des voies d'eau permet de concilier les besoins récréatifs avec la préservation de l'environnement et la sécurité des populations. Cette démarche est renforcée par le cadre réglementaire de la loi Gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations (Gemapi), qui confie aux intercommunalités (métropole, communauté urbaine, communauté d'agglomération, communauté de communes) la responsabilité de gérer les milieux aquatiques, tout en prévenant des risques d'inondation.

Il est essentiel d'adopter une approche réfléchie et respectueuse de l'environnement lors de l'implantation de tout nouveau bâtiment ou infrastructure en bord d'eau. Pour ce faire, il convient d'éviter toute construction qui n'a pas de relation fonctionnelle directe avec l'eau. En d'autres termes, seuls les projets nécessitant une proximité immédiate avec le milieu aquatique devraient être envisagés dans ces zones sensibles.

Lorsque l'implantation est inévitable ou justifiée, il est crucial de réduire au maximum les impacts sur l'environnement et :

- limiter l'emprise au sol des constructions ;
- intégrer des espaces renaturés au sein du projet ;
- préserver au maximum les sols et la végétation existante ;
- adopter des techniques de construction respectueuses de l'environnement ;
- reculer les implantations le long des voies d'eau autant que possible.



© L'INSTITUT PARIS REGION, 2025 - Sources : Val de Marne Tourisme et Loisirs ; Le Bonbon ; Freepik ; M. Pruvost-Bouvattier

Les activités récréatives ont un rôle important à jouer dans la gestion durable des espaces en bord d'eau. Les équipements de loisirs aux abords du fleuve représentent une offre intéressante par rapport à des projets moins adaptés ou moins résilients. Une implantation judicieuse peut permettre :

- d'augmenter la résilience des villes face aux inondations et de participer à la gestion des eaux pluviales, de préserver les zones d'expansion des crues existantes ou de reconquérir ces espaces ;
- de préserver du « foncier sensible », en créant une barrière naturelle contre l'urbanisation excessive des berges ;
- de participer à la réouverture de rivières urbaines, d'affluents historiquement enterrés (du réseau hydrographique principal) ;
- d'offrir des espaces verts multifonctionnels, bénéfiques au bien-être des habitants et à la biodiversité.

Les loisirs aquatiques peuvent donc être intégrés de manière éclairée afin de concilier les besoins récréatifs de la population avec une gestion durable et résiliente des milieux riviérais et des zones inondables, ce qui est particulièrement important en milieu urbain dense.

Le tourisme fluvestre a gagné en popularité sur le marché touristique, en cette période post-crise sanitaire, selon les principes du *slow tourism* (littéralement « tourisme lent »), qui privilégie la découverte de territoires par les mobilités douces et dans le respect de l'environnement. Dans cette optique, de nombreuses activités combinant itinérance fluvestre, découverte de paysages, de sites touristiques, de gastronomie, d'artisanat... permettent de varier les expériences. Le succès de l'itinérance cyclable, qui occupe une place importante au sein du paysage fluvial témoignent de la progression du *slow tourism*. En effet 91 % du réseau géré par Voies navigables de France est situé à 5 km ou moins d'une véloroute.

Vers un tourisme régénératif...

Les cours d'eau sont des milieux fragiles, exposés à de nombreuses menaces pouvant impacter la qualité biologique et chimique de l'eau, ainsi que la santé des écosystèmes². Aussi, il est important que le tourisme fluvestre tienne compte de l'environnement dans lequel il s'inscrit, en s'inspirant des démarches en faveur du tourisme régénératif. Le terme régénération vient du latin *regeneratio* qui signifie « retour à la vie ». La régénération est donc ici synonyme de renouveau, un processus positif permettant d'améliorer une situation qui dysfonctionne. Cet adjectif est issu du monde du tourisme et plus particulièrement de l'économie régénérative, un modèle qui vise à lutter contre l'usure, la détérioration ou l'épuisement des ressources. À la différence du tourisme durable, le tourisme régénératif vise à laisser les lieux visités dans un meilleur état qu'avant l'arrivée des touristes.

Cette conception renverse le modèle mental actuel, qui repose sur une « consommation » du lieu de destination. Ainsi le touriste, simple consommateur passif, devient un

2. Agathe Euzen, Claire Marc, *Tout comprendre (ou presque) sur l'eau*, édition CNRS, 2024.

consomm'acteur actif et engagé, qui participe pleinement à la préservation et à la régénération des écosystèmes. Il peut s'agir d'opérations visant par exemple à :

- maintenir la propreté du site en prenant part à des initiatives de collecte de déchets ;
- planter des arbres et des plantes adaptés au milieu pour aider à la restauration des écosystèmes naturels en bord d'eau et lutter contre l'érosion des sols ;
- soutenir financièrement des projets d'éducation à l'environnement.

Les collectivités peuvent accompagner la sensibilisation des publics par l'organisation d'événements éducatifs, d'inventaires participatifs ou d'évènements, comme la Fête de la nature. De plus, elles peuvent ouvrir des lieux de ressources, comme la Maison des insectes ou la Maison de la pêche, qui permettent d'informer le public sur la valeur écologique des cours d'eau. Par ailleurs, il apparaît que les actions de régénération semblent répondre également à un enjeu d'inclusivité, car elles sont praticables à proximité et à moindre coût.

... et un tourisme inclusif

Un aménagement réfléchi et respectueux de la voie d'eau permet de réhabiliter et régénérer les berges et les cours d'eau, tout en favorisant l'inclusion sociale. Dans la lignée du tourisme de proximité et de la microaventure plébiscités ces dernières années, le tourisme inclusif, ou « tourisme pour tous », vise à promouvoir un tourisme accessible au plus grand nombre (en situation de handicap, de précarité, familles avec enfants en bas âge...). Ces lieux créent du lien social, grâce à des espaces conviviaux.



Les aménagements gratuits le long des berges, tels que les espaces de pique-nique, les aires de jeux, les plages et les zones de détente, favorisent l'inclusion sociale. Lorsque les conditions sanitaires et environnementales le permettent, l'ouverture de plages et de zones de baignade en eau libre offre une autre forme de loisir très appréciée. Les équipements de fitness mis à disposition gratuitement contribuent à réduire les inégalités d'accès au sport.

La voie d'eau, comme lieu d'inspiration, permet d'expérimenter de nouvelles pratiques (expositions culturelles, concerts, cinémas en plein air...) et contribue à diffuser la culture auprès du plus grand nombre. Les collectivités territoriales contribuent, de leur côté, à améliorer la qualité de vie des habitants en valorisant les espaces fluviaux, et jouent un rôle essentiel dans la promotion d'un sentiment d'appartenance au quartier et à la ville.

LES ACTEURS DU TOURISME FLUVIAL: RÔLE ET COMPÉTENCES

Le tourisme fluvial compte de nombreux acteurs et compétences. Cela peut complexifier l'aménagement des berges ou le déploiement d'activités, en l'absence de coordination entre les intervenants. Il n'est pas toujours aisé de s'y retrouver ; c'est pourquoi, un panorama des parties prenantes, des gouvernances et des dispositifs d'accompagnement est présenté dans ce *carnet pratique*.

Grâce à leur compétence en matière de tourisme, les collectivités territoriales et les établissements publics de coopération intercommunale peuvent accompagner le développement des activités touristiques et de loisirs sur l'eau et le long des berges par un soutien financier, une aide à la structuration des projets et à l'ingénierie, au moment de l'élaboration des schémas de territoire.

Les intercommunalités sont des partenaires essentiels. Elles partagent à la fois la compétence tourisme et la compétence de gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations (Gemapi). La compétence Gemapi repose sur la capacité à mener des actions d'entretien et d'aménagement des cours d'eau et des bassins versants, de lutte contre les inondations et de protection et de restauration des zones humides.

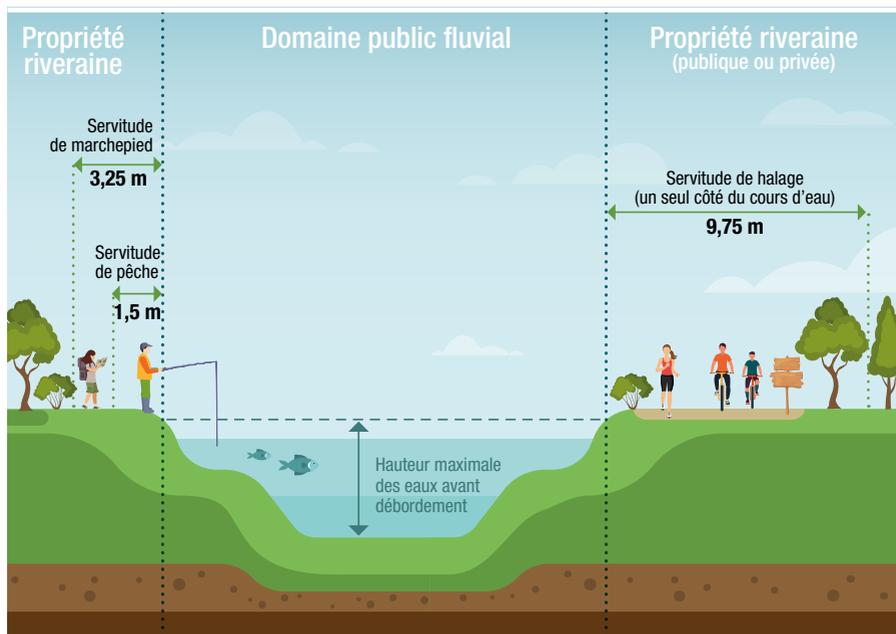
Le domaine public fluvial en Île-de-France est géré par deux principaux établissements publics : l'opérateur Voies navigables de France, qui gère quelque 6 700 km de voies navigables (sur un total de 8 500 km de voies navigables en France) et Haropa Port, qui est le grand port fluvio-maritime de l'axe Seine, premier port de France pour le commerce extérieur et premier port fluvial européen pour le transport de passagers. Par ailleurs, Haropa Port gère un réseau de 37 escales fluviales, dont 24 dans le bief de Paris et accueille plus de 160 acteurs économiques et associatifs, principalement dans les secteurs des grands services urbains (BTP, logistique), du tourisme, de l'animation et des loisirs. Son objectif principal est de contribuer à faire de la vallée de la Seine un territoire touristique.

En dehors de la Région Île-de-France ou de la Compagnie nationale du Rhône (CNR), les collectivités territoriales peuvent obtenir le transfert de propriété du domaine public fluvial, notamment du réseau régional (majoritairement dédié aux activités touristiques).

La réalisation de projets le long des berges ou sur l'eau nécessite en premier lieu de distinguer la limite du domaine public fluvial au droit des propriétés riveraines. En milieu naturel, les limites des cours d'eau domaniaux sont déterminées par la hauteur des eaux coulant à pleins bords avant de déborder (article L2111-9 du CG3P). Des servitudes sont



Marion Tillet/L'Institut Paris Region



© L'INSTITUT PARIS REGION, 2024
 Source : L'Institut Paris Region, réalisation à partir de ressources graphiques Freepik



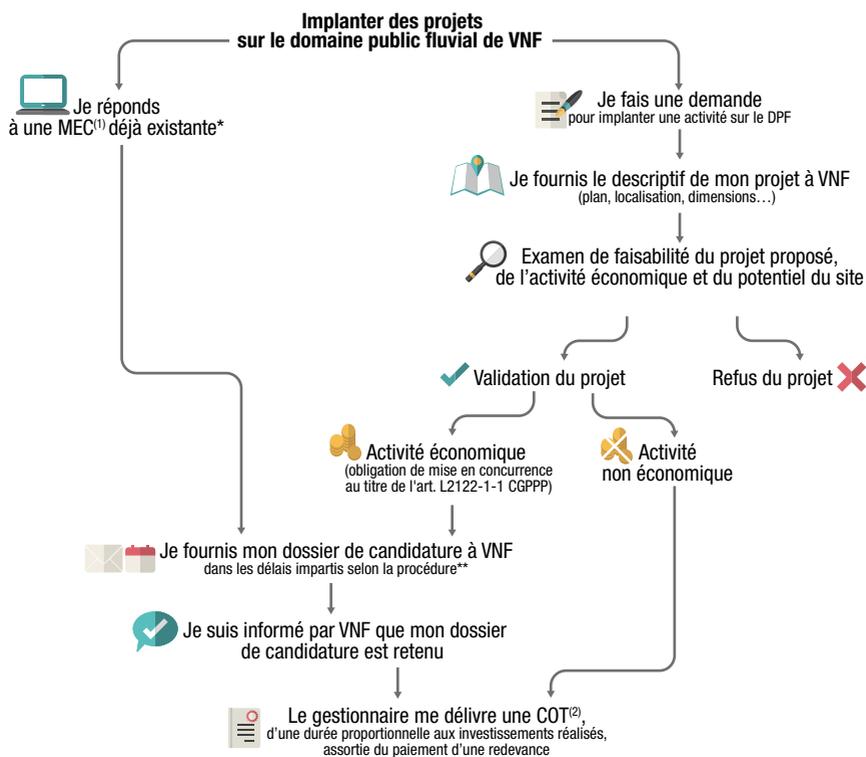
Les aménagements supposent donc une convergence des volontés et des moyens des gestionnaires (VNF, Haropa Port, CNR) et des collectivités territoriales concernées.

également imposées aux riverains consistant à laisser libre une bande le long du domaine public fluvial. Ainsi tout riverain doit laisser, à l'usage du gestionnaire, des pêcheurs et des piétons, une bande de 3,25 m pour une servitude de marche-pied et de 9,75 m pour une servitude de halage.

Les aménagements supposent donc une convergence des volontés et des moyens des gestionnaires (VNF, Haropa Port, CNR) et des collectivités territoriales concernées.

La propriété riveraine peut être publique (commune, département, intercommunalité, région ou État) ou privée. Lorsqu'elle est publique, il s'agit de se rapprocher de la collectivité compétente afin de vérifier les autorisations d'occupation (en mairie ou préfecture) ou permis de construire nécessaires au projet, le cas échéant. Une demande d'autorisation d'occupation sera par exemple exigible pour les restaurateurs, débitants de boissons, qui souhaitent installer du mobilier convivial, les commerces ambulants (*food trucks*), les commerçants pour lesquels un étal de produits est envisagé, les forains.

Dans le cas de mobilier éphémère ou convivial sur le domaine public fluvial, il s'agit plus



(1) Mise en concurrence ; (2) Convention d'occupation temporaire

* MEC publiées sur le site de VNF : <https://domaine-public-fluvial.vnf.fr/>

** Mise en concurrence (1 à 6 mois) ou Appel à manifestation d'intérêt (1 ou 2 mois)

spécifiquement d'une Autorisation d'occupation temporaire (AOT) relative aux événements et manifestations sportives, culturelles ou de loisirs. L'installation donne lieu à une redevance. Cependant, les associations à but non lucratif peuvent en être dispensées. Concernant les bateaux activités, les maisons éclésières ou les espaces dédiés aux sports nautiques à moyen ou long terme, il sera nécessaire de signer une Convention d'occupation temporaire (COT), dont la durée dépend des investissements réalisés. Une Convention de superposition d'affectation sera indispensable dans le cas de mise à disposition d'ouvrage (pont, barrage...).

À l'instar de Voies navigables de France, des gestionnaires proposent des plateformes spécifiques à l'accompagnement des porteurs de projets, qui indiquent les locations disponibles (terrain, quai, emplacement, par exemple) et fournissent les informations nécessaires à leur implantation³.

3. Haropa Port Real Estate (Le Havre, Paris, Rouen), [Appels à projets](#).





2 | LE TOURISME FLUVESTRE EN ÎLE-DE-FRANCE, UN ATOUT STRATÉGIQUE

Le tourisme fluvestre se révèle être un levier majeur pour redynamiser les territoires. L'Île-de-France, dotée de rivières, canaux et plans d'eau, fournit un cadre particulièrement approprié pour une palette d'activités : des croisières touristiques aux sports nautiques. Cependant, cette variété de choix doit s'accompagner d'une gestion attentive des enjeux environnementaux, afin d'assurer une exploitation durable des ressources aquatiques. Ainsi, le tourisme fluvestre ne se limite pas seulement à une activité récréative, mais s'inscrit dans une démarche globale de valorisation du patrimoine et de création de liens entre les habitants et leur environnement.

ÉVALUATION DU CONTEXTE ET ANALYSE DES DYNAMIQUES RÉGIONALES

L'Île-de-France se situe au centre du bassin versant de la Seine. Sa morphologie est façonnée par l'eau. Elle est irriguée par un réseau dense de rivières et de ruisseaux, des fossés, des mares et des plans d'eau artificiels, mais également par de grands affluents tels que l'Yonne, la Marne et l'Oise. Près de 250 communes sont riveraines du corridor fluvial (Seine, Marne, Oise), avec environ 60 % d'entre elles situées le long de la Seine. Quelque 7 380 km de cours d'eau traversent l'Île-de-France, dont 424 km par la Seine, 242 km par la Marne, l'Oise et l'Yonne ainsi que 564 km par les principales rivières que sont l'Epte, l'Essonne, l'Orge, l'Yerres, la Juine, la Mauldre, le Grand Morin, le Loing et le Petit Morin, et 166 km par les canaux. L'Île-de-France dispose, en outre, de nombreuses escales fluviales pour la navigation de plaisance, notamment :

- sur la Seine : du Havre à Montereau-Fault-Yonne et de la confluence de l'Oise à sa jonction avec l'Aisne pour la navigation des grands gabarits (plus de 90 m) ;
- depuis Montereau-Fault-Yonne jusqu'à Nogent-sur-Seine puis sur l'Yonne, au-delà de Sens pour la navigation des gabarits dits de taille intermédiaire (38,5 m à 90 m) ;
- sur la Marne (au-delà de Bonneuil-sur-Marne) où une grande partie du canal de l'Ourcq est dédiée à la navigation des petits gabarits.

Du Havre à Nogent-sur-Seine, une grande partie des voies navigables sur la Seine (grands gabarits et intermédiaires notamment) est affectée principalement au fret commercial. En 2024, le bassin de la Seine représentait 40 à 50 % du trafic fluvial national de marchandises et 80 % de l'activité de transport de passagers⁴. Les activités touristiques fluviales se répartissent différemment entre Paris et les départements voisins. La capitale se concentre sur des croisières, avec ou sans restauration, répondant à une demande de

4. Antoine Beyer, Olivier Burel (VNF), Juliette Duszynski (VNF), Thomas Hemmerding, « Les trajectoires de décarbonation du transport fluvial dans le bassin de la Seine », *Note rapide* n° 1012, L'Institut Paris Region, 2024.

tourisme de courte durée. En 2023, 9,5 millions de passagers ont été transportés par des bateaux promenade. Paris est également la tête de ligne de croisières fluviales avec hébergement, à destination de Rouen, Honfleur ou Le Havre. En effet, l'Île-de-France compte 16 sites d'escale dont cinq peuvent accueillir des paquebots de grande capacité (125 à 135 m de long), à savoir Paris, Saint-Denis l'Étoile, le Pecq, Mantes-la-Jolie, La Roche-Guyon. D'autres escales sont accessibles aux bateaux de croisière plus standards, comme celles de Poissy, Alfortville ou encore Melun.

Environ une dizaine de péniches-hôtels circulent sur la Marne, reliant Paris aux vignobles de Champagne, ou sur l'Oise, entre Paris et Compiègne. Concernant la plaisance locative, elle est peu développée, car l'Île-de-France ne possède pas de bases de location pour des bateaux habitables sans permis. Hors Paris, le long de la Seine, de la Marne ainsi que de l'Yonne et de l'Oise, des offres diversifiées sont proposées, telles que les activités nautiques encadrées ou autonomes (canoë, paddle, aviron) et la plaisance privée. L'Île-de-France compte une trentaine de haltes et près de 35 ports de plaisance.

Une escale de paquebots de croisière ou de péniches-hôtels peut s'apparenter à une porte d'entrée touristique d'un territoire. À l'image de La Roche-Guyon ou de Mantes-la-Jolie, ces escales offrent à proximité des services adaptés, tels qu'un parking pour autocars, des boutiques de produits locaux et un point d'information touristique. Elle fournit également des prestations de base aux bateaux, comme une alimentation électrique, la gestion des déchets ou des eaux grises. Cependant, les ports et les escales sont inégalement équipés, néanmoins, une continuité de services aux usagers tend à se structurer.

Encore timide, l'offre combinée bateau + vélo s'organise en Île-de-France, car les conditions le permettent davantage : une gamme de services dans les ports et les escales qui s'enrichit et un maillage cyclable de plus en plus développé le long des cours d'eau (La Scandibérique, l'Avenue verte London-Paris, la Seine à vélo). De plus, VNF, adhérent de Le réseau vélo et marche (anciennement Vélo et Territoires), et les collectivités mobilisées dans le développement des politiques cyclables, s'engagent pour améliorer les services offerts aux cyclistes (location, réparation de vélo et stationnement sécurisé). Le label Accueil Vélo, sous l'égide de France Vélo Tourisme, garantit la visibilité et la qualité de l'offre, tout comme Pavillon bleu, un label gage de qualité pour les ports fluviaux.

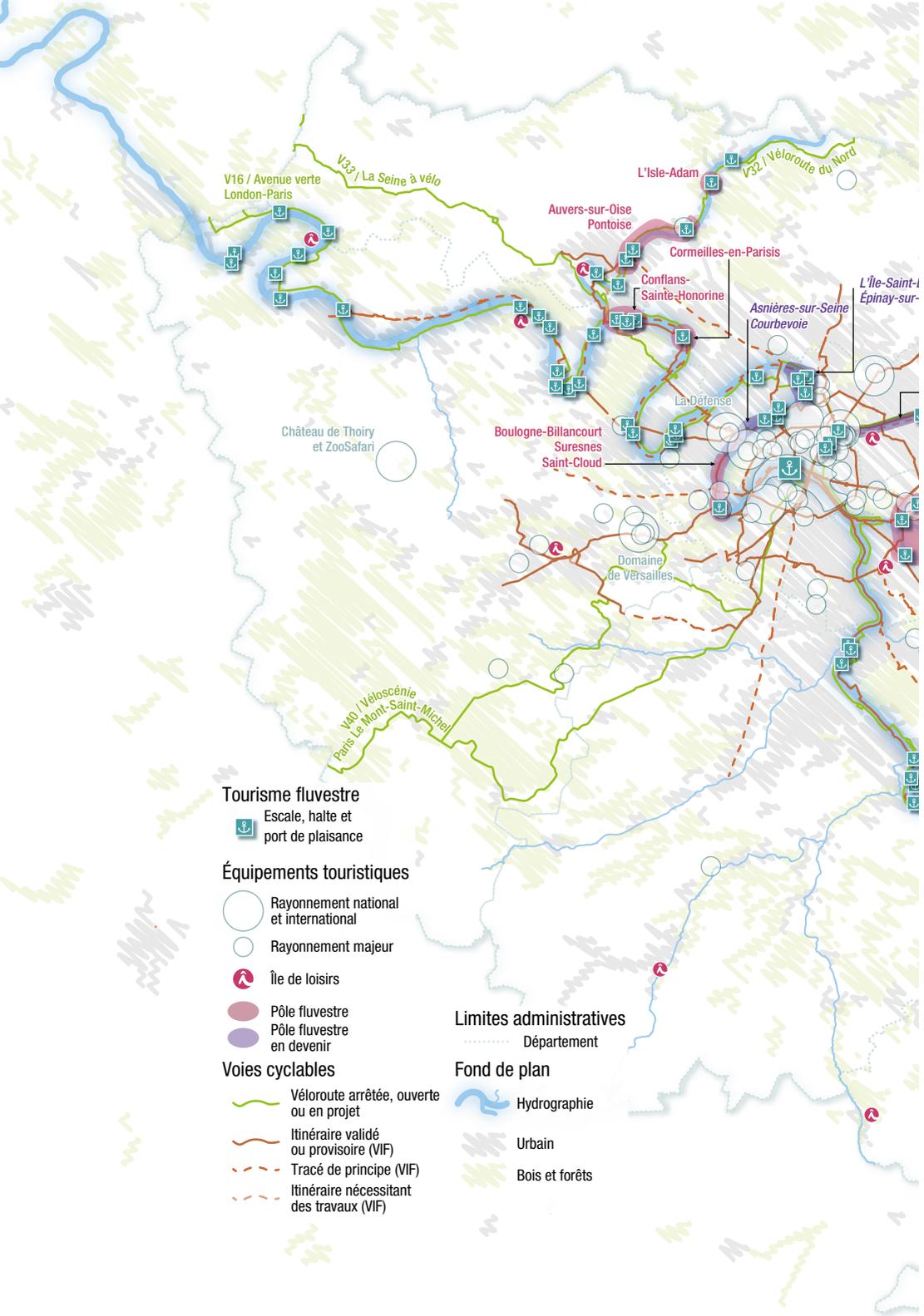
L'offre touristique francilienne compte plus de mille sites (base L'Institut Paris Region), dont près de cent cinquante (hors Paris intra-muros) sont situés à proximité de la Seine, de l'Oise, de la Marne ou de l'Yonne (2 km). Parmi ceux-ci, une trentaine est de rayonnement majeur, national ou international : la basilique de Saint-Denis, le château de Saint-Germain-en-Laye, Auvers-sur-Oise, le parc et château de Champs-sur-Marne ou encore l'ancienne chocolaterie Menier. Des communes mouillées comme Moret-sur-Loing ou l'Isle-Adam sont reconnues pour leur charme et certifiées par les labels Lieux patrimoniaux remarquables ou Plus beaux villages de France. Le tourisme fluvestres ouvre la voie à la découverte du patrimoine francilien, notamment historique. Certains sites en dehors de l'Île-de-France, comme les jardins de Claude Monet à Giverny ou le patrimoine remarquable de Rouen, participent au développement et à la diffusion des activités fluviales au-delà des limites régionales. Les fleuves et rivières constituent la colonne vertébrale d'un territoire reliant l'Île-de-France à d'autres régions comme la Normandie, renforcée



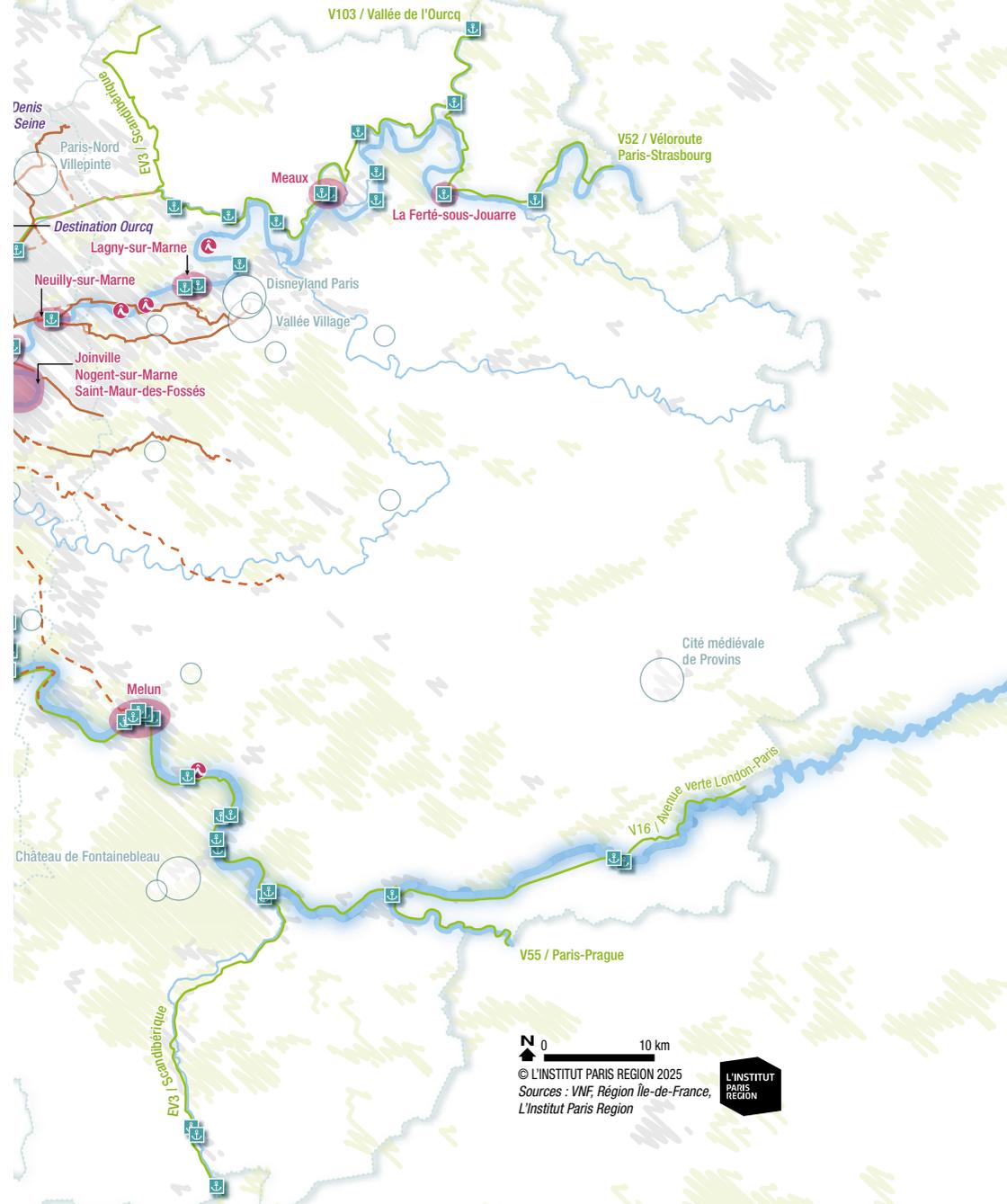
Joël Damase



Marrion Tilleul/Institut Paris Region



PÔLES DE TOURISME FLUVESTRE EXISTANTS ET EN DEVENIR



N 0 10 km
© L'INSTITUT PARIS REGION 2025
Sources : VNF, Région Île-de-France, L'Institut Paris Region



par des initiatives telles que le contrat Normandie Paris Île-de-France – Destination Impressionnisme.

La diversité de l'offre touristique et des services, le développement des équipements sur la voie d'eau ou à proximité ainsi que les politiques publiques encourageantes permettent d'identifier des pôles touristiques fluviaux. Ces derniers répondent à des critères proposés par les experts du groupe de travail impliqué dans l'élaboration de ce carnet. Un pôle touristique fluvial propose :

- un équipement touristique à proximité (site patrimonial, culturel ou de loisirs) ;
- une offre d'hébergement à proximité ;
- au moins un lieu de restauration ;
- un ou plusieurs équipements spécifiques à la voie d'eau : port, halte, escale de plaisance, base nautique, lieu de baignade, activité nautique ;
- une offre d'itinérance accessible : chemin de halage, véloroute.

La plupart des pôles existants sont en constante évolution et améliorent continuellement leurs offres. D'autres ont été identifiés comme des pôles fluviaux à fort potentiel pour l'avenir, notamment :

- la destination Ourcq. Le long du canal de l'Ourcq (de la Villette jusqu'à Bobigny), le canal regorge de nombreux attraits : la Villette, les moulins de Pantin, les magasins généraux, les activités et bases nautiques, les espaces de restauration et de loisirs ainsi qu'une promenade piétonne et cyclable reliant l'ensemble des sites. La destination Ourcq émergeante se positionne comme un quartier fluvio-culturel et une destination touristique à part entière ;
- l'Île-Saint-Denis – Épinay-sur-Seine. L'Île-Saint-Denis présente un très fort potentiel en termes de tourisme fluvial. Il s'agit de la seule ville-île de la petite couronne. Sont prévus des espaces de baignade ainsi qu'une base nautique. Cette offre viendra compléter l'aménagement des 2 km de berges de Seine à destination des piétons et cyclistes, déjà réalisé par le Département et la Ville d'Épinay-sur-Seine ;
- d'Asnières-sur-Seine à Courbevoie. Dans la continuité des aménagements paysagers le long de la Seine, le Département des Hauts-de-Seine ainsi que des communes envisagent une rénovation des bords d'eau, un projet déjà en cours à Courbevoie. Il s'agit plus spécifiquement de créer des espaces de détente, d'activités culturelles et sportives. Ces nouveaux espaces pourraient séduire les professionnels en déplacement à la Défense ;
- d'Auvers-sur-Oise à Pontoise. L'identité impressionniste du territoire devrait être enrichie d'une offre d'itinérance Boat & Bike, déjà existante en amont et destinée à être élargie à la partie francilienne.

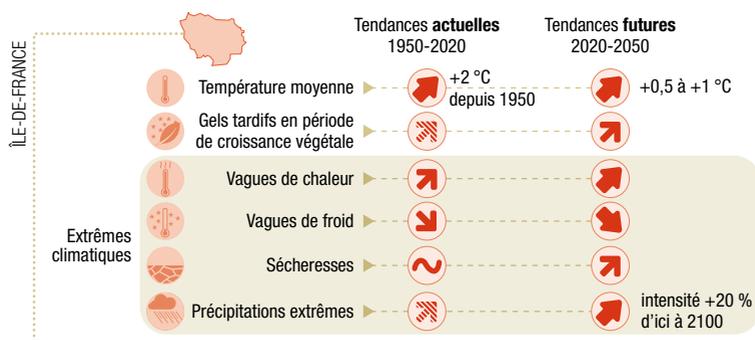
Hors Île-de-France, le canal Seine-Nord Europe : de la vallée de l'Oise au canal Dunkerque-Escaut (et reliant Compiègne [Oise] à Aubencheul-au-Bac [Nord]) exercera une influence majeure sur le tourisme fluvestres de la région. En effet, cela offrira l'occasion pour les opérateurs de proposer une nouvelle offre de croisière, tout en permettant aux territoires traversés de développer leur propre offre touristique. Est prévu l'aménagement de près de 200 km de berges, en connexion avec les voies douces des vallées de la Somme et de l'Oise, ouvrant une nouvelle porte d'entrée touristique pour la région.

ENTRE PRESSIONS ENVIRONNEMENTALES ET DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE

Le développement de l'offre touristique et récréative fluvestre doit s'inscrire dans les enjeux environnementaux de la région. En effet, l'Île-de-France subit des aléas climatiques qui se sont intensifiés ces dernières années, d'où la nécessité pour ce territoire d'adapter ses activités. Celui-ci connaît une élévation générale des températures (environ 2 °C depuis le milieu du xx^e siècle) et des événements climatiques extrêmes (inondations, canicules). Les communes mouillées sont particulièrement vulnérables en raison de l'intensification des épisodes de crues ou des inondations exceptionnelles⁵.

La région est particulièrement exposée aux extrêmes climatiques : des vagues de chaleur et des sécheresses plus longues et plus intenses, des précipitations extrêmes en durée ou en intensité... Leur survenance génère d'autres phénomènes (ou aléas induits) : les vagues de chaleur dégradent la qualité de l'air et de l'eau, les pluies extrêmes engendrent des inondations.

ÉVOLUTION DU CLIMAT LIÉE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

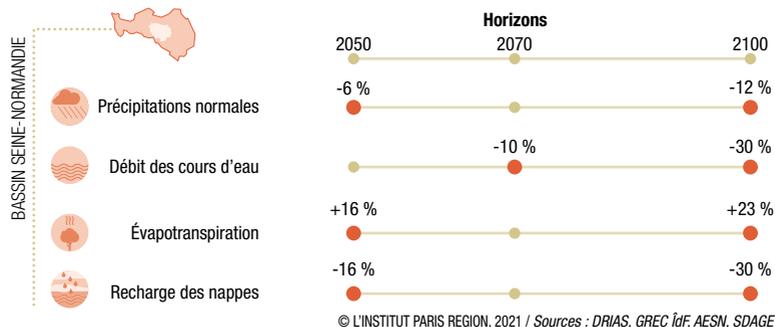


Le tourisme fluvestre est soumis plus spécifiquement aux aléas climatiques que sont la sécheresse et les crues. Les périodes de sécheresse peuvent affecter très directement les canaux et les rivières, compromettant la navigabilité pour la plaisance locative ou la présence de péniches-hôtels. De même, des restrictions sur certaines activités nautiques peuvent être mises en place afin de préserver la qualité de l'eau (limiter ou interdire la baignade, par exemple). Les crues impactent tout autant l'activité et peuvent provoquer la fermeture des voies navigables ou l'arrêt des activités nautiques, pour des raisons de sécurité. Les infrastructures telles que les ports, les escales ou les itinéraires aménagés peuvent subir des dommages, entraînant des répercussions économiques importantes.

Les données recensées pour le bassin Seine-Normandie par le Comité de bassin (Stratégie d'adaptation au changement climatique, 2016) et le projet de SDAGE 2022-2027 font état d'une augmentation de 3 °C de la température des eaux de surface, d'une baisse des précipitations d'environ 12 %, d'une augmentation de l'évapotranspiration de 23 %, d'une

5. Erwan Cordeau, Sandra Garrigou, Gabrielle Huart, *Vulnérabilités de l'Île-de-France aux effets du changement climatique. Que sait-on, que pressent-on ?* L'Institut Paris Region, 2022.

SYNTHÈSE DES ÉLÉMENT DE PROJECTION CLIMATIQUE POUR LE BASSIN SEINE-NORMANDIE



baisse de recharge des nappes phréatiques de 30 % et enfin d'une baisse des débits des cours d'eau de 30 % d'ici à 2100.

Le climat et la biodiversité sont étroitement liés et interdépendants, exerçant une influence réciproque. En effet, des écosystèmes en bonne santé favorisent la régulation du climat à l'échelle locale en rafraîchissant l'atmosphère. Ils participent au stockage du carbone, atténuent les risques d'inondation, régulent le cycle de l'eau en facilitant l'infiltration. Ils offrent aussi de nombreux avantages en termes de résilience face au changement climatique, alors que l'on observe actuellement que de nombreuses espèces endémiques sont en danger ou ont d'ores et déjà disparu⁶.

Le SRDIF-E⁷ contribue à lutter contre les effets du changement climatique, en proposant une stratégie d'adaptation. L'objectif est de préserver et de restaurer les grandes continuités écologiques (trame verte et trame bleue, trame blanche, trame brune et trame noire⁸) et d'anticiper les risques pesant sur la quantité et la qualité des ressources en eau. Essentielle à la conservation des réservoirs de biodiversité, la restauration des trames est possible si le déplacement des espèces au sein des corridors écologiques de la trame n'est pas interrompu. C'est pourquoi, le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE), renforcé en termes d'opposabilité par les documents d'urbanisme, s'attache désormais à concilier développement urbain et préservation des corridors écologiques. La préservation et la restauration des corridors sont encouragées par des opérations de renaturation et de végétalisation, notamment des berges. Si les berges de l'agglomération parisienne sont fortement minéralisées et contraintes par des infrastructures et des fonctions urbaines, les berges de la petite couronne présentent davantage d'espaces renaturés ou d'espaces dédiés aux aménités du bord de l'eau. La grande couronne quant à elle présente d'importants linéaires naturels où la ripisylve plus fonctionnelle se

6. L'Institut Paris Region, *L'environnement en Île-de-France. Diagnostic et enjeux*, 2022.

7. Région Île-de-France, *SDRIF-E 2040. Un nouvel équilibre*, 2024.

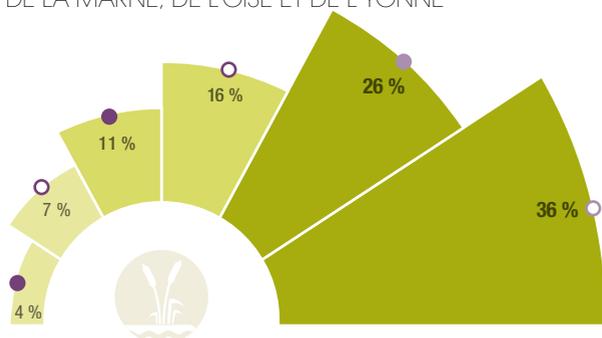
8. La trame verte et la trame bleue sont des réseaux formés de continuités écologiques terrestres et aquatiques, identifiées par les schémas régionaux de cohérence écologique, ainsi que par les documents de planification. Elles sont progressivement déclinées selon plusieurs thématiques : verte pour les écosystèmes terrestres (arborés et herbacés), bleue pour les milieux aquatiques et humides, brune pour garantir la continuité spatiale des sols vivants ; blanche lorsque des zones de calme sont créées, ou bien noire pour les secteurs préservés de la pollution lumineuse.

connecte aisément à la trame verte et à la trame bleue. La restauration des écosystèmes naturels le long des rivières constitue une stratégie efficace pour atténuer les risques d'inondation en absorbant une partie des eaux excédentaires, tout en favorisant la biodiversité et en préservant la qualité de l'eau.

Par ailleurs, il est crucial de créer des zones de rafraîchissement au sein des espaces fortement urbanisés. En effet, les espaces verts jouent un rôle clé dans la lutte contre les phénomènes d'îlot de chaleur urbain, en offrant de l'ombre, de la fraîcheur et une amélioration de la qualité de l'air aux habitants. Ainsi, l'aménagement des berges à usage récréatif peut être une occasion de préserver ces espaces de la pression urbaine, mais leur ouverture au public peut affecter fortement les continuités. Il s'agit donc de trouver un équilibre entre fréquentation et préservation. C'est pourquoi, l'accessibilité aux berges doit se faire en préservant des espaces sans activités anthropiques qui favorisent des discontinuités dans les aménagements : s'extraire ponctuellement de la proximité à l'eau, proposer une expérience visuelle de l'eau. Des aménagements en retrait, des belvédères s'expliquent par de la sensibilisation à l'environnement et peuvent se justifier par la nécessité de protéger les milieux. Lorsque des aménagements spécifiques sont envisagés (ponton, mobilier de convivialité...), il est nécessaire de les rendre les moins impactants possibles : privilégier des constructions sur pilotis, légères, temporaires, démontables ou encore saisonnières. Par conséquent, toute intervention sur les berges à des fins récréatives doit être réalisée en tenant compte des continuités écologiques et dans le respect de celles-ci.

Il est essentiel que l'aménagement urbain vise des améliorations majeures en termes de durabilité environnementale. En favorisant les mobilités actives telles que la marche, le vélo et les transports en commun, les villes peuvent réduire la consommation énergé-

1 209 KM DE BERGES LE LONG DE LA SEINE, DE LA MARNE, DE L'OISE ET DE L'YONNE



Type de berge
 Totallement artificialisée Partiellement artificialisée Naturelle

Contraintes d'usage
 Fortes Sans contraintes

État
 Moyen Bon

© L'INSTITUT PARIS REGION, 2021
 Sources : BD Berges, L'Institut Paris Region

tique liée aux déplacements individuels, diminuer les émissions de gaz à effet de serre et améliorer la qualité de l'air. Concernant les activités sur l'eau, le secteur fluvial évolue également. Il se tourne progressivement vers des solutions vertes comme les motorisations électriques et l'usage du biocarburant pour la balade fluviale ou la plaisance. Dans les discours des politiques locales, le développement d'activités sur l'eau et sur les berges devient une composante essentielle. Les orientations principales des schémas et des stratégies touristiques franciliennes témoignent de la volonté de développer de nouvelles polarités touristiques le long des cours d'eau et de les transformer en véritables axes structurants d'itinérances.

STRATÉGIES RÉGIONALES POUR UN TOURISME AU FIL DE L'EAU

Pour la Région Île-de-France, le tourisme fluvest, joue un rôle essentiel dans la diversification de l'offre et dans la réponse aux enjeux de durabilité, de revalorisation des territoires et d'appropriation locale. Cette approche repose sur l'idée que les voies d'eau, notamment la Seine, constituent un atout pour le développement du tourisme international mais aussi local, car les Franciliens sont encouragés à redécouvrir leur propre territoire sous un nouveau jour.

Les contrats de destination, qui permettent de réunir des acteurs touristiques autour d'une même thématique comme Normandie – Paris Île-de-France : Destination Impressionnisme, sont les outils qui incarnent cette dynamique. Ils visent à fédérer les acteurs publics et privés du secteur du tourisme au-delà des périmètres administratifs, autour d'une marque commune des territoires.

La Métropole du Grand Paris s'inscrit plus spécifiquement dans une volonté de retrouver une culture des « rivières vivantes » et de favoriser leur réappropriation par les Métropolitains. Pour cela, elle s'appuie sur sa compétence Gemapi pour garantir une protection contre les inondations sur son territoire, pour assurer l'entretien et l'aménagement des cours d'eau ainsi que la restauration des écosystèmes aquatiques et des zones humides. Un plan de financement permet de subventionner des études, des travaux d'entretien et des projets de renaturation des voies d'eau. Par ailleurs, la Métropole du Grand Paris incite les communes de son territoire à réaliser des études afin d'ouvrir des sites de baignade. Elle soutient, en outre, plusieurs actions par un accompagnement technique et financier, qui vise à faire émerger de nouvelles polarités touristiques le long des rivières et des canaux. Cette démarche s'inscrit dans une volonté de permettre aux Métropolitains de reconquérir et de se réappropriier leur territoire.

Le Val-de-Marne, la Seine-Saint-Denis et les Hauts-de-Seine partagent un enjeu commun : celui d'inciter leur population à participer activement à l'animation des berges, en réinvestissant les lieux et en mettant en valeur les voies fluviales. Dans cette optique, des programmes à destination des professionnels comme du grand public sont régulièrement organisés, tels que Larguez les amarres !, des croisières lancées par Val-de-Marne Tourisme, qui relie Paris à Joinville. Les 32 croisières métropolitaines au départ de Paris représentent un autre exemple concret d'action mise en place pour inciter les croisiéristes à explorer au-delà de la capitale et amorcer ainsi un véritable lien entre Paris et la banlieue. Ces initiatives s'accompagnent d'efforts de promotion et de communication visant à renforcer l'attractivité de ces territoires fluviaux.

Par ailleurs, de nombreuses communes aménagent leurs bords d'eau avec des équipements éphémères pour une offre événementielle festive et familiale durant la période estivale, comme Paris Plages ou les éditions Votre été au bord de l'eau, organisées par la Métropole du Grand Paris. L'objectif est de répondre à une mixité d'usages et d'ouvrir des espaces de partage pour (re)dynamiser les communes. Le développement des loisirs nautiques, tels que le paddle, le kayak ou encore le canoë, est très demandé pour favoriser la pratique sportive et récréative. Cela va de pair avec la forte demande d'ouverture de lieux de baignade. Contrairement à des villes comme Bâle, Munich ou Vienne qui disposent de nombreux sites de baignade en milieu urbain, la baignade en eau libre en Île-de-France est souvent limitée par des exigences spécifiques liées à la qualité de l'eau. Cependant, de nombreuses municipalités travaillent sur des projets de baignade afin de répondre aux besoins de reconnexion à l'eau en milieu urbain et d'amélioration du cadre de vie.

L'opérateur VNF⁹ est fréquemment sollicité par les collectivités et les porteurs de projets d'aménagement des berges ou de sites patrimoniaux liés à l'eau (maisons éclusières, pontons...) et soutient les sections touristiques à fort potentiel. En partenariat avec les agences de développement touristique, les comités départementaux de tourisme, les comités régionaux de tourisme, l'opérateur aide à la mise en place de produits fluvestres afin de redynamiser les berges ainsi que les voies d'eau et accroître les retombées économiques pour les territoires, de même que ses propres recettes.

Haropa Port soutient plus particulièrement le développement du secteur de la croisière dans la vallée de la Seine, en mettant l'accent sur les infrastructures et les offres de services. L'établissement veille à concilier les activités portuaires avec la préservation du cadre de vie des riverains.

L'ambition de créer de nouvelles polarités le long des cours d'eau et de transformer ces voies en axes majeurs pour les itinérances touristiques illustre les principales priorités en matière de tourisme fluvestre pour les territoires. La Région Île-de-France, la Métropole du Grand Paris et les gestionnaires tels que Voies navigables de France prennent en compte ces enjeux dans leurs stratégies d'accompagnement.

9. [Site web de VNF \(sous tutelle du ministère en charge des Transports\)](#).





3 | DYNAMISER LES ACTIVITÉS TOURISTIQUES ET RÉCRÉATIVES FLUVESTRES

Ce chapitre a pour objectif de donner les étapes clés nécessaires à la mise en œuvre d'un projet touristique fluvestre, tout en soulignant l'importance de développer des activités dans le cadre d'une offre globale et intégrée.

Les voies d'eau jouent un rôle structurant pour la région. L'offre existante en amont et en aval du projet doit être prise en compte pour garantir une complémentarité entre les territoires traversés. L'objectif primordial est de tendre vers un juste équilibre entre performance économique et engagement environnemental. Des outils comme les schémas d'itinéraires peuvent être mobilisés afin d'engager le dialogue avec les professionnels du tourisme ainsi qu'avec les acteurs territoriaux publics et privés. Grâce à cette coopération, il est possible de développer une vision commune de « destination globale », où les produits touristiques se complètent et s'enrichissent mutuellement. De cette manière, la compétitivité globale de la destination fluvestre est renforcée.

LA DÉMARCHE DE DIAGNOSTIC TERRITORIAL ET TOURISTIQUE

Le diagnostic constitue l'étape essentielle pour appréhender le territoire et son mode de fonctionnement. Son objectif est de mettre en évidence les atouts et les points faibles du territoire, ainsi que les possibilités et les risques présents sur son marché. Le diagnostic a une visée opérationnelle pour justifier l'implantation d'activités, d'infrastructures... ou non. Cela comprend :

- l'environnement socio-économique du territoire : l'étude de la croissance démographique et de la structure sociale offre une vue d'ensemble du profil de la population et de l'attrait du territoire. Les niveaux de revenu, des taux d'emploi et de chômage, ainsi que les coûts liés au foncier et à l'implantation permettent d'estimer la rentabilité du futur projet. Le diagnostic inclut des indicateurs spécifiques à la filière touristique : chiffre d'affaires global du secteur, nombre d'entreprises touristiques, nombre d'emplois.
- les acteurs de l'industrie touristique locale : un inventaire exhaustif des ressources naturelles, culturelles (musées, monuments historiques, sites patrimoniaux), de loisirs (équipements sportifs et de nature, sentiers de randonnée, parcs naturels régionaux, offre événementielle) ainsi que des services touristiques (hébergement, restauration, point d'information) informe sur la quantité, la capacité, la qualité et le positionnement touristique du territoire. Par ailleurs, la perception du tourisme par la population locale est également à prendre en considération. Les habitants sont-ils sensibilisés aux activités touristiques ? Quelles sont leurs attentes ou, au contraire, leurs craintes ? Existe-t-il des conflits d'usage ?
- l'accessibilité du territoire : quels sont les moyens d'accès (train, route, itinéraires

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE
D'UN PROJET TOURISTIQUE FLUVESTRE



cyclable et fluvial) et des modes de transport privilégiés par les visiteurs? L'efficacité du dernier kilomètre est également à considérer, en fonction du temps de parcours depuis les portes d'entrée jusqu'aux sites.

LA DÉFINITION DU PROJET, SES OBJECTIFS

Quel type de projet serait le plus adapté? Que ce soit pour créer un nouvel équipement (base nautique, guinguette...) ou faire évoluer une activité existante (reconversion d'une maison éclusière, par exemple), il est essentiel de définir clairement l'offre en termes de produits ou services, de clients cibles et de type de séjours envisagés. Avec quels objectifs?

- Identifier les objectifs économiques, sociaux et environnementaux du projet pour évaluer ses retombées positives sur les visiteurs et les habitants (inclusivité, accessibilité, régénération écologique, santé publique...).
- Élaborer son modèle économique (business plan) en intégrant les enjeux environnementaux : Le Circular Canvas¹⁰, par exemple, fait partie des outils disponibles pour réfléchir à un modèle d'économie circulaire.
- S'aligner sur le positionnement thématique et l'identité de la destination pour assurer une cohérence entre les services offerts et l'image que la destination souhaite projeter.

Il convient de réaliser une étude de marché fondée sur les analyses suivantes :

- l'identification des bassins de chalandise en fonction de la demande existante. Quelle est la région d'origine des clients? L'évaluation de la fréquentation des sites et de l'offre de services touristiques existants, de leurs tendances et saisonnalité.
- l'analyse de l'offre existante. Existe-t-il





Agnès Charles/L'Institut Paris Région

des produits ou services similaires dans la zone de chalandise ? Des entreprises appuient-elles l'activité touristique grâce à des produits complémentaires. Une collaboration pourrait-elle être envisagée (offres groupées, logique partenariale autour d'engagements communs, labellisation acteurs durables) ?

Une étude de faisabilité technique est indispensable pour garantir la sécurité et la viabilité des infrastructures, en commençant par l'évaluation des risques naturels (inondation, sécheresse, tempête...) ou technologiques¹¹ susceptibles d'affecter les activités en bord d'eau ou sur l'eau.

De plus, pour l'implantation d'activités sur d'anciens sites industriels ou dans le cadre de la réhabilitation du patrimoine fluvial, une attention particulière devra être accordée à la préservation du bâti (protection du patrimoine, valeur architecturale), à l'état de pollution du site et aux contraintes d'usage.

10. La Toolbox Circulab, d'après Circulab Community est un réseau international de consultants, agences et universités, basé sur l'économie circulaire et résiliente comme modèle d'affaires pour améliorer les produits et les services : circulab.com/fr/toolbox-circular-economy-fr/

11. Ministère de la Transition écologique, de l'Énergie, du Climat et de la Prévention des risques, Connaître les risques près de chez soi : www.georisques.gouv.fr

LES DOCUMENTS RÉGLEMENTAIRES ET LES SCHÉMAS EN VIGUEUR

La mise en œuvre d'un projet touristique fluvestre nécessite au-delà des aspects liés au domaine public fluvial et à la propriété des riverains abordée en première partie, de prendre en compte les documents de planification et les orientations stratégiques spécifiques au territoire concerné.

Une analyse de la typologie des projets fluvestres au regard des documents de planification, des schémas et autres stratégies actuellement en vigueur est proposée ci-dessous.

DOCUMENTS DE PLANIFICATION ET D'ORIENTATION
D'ACCOMPAGNEMENT DES PROJETS FLUVESTRES



Animer les berges
*Événementiel,
Se distraire, se cultiver*



Développer des activités sur et au bord de l'eau
*Baignade, mobilier convivial,
Activités nautiques*



Préserver
*La faune, la flore
La qualité de l'eau*



Protéger
*Renaturer les berges
Prévenir les risques
d'inondation*



Accueillir
*Aménager les ports
et les haltes ; structurer
une voie verte*



Glossaire :

- **SRDTL** : Schéma régional de développement du tourisme et des loisirs • **SDT** : Stratégie départementale du tourisme • **SIT** : Stratégie intercommunale du tourisme • **SRDEII** : Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation • **SRCE** : Schéma régional de cohérence écologique
- **SRCAE** : Schéma régional climat air énergie • **SDAGE** : Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux • **SRADDET** : Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires • **SDRIF-E** : Schéma directeur de la Région Île-de-France - Environnemental • **SCOT** : Schéma de cohérence territoriale • **PLU - PLU I** : Plan local d'urbanisme - intercommunal • **PGRI** : Plan de gestion des risques d'inondation • **PRSE** : Plan régional santé environnement



POINTS DE VIGILANCE ET ANALYSE DES IMPACTS

Les potentiels conflits d'usage doivent être estimés lors de l'élaboration de projets liés aux activités fluviales. En effet, l'animation des berges peut générer des nuisances sonores ou lumineuses. L'accueil de croisiéristes et plaisanciers, l'essor des activités nautiques peuvent générer des tensions avec les activités de fret et les populations riveraines. De même, les différents usages des pistes cyclables (sportifs, familiaux, déplacements domicile-travail) peuvent être sources de conflits. Ainsi une réflexion approfondie sur les conflits potentiels doit être engagée pour limiter les conflits d'usages.

De plus, les projets fluviaux peuvent exercer une pression sur les écosystèmes. Bien que l'évaluation de l'impact environnemental demeure un exercice complexe, elle doit devenir une pratique courante. Cette notion fait référence à « l'ensemble des modifications [...] de l'environnement (négatives ou positives) engendrées par un projet, [...] un organisme ou un produit, de sa conception à sa fin de vie (l'Ademe, l'Agence de la transition écologique). Pour accompagner les territoires et les porteurs de projets, l'Ademe a développé une méthodologie sectorielle d'évaluation des émissions de gaz à effet de serre (GES) à chaque étape d'un projet. Par ailleurs, les normes ISO (14001, 14064, 37101...) proposent des cadres permettant aux entreprises ou aux territoires de mesurer, suivre et communiquer leurs performances environnementales. Les analyses d'impact prennent également en compte la consommation d'eau et d'énergie, la production de déchets, les politiques d'achats ainsi que la mobilité des salariés et des visiteurs.

AIDES ET FINANCEMENT

Il est possible de bénéficier d'un accompagnement en ingénierie ou financier en provenance d'acteurs publics pour tout projet de développement du tourisme fluvial tenant compte des enjeux environnementaux actuels.

La Région Île-de-France, via le Fonds régional pour le tourisme¹², permet d'accompagner les acteurs privés ou publics dans leurs projets d'investissement pour renouveler et déve-

12. Pour en savoir plus : Fonds régional pour le tourisme | [Région Île-de-France](#).



Édouard Lamisse/Institut Paris Région

lopper l'offre touristique, tout en encourageant la transition digitale et durable. L'objectif est d'adapter l'offre existante et de favoriser le développement d'un tourisme durable basé sur la sobriété, les mobilités douces et l'accessibilité aux transports en commun des sites touristiques. Sont éligibles à cette aide : les études, les aménagements des voies fluviales, le développement d'activités fluviales et fluvestres ainsi que les solutions numériques pour optimiser la gestion touristique. Les projets doivent respecter des critères d'éco-conditionnalité, notamment en matière d'accessibilité, d'ancrage territorial, de transition écologique et de réduction de l'impact carbone. Cette aide est plafonnée à 100 000 euros pour les projets de digitalisation et à 400 000 euros pour la création, l'adaptation ou le développement de l'offre touristique.

L'opérateur VNF a mis en place un Plan d'aide à la modernisation et à l'innovation (Pami) visant à décarboner la flotte fluviale, doté d'un budget de 60 millions d'euros pour la période 2023–2027. Cofinancé par l'Ademe, les Régions Île-de-France, Normandie Sud, la CNR et Haropa Port, ce plan a pour ambition de soutenir la modernisation de la flotte fluviale et favoriser l'innovation pour les bateaux naviguant sur les voies d'eau intérieures. Depuis 2020, le PAMI¹³ soutient les activités touristiques dans le cadre d'un effort de décarbonation de leur flotte. Ce dispositif cible les bateaux transportant moins de 12 personnes et mesurant plus de 20 mètres, uniquement pour la phase des travaux de remotorisation. Pour les bateaux de plus de 12 passagers et plus de 20 mètres, le financement couvre à la fois les phases études et de travaux. Par ailleurs, les coches nolisés sont éligibles pour des travaux de remotorisation électrique. Au cours des deux dernières années, le PAMI a contribué à la transition écologique de 32 bateaux à passagers. Parmi eux, 18 ont participé à la cérémonie d'ouverture de JOP 2024, tandis que 14 s'inscrivent dans l'héritage des JOP 2024, pour un total de 8 millions d'euros d'investissement. De plus, depuis 2023, 68 projets incluant des études de faisabilité et des travaux de verdissement ont bénéficié de subventions, pour un montant global de 12 millions d'euros.

De son côté, la Métropole du Grand Paris met à disposition plusieurs aides financières pour soutenir le tourisme et les activités en bord de l'eau. Dans le cadre des initiatives telles que Votre été au bord de l'eau ou *Big Jump*, les communes peuvent bénéficier de subventions couvrant jusqu'à 50 % des dépenses (plafonnées à 5 000 € par projet) pour organiser des animations estivales sur les berges de la Seine, de la Marne et des canaux. Ces aides visent à dynamiser les espaces fluviaux et à promouvoir des activités récréatives et culturelles destinées aux habitants et aux visiteurs. Par ailleurs, la Métropole du Grand Paris accompagne les communes et les établissements publics territoriaux dans l'aménagement de sites de baignade en octroyant des subventions d'investissement pour les études et travaux préparatoires, à hauteur de 50 % des dépenses, dans une limite d'un million d'euros par projet.

13. pami-connect@vnf.fr ou sur l'application PAMI Connect, portail PAMI (vnf.fr) : portail-pami-connect.vnf.fr/



Corinne Legenne/Institut Paris Region



4 | VALORISER LA VOIE D'EAU :

ACTIONS ET PRATIQUES INSPIRANTES

Face au changement climatique et à la multiplication rapide des aléas, des destinations et des acteurs touristiques mettent en œuvre des initiatives prenant en compte ces nouveaux enjeux. Le challenge ne réside plus uniquement dans la réduction des impacts environnementaux du tourisme, mais dans l'engagement d'une politique d'adaptation à différents niveaux.

Comme précisé par l'Ademe, « si l'atténuation s'attache à réduire les causes du changement climatique, l'adaptation vise quant à elle à en contenir les effets à travers une stratégie et des actions permettant de réduire la vulnérabilité et d'accroître la robustesse des systèmes socio-économiques et naturels face aux perturbations d'origine climatique »¹⁴. Une transition flexible prend forme peu à peu. Elle nécessite des ajustements lors de sa mise en œuvre, en fonction des résultats attendus et de l'évolution des connaissances scientifiques sur le climat. Les pratiques liées aux enjeux d'adaptation ont été examinées en fonction des différents types d'aléas.

14. Ademe, *Évaluer les politiques d'adaptation au changement climatique. Guide méthodologique*, 2019.

| ADAPTATION ALÉAS CLIMATIQUES | | | ADAPTATION ALÉAS BIOPHYSIQUES | |
|--|--|--|--|--|
| Canicule, vague de chaleur | Inondations, précipitations intenses | Sécheresse | Stress sur la ressource hydrique | Altération des écosystèmes (faune, flore) |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Ouvrir la baignade en ville ■ (Re)connecter le centre-ville au fleuve ■ Encourager la renaturation des berges ■ Développer des activités sur l'eau ■ Structurer une voie verte ■ La promenade de l'Orge ■ La plage fluviale de Meaux | <ul style="list-style-type: none"> ■ Parc du peuple de l'herbe ■ Encourager la renaturation des berges ■ Les passerelles de Guingamp ■ Renaturation et aménagement du quai de la Gourdine à Lagny ■ Les Prairies Saint-Martin, un parc naturel au bord de l'eau ■ La renaturation des berges | <ul style="list-style-type: none"> ■ Encourager la renaturation des berges ■ Parc des Prairies Saint-Martin ■ Parc du peuple de l'herbe ■ La renaturation des berges de Seine sur l'île de Puteaux ■ Renaturation et aménagement du quai de la Gourdine à Lagny | <ul style="list-style-type: none"> ■ Préserver la qualité de l'eau ■ Encourager la renaturation des berges ■ Sanitaires secs sur les quais du Rhône ■ Service de collecte des déchets : USÉO ■ Expérimentation de traitement des eaux usées dans le port de Neuilly-sur-Marne | <ul style="list-style-type: none"> ■ Installer du mobilier éphémère et convivial ■ Préserver la faune et la flore ■ Sensibiliser par le loisir ■ Encourager la renaturation des berges ■ Sanitaires secs sur les quais du Rhône ■ Service de collecte des déchets : USÉO |



AMÉLIORER LE CADRE DE VIE

L'aménagement des berges et l'organisation d'activités culturelles, festives ou sportives le long des cours d'eau participent à la transformation urbaine, renforçant l'attractivité des villes et améliorant la qualité de vie des habitants. Ces initiatives favorisent le bien-être physique et moral des populations en réintégrant la nature au cœur du tissu urbain, transformant ainsi les espaces naturels en lieux de vie et de partage propices au lien social.

Le succès d'un projet dépend d'un engagement fort des collectivités locales et d'une concertation avec les citoyens. Ces aménagements doivent être élaborés « avec et pour » les habitants, en prenant en compte leurs attentes, tout en améliorant le cadre de vie global. Les outils participatifs, comme la marche sensible, favorisent l'implication des citoyens dans les projets et facilitent l'appropriation.

LISTE DES FICHES ACTIONS ET PRATIQUES INSPIRANTES

- **Fiche action n° 1.** Se cultiver au bord de l'eau
 - **Fiche pratique inspirante n° 1.** La Street Art Avenue®, une balade artistique le long du canal Saint-Denis
 - **Fiche pratique inspirante n° 2.** Transport Culturel Fluvial, une compagnie de spectacles vivants itinérante

- **Fiche action n° 2.** Faire la fête
 - **Fiche pratique inspirante n° 3.** Rosa Bonheur, une guinguette festive et inclusive
 - **Fiche pratique inspirante n° 4.** La guinguette Mauves Balnéaire, mémoire de l'ancienne plage de Nantes
 - **Fiche pratique inspirante n° 5.** Le Bord de l'Eau, un tiers-lieu festif et culturel sur les rives de l'Oise

- **Fiche action n° 3.** Se concerter pour appréhender la voie d'eau
 - **Fiche pratique inspirante n° 6.** Expérimentation d'un itinéraire touristique par la marche sensible
 - **Fiche pratique inspirante n° 7.** On a marché sur la Têt, première étape vers l'aménagement futur des berges

- **Fiche action n° 4.** Ouvrir la baignade en ville
 - **Fiche pratique inspirante n° 8.** La baignade à Copenhague, un modèle de renouveau urbain
 - **Fiche pratique inspirante n° 9.** La plage fluviale de Meaux, point de rencontre des baigneurs franciliens

- **Fiche action n° 5.** Installer du mobilier éphémère et convivial
 - **Fiche pratique inspirante n° 10.** Votre été au bord de l'eau, une programmation festive et familiale
 - **Fiche pratique inspirante n° 11.** Le Festival des cabanes : une source d'inspiration

- **Fiche action n° 6.** Développer des activités sur l'eau
 - **Fiche pratique inspirante n° 12.** Cap sur la Marne : des animations estivales pour un tourisme de proximité
 - **Fiche pratique inspirante n° 13.** Les Sentiers Nautiques® : une découverte du territoire par l'itinérance à la pagaie



Corinne Legenne/L'Institut Paris Région

FICHE ACTION N° 1

SE CULTIVER AU BORD DE L'EAU



La filière culturelle est en ville un sujet majeur de développement territorial mais également de régénération urbaine. L'intégration de la culture dans l'offre touristique valorise le patrimoine culturel et naturel des villes fluviales, en offrant une expérience immersive enrichissante.

Descriptif

Le renouveau culturel peut se traduire par l'offre de nouveaux sites, notamment pour favoriser l'accessibilité et l'inclusivité sur les territoires. Le fleuve représente un espace de récréation ainsi qu'un socle identitaire et culturel. D'abord marqué comme lieu d'inspiration pour les peintres, le fleuve joue également un rôle fédérateur pour inviter les habitants et les visiteurs à (re)découvrir un grand nombre d'activités

culturelles. Celles-ci s'imbriquent dans un cadre d'animations sur berges avec des structures pérennes (musées flottants) et des programmations estivales pour ouvrir la culture au plus grand nombre, et proposer une offre culturelle durable.

De nouvelles tendances redessinent la géographie et l'attractivité culturelle des villes. Pour s'adresser en priorité aux habitants et refléter la vie locale, l'offre ne doit pas être « hors sol », mais enracinée dans le territoire, et s'appuyer sur le tissu associatif de la commune concernée. La culture « hors les murs » enrichit et diversifie l'offre traditionnelle, en allant à la rencontre de publics variés ou éloignés, et participe à la cohésion de groupe. De plus, le développement culturel favorise l'inclusivité des habitants à la vie de leur territoire.

Le fleuve se révèle être une ressource aux multiples fonctionnalités (économique, sociale, environnementale et culturelle). Les voies d'eau constituent des lieux de découverte, de création artistique et des courroies de transmission culturelle. Le cadre naturel est l'occasion pour les artistes de tisser des trames narratives autour de l'eau, et pour les acteurs publics d'imaginer une politique culturelle ajustée à leur territoire :

- organiser des événements et des animations culturelles : les collectivités locales peuvent faire appel à des compagnies de spectacles vivants. Celles-ci peuvent réaliser des spectacles à bord d'un bateau comme Transport Culturel Fluvial à Lille, une compagnie d'art de la rue itinérante par les voies navigables. Le plus souvent en tournée pendant la période estivale, les spectacles éphémères sont une occasion de valoriser les artistes, mais également de profiter du patrimoine naturel qu'est le fleuve ;
- créer des circuits culturels : développer des itinéraires touristiques thématiques

mettant en valeur les sites culturels et historiques le long des cours d'eau, avec des panneaux d'interprétation, des visites guidées et des applications mobiles pour accompagner les visiteurs. Ces circuits culturels peuvent s'imbriquer dans le paysage fluvial, sur les berges (street art, parcours photo, d'interprétation...), sur l'eau (bateau ou musée culturel flottant). S'appuyer sur l'existant en utilisant un musée ou un point d'intérêt déjà investi permet de légitimer le lieu et de faciliter l'installation d'autres animations culturelles ;

- créer des points d'intérêt culturel : aménager des espaces dédiés à la culture le long des berges, comme des musées au bord de l'eau, des galeries d'art flottantes ou des centres d'art urbain flottants (ex. le Fluctuart à Paris). Ces équipements sont ainsi installés de manière pérenne, permettant aux visiteurs de profiter de ces espaces tout au long de l'année. Les villas ou lieux de villégiature, à portée de vue lors de balades à vélo, peuvent faire l'objet de découverte culturelle, capitalisant ainsi sur le patrimoine bâti et architectural ;

- réhabiliter le patrimoine fluvial vernaculaire (maisons éclésières) agricole (moulins), industriel (ports marchands) ou urbain populaire (street art) : en ville, certains espaces fluviaux, parfois négligés, peuvent être transformés en lieux culturels dès lors qu'apparaît une prise de conscience de leur valeur. L'affectation d'un nouveau sens à ces lieux permet de les requalifier, faisant du patrimoine un vecteur de revitalisation urbaine. Parallèlement, l'esthétisation des cours d'eau favorise une nouvelle qualité urbaine et inspire la création d'œuvres d'art contemporain. Ainsi, les fleuves sont aussi des supports d'expressions artistiques et architecturales avant-gardistes, renforçant leur rôle culturel et social dans la ville.

Mise en œuvre

En intégrant la mission touristique au développement local, des lieux et activités culturels occupent une place structurante pour le territoire, en complétant l'offre traditionnelle. Renforcer l'attractivité d'un territoire et valoriser la destination par la culture suppose de construire un projet



impliquant l'ensemble de l'écosystème culturel (acteurs publics, privés et surtout associatifs) autour d'une vision commune. L'enjeu majeur est de maintenir une animation des lieux tout au long de l'année, pour compenser la saisonnalité des visites classiques et stimuler l'économie locale. La diversification de l'offre permet de diffuser la culture sur l'ensemble du territoire, y compris dans des espaces moins fréquentés, et de créer de nouvelles polarités territoriales en réponse aux attentes des habitants, des touristes et notamment des *repeaters* en quête de nouvelles découvertes. L'intégration d'une culture vivante et partagée, au-delà du patrimoine bâti ou paysager, qui s'appuie sur la voie d'eau, se révèle être un excellent support pour des pratiques culturelles communes. Le fleuve peut être fréquenté à tout moment, y compris le soir. La culture peut être vectrice d'expériences nocturnes avec des feux

d'artifice, des spectacles et des cinémas en plein air.

Le tourisme culturel en bord d'eau, bien que principalement urbain, trouve dans le monde rural des potentiels sous-exploités qui pourraient fortement contribuer au développement économique et social des campagnes. Le territoire concerné n'a pas besoin de disposer d'un patrimoine bâti d'exception : la valorisation du patrimoine vernaculaire reflète la culture d'une collectivité et ses relations avec son territoire, qui se prête par exemple, aux balades commentées en bateau.

Les contrats de destination, en s'appuyant sur la voie d'eau comme fil conducteur et en se structurant autour d'une marque commune, au-delà des périmètres administratifs traditionnels, incitent les territoires à proposer une offre culturelle mieux structurée et innovante. Les contrats, comme Normandie Paris Île-de-France Destination



Vincent DuJardin, Transport Culturel Fleuve

Impressionnisme ou Vallée de la Dordogne, illustrent comment ces initiatives peuvent, en plus de mutualiser les moyens et les compétences, aide à gérer les flux de visiteurs sur le territoire, en servant d'outil de gouvernance touristique. Enfin, les lieux culturels éphémères jouent un rôle essentiel en tant que laboratoires d'innovation pour les territoires permettant d'expérimenter de nouvelles idées et initiatives culturelles.

Acteurs à mobiliser

- associations culturelles ;
- musées ;
- artistes et artisans locaux ;
- offices de tourisme ;
- compagnies de spectacles vivants et théâtres ;
- le service culturel de la collectivité (mairie, département...);
- acteurs culturels motivés et forces vives locales.

Aspects financiers

La présence de la culture au bord de l'eau peut stimuler l'économie locale en attirant les visiteurs et en générant des retombées économiques pour les commerces, les restaurants, les hébergements et les prestataires de services touristiques, mais également pour les artistes qui participent aux différents événements.

Points de vigilance

L'articulation entre tourisme, développement local et culture est complexe, avec des objectifs parfois antagonistes, nécessitant une concertation importante. Les politiques culturelles actuelles se concentrent sur la réhabilitation des friches, mais il convient de trouver un équilibre entre le financement de lieux et celui des programmations, afin de ne pas dévaloriser la création artistique.

Indicateurs de suivi

- les données de fréquentation ;
- l'étude des publics (vérifier si les publics visés sont bien ceux qui fréquentent ces activités culturelles). ■



Claire Giloprin, L'Institut Paris Region

Ressources complémentaires

- Maud Jacques, Odile Soulard, *Les quartiers culturels et créatifs : leviers de redynamisation territoriale*, L'Institut Paris Region, juin 2020.
- Odile Soulard, Séverine Albe-Tersiguel, Carine Camors, Vincent Gollain, Marion Tillet, Martin Hervouët, *Lieux culturels et valorisation du territoire, tome 2, Quinze lieux emblématiques en Ile-de-France*, L'Institut Paris Region, juin 2018.

FICHE PRATIQUE INSPIRANTE N° 1

LA STREET ART AVENUE®, UNE BALADE ARTISTIQUE LE LONG DU CANAL SAINT-DENIS

Territoire

Depuis le bassin de la Villette à Aubervilliers jusqu'à la porte de Paris à Saint-Denis, la Street Art Avenue dessine un parcours le long des berges du canal Saint-Denis, qui s'étend sur 5 kilomètres. Cette promenade d'art urbain se découvre à pied ou à vélo, en autonomie ou lors d'une visite guidée, organisée par l'office de tourisme Plaine Commune Grand Paris. Plutôt bien desservie en transports en commun depuis les arrêts Porte de la Villette à Paris (ligne 7 et tram ligne T3b) et Porte de Paris à Saint-Denis (ligne 13), la Street Art Avenue est accessible sans voiture.

Caractéristiques du projet

Le projet combine art et culture en lien avec le développement local, et poursuit plusieurs objectifs :

- améliorer le cadre de vie des habitants et

des salariés par la disposition d'œuvres d'art dans l'espace public, la mise en place de démarches inclusives et participatives ;

- se réapproprier les berges pour inciter à expérimenter diverses pratiques (marche, vélo, balade, loisirs sportifs) ;
- valoriser l'image du territoire par l'implantation d'entreprises le long du canal afin de changer le regard sur cet espace de vie ;
- contribuer au développement touristique et à la mobilité entre Paris, Aubervilliers et Saint-Denis. Faire du canal Saint-Denis un lieu de promenade et de découverte ;
- faire rayonner l'art et la culture dans l'espace public. Familiariser la population à la fréquentation d'œuvres artistiques, offrir aux artistes locaux l'occasion de se faire connaître (les accompagner dans leur professionnalisation) et à des artistes d'envergure internationale de s'approprier un contexte urbain riche de sens et en pleine mutation ;
- améliorer l'attractivité du territoire avec des programmations originales et de qualité.



Simon Lambert/Plaine Commune

Mise en œuvre

Le canal Saint-Denis, propriété de la Ville de Paris, constitue un élément structurant de Plaine Commune. Témoin de l'histoire industrielle de la Seine-Saint-Denis, il fait l'objet depuis les années 2000 d'une politique de revalorisation, qui a notamment permis l'aménagement des berges et la création de pistes cyclables. Identifié en tant qu'espace paysager, le canal présente aussi une dimension poétique. Il incite à la flânerie et offre une bouffée d'oxygène en milieu urbain dense. Par ailleurs, plusieurs voies cyclables nationales et internationales traversent le canal Saint-Denis, comme l'avenue verte London-Paris (470 km), la Seine à vélo ou la route de Saint-Jacques-de-Compostelle (au niveau d'Aubervilliers et Saint-Denis).

Lancée en 2016, la Street Art Avenue s'inscrit dans une dynamique d'accompagnement des mutations du paysage urbain par la valorisation des cultures urbaines et de l'art dans l'espace public. Les abords du canal sont depuis les années quatre-vingt l'un des hauts lieux du graffiti et du street art parisiens, d'abord de manière spontanée puis dans le cadre d'une politique publique de valorisation de l'art urbain. Plus de quarante œuvres ont été réalisées depuis sa création par des artistes et des collectifs (Hera of Herakut, Insane 51, Mouad Aboulhana, Kashink, FDCrew, Lady K, Rébus, Guate Mao, les sœurs Chevalme, Alexandra Arango, Marko93, Zdey, Zest, Case MacClaim, Fabio Petani, Roid...). Elles sont installées sur des silos d'usine, des piliers d'autoroute, des quais, une maison éclusière. Chaque année, au fil des éditions, de nouveaux artistes viennent enrichir le projet : artistes du territoire en dialogue avec d'autres artistes français ou internationaux. Cependant, des dégradations d'œuvres d'art peuvent avoir lieu dans l'espace public.



La Street Art Avenue est portée par l'intercommunalité Plaine Commune constituée de neuf communes de la Seine-Saint-Denis (Aubervilliers, Épinay-sur-Seine, La Courneuve, l'Île-Saint-Denis, Pierrefitte-sur-Seine, Saint-Denis, Saint-Ouen-sur-Seine, Stains et Villetaneuse), du département de la Seine-Saint-Denis et des villes de Saint-Denis, Aubervilliers et Paris. Plaine Commune a lancé une démarche « Territoire de la culture et de la création » au sein du Grand Paris, dans le cadre du Contrat de développement territorial, signé avec l'État en 2014.

L'appropriation de la Street Art Avenue par les habitants et leur implication constituent une dimension importante du projet, qui se traduit par la proposition aux habitants et aux touristes de visites guidées, de croisières fluviales commentées. Depuis 2017, des parcours d'éducation artistique et culturelle sont organisés avec des établissements scolaires, en partenariat avec des médiathèques, des centres de loisirs,

des maisons de quartier. L'intervention artistique *in situ* s'inscrit dans un contexte culturel et patrimonial de Plaine Commune, qui tient compte de l'environnement immédiat (paysage naturel, industriel et urbain du canal) et des usages actuels et à venir. La politique d'aménagement de Plaine Commune traite les enjeux liés au canal par la création de nouveaux tronçons de pistes cyclables, le renforcement du transport de passagers (navettes fluviales), le développement des pratiques sportives et festives sur le canal et ses abords, et un travail sur la gestion écologique du canal.

Acteurs mobilisés et financement

Des appels à projets annuels portés par le Département de la Seine-Saint-Denis, l'office du tourisme Plaine Commune Grand Paris, Plaine Commune, les Villes d'Aubervilliers, de Saint-Denis et de Paris permettent de financer la réalisation d'œuvres d'art le long du canal Saint-Denis.

L'artiste comme les collectifs d'artistes sont rémunérés sur la base d'un devis (entre 3 000 et 6 000 €). Ce montant est

déterminé et contractualisé dans le cadre de la convention signée entre l'office du tourisme Plaine Commune du Grand Paris et l'artiste ou les collectifs d'artistes.

En 2024, la huitième édition de la Street Art Avenue a été réalisée avec la direction artistique et technique de Terrart, une agence d'ingénierie culturelle qui encourage la collaboration entre les artistes, tout en intégrant des valeurs olympiques, en faisant appel aux habitants et aux acteurs du territoire.

L'association L'Écluse a été sélectionnée pour concevoir et animer le programme de médiation. Le but de ce programme est d'utiliser l'art urbain comme outil pour explorer l'environnement et l'histoire du canal, tout en plaçant les participants au cœur de la création.

La Street Art Avenue a aussi été retenue dans le cadre de la programmation de l'Olympiade culturelle (programme pluridisciplinaire qui vise à allier sport, culture et inclusion), financée par le Comité d'organisation des Jeux olympiques et paralympiques et le ministère de la Culture. ■



Simon Lambert/Plaine Commune

FICHE PRATIQUE INSPIRANTE N° 2

TRANSPORT CULTUREL FLUVIAL, UNE COMPAGNIE DE SPECTACLES VIVANTS ITINÉRANTE



Vincent Dujardin, Transport Culturel Fluvial

Territoire

L'association Transport Culturel Fluvial (TCF), créée en 2006, propose des représentations itinérantes sur les voies navigables dans toute la région Hauts-de-France, et même au-delà en fonction du temps de navigation. Dirigée par Vincent Dujardin, la compagnie a trouvé son ancrage à Lille, site de préparation des spectacles et d'entretien des bateaux. Depuis près de vingt ans, TCF réalise un travail de sensibilisation écologique et de vulgarisation scientifique auprès des écoles et du grand public. L'originalité réside dans la conception d'animations qui peuvent être représentées depuis la berge ou sur un bateau.

Caractéristiques du projet

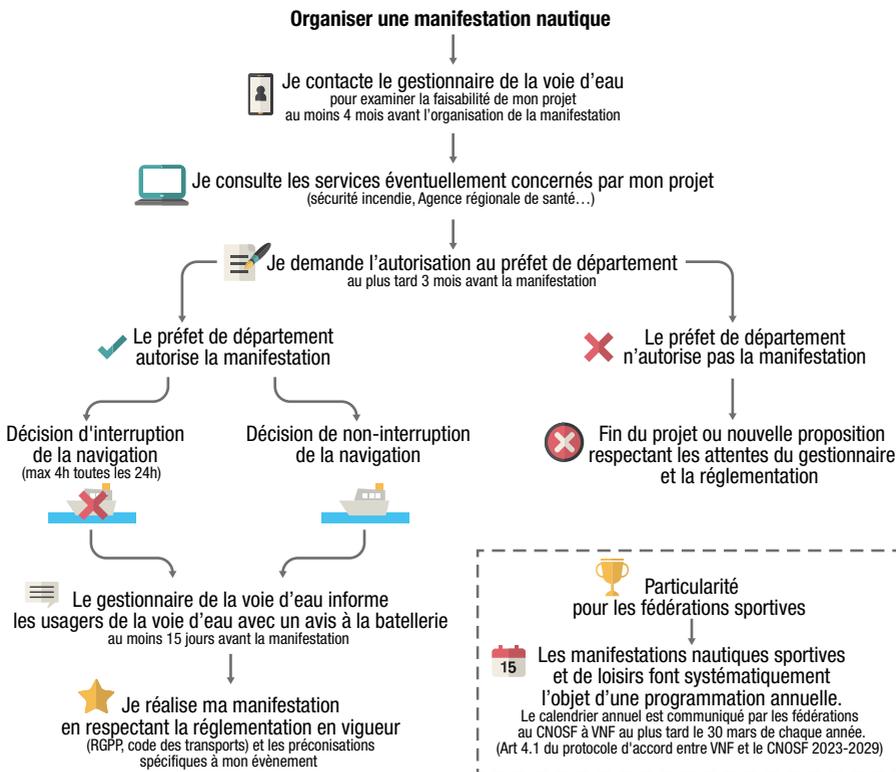
La compagnie ambitionne d'aller à la rencontre des territoires, en mobilisant les

habitants. À travers une diversité de programmations, TCF s'emploie à (re)créer du lien entre le fleuve et les communes mouillées par une perception nouvelle de la relation qu'ont les riverains avec les voies d'eau et les berges. Plusieurs types de spectacles sont présentés autour de l'eau :

- la Femme poisson est un ballet aérien joué sur un bateau (36 x 5 m) qui privilégie les sites capables de recevoir et d'amarrer une embarcation de type péniche Freycinet, et dont la capacité d'accueil atteint entre 500 et 800 spectateurs ;
- le Mobil'eau est un spectacle acrobatique de danseurs aériens. Le décor, à l'image d'un mobile home, est composé de petits voiliers suspendus dans les airs. Ce numéro attire entre 1 000 et 3 000 spectateurs par représentation ;
- les Concerts trempés, réalisés sur l'eau, sont accessibles aux spectateurs en barque ou depuis les berges. Près de 500 personnes peuvent y assister. Cette prestation nécessite un accès à un plan d'eau avec de préférence la mise à disposition d'un ponton d'embarquement.

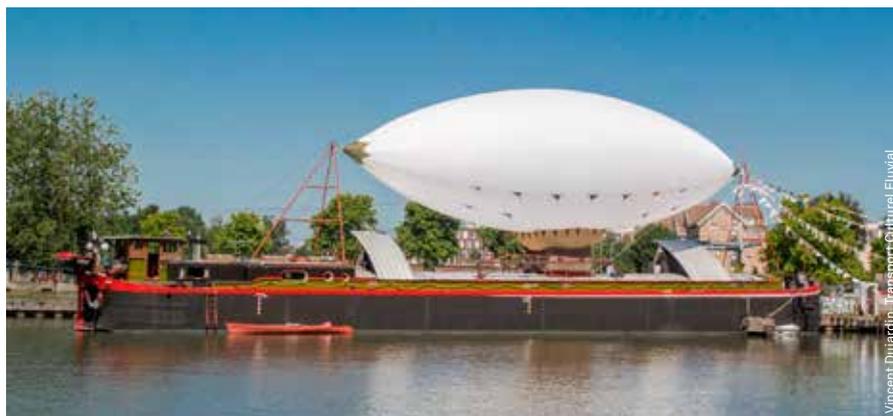
Chaque attraction nécessite près de cinq heures d'installation et deux heures de démontage

Par ailleurs, TCF propose pendant les week-ends des spectacles à destination de publics non avertis pour les sensibiliser autour des enjeux écologiques et présenter une vulgarisation scientifique sur le thème de l'eau. Pour cela, deux bateaux, prêtés à la compagnie en échange de leur entretien (prêt contre bons soins), ont été spécialement aménagés, le premier équipé d'un sous-marin (bateau colporteur) pour sensibiliser le public sur la question de l'autonomie énergétique et le second d'un ballon dirigeable (l'hydroplane) pour évoquer les fluides d'air et leur rapport à la planète et au vivant.



© L'INSTITUT PARIS REGION, 2025

Source : VNF



Vincent Dujardin - Transport Culturel Fluvial

Mise en œuvre

Les étapes à suivre pour la production de spectacles de la compagnie sont les suivantes : une collectivité, une entreprise ou un tiers contacté ou est contacté par TCF. La compagnie se renseigne sur la réglementation, notamment le Code général de la propriété des personnes publiques, les conditions de réalisation et les infrastructures en place sur le territoire d'accueil. Elle prend contact avec :

- les gestionnaires de la voie d'eau ;
- les services de la préfecture ;
- la ou les collectivités locales.

Des autorisations pour une manifestation nautique sont demandées par TCF avec les délais suivants :

- quatre mois avant l'évènement, le gestionnaire de la voie d'eau, qui conseille sur la faisabilité, est sollicité ;
- trois mois avant l'évènement, la demande est déposée auprès des services de l'État dans le département d'accueil (Cerfa 15030*1 pour les manifestations nautiques et Cerfa 15824*1 pour les manifestations terrestres) ;
- les instructions et demandes d'autorisation doivent être adressées deux mois avant l'évènement.

Si la manifestation est acceptée, une Autorisation d'occupation temporaire (AOT) ou une Convention d'occupation temporaire (COT) soumise à une redevance est délivrée. Si l'évènement est susceptible d'impacter la libre circulation fluviale, un avis est sollicité auprès de la batellerie ou de la préfecture, dans le cas de la circulation terrestre.

L'organisation des animations pédagogiques par TCF met en lumière certaines difficultés compte tenu :

- des spécificités propres aux voies d'eau

ne permettant pas toujours la réalisation de tous les spectacles ;

- une inadéquation des sites ou un manque d'infrastructures adaptées à la prestation (pontons, espace aérien...);
- une mauvaise interprétation des collectivités sur l'offre proposée. TCF propose des « animations pédagogiques » et non des « spectacles », ce qui peut générer des incompréhensions sur le coût de la prestation ;
- les liens étroits qu'entretient TCF avec les gestionnaires de la voie d'eau, dont les pratiques diffèrent sensiblement d'un gestionnaire à l'autre, ce qui peut nuire au déroulement de l'organisation d'un évènement ;
- certaines communes peuvent se montrer frileuses à l'idée de s'engager dans l'organisation d'un évènement, dont le coût peut leur sembler trop élevé ;
- la difficulté pour TCF d'identifier les bons interlocuteurs au sein des collectivités.

Les animations proposées ont montré ces dernières années que les activités transitoires et éphémères sont une réelle chance pour reconnecter les habitants avec leur fleuve, et pour valoriser le patrimoine et les infrastructures des voies d'eau.

Acteurs mobilisés et financement

La programmation des animations relève des communes et intercommunalités. Aujourd'hui, la compagnie a comme partenaires la Région Hauts-de-France, la Ville de Lille, la Métropole européenne de Lille. Les prestations (avec billetterie, selon l'offre) varient entre 2000 et 12000 euros. ■

FICHE ACTION N° 2

FAIRE LA FÊTE

L'expression « faire la fête » désigne l'action de célébrer un événement ou de partager un moment festif en groupe, dans une atmosphère conviviale et animée. Elle évoque une occasion de détente et de divertissement, souvent accompagnée d'une ambiance joyeuse et décontractée.

Cadre

Les festivités comme les festivals, les concerts, les spectacles de rue contribuent activement à la vitalité d'un territoire, en favorisant son dynamisme social, culturel et économique. Elles offrent aux habitants l'occasion de se retrouver, de dialoguer et de tisser des liens sociaux. Réunir des individus provenant de diverses origines, âges ou cultures favorise un sentiment de communauté et d'inclusion. Un territoire qui organise fréquemment des événements festifs devient un lieu incontournable, attirant aussi bien les visiteurs que les entreprises. Ces manifestations contribuent à

son rayonnement et renforcent son identité. Par ailleurs, elles créent des occasions pour les artistes et les professionnels des industries culturelles et créatives (cinéma, audiovisuel, musique, spectacle vivant, etc.), constituant ainsi une vitrine pour les artistes locaux - musiciens, danseurs et créateurs - qui peuvent y développer leur notoriété et leur carrière. En offrant une diversité d'activités culturelles et festives, le territoire devient un pôle d'attractivité pour les talents créatifs, tout en améliorant la qualité de vie des habitants.

L'aménagement des berges de fleuves tels que la Seine, l'Oise et la Loire, présenté dans nos exemples, a progressivement évolué afin de s'adapter aux besoins changeants des habitants et des visiteurs, tout en relevant les défis environnementaux et urbains. On observe depuis peu certaines tendances dans l'aménagement festif des berges :

- des projets de renouvellement urbain sont mis en œuvre afin de reconvertir d'anciens entrepôts, quais industriels et friches en espaces publics multifonction-



nels dédiés à la culture, aux loisirs et à la détente ;

- les berges deviennent de véritables galeries d'art à ciel ouvert où la créativité et l'architecture se fondent harmonieusement dans le paysage urbain, proposant des œuvres, des sculptures, et offrant un espace pour des performances artistiques ;
- on cherche à valoriser la diversité culturelle, en mettant en avant les traditions artistiques, musicales, culinaires et artisanales des différentes communautés présentes sur le territoire ;
- les lieux festifs sont de plus en plus accessibles, ouverts et accueillants indépendamment des origines, des capacités, des identités ou des situations sociales des individus. Ces lieux s'efforcent de valoriser les différences, tout en encourageant la participation, l'expression et l'accès à des activités culturelles, sans aucune forme de discrimination ;
- les berges se transforment en lieu de prédilection pour les touristes désireux de vivre une expérience authentique, en proposant des circuits thématiques, des visites guidées et des manifestations qui célèbrent le patrimoine culturel, historique, fluvestre de la région. La valorisation des sites historiques et culturels joue un rôle crucial dans le renforcement des liens entre le patrimoine et les célébrations ;
- les villes s'appuient sur la vitalité des lieux ouverts la nuit. À la fois lieux de culture et de proximité, ceux-ci contribuent au dynamisme de la vie de quartier, au renforcement du lien social et participent à la vie économique et à la création d'emplois. La nuit festive s'impose progressivement dans les politiques territoriales, tant en France qu'à l'international. La vie nocturne est aussi principalement connectée aux industries culturelles et

créatives. La nuit constitue un environnement exceptionnel qui favorise la créativité, les expérimentations artistiques et culturelles, offrant ainsi un cadre privilégié d'expression pour les artistes ; comédiens, musiciens, danseurs exercent leur activité en soirée ou la nuit. Par ailleurs, les cafés-concerts, les salles de spectacle et les clubs représentent souvent les premières salles pour la majorité des artistes.

Descriptif

Urbanisme et activités festives sont étroitement liés. L'aménagement des espaces publics, les infrastructures et les politiques urbaines déterminent directement la manière dont habitants et visiteurs se rassemblent, célèbrent et vivent des moments festifs. Une ville bien aménagée peut, en assurant la sécurité, l'accessibilité et le confort aux participants, favoriser la convivialité, encourager la diversité culturelle et animer l'espace public, tout en stimulant l'économie locale et en améliorant la qualité de vie des habitants.

« Faire la fête » implique l'aménagement d'espaces et d'infrastructures adaptés pour accueillir des événements festifs comme les parcs, les places publiques ou les quais. Les scènes de concert, les aires de jeux, les zones de restauration pour des *food trucks* ou piétonnes favorisent également les rassemblements festifs et culturels.

Les événements festifs, en particulier les grands rassemblements, doivent tenir compte de l'accessibilité, notamment en ce qui concerne l'organisation des réseaux de transport (bus, métro, tramway) afin de faciliter l'accès.

La sécurité constitue également un enjeu majeur lors des événements festifs. L'organisation de zones sécurisées, l'installation de barrières et la mise en place de contrôles



Angélique Meusson

d'accès sont des éléments indispensables à prendre en compte dans toute programmation d'évènement festif.

L'urbanisme transitoire, en tant que terrain d'expérimentation pour les activités festives, joue un rôle clé dans la transformation des villes et le dynamisme culturel. Il permet de redonner vie à des espaces sous-utilisés, d'encourager l'inclusion sociale et de stimuler l'économie locale. En testant de nouvelles approches d'aménagement en lien avec les attentes des habitants, l'urbanisme transitoire permet d'évaluer leur pertinence dans des conditions réelles avant d'engager des investissements.

Mise en œuvre

Les réglementations en matière d'urbanisme pour l'aménagement festif et culturel des berges peuvent varier en fonction de la juridiction locale et des objectifs spécifiques du projet. Cependant, quelques principes généraux peuvent s'appliquer :

- les espaces disponibles à destination d'usages culturels et festifs doivent être préservés et figurer dans les documents de stratégie urbaine ;
- les activités festives doivent respecter et promouvoir le patrimoine culturel et historique des berges, tout en protégeant les sites archéologiques, les monuments historiques et les quartiers anciens ;
- ces zones doivent être accessibles à tous, y compris aux personnes à mobilité réduite, et tenir compte des besoins des populations locales, des visiteurs et des communautés marginalisées ;
- les projets doivent favoriser une mixité des usages, en intégrant des équipements culturels, des espaces verts, des aires de loisirs, des commerces de proximité et un réseau de transport pour créer un environnement urbain vivant et dynamique ;
- l'implication des habitants, des groupes d'intérêts locaux et des parties prenantes dans le processus de planification et de

prise de décision doit être valorisée, en organisant des consultations publiques, des réunions communautaires et des ateliers participatifs.

Aspects financiers

Les événements festifs et culturels génèrent des revenus importants pour l'économie locale. Les visiteurs dépensent pour l'hébergement, la restauration, les transports, et l'achat de produits locaux. Ces dépenses profitent aussi bien aux commerces du territoire (bars, restaurants, boutiques) qu'aux entreprises spécialisées dans l'organisation d'événements tels que les festivals et les salons.

Acteurs à mobiliser

Plusieurs acteurs de la sphère institutionnelle, privée ou civile peuvent être mobilisés :

- les municipalités, les communautés de communes, les Régions, l'État (ministère de la Culture, ministère du Tourisme) ;
- les artistes, les créatifs, les producteurs d'événements, les porteurs de projets, les gestionnaires de lieux, les fournisseurs. On peut également citer parmi les acteurs du secteur privé les entreprises, les associations, les tiers-lieux culturels, les fondations, les sponsors, les financeurs, qui conçoivent, financent et réalisent l'évènement ;
- les habitants, les participants, les bénévoles.

Diverses aides sont mobilisables, telles que les appels à manifestation d'intérêt, les appels à projets, la mise à disposition d'espaces par les collectivités, les subventions. La démarche des concessions permet de dynamiser et d'exploiter un lieu confié à des acteurs économiques privés, selon différents types de contrat : des conventions d'occupation du domaine public, des délégations

de service public, des concessions de travaux et de services ainsi que des baux emphytéotiques administratifs.

Points de vigilance

- risques liés au non-respect des normes légales ;
- atteintes à la sécurité et à l'ordre public : perturbation de la vie locale, tension avec les riverains, menace terroriste, comportements violents, dangers liés à l'excès d'alcool, à la consommation de drogues. Les espaces doivent être conçus pour assurer à la fois la fluidité des déplacements et la protection des participants ;
- risques sanitaires : maladies, pandémies. ■



Ressources complémentaires

- Camors Carine, Soulard Odile, « L'animation nocturne des villes, un potentiel à conforter », *Note rapide Économie*, n° 808, mai 2019.
- Cécile Diguët, « L'urbanisme transitoire, une pratique qui se pérennise », *Note rapide Territoires*, n° 952, septembre 2022.
- Luc Gwiadzinski, « La ville par intermittence : des temps de la fête à un urbanisme des temps » *Revista Cidades*, 2011, 8 (13), pp.318-335.
- Les nuits du futur, livre blanc des professionnels européens.

FICHE PRATIQUE INSPIRANTE N° 3

ROSA BONHEUR, UNE GUINGUETTE FESTIVE ET INCLUSIVE



Rosa Bonheur propose un concept novateur de guinguette-barge installée sur les quais de la Seine, au cœur du septième arrondissement de Paris, entre les ponts de la Concorde et Alexandre III. S'appuyant sur le succès de Rosa Bonheur des Buttes Chaumont, Rosa à l'Ouest séduit les noctambules, les touristes et les Parisiens, mais surtout les esprits libres, en offrant un espace festif dans un cadre prestigieux, tout en participant à la revitalisation des berges de la Seine.

Caractéristiques du projet

Rosa Bonheur est une guinguette flottante sur la Seine, où il fait bon vivre et où se rencontrent toutes les générations dans un esprit de liberté : « La Guinguette, c'est un lieu où on peut manger, boire, chanter et danser ». Le site est facilement accessible en transports en commun (stations de métro Invalides (ligne 8 et RER C) et Concorde (ligne 1), à vélo...

Ce projet répond à plusieurs objectifs, tout en contribuant positivement au dynamisme local :

- revitaliser les rives de la Seine et élargir la

gamme d'activités et de loisirs proposée aux résidents et aux touristes ;

- susciter l'esprit de la Camargue à Paris grâce à des activités populaires et festives : majorettes, fanfare, pétanque, chorale, équipe féminine de foot, randonnée, skate... ;
- mettre en place une offre nocturne dynamique et de qualité, accroître l'attrait touristique du territoire ;
- proposer une offre innovante, un lieu ouvert à tous les individus, indépendamment de leur genre ;
- Pride House Internationale durant les JO. Lieu bienveillant et inclusif, ayant pour but de lutter contre les discriminations et de désinvisibiliser les personnes LGBTI+ dans le sport.

Descriptif

Face à l'affaiblissement de la vie nocturne parisienne, la Ville de Paris instaure le Conseil de la Nuit en 2014. Concomitamment un appel à projets est lancé pour la mise à disposition de quatre emplacements pour barges dans le cadre de la piétonnisation des voies sur berges. C'est le projet Rosa Bonheur qui remporte la concession. Animés par leur passion pour le cinéma, les cofondateurs, Michelle Casaro et Pascal Caucheteux ont imaginé Rosa Bonheur comme un lieu vivant, qui dynamise les nuits parisiennes en les rendant accessibles à tous. Leur ambition : fusionner l'univers du clubbing avec l'esprit festif des villages de Camargue, mêlant les genres pour créer un espace convivial et populaire.

La clientèle est très variée : des quadras, mais également des jeunes de 25-30 ans et des moins jeunes (60 ans et au-delà), des habitués de Rosa Bonheur des Buttes Chaumont, des salariés en afterwork, des promeneurs et des touristes.

Le site est ouvert toute l'année du mercredi

au vendredi, en soirée de 18 heures à une heure et demie du matin, les week-ends à partir de midi. À l'intérieur, une piste de danse de 400 m² est disponible, pouvant recevoir jusqu'à 500 personnes.

Acteurs mobilisés et financement

Les cofondateurs sont également co-investisseurs. Ils ont fait l'acquisition de Rosa Bonheur, tout droit sortie des ateliers de construction navale à Rouen (Seine-Maritime), pour un montant approximatif de 5 millions d'euros, sans compter les 3 millions d'euros nécessaires pour les travaux d'aménagement.

De nombreux partenaires financiers sont impliqués : Bpifrance, via son pôle Tourisme, et Impala ont investi dans Rosa Bonheur.

Points de vigilance

Le projet politique visant à fermer les voies sur berges a rencontré certaines difficultés lors du lancement.

Le design de la barge (40 m de long sur 13 m de large) a été défini en fonction des autorisations de construction délivrées par les

architectes des bâtiments de France, car le pont Alexandre III est classé monument historique et les deux rives sont classées au patrimoine mondial de l'Unesco. La barge en arrondi, dotée d'une structure métallique supportant une coque de verre évoquant la verrière du Grand Palais et se déclinant en nuances de gris, s'harmonise avec le milieu minéral des rives de la Seine. De plus, Rosa Bonheur étant un établissement ouvert au public. La commission de sécurité a validé la capacité d'accueil et défini les normes ERP permettant l'évacuation rapide des occupants.

Par ailleurs, le lieu est météo-dépendant. Quand il pleut, la fréquentation baisse et les espaces extérieurs (le *rooftop* et les berges) sont désertés. L'ancrage et l'amarrage doivent permettre de résister aux crues définies dans les plans de prévention des risques d'inondation.

Les attentats de Paris puis la pandémie de Covid-19 en 2020 ont entraîné une chute significative de la fréquentation le long des quais de la Seine. L'activité de Rosa Bonheur avait alors fortement diminué et le remboursement des prêts garantis par



l'État compromettait sa stabilité financière. Il a fallu ajuster le modèle économique en instaurant une fermeture durant la journée en semaine, tout en intensifiant la programmation pendant les week-ends. En outre, l'équipe a également été marquée par le départ de plusieurs talents vers la province à la suite des confinements successifs, motivé par une envie de changement de vie.

Enjeu et perspectives d'avenir

La concession d'exploitation est signée pour douze ans. En 2026, un nouvel appel à projets sera lancé. Michelle Cassaro, cofondatrice, réfléchit actuellement à l'évolution et à la transmission de Rosa Bonheur. Ce modèle existe aussi à Asnières-sur-Seine avec l'inauguration de Rosa à l'Ouest en 2017, suivie de Rosa à l'Est au Chalet de la Porte Jaune, sur une île du bois de Vincennes, inaugurée en 2021. Il séduit de nombreuses communes qui aimeraient décliner le concept « Rosa Bonheur » sur leur territoire (y compris à l'étranger). Mais ce modèle n'est pas répliquable à l'infini, même si cette approche festive remporte un franc succès auprès des villes. Des jeunes motivés et investis pourraient reprendre le flambeau.

Michelle Cassaro travaille également sur un nouveau projet « Les potes âgé.e.s », une association fondée en 2020, qui a pour objectif de créer des lieux de vie pour personnes âgées, différents des structures existantes, dans un but de bien-être collectif et non lucratif, à Paris et en Camargue, à Aigues-Mortes, sa ville d'origine.

Expériences similaires

Rosa à l'Ouest, la péniche festive la plus *kids friendly* sur les quais d'Asnières-sur-Seine. Dans l'Ouest francilien, une barge Rosa-Bonheur est installée au Port Bas d'Asnières-sur-Seine depuis 2017. Elle

offre un cadre agréable dans une ville où les lieux de sortie sont limités. À fleur d'eau en bord de Seine, juste à côté du pont d'Asnières, l'endroit se distingue par une atmosphère conviviale évoquant l'esprit guinguette, avec un espace restauration (tapas, pizzas...), un espace jeux pour les enfants, un terrain de pétanque, des cours de danse, du paddle. ■



Le Vies Photography



Le Vies Photography



Ressources complémentaires

- [Site web de Rosa Bonheur.](#)
- [Site web de Les Potes âgé.e.s de Rosa Bonheur.](#)
- [Carine Camors, Odile Soulard, Chloé Bihan \(AMUON/Nuits du Futur\), Jeanne Gorisse \(AMUON/Nuits du Futur\), Frantz Steinbach \(AMUON/Nuits du Futur\), « L'animation nocturne des villes, un potentiel à conforter », Note rapide n° 808, mai 2019.](#)

FICHE PRATIQUE INSPIRANTE N° 4

LA GUINGUETTE MAUVES BALNÉAIRE, MÉMOIRE DE L'ANCIENNE PLAGE DE NANTES

Territoire

La guinguette Mauves Balnéaire se situe dans la commune de Mauves-sur-Loire (Loire-Atlantique), rattachée à la métropole de Nantes. Ce site, en bord de Loire, est accessible en 30 minutes en voiture depuis Nantes ou en transports en commun (TER) depuis la gare de Mauves-sur-Loire en seulement 20 minutes à pied. Une signalétique spécifique (ligne bleue et jaune) pour le cheminement piéton a été mise en place pour guider le visiteur depuis la gare jusqu'à la guinguette.

Caractéristiques du projet

Le projet de la guinguette Mauves Balnéaire a été impulsé par le Voyage à Nantes (VAN) en 2016. Il s'agissait de la première guinguette du VAN en bord de Loire (hors Nantes). Ce projet avait une double ambition :

- proposer une valeur artistique expérimentale au lieu. Porté par les architectes nantais du MIT, le statut « d'œuvre d'art », spécifique au projet, rappelle l'existence de l'ancienne plage de Nantes par la mise

en scène de cabines de plage ;

- d'offrir aux habitants et aux visiteurs une réappropriation des berges de la Loire dans une orientation culturelle et festive par la programmation de spectacles et concerts en plein air.

Mise en œuvre

De 2016 à 2021, la gestion de la guinguette a été entièrement assurée par la commune. Pour ce faire, la mairie disposait d'une Convention d'occupation temporaire, signée avec Voies navigables de France (VNF). La commune a organisé la mise en concurrence pour l'exploitation du site et a attribué une Convention de sous-occupation avec paiement d'une redevance.

En 2021, la programmation culturelle a été déléguée à l'association Haut et Fort via un appel à projets, piloté par la commune. Depuis 2022, et pour une durée de deux ans, la gestion du site est partagée entre Haut et Fort, pour les projets culturels, le Vignoble Marchais et le domaine Maurille-Luneau pour l'offre vinicole.

L'aménagement par VAN et la Ville a permis l'installation de mobiliers légers tels que des tables, transats... qui permettent aux visiteurs de profiter de la vue sur la Loire et des spectacles. L'offre de restauration est assurée par des *food trucks*.

L'identité du site, grâce à son positionne-





ment artistique, a permis sa réappropriation par les habitants. Accentués par la rénovation du pont en 2020, les travaux d'entretien ainsi que l'ajout d'encorbellements pour les piétons et les cyclistes ont favorisé une cohérence paysagère. Cette réappropriation s'est également manifestée par la création de la Fête du Pont et l'intégration harmonieuse du paysage environnant, comprenant le pont, la guinguette et la Loire. Le site est devenu un lieu de rassemblement et de réinvestissement pour la communauté locale. Le développement de l'évènementiel sur place a également permis de promouvoir les produits et l'activité des exploitants.

En termes de fréquentation, le site est ouvert de fin avril jusqu'à début septembre et attire une clientèle locale, familiale ainsi que des cyclotouristes de la Loire-Atlantique. La guinguette dispose d'une capacité de 1 000 personnes. Durant un week-end d'été, la fréquentation tourne en moyenne autour de 400 personnes, avec un pic d'un millier de visiteurs lors de la Fête du Pont. Les concerts organisés en juillet et août, les vendredis et samedis, attirent entre 200 et

400 personnes, selon la météo. Enfin, le pont enregistre environ 100 000 passages à vélo, preuve que le cyclotourisme a le vent en poupe dans ce territoire.

La guinguette cherche à améliorer ses activités en proposant la location de vélos et de paddles. Une extension du site est prévue avec l'ajout de places assises, de points WC, de jeux de société ainsi que de zones d'ombre. Afin d'améliorer l'offre de restauration, la guinguette souhaite engager un traiteur pour optimiser son offre.

Acteurs mobilisés et financement

Les partenaires du projet sont Nantes Métropole, le Voyage à Nantes et la commune de Mauves-sur-Loire.

Le coût d'investissement pour la guinguette s'élève à 120 000 euros financés par Nantes Métropole à hauteur de 30 % (fonds de concours Tourisme et Proximité). La commune prend à sa charge les frais de fonctionnement pour l'entretien et les travaux. Une redevance de 1 750 euros lui est versée pour la période qui s'étend du 26 avril au 8 septembre. L'exploitation du site est assurée à 100 % sur fonds propres

par les associés. Les artistes sont rémunérés avec un minimum de 480 euros par concert, pour un total d'environ 20 concerts par an.

Retour sur expérience

La fidélisation de l'offre de restauration proposée par les *food trucks* est un enjeu à prendre en compte, afin de veiller à ce qu'elle soit de qualité et en cohérence avec le projet.

Le réaménagement de la guinguette peut se révéler complexe, les exploitants doivent négocier avec le Voyage à Nantes et les artistes pour tout changement envisagé. La guinguette peut rencontrer des difficultés de recrutement du personnel pendant la saison estivale. Les conditions météorologiques ont un impact direct sur le taux de fréquentation de ce site de plein air. Enfin, des problèmes de vols et vandalisme remettent en question sa réputation actuelle face à son caractère « privilégié » et « confidentiel ». ■



Sylvain Le Bourdonnec



Emmanuel Terrien



Angélique MauSSION

Ressources complémentaires

- [Collectif MIT.](#)
- [VAN : Voyage à Nantes.](#)



FICHE PRATIQUE INSPIRANTE N° 5

LE BORD DE L'EAU, UN TIERS-LIEU FESTIF ET CULTUREL SUR LES RIVES DE L'OISE



Le Bord de l'Eau est un tiers-lieu culturel et artistique implanté à Margny-lès-Compiègne, sur les rives de l'Oise, au cœur du futur écoquartier de la gare. Porté par l'Agglomération de la région de Compiègne (ARC), ce projet urbain ambitieux aspire à devenir un véritable poumon créatif, un lieu où l'on imagine, partage et construit la culture ensemble.

Territoire

Margny-lès-Compiègne est une commune périurbaine située au nord de Paris, intégrée à l'agglomération de Compiègne, se trouvant sur la rive droite de l'Oise. La gare de Compiègne forme une enclave au sein de la commune, de ce côté de la rive. Le Bord de l'Eau se trouve entre les bords de l'Oise et la future gare rénovée. Le chemin de halage longe le tiers-lieu et est aisément accessible à pied, à seulement huit minutes de la gare de Compiègne. À terme, le futur écoquartier prévoit l'aménagement d'espaces de stationnement pour les vélos.

Caractéristiques du projet

Ce tiers-lieu est une ancienne usine de chapeaux melon, acquise par la SNCF qui l'a transformée en logements pour les familles de cheminots. Puis l'ARC a acheté ce site, qui est resté inoccupé pendant de nombreuses années. Au début des années 2000, l'Acte Théâtral, une compagnie d'arts de la rue, fait une demande d'occupation temporaire pour en faire son espace de création et de formation destiné aux amateurs et aux professionnels. Pendant vingt ans, cette friche transformée en lieu de création est investie par un collectif de différents acteurs au service de projets artistiques et culturels. En 2017, une nouvelle structure voit le jour sur la lancée de la dynamique insufflée par l'Acte Théâtral : l'Association pour l'animation du Bord de l'Eau, à l'origine d'un projet de développement du site. Ce projet s'inscrit dans un patrimoine architectural, un territoire et une histoire artistique. En valorisant l'héritage du lieu et en accompagnant son évolution urbaine, l'Association pour l'animation du Bord de l'Eau enrichit et prolonge son rayonnement à travers trois axes forts : un espace dédié à la création et aux résidences, un lieu de pratiques et de formations ainsi qu'un cadre de vie et de rencontre au cœur du Compiègnais.

Aujourd'hui, plusieurs structures se rassemblent au Bord de l'Eau pour constituer un centre de compétences et de ressources dédié aux initiatives locales et aux projets naissants. L'endroit abrite huit structures résidentes permanentes, dont une compagnie amateur, trois compagnies professionnelles, un groupe de musiciens, une radio associative (Radio Graf'Hit), une structure de production d'événements culturels autour du patrimoine (In.Hui) et une association dédiée au soutien des musiques contemporaines dans les Hauts-

de-France (La Fuzzee). Les résidents et les partenaires disposent d'espaces de travail mutualisés composés de bureaux partagés, d'une salle de répétition, d'une cour de 500 m², d'un café culturel, d'un espace de stockage, notamment.

Il y a une diversité de secteurs d'activité représentés : action culturelle, formation professionnelle et artistique, production et gestion d'événements, techniques du spectacle ou encore l'éducation au média et à l'information. Les compagnies résidentes participent à l'animation du site, proposent des stages. Des chantiers participatifs, qui s'adressent à tous, ont été imaginés dans une démarche de « faire ensemble ».

Descriptif

Le Bord de l'Eau, labellisé Fabrique de territoire par le ministère de la Cohésion des territoires en 2021, est un tiers-lieu principalement axé sur l'art et la culture. Il accompagne la dynamique « tiers-lieu » au sein des territoires.

Il répond à différents objectifs, tout en contribuant positivement au dynamisme local :

- offrir un environnement de travail partagé destiné aux professionnels du secteur culturel. Il supplée au déficit d'espaces créatifs dans le Compiégnois, facilitant

ainsi la connexion entre les acteurs culturels du territoire ;

- revitaliser les rives de l'Oise en élargissant la gamme des offres d'activités et de loisirs destinée aux habitants et aux visiteurs, à l'image de la croisière artistique sur l'Oise jusqu'à Longueil-Annel ;
- proposer une offre innovante axée sur les arts de la rue dans l'espace public, le long du chemin de halage ;
- animer une friche et dynamiser le territoire, en rendant le site accessible au public lors des « Jeudis du Bord de l'Eau » ;
- s'impliquer dans le réseau de tiers-lieux local avec lequel le lieu participe, élaborer des projets en itinérance, échanger des compétences et des conseils : l'Hermitage (tiers-lieu rural à Autrêches), l'Urban Boat, l'Usine, l'Alchimie ;
- mettre en place un écosystème d'acteurs culturels autour du site avec d'autres structures du secteur culturel, de l'économie sociale et solidaire (ESS), du social, en associant les usagers ;
- constituer un « pôle ressources » avec les résidents, véritable vivier de compétences pour les initiatives locales ;
- impliquer les usagers dans l'élaboration du projet. Préfigurer les usages du lieu avec les habitants ;
- former les élus à la notion de tiers-lieu.



Participer au module « tiers-lieux et patrimoine » de Sciences Po Lille, former les organisateurs d'évènements à la sécurité des spectacles destinés aux gestionnaires d'espaces adaptés pour des représentations publiques.

Acteurs mobilisés

Quatre cofondateurs : Alice Macaux, Émile Martin, Alain Le Berre et Antonin Pineau. L'association a bénéficié d'un accès gratuit à la friche de la SNCF, propriété de l'ARC, pendant plus de vingt ans. Ainsi le lieu n'a pas été squatté, mais occupé légalement. Depuis 2023, le Bord de l'Eau fait partie du projet de rénovation urbaine du futur éco-quartier de la gare.

Aspects financiers

Le budget annuel de fonctionnement est financé à 70-80 % par l'ANCT Fabrique de territoire, Drac Hauts-de-France (Fonds d'innovation territorial, création et lien avec le territoire), Région Hauts-de-France et la Ville de Margny-lès-Compiègne.

Les ressources propres (20-30 % du budget annuel) comprennent les recettes provenant des pratiques amateurs, de la location des espaces pour les artistes résidents, des ateliers hebdomadaires, de la billetterie libre du festival, de l'adhésion à l'association, des activités du bar.

Le lieu accueille en moyenne 5 000 visiteurs pendant l'année. Les soirées des jeudis soir attirent une centaine de personnes. La participation au festival s'élève à environ 3 500 personnes. En 2023, le lieu enregistrait 140 artistes résidents ainsi que 207 adhérents et une soixantaine de bénévoles, qui ont travaillé près de 2 300 heures.

Contraintes et difficultés rencontrées

L'écoquartier de la gare de Compiègne devrait voir le jour en 2040. La première phase des travaux a commencé. D'autres

vont se succéder jusqu'à la livraison du projet final. À la suite d'une longue discussion impliquant les diverses parties prenantes (politiques, foncières, administratives) pour garantir sa conservation, ce site patrimonial sera intégré dans le nouveau projet. Or ce bâtiment industriel en briques rouges, emblématique des Hauts-de-France, se trouve dans une zone exposée aux risques d'inondation et soumis au Plan de prévention des risques naturels d'inondation, qui prévoit des interdictions ou prescriptions pour les lieux accueillant du public. En conséquence, des aménagements spécifiques permettront de moderniser et d'ajuster le bâtiment à ces risques, avec des surélévations par endroits, des

L'Urban Boat, un lieu de diffusion et de création artistique itinérant

Partenaire du Bord de l'Eau, l'Urban Boat est une péniche imaginée comme un outil culturel et artistique itinérant. Depuis 2018, l'Urban Boat désigne un lieu de diffusion qui offre une scène extérieure flottante, entièrement alimentée par l'énergie solaire, et qui accueille des concerts, des performances et des projections. C'est également un lieu de résidence dédié à la création artistique. L'Urban Boat est aussi conçu comme un lieu de vie et de travail, tout en servant de point de rencontre pour les acteurs du secteur culturel.

La non-linéarité du trajet offre la possibilité de traverser des grandes villes, des villes moyennes et des régions rurales, donnant ainsi une vision plus complète de la scène actuelle en matière de musique et arts urbains visuels. Cette diversité inclut des régions rurales et périurbaines où l'offre peut être importante, même en dehors des centres urbains et métropolitains. L'objectif de ce projet artistique intéresse en priorité les populations vivant dans les régions rurales.

zones interdites au public, notamment. En octobre 2023, l'ARC a pris acte du fait de préserver le bâtiment, symbole fort de l'identité du quartier, et de l'insérer dans le projet urbain du futur écoquartier.

Il est à prévoir des nuisances en particulier sonores, liées aux travaux du chantier. De plus, des démolitions de pavillons sont également envisagées, des aménagements pour accueillir du public seront mis en place.

Enjeu et perspectives d'avenir

Un des enjeux majeurs réside dans la gouvernance du lieu. L'objectif est de mettre en place une gouvernance partagée intégrant quatre collèges : fondateurs, adhérents, résidents permanents et salariés.

Les travaux commencent en 2025, et certains espaces vont être directement impactés. Des groupes de travail se mettent en place pour contribuer au projet de réhabilitation du lieu. Les résidents et les adhérents qui s'engagent à travers des chantiers participatifs contribueront au développement d'une ingénierie sur la rénovation des bâtiments patrimoniaux dans le cadre de la formation « tiers-lieux ». À terme, le Bord de l'Eau, en tant qu'équipement culturel majeur, constituera une fabrique artistique, un lieu d'échange et de partage au cœur de cet écoquartier. Des actions artistiques pourront alors s'y tenir dans de nouveaux lieux aménagés aux alentours du site tels que les berges flottantes ou l'esplanade publique.

En ce qui concerne la formation artistique professionnelle, un projet pilote de module d'exploration artistique est en cours, avec trois compagnies sur trois lieux, en trois sessions, en Hauts-de-France de novembre 2024 à avril 2025, pour des temps d'échanges et de pratiques artistiques autour de l'espace public et de ses spécificités. ■



Ressources complémentaires

- [Présentation du Bord de l'Eau sur Facebook.](#)
- [Vidéo Le Bord de l'Eau, candidat à l'AMI Fabrique de Territoire.](#)
- [Site web d'Urban Boat.](#)

FICHE ACTION N° 3

SE CONCERTER POUR APPRÉHENDER LA VOIE D'EAU

Au cours des dix dernières années, l'urbanisme transitoire, qui consiste à redonner temporairement vie à des terrains ou des bâtiments inoccupés, a progressivement gagné en importance dans les pratiques de développement urbain. Cette approche, qui représente encore une part minoritaire, mais croissante des initiatives urbaines, est particulièrement adaptée aux zones situées le long des cours d'eau, telles que les quais désaffectés ou les usines abandonnées. En transformant provisoirement ces espaces en lieux de vie, l'urbanisme transitoire ouvre de nouvelles possibilités de préfiguration d'aménagements, tout en encourageant l'engagement des citoyens dans le processus de transformation.

Il existe plusieurs méthodes pour associer les citoyens à des projets urbains, des approches classiques (réunions publiques, conseils de quartier et de développement) aux méthodes plus créatives, comme les

manifestations qui font la part belle aux arts de la rue. D'autres formes plus ludiques et interactives, telles que les marches sensibles et des concours citoyens destinés à valoriser la créativité des habitants. À cela s'ajoutent des outils connectés tels que les plateformes cartographiques collaboratives, qui offrent la possibilité de visualiser et de débattre des futurs aménagements en relation directe avec la géographie des cours d'eau. En tant qu'outils « de terrain », ils facilitent un dialogue direct et ouvert avec les participants, favorisant une démarche de démocratie locale et participative.

Le choix de la méthode de concertation dépend de plusieurs facteurs : les objectifs du projet, sa nature (portée, enjeux), les participants, le degré d'implication souhaité (codécider, concerter, coproduire), la durée et le budget.

Au sein des nombreuses méthodes de concertation, les marches sensibles ou les balades urbaines se distinguent par leur faible coût et la simplicité de leur mise en œuvre.



Raphaël Fourmier, Traine Commune

Descriptif

La « marche sensible » est une méthodologie active pour comprendre les usages d'un territoire, d'un espace plus ou moins restreint, en partant des perceptions et des sensations individuelles, des représentations collectives et des attentes de chacun. Cette immersion permet de recueillir l'expérience vécue des usagers, d'enrichir nettement le diagnostic *in situ* et d'imaginer des scénarios qui renforcent l'attrait et la convivialité du lieu. En effet, cette démarche dépasse la simple observation ou la balade urbaine, pour mener vers une appréhension globale de la réalité, chacun écoutant son propre ressenti et le confrontant à celui des autres. Appliquée au tourisme, cette méthodologie offre une manière innovante de concevoir des parcours touristiques adaptés aux besoins et aux désirs des visiteurs et des habitants, tout en impliquant les acteurs locaux dans la construction de l'offre touristique.

La marche sensible est une itinérance qui a pour objectif de mobiliser les cinq sens, les émotions, les représentations des habitants, des travailleurs et des visiteurs d'un territoire afin de comprendre leurs usages, d'identifier leurs besoins et attentes, actuels et futurs. Cette technique d'appréciation de l'expérience vécue est davantage engagée dans le cadre de projets urbains et d'aménagements d'un quartier. Il est proposé ici de l'adapter à des fins de découverte d'un territoire. En effet, elle se révèle être un outil précis de diagnostic et de prospective, permettant de déceler les bénéfices tangibles et intangibles recherchés par les visiteurs, tels que l'animation, la variété de l'offre, les activités de plein air, la signalétique, les commerces et le gain de temps. Au-delà du diagnostic, cette approche favorise l'action en confrontant les collectivités et les élus aux besoins des usagers tout en renforçant la cohésion

LES ÉTAPES CLÉS DE L'ORGANISATION D'UNE MARCHÉ SENSIBLE



Identifier **le périmètre / le territoire**

Sélectionner et cibler **les participants** de la marche



Construire **un parcours** : durée, distance et étapes clés

Préparer **les outils et les accessoires** nécessaires



Déambuler dans l'espace selon le parcours identifié

Laisser les participants **remplir leur carnet d'impressions**



Échanger collectivement sur les perceptions de chacun

Dresser et partager **un diagnostic sensible**



Proposer **des pistes d'action**

Mettre en place **un suivi** dans le temps



En amont de la marche sensible

Le jour J

Après la marche sensible



Maximilien Gawlik / L'Institut Paris Région

parmi les participants. Cette démarche sert alors d'outil de consultation préalable à l'élaboration d'une feuille de route commune et favorise l'émergence d'une vision collective et partagée. En tant qu'outil de dialogue et de concertation, la marche sensible permet d'identifier les bénéfices recherchés par les visiteurs. Elle met en lumière les craintes ainsi que les difficultés d'accessibilité, les nuisances sonores ou les commerces fermés. Elle complète ainsi les diagnostics classiques, quantitatifs ou statistiques, en évaluant l'espace physique et fonctionnel de manière plus qualitative.

Mise en œuvre

La marche sensible est envisagée ici comme un moyen de mettre en valeur le territoire à travers un parcours de visites. Elle permet de proposer une variation d'ambiances et d'intégrer des espaces souvent sous-estimés, tels que les parcs, les friches ou les quartiers apparemment sans valeur ajoutée.

En amont de la marche :

Une marche sensible nécessite un travail

préparatoire en amont. En premier lieu, dans le cadre du développement touristique, il convient de définir un territoire pertinent : créer un itinéraire touristique, réaménager ou requalifier un parcours existant, ou résoudre des conflits d'usage sur un territoire touristique.

Constituer un groupe de participants : il peut s'agir de touristes, d'acteurs du secteur touristique (commerçants, responsables de sites, guides...), de résidents (touristes de leur territoire), de représentants des collectivités locales, d'experts (aménagement, urbanistes, sociologues, géographes). Le plus ambitieux sera sans doute de « recruter » des touristes. Il peut être envisagé alors de se faire accompagner d'offices de tourisme ou encore d'associations comme les *greeters* qui permettent « d'embarquer » habitants et visiteurs.

Ensuite, il convient d'élaborer un itinéraire avec soin : identifier le point de rendez-vous, avec un lieu de départ et un lieu d'arrivée. Le parcours proposé doit durer environ 30 à 40 minutes, sans arrêt et à une allure de marche classique, sur une distance de 3 ou 4 kilomètres, comprenant trois ou quatre étapes. Celles-ci invitent à appréhender les lieux avec ses sens, à des endroits définis par les organisateurs ou des lieux spontanément retenus par les visiteurs. Enfin, un carnet d'impressions est remis à chaque participant.

Pendant la marche sensible

Pendant la marche sensible, les arrêts sont organisés dans des lieux sélectionnés à l'avance. À chaque halte, d'une quinzaine de minutes, les participants doivent remplir leur carnet d'impressions. Ils disposent de deux pages de questions identiques, qui portent sur leurs impressions, leurs sensations, leurs réactions et leurs attentes du moment. Les participants s'approprient

ainsi les lieux et s'y projettent. Chacun est amené à décrire les activités qu'il pourrait y faire (se promener, se détendre, se reposer) et les équipements qu'il souhaiterait trouver (mobilier urbain, espace vert...). Au-delà des réponses écrites, les participants peuvent exprimer leur ressenti librement qui peut prendre la forme de dessins, photographies, smileys, griffonnages, textes, donnant ainsi une image riche et diversifiée d'expériences vécues.

Après la marche

À l'issue de la marche sensible, les participants partagent leur vécu donnant lieu à une synthèse et une montée en généralité de leurs impressions.

Les points récurrents doivent être identifiés afin d'établir un diagnostic sensible partagé. Ce diagnostic qualitatif peut être enrichi par des études quantitatives. Sur cette base, des pistes d'action sont proposées, et un suivi dans le temps est mis en place pour évaluer leur efficacité.

Acteurs à mobiliser

- les collectivités territoriales ;
- les professionnels du tourisme, de l'urbanisme, du marketing territorial et du développement local ;
- des spécialistes, mais aussi des visiteurs non issus du secteur touristique, qui peuvent apporter un regard nouveau ;
- les usagers du territoire, qui ne sont pas uniquement les habitants : visiteurs, touristes, excursionnistes, habitants, commerçants... ;
- les offices de tourisme ;
- les associations locales type *greeters*.

Indicateur(s) de suivi

Une seconde marche peut être prévue après la mise en place des nouveaux aménagements pour évaluer l'impact des modifications. De nouveaux participants

peuvent apporter un regard neuf et indiquer des aspects encore perfectibles.

Points de vigilance

- s'assurer de l'existence, de l'accessibilité et de la sécurité des lieux ;
- choisir un lieu de restitution suffisamment calme, abrité et convivial, qui facilite la prise de parole et l'expression de chacun ;
- bien structurer le retour d'expérience après la marche sensible pour en tirer des conclusions exploitables ;
- garder une approche objective sur l'interprétation des données collectées, en évitant les préjugés ou les conclusions hâtives ;
- diversifier les profils et les milieux d'origine des participants pour assurer une perspective équilibrée, en s'éloignant d'une vision trop promotionnelle. ■



FICHE PRATIQUE INSPIRANTE N° 6

EXPÉRIMENTATION D'UN ITINÉRAIRE TOURISTIQUE PAR LA MARCHÉ SENSIBLE



La marche sensible est une méthodologie immersive pour comprendre les usages d'un territoire en partant des perceptions et sensations individuelles, des représentations communes et des attentes de chacun. En appliquant cette approche au tourisme, il est possible de construire collectivement un itinéraire adapté, tout en impliquant les acteurs locaux. Cette démarche enrichit le diagnostic d'un site et permet d'imaginer des scénarios possibles pour renforcer l'accueil et la convivialité d'un territoire.

Territoire

Asnières-sur-Seine, située sur la rive gauche de la Seine dans le département des Hauts-de-Seine, est une commune proche de Paris. Sa population (plus de

91 000 hab.) bénéficie d'une excellente desserte par les transports en commun (tramway, métro, bus, train), avec un accès rapide à la capitale, le quartier de la Défense ou d'autres villes importantes d'Île-de-France. Son centre historique abrite des sites remarquables tels que l'hôtel de ville, le château d'Asnières, l'église Sainte-Geneviève, le théâtre Armande Béjart, le pont d'Asnières, le cimetière des chiens ainsi que de nombreuses villas et hôtels particuliers. La municipalité possède également un héritage impressionniste important avec Van Gogh, Paul Signac ou encore Seurat qui y avaient élu domicile et y ont trouvé inspiration. Leurs œuvres témoignent du passé balnéaire de la commune. Dans cette ancienne ville industrielle (usines Citroën, Chausson...), les usages ont évolué au fil du temps, particulièrement le long des berges de la Seine. Aujourd'hui, Asnières-sur-Seine a engagé une requalification paysagère de ses berges dans un objectif de réappropriation du fleuve par les Asniéroises et Asniérois ainsi que par les visiteurs.

Eu égard à sa proximité avec l'eau, du potentiel récréatif des berges de la Seine et des projets engagés, une « marche sensible » a été expérimentée. Un parcours touristique a été imaginé pour relier le centre-ville aux berges.

Mise en œuvre

En amont de la marche, une identification du patrimoine de la ville a été effectuée. Ont été retenus les ateliers Louis Vuitton, l'hôtel de ville, le château d'Asnières, l'église Sainte-Geneviève, la rue commerçante, les espaces verts en ville et en bord de Seine ainsi que le cimetière des chiens. Les lieux de convivialité ont également été recensés, comme la péniche Rosa Bonheur à l'Ouest. L'héritage impressionniste lié à la Seine a également été pris en considération.

PARCOURS ET POINTS D'ARRÊT DE LA MARCHÉ SENSIBLE
 À ASNIÈRES-SUR-SEINE



Retour d'expérience sur la marche sensible organisée début juillet 2024

En généralisant les observations personnelles, des tendances récurrentes ont pu être identifiées, qui touchent divers aspects du quartier tels que les aménagements, les services, le mobilier urbain, les nuisances, les conflits d'usage, la continuité des espaces, l'ambiance, la fluidité des parcours et la sécurité. L'analyse des constats réalisée sur les sites traversés permet de faire remonter des problèmes mais aussi des atouts communs.

Plusieurs axes d'amélioration se dégagent des premières impressions qui ressortent de la marche sensible :

- une séparation marquée existe entre le centre-ville et le fleuve, en raison de la présence d'une départementale bruyante. Cette rupture est à la fois physique et sensorielle, créant un obstacle à la continuité des espaces urbains ;
- le bruit lié à la prédominance des voitures génère une atmosphère pesante et peu adaptée à la promenade et aux activités de plein air. Cette ambiance rend difficile la découverte et l'appréciation lente des environs. Le mobilier urbain ne favorise pas la flânerie ;
- l'absence de signalétique claire et visible



Hanae Serati / Institut Paris Region

RESSENTI DES PARTICIPANTS AU COURS DE LA MARCHÉ



© L'INSTITUT PARIS REGION, 2025
Source : L'Institut Paris Region



rend la découverte des points d'intérêt touristique et des accès aux quais de Seine peu intuitive ;

- une réflexion globale sur l'aménagement des berges au-delà des limites administratives est essentielle. Une approche intégrée est nécessaire pour créer une connexion fluide et cohérente entre les différentes zones.

La marche a permis d'appréhender la connectivité entre les points d'intérêt : pour garantir un parcours touristique fluide et agréable, la connexion entre les différents points d'intérêt doit être assurée de manière sécurisée. Cela passe par la conception de cheminements aménagés, incluant des espaces de repos, des aménagements paysagers et une signalétique



Hanaé Serafini/L'Institut Paris Région

adaptée. Une attention particulière peut être portée à la réduction des nuisances sonores et à la végétalisation des espaces, afin d'offrir aux visiteurs une expérience immersive et reposante. En reliant les différents pôles d'attraction de la ville et en mettant en valeur son patrimoine naturel et culturel, celle-ci a la possibilité non seulement d'attirer davantage de visiteurs, mais également d'améliorer la qualité de vie des habitants.

Tout bien pesé, un des avantages de la marche sensible réside dans sa capacité à recueillir des avis de manière plus tangible qu'une réunion publique ou un débat. Cette approche proactive parle à un plus large public, en partant des besoins très concrets et des observations, facilement saisissables sur le terrain.

Acteurs mobilisés

Quatorze experts et professionnels du tourisme, issus de diverses organisations telles que Choose Paris Region, la Région Île-de-France, VNF et L'Institut Paris Région, se sont réunis. Âgé de 23 à plus de 50 ans, chaque participant a enrichi cette marche sensible au gré d'expériences variées. La plupart n'étaient pas très familiers avec le territoire, souvent perçu comme une ville industrielle, tantôt bourgeoise, tantôt populaire, avec la Seine jouant un rôle clé dans les activités économiques. ■

Le Département des Hauts-de-Seine a engagé une requalification paysagère des berges entre les ponts d'Asnières et de Clichy. Une concertation publique a eu lieu en décembre 2022. Situé en bordure du parc Robinson à Asnières-sur-Seine et longeant le fleuve, le projet a pour vocation de transformer l'espace aujourd'hui bétonné pour rendre la Seine aux Asniérois et aux promeneurs. Plus de nature et plus d'espace seront donnés aux piétons qui pourront ainsi se réapproprier le site et découvrir de nouveaux espaces de biodiversité. Ce projet, mené en partenariat avec la Ville d'Asnières-sur-Seine (cofinancier à hauteur de 22 %), s'inscrit plus globalement dans le schéma départemental d'aménagement et de gestion durable de la Seine et de ses berges. Quatre objectifs ont été définis : aménager une promenade continue et conviviale ouverte aux piétons et aux personnes à mobilité réduite, redonner une place pleine et entière à la nature avec la démolition des berges artificielles, créer et préserver des espaces de biodiversité en déportant le cheminement piéton sur le fleuve, sensibiliser le public à de la nouvelle végétation.

[Site web du département des Hauts-de-Seine.](#)



Hanaé Serafini/L'Institut Paris Région

FICHE PRATIQUE INSPIRANTE N° 7

ON A MARCHÉ SUR LA TÊT, PREMIÈRE ÉTAPE VERS L'AMÉNAGEMENT FUTUR DES BERGES

L'événement participatif « On a marché sur la Têt » est une exposition artistique éphémère, qui encourage les riverains à s'approprier leur fleuve. Cette programmation temporaire s'inscrit dans un projet identitaire, d'appartenance, de cohésion sociale et de valorisation de grande envergure porté par la communauté urbaine de Perpignan Métropole.

Territoire

Autrefois crainte pour ses inondations et ses crues, la Têt était devenue un lieu de décharge, abandonné et dénigré. Pour la ville de Perpignan, le fleuve occupe une place centrale au sein du territoire et sert de trait d'union entre les différentes com-

munes qu'il traverse. En outre, la Têt nourrit de nombreuses cultures et peut être utilisée comme ressource en eau potable. Elle accueille une faune et une flore riches. Perpignan représente la quatrième ville la plus peuplée d'Occitanie (120 000 hab). Entourée de la chaîne des Pyrénées, elle offre un point de vue sur le plus haut sommet de la chaîne des Pyrénées, le pic du Canigou (2 784 m). La Têt, qui prend sa source au lac des Bouillouses près de Font-Romeu, traverse la ville de Perpignan avant de se jeter dans la Méditerranée à Canet-en-Roussillon. Au confluent entre la mer et la montagne, la Têt permet également de découvrir l'arrière-pays. Le développement de l'offre touristique aux abords du fleuve en lien avec le patrimoine bâti s'organise en partenariat avec l'office de tourisme communautaire afin d'affirmer Perpignan comme destination touristique et culturelle de premier plan.



Bruit du frigo



La Têt est le symbole de la mémoire immatérielle, qui relie les hommes à travers les générations, de la montagne à la mer. Le projet de réappropriation de la Têt recoupe de nombreux enjeux urbains, sociaux et écologiques : redonner à la Têt sa valeur identitaire, agir sur la qualité de l'eau et sur la protection de ce patrimoine naturel.

Caractéristiques du projet

« On a marché sur la Têt » s'inscrit dans un projet intercommunal « Es Têt », composant d'un projet global de territoire « Terra Nostra 2021-2035 », engagé en 2014. Terra Nostra a pour ambition d'affirmer Perpignan Méditerranée Métropole et le Roussillon comme le troisième pôle urbain régional transfrontalier.

Un des principaux enjeux du projet est de redonner de l'usage au fleuve sans user le milieu. Ce projet constituera à terme un espace mêlant loisirs, sport, bien-être, pédagogie, mais également une liaison pédestre et cyclable de 22 kilomètres reliant Villeneuve-la-Rivière et Canet-en-Roussillon (budget de 14 M€).

Mise en œuvre

« On a marché sur la Têt » permet de faire connaître Terra Nostra aux habitants à travers une expérience artistique conviviale. L'évènement s'est déroulé en deux éditions. La première, organisée du 1^{er} au 3 juillet 2016, présentait une exposition festive,

ouverte à tous et gratuite, sur les berges du pont Joffre, en centre-ville. La programmation proposait des animations nocturnes : guinguettes, animations artistiques ainsi qu'une exposition sur le projet de territoire « Es Têt » sous forme de murs d'expression pour recueillir les impressions des habitants et nourrir le projet. Une randonnée pédestre de deux jours avec bivouac a été organisée le long de la Têt entre Saint-Féliu d'Avall et Canet-en-Roussillon permettant la traversée des dix communes bordées par le fleuve.

La seconde édition « Le Casse-Têt », du 29 juin au 2 juillet 2017, présentait des mobiliers qui pourraient accompagner la future voie douce. Pour finir, les pièces du Casse-Têt, pensées comme une collection de micro-architectures, ont été désassemblées et réparties entre trois autres communes afin de poursuivre l'expérimentation et garantir l'appropriation du projet par les habitants.

Environ cent vingt personnes ont participé à la marche et deux mille visiteurs ont assisté aux festivités pendant le week-end (expo, animations en soirée...).





Acteurs mobilisés et financement

Le bureau d'études **Bruit du frigo** a été à l'initiative de l'aménagement temporaire de préfiguration des berges. **Bruit du frigo** est un collectif de création urbaine, qui regroupe architectes, artistes, urbanistes, médiateurs et constructeurs (réalisation de projets artistiques, participatifs sur l'espace public, événements culturels).

La communauté urbaine de Perpignan Méditerranée Métropole est à la fois commanditaire et maître d'ouvrage.

La Région Occitanie/Pyrénées-Méditerranée a apporté son soutien. L'office du tourisme de Perpignan a organisé une balade centrée sur l'écologie de la Têt, tandis que la Fédération de la pêche a offert diverses animations.

Le budget global de **On a marché sur la Têt** s'élève à 120 000 euros. ■

Ressources complémentaires

- [Agenda participatif des sorties du conseil régional Occitanie/Pyrénées-Méditerranée, On a marché sur la Têt - Valorisation des berges de la Têt.](#)
- [Aurca \(Agence d'urbanisme catalane\), « 125 jours pour poser les bases du nouveau projet de territoire de PMM : pari tenu ! », du 17 juin 2021.](#)
- [Bruit du frigo, Projet « Berges de la Têt à Perpignan ».](#)
- [Sylvain Rode et Philippe Valette « Par-delà les limites communales, le fleuve au cœur du projet de territoire métropolitain ? Comparaison entre Perpignan et Toulouse », revue *Sud-Ouest européen*, n° 47, 2019, p 25-39.](#)
- [Es Têt, Valorisation des berges de la Têt, Perpignan Méditerranée.](#)
- [Vidéo: FPU MED 2017 - Perpignan, Es Têt, valorisation des berges de la Têt.](#)

FICHE ACTION N° 4

OUVRIR LA BAIGNADE EN VILLE



L'histoire des pratiques de baignade en eau libre en ville révèle une évolution complexe où se mêlent usages populaires et réglementations. Dès le xvii^e siècle, la baignade urbaine est documentée comme une activité courante pour se laver, se détendre et sociabiliser. Dans le même temps commencent à émerger les premières interdictions. Au fil des siècles, les autorités invoquent plusieurs motifs pour restreindre cette pratique, tels que la moralité (en cause la nudité), la navigation commerciale ou encore la dégradation de la qualité de l'eau, due aux rejets industriels et domestiques. Malgré ces interdictions, la baignade reste profondément ancrée dans les habitudes des riverains et résiste à ces réglementations.

Dans le même temps, les premiers aménagements spécifiques pour les bains de rivière voient le jour. Par exemple, à la fin du xix^e siècle, les bains flottants se multiplient sur la Seine et la Marne. Ces infrastructures visaient à encadrer et sécuriser la

pratique, la rendre plus hygiénique, tout en répondant à une demande croissante de la population urbaine. À partir de 1840, avec l'essor industriel, la navigation devient plus intense, et la baignade est alors perçue comme une gêne potentielle pour le trafic fluvial. À partir du xx^e siècle, la baignade en milieu urbain connaît un déclin, principalement en raison de la dégradation de la qualité de l'eau.

Descriptif

La question de la baignabilité dans des conditions de salubrité et de sécurité a été à nouveau d'actualité dans le cadre d'un engagement renforcé avec les Jeux olympiques et paralympiques 2024. La promesse de rendre la baignade dans la Seine accessible aux Parisiens fait écho à une pratique séculaire, tout en soulevant des enjeux environnementaux et climatiques contemporains.

Plusieurs raisons poussent à ouvrir les cours d'eau urbains, comme offrir aux habitants des îlots de fraîcheur pour faire face aux vagues de chaleur. Les métropoles, particulièrement exposées au changement climatique à cause de leur urbanisation dense et minérale, sont au cœur de cette réflexion. La baignade en milieu urbain devient un axe dans les stratégies de développement durable des territoires, comme le montrent le Schéma d'aménagement fluvial de la Seine (2019) ou le Plan Baignade (2018-2024), copiloté par la Région Île-de-France, la Driéat, la Ville de Paris et d'autres collectivités locales, signe que les décideurs commencent à s'emparer de cet enjeu.

Plus qu'un espace de détente gratuit, la revendication du droit à la baignade en eau libre est devenue un acte de réappropriation citoyenne de la ville et de ses biens communs ainsi qu'une demande pour un lieu public plus festif. La baignade incarne une vision plus libre et moins normée de

l'espace urbain. Si elle se révèle être une aubaine pour les territoires, la baignade en eau vive pose plusieurs défis pour les communes, notamment en termes de qualité bactériologique de l'eau, de sécurisation des sites, de responsabilité pour les maires en cas d'accident et de viabilité économique.

Ouvrir des sites pour se baigner permet de décroquer la ville et de rapprocher les habitants en combinant convivialité et activité physique et sportive pour tous, grâce à un accès gratuit. La demande est particulièrement forte dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville, où les habitants partent moins souvent en vacances. Ce phénomène s'inscrit également dans le développement de la ville expérientielle¹⁵, qui ambitionne de renforcer son attractivité résidentielle et son hospitalité.

En outre, l'implantation de lieux de baignade en ville, à l'image des infrastructures sportives en libre accès (voie verte, parcours sportif), peut s'inscrire dans un programme de lutte contre les pathologies chroniques (diabète, obésité...). Plusieurs études, dont celles menées par l'IRDS sur l'aménagement sportif, montrent que l'écart en matière d'activité physique entre

personnes malades et personnes en bonne santé se réduit lorsque ces activités sont accessibles librement. Le manque d'activité physique cristallise les inégalités sociales et spatiales, mettant en lumière la vulnérabilité des populations les plus défavorisées. Ainsi, offrir un accès facilité aux lieux de baignade apporte une réponse aux enjeux de santé publique, tout en promouvant la démocratisation de ce bien commun.

Enfin, les communes doivent organiser l'espace en fonction des usages attendus par les habitants et les touristes. Des espaces calmes, ludiques, sportifs et respectueux de l'environnement et de la biodiversité peuvent être aménagés de manière que chaque public y trouve sa place. En réalisant ces projets, les collectivités ont l'occasion d'introduire de nouveaux espaces de biodiversité et de revitaliser ou réhabiliter certaines zones urbaines.

Pour répondre à des besoins variés, plusieurs types de baignade urbaine peuvent être envisagés :

15. Grout, Catherine. Isabelle Estienne et al. « Penser et produire la ville au 21^{ème} siècle : du territoire apprenant à la ville expérientielle » in *Urbia* n° 17 : Inter-médialités et hybridations : l'entre-ville reconsidéré, fév. 2016, p. 197-210.





- les baignades estivales permanentes en eaux naturelles avec un accès direct à l'eau de la rivière via une « plage » naturelle ou une pente douce dans une zone bien délimitée et surveillée. Ainsi, à Meaux, une plage a été ouverte sur la Marne. Un contrôle de l'eau y est régulièrement effectué, et une surveillance a également été mise en place ;
- les baignades occasionnelles ou événementielles en eau naturelle comme lors du *Big Jump* ou les courses de nage dans des cours d'eau urbains s'inscrivent dans une temporalité limitée ;
- les baignades eau naturelle encouragées par des aménagements « en dur » : structures flottantes délimitant un espace sécurisé de baignade ;
- les baignades dynamiques et parcours de nage, qui consistent à se laisser porter par le courant d'un fleuve avec une bouée adaptée, dans un parcours sécurisé. L'une des baignades les plus célèbres de ce type a lieu à Bâle, en Suisse, dans un méandre du Rhin.

Pour encadrer ces initiatives, la loi définit trois catégories de baignade :

- une baignade aménagée comprend une « portion de terrain contiguë à une eau de baignade sur laquelle des aménagements ont été réalisés afin de favoriser la pratique de la baignade » (article D. 1332-39 du Code de la santé publique). Il s'agit d'installations en dur, comme des parkings, des restaurants, des aires de jeux ou des sanitaires. La baignade aménagée est soumise à une obligation de surveillance physique (article D. 322-11 du Code du sport). Une zone de baignade créée par le maire ne peut être protégée de toute circulation que par un arrêté du préfet interdisant la circulation des navires.
- une baignade non aménagée ne nécessite ni aménagement ni surveillance, les baigneurs se baignent à leurs risques et périls. Ce type de baignade libre mais fréquentée doit être signalé par la municipalité, précisant qu'elle n'est pas surveillée et donner les limites de son utilisation. La sécurité peut être renforcée par des bornes d'appel. Toutefois, le maire qui n'est pas tenu d'informer les baigneurs des risques habituels doit signaler les dangers spécifiques par des panneaux, conformément à la jurisprudence (CE, 26 février 1969).
- une baignade interdite est celle que le maire peut limiter ou interdire pour des

raisons de sécurité ou de salubrité publique par arrêté au titre de son pouvoir de police spéciale en matière de baignade. Cet arrêté doit être affiché et des panneaux « baignades interdites » doivent être visibles. Il pourvoit à toutes les mesures d'urgence d'assistance et de secours.

Mise en œuvre

Ouvrir une baignade en ville nécessite une planification minutieuse et une mise en œuvre rigoureuse pour garantir la sécurité, la qualité de l'eau et la durabilité du site. Voici une liste non exhaustive d'étapes à suivre, mais les modalités peuvent évoluer en fonction des spécificités territoriales. L'étude de faisabilité constitue la première étape essentielle. Elle débute par une analyse approfondie de la qualité de l'eau, qui doit se conformer aux normes établies par le Code de la santé publique. Les sites potentiels sont évalués en fonction des relevés des quatre dernières années, avec des échantillons prélevés régulièrement pour vérifier les paramètres microbiologiques et physico-chimiques. Parallèlement, il est crucial d'évaluer les risques, comme les courants forts, la profondeur de l'eau et la présence d'objets immergés. La consultation avec les parties prenantes, les autorités locales, les résidents, les associations environnementales et les experts en santé publique, permet de s'assurer que tous les aspects du projet sont pris en compte.

L'étape suivante concerne l'obtention des autorisations nécessaires. Pour une baignade pérenne, il faut d'abord obtenir les permis environnementaux requis et l'accord des autorités sanitaires telles que l'Agence régionale de santé (ARS) et la préfecture. La demande d'implantation d'une activité sur le domaine public fluvial doit être adressée à Voies navigables de France

(VNF), accompagnée d'un descriptif détaillé du projet. En cas d'acceptation, une convention d'occupation temporaire (COT) est délivrée, avec un paiement de redevance proportionnel aux investissements réalisés. Pour les baignades temporaires, comme celles liées à des manifestations nautiques, il est nécessaire de contacter VNF pour évaluer la faisabilité du projet au moins quatre mois avant l'évènement, de consulter les services concernés, et de demander l'autorisation du préfet au plus tard trois mois avant. Le préfet peut également ordonner une interruption temporaire de la navigation, et le gestionnaire doit informer les usagers de la voie d'eau au moins quinze jours avant l'évènement.

S'ensuivent la planification et la réalisation du site de baignade. Le choix du site doit être fait en tenant compte de son accessibilité, de sa sécurité et de son éloignement des sources de pollution. L'aménagement doit inclure les infrastructures nécessaires, telles que les zones de baignade délimitées, les plages, les pontons et les sanitaires, des douches et des poubelles. Pour optimiser la rentabilité du site, il est recommandé d'agrémenter la zone de services complémentaires, car la baignade seule n'est pas rentable et engendre plus de coûts qu'elle ne génère de revenus. L'installation des infrastructures de sécurité est également essentielle, comprenant des bouées, des barrières, des panneaux de signalisation et des postes de secours ainsi que la formation du personnel de surveillance et de secours.

Acteurs à mobiliser

Mettre en place une baignade en eau urbaine implique la mobilisation de divers acteurs et la mutualisation des actions entre ces derniers, permettant la mise en commun des moyens mobilisés.

Les acteurs publics

- les collectivités locales : la mairie et les services de santé publique ;
- les autorités environnementales : l'Agence de l'eau et les services environnementaux ;
- les autorités de sécurité et de secours, pompiers et police municipale ;
- les institutions sanitaires : ARS et laboratoires d'analyse de l'eau ;
- Voies navigables de France, en tant que gestionnaire de la navigation et du domaine public fluvial.

Les acteurs privés

- les entreprises de construction et d'aménagement, les fournisseurs d'équipements de sécurité et les sociétés de gestion et de maintenance pour l'entretien régulier des installations ;
- les experts et consultants : experts en hydrologie et en environnement, architectes et urbanistes, et éventuellement des consultants en sécurité ;
- les associations de riverains et organisations environnementales ;
- les partenaires financiers : banques et institutions de financement, Région, Département et Métropole.

Aspects financiers

Le coût d'ouverture et de mise en place d'une baignade en milieu urbain peut varier considérablement en fonction de plusieurs facteurs (taille du projet, état initial du site, infrastructures nécessaires, période d'ouverture).

Le budget total pour l'ouverture et la mise en place d'une baignade en milieu urbain pourrait varier d'un million à 4,3 millions d'euros pour les coûts initiaux, auxquels s'ajoutent les coûts annuels de fonctionnement et de maintenance.

Ce budget comprend l'étude de faisabilité et la planification de la baignade (entre



Roberto Epple -- ERN



Zoé Bailely



Zoé Bailely



Éric Garrauly / Institut Paris Région

50 000 et 200 000 €), l'aménagement du site ou la construction des infrastructures (entre 500 000 € et 2 M €), les équipements de sécurité et de surveillance (entre 100 000 € et 500 000 €), un système de traitement de l'eau et la surveillance de la qualité de l'eau (entre 200 000 € et 1 M €), le personnel (entre 100 000 € et 300 000 € par an), la maintenance et l'entretien annuel de la baignade urbaine (entre 50 000 € et 200 000 €), et les actions de sensibilisation du public (entre 50 000 € et 150 000 €).

Points de vigilance

Le cours d'eau étant avant tout un espace naturel, les autorités locales doivent s'assurer de la propreté de celui-ci et veiller à ce que la baignade reste compatible avec la préservation des espèces locales. La baignade ne doit pas interférer avec les activités sur l'eau, notamment avec la navigation récréative ou marchande, surtout lorsqu'elle est motorisée. En général, le maire doit s'assurer de la sécurité des berges et de la rivière, car il est tenu pénalement responsable en cas d'accident.

La mise en place de stations d'épuration, de systèmes d'assainissement modernes et efficaces ainsi que de bassins de réten-

tion des eaux usées est indispensable pour garantir la qualité de l'eau et la durabilité des sites concernés. Il peut être envisagé d'utiliser des solutions comme la phytodépuration, qui fait appel à des plantes pour purifier l'eau, ainsi que les avancées en biotechnologie, comme les sanobactéries développées par des spécialistes en traitement de l'eau.

Enfin, la reconquête des cours d'eau urbains nécessite une politique publique volontariste, qui englobe l'environnement, le développement urbain et l'image de la ville. Cela implique des investissements publics importants, tant financiers qu'en termes de ressources humaines, comprenant la présence d'animateurs, de la police municipale et de maîtres-nageurs sauveteurs. ■

Infos pratiques :

- [#CoulePasTonÉté : VNF sensibilise aux dangers de la baignade sauvage dans le réseau navigable - VNF.](#)
- [Guide pratique d'ouverture d'un site de baignade, Apur.](#)



Paul Lecroart/L'Institut Français de l'Énergie

LA BAIGNADE À COPENHAGUE, UN MODÈLE DE RENOUVEAU URBAIN



Territoire

Depuis vingt-cinq ans, le port de Copenhague est au centre des projets urbains de la capitale pour transformer les anciennes friches industrielles polluées en quartiers résidentiels au cadre de vie apaisé. Pour permettre la baignade, la Ville a dû améliorer la qualité de l'eau par l'extension de ses stations d'épuration, la construction de bassins de rétention des eaux pluviales et le raccordement de son système d'assainissement. Elle continue aujourd'hui encore à moderniser ses infrastructures. Depuis 2002 et l'ouverture du port à la baignade, l'eau est vérifiée quotidiennement et un système d'alerte en ligne permet de communiquer les résultats aux baigneurs sur le site internet de la ville et via deux applications sur smartphone. En plus de

cela, chaque bain officiel possède un panneau électronique signalant en temps réel la baignabilité de l'eau.

Caractéristiques du projet

En 2022, treize bains portuaires officiels ont été dénombrés et autant de lieux de baignade informels disséminés le long des 9 kilomètres du bras de mer. La Ville répartit ses sites de baignade en deux catégories : les bains (sous forme de piscines avec bassins) et les zones de bain (délimitées par des bouées jaunes et plus ou moins aménagées sur le quai). Depuis 2022, les bains sont accessibles toute l'année, certains étant même équipés de saunas pour la baignade hivernale. Durant la période estivale, des maîtres-nageurs assurent une surveillance des bains portuaires de type piscine avec bassins.

La Ville travaille actuellement sur une stratégie d'expansion de ses sites de baignade, avec au moins cinq nouvelles zones de bain, un bain portuaire et plusieurs saunas mobiles à l'étude. La municipalité veut s'adapter aux nouvelles attentes des baigneurs : améliorer le confort dans la pratique et permettre de se baigner toute l'année en construisant, par exemple, des vestiaires chauffés et des douches. Cette stratégie vise aussi les touristes qui viennent du monde entier et qui n'ont pas les mêmes normes corporelles que les pays nordiques.

Entre 2015 et 2023, la Ville a enregistré 2,9 millions de baigneurs dans les zones officielles, six cent mille pour la seule année 2022¹⁶. Ce chiffre ne comprend que sept des seize sites et ne tient pas compte des baignades « sauvages », c'est-à-dire hors des sites officiels. À ce titre, la municipalité estime à plus de deux cent mille

16. Chiffres internes à la ville de Copenhague en date du 7 juillet 2023.

baigneurs « sauvages » chaque été et projette un total de baigneurs depuis 2015 avoisinant les cinq millions¹⁷.

Mise en œuvre **Une typologie architecturale** **des bains portuaires**

Les bains portuaires de Copenhague se présentent aujourd'hui sous de multiples formes architecturales. Certains sont aménagés comme des « plages urbaines » : lieux de bain, ils sont aussi l'endroit où l'on se promène, retrouve ses amis, se repose, bronze ou expose son corps à l'autre. D'autres reprennent les codes traditionnels d'une piscine d'architecture rigide, ils sont pensés à destination d'un public recherchant l'activité sportive (la natation) et la sécurité. Ils correspondent majoritairement à un usage familial ou sportif, mais sont évités par des populations jeunes et actives à la recherche de liberté dans leurs pratiques et comportements. Enfin, avec le succès de la baignade à Copenhague, la massification de l'accès à

l'eau a transformé les quais en lieu de vie à part entière pour les habitants. Certaines personnes veulent se baigner en bas de leur logement là où la baignade n'est pas toujours autorisée. Lors des fortes chaleurs d'été, le port est pris d'assaut par plusieurs milliers de citoyens et touristes se baignant simultanément le long des quais de la capitale. Lors d'une chaude journée d'été à Islands Brygge, plus de quinze mille baigneurs peuvent être observés sur moins de 800 mètres de quais baignables. Ces situations parfois anarchiques mènent alors à des conflits d'usage entre baigneurs et résidents : nuisances sonores et visuelles, incivilités, déchets, soirées tardives, etc.

Des sites de baignade, supports **d'une vie quotidienne de quartier**

Les sites de baignade de Copenhague n'ont pas été imaginés seulement pour satisfaire le besoin d'oisiveté estivale et de récréation

17. Entretiens menés dans le cadre de la thèse avec les services de la ville de Copenhague, entre 2022 et 2024.



des Copenhagois. Ils ne sont pas non plus de simples équipements sportifs, mais bien de véritables espaces publics où se déroule une vie sociale quotidienne : la baignade est un prétexte pour se retrouver au bord de l'eau et partager un moment de convivialité. La vie sociale est florissante et faite d'activités communes, d'habitudes, de symboles communs (fêtes religieuses, événements de quartier, fêtes nationales) autour de l'eau et du bain. Le bain portuaire est devenu un lieu d'interaction sociale où les habitants se retrouvent entre amis, profitent de la proximité avec la nature, et s'adonnent à des pratiques de bien-être comme l'entretien du corps, son relâchement, son exposition au soleil et au vent. L'activité de baignade s'est elle aussi diversifiée depuis une dizaine d'années, à l'image du *winterbathing*, pratique de baignade hivernale. Cette dernière s'est développée de manière communautaire autour des saunas de quartier. Ainsi, le club de bain hivernal de Nordhavn, nouveau quartier au nord de la ville, compte plus de trois mille membres. 77 % d'entre eux vivent à moins de 10 minutes à vélo du bain, marquant son caractère local.

Les bains portuaires sont la vitrine de ce que veut dire « habiter » Copenhague en 2024. Lieux de fête en été, lieux de vie de quartier en hiver, ils démultiplient les possibilités de s'approprier ces espaces au bord de l'eau. Cependant, cette appropriation donne aussi lieu à des dérives et des conflits d'usage, surtout l'été. La Ville s'efforce d'y remédier par différents moyens, interrogeant ces nouveaux modes d'habiter et d'adaptation des règles actuelles de gouvernance du port. ■



Cette fiche s'appuie sur les travaux de la thèse de doctorat de Clément Brun : *La ville contemporaine entre deux eaux. Architecture, rapport au corps et pratiques récréatives : les nouveaux bains portuaires de Copenhague*. Elle traite du phénomène de baignade urbaine à Copenhague, croisant approche sociologique des usages et analyse architecturale des bains portuaires.

Clément Brun est Doctorant à l'université de Bordeaux (Faculté des STAPS – Laboratoire LACES) et à l'École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Bordeaux (Laboratoire PAVE). Il est fondateur de Studio Baignade Urbaine.

FICHE PRATIQUE INSPIRANTE N° 9

LA PLAGE FLUVIALE DE MEAUX, POINT DE RENCONTRE DES BAGNEURS FRANCILIENS



Jean-Bernard Vieilles/Region Ile-de-France

Au début du xx^e siècle, de nombreuses villes de la région parisienne entreprennent l'aménagement de plages pour la saison estivale. À Meaux, une zone de baignade est mise en place dès 1826 face au canal Cornillon : l'objectif principal est alors de limiter les baignades sauvages et les risques de noyade. La plage de Meaux a été ouverte au public dans les années 1950, sous l'impulsion du Cercle nautique de Meaux, un club d'aviron fondé à la fin du xix^e siècle. Elle devient rapidement un lieu incontournable où de nombreux jeunes de la région apprennent à nager. Cependant, au cours de l'année 1970, en raison d'une forte pollution, la baignade dans la rivière est interdite, et la plage reste fermée pendant près de quarante ans pour des raisons de sécurité et de santé publique. Ce n'est que le 6 juillet 2007 que les autorités sanitaires de l'État autorisent à nouveau la baignade. Depuis, chaque été, la Ville de Meaux met à la disposition la plage fluviale, dont l'accès est gratuit, afin que les Meldois puissent profiter d'une baignade en eau libre.

Territoire

La Seine-et-Marne dispose de neuf zones de baignade naturelles accessibles au public, parmi lesquelles figure la plage de Meaux. Nichée sur la rive droite, en amont du canal Chalifert, au sein du parc naturel du Pâtis, cette plage offre trois bassins, dont un réservé à la compétition, pouvant accueillir jusqu'à mille personnes. Ouverte exclusivement pendant les mois de juillet et août, la plage de Meaux attire de nombreux visiteurs, dont plus des deux tiers viennent de Paris et des environs. Ses installations, comprenant un toboggan, un plongeoir et une guinguette, ont un vrai succès auprès des visiteurs.

Caractéristiques du projet

La plage de Meaux est devenue un lieu incontournable en été pour de nombreux Meldois, mais aussi pour les Franciliens et les touristes. Cette plage peut accueillir deux mille visiteurs simultanément. Elle a été créée de manière à ce que chacun puisse profiter des activités du bord de plage. Par ailleurs, les riverains peuvent se rafraîchir en toute sécurité, grâce à une zone de baignade encadrée jusqu'à 20 heures. Chaque jour, six maîtres-nageurs surveillent entre 500 et 600 baigneurs dans un bassin de près de 4 m de profondeur. Pour renforcer l'ambiance balnéaire du lieu, plusieurs tonnes de sable de rivière sont ajoutées chaque année. De plus, des animateurs employés par la commune proposent chaque jour des activités récréatives et sportives : musculation, fitness, initiation à la boxe ou au karaté, tir laser, danses latines, ateliers peinture, jeux de société géants, stands et jeux pédagogiques, notamment sur les déchets, etc. Pour ceux qui souhaitent se détendre, des transats sont mis à leur disposition. Il est aussi possible de louer des bateaux électriques sans permis ou encore découvrir le

parc naturel du Pâtis et les bords de Marne à vélo. Il est également possible de se restaurer sur place, à la Guinguette du capitaine où sont proposés des paniers apéritifs et divers menus.

Mise en œuvre

Depuis 2007, la baignade dans la Marne est à nouveau possible grâce aux efforts menés pour limiter les rejets industriels et domestiques, comme l'explique le directeur des espaces publics de la mairie. Dès 1998, la Ville s'était équipée d'une grande station d'épuration afin d'améliorer le traitement des eaux usées. Les entreprises ont aussi été sensibilisées à l'importance de la qualité des eaux qu'elles déversent dans la Marne. Pour garantir cette qualité, trois prélèvements hebdomadaires sont réalisés chaque année : un par l'ARS et deux par un laboratoire privé mandaté par la commune.

Par ailleurs, la qualité des eaux de baignade est un enjeu majeur, étroitement surveillé par les services de l'État (ARS, ex-DDASS)

selon un calendrier précis. Jusqu'en 2022, l'autorisation de baignade à Meaux était renouvelée tous les ans. Toutefois, durant l'été 2022, la baignade a été temporairement interdite en raison de nouvelles normes européennes, bien que la qualité de l'eau ne se soit pas dégradée. L'Agence européenne de l'environnement (AEE) a jugé insuffisants les résultats des analyses bactériologiques désormais fondés sur des prélèvements réalisés sur les quatre années précédentes. Les prélèvements effectués après des épisodes orageux, susceptibles de remettre en suspension des bactéries, ont très probablement influencé ces résultats. En 2023, grâce à des efforts continus, l'AEE a classé la qualité des eaux de baignade à Meaux comme bonne, permettant ainsi à la Ville de retrouver son autorisation de baignade. La nouvelle réglementation, qui autorise le report des prélèvements en cas d'orage, a contribué à cette amélioration.

Des préoccupations liées à la sécurité, à l'hygiène et à la pollution expliquent la ten-



Jean-Bernard Vialettes/Region Île-de-France

dance à isoler le bassin du cours d'eau. De plus, l'affluence croissante menace la qualité des eaux, notamment en raison de l'utilisation de produits pétrochimiques comme les crèmes solaires, et de l'importation de tonnes de sable pour étendre la plage et répondre ainsi aux attentes d'un nombre toujours plus important de visiteurs.

Acteurs mobilisés

- la Ville de Meaux, en tant que maître d'œuvre ;
- Marin d'eau douce ;
- l'Agence régionale de santé, qui effectue des prélèvements hebdomadaires confirmant la bonne qualité de l'eau.

Retour sur l'expérience

En période de canicule, la plage de Meaux peut atteindre sa pleine capacité d'accueil, soit deux mille personnes. Sa popularité s'étend bien au-delà du périmètre local, car c'est l'une des rares plages fluviales auto-

risées en Île-de-France. Elle est aussi très appréciée pour sa gratuité, ce qui met en avant l'importance de l'accessibilité et de l'inclusivité des bords d'eau. Les Meldois, et les autres visiteurs dans l'ensemble, perçoivent la plage de Meaux comme un exemple à suivre, affirmant que l'accès à la baignade en eau libre devrait être un droit pour tous : « La Marne n'appartient pas à la Ville, elle appartient à tout le monde ». ■

Infos pratiques :

- Meaux Plage, quai Jacques-Prévert, Meaux (77).
- Horaires de baignade : de 11 h à 20 h.
- Horaires des animations : de 11 h à 21 h tous les jours.
- Accès : gare de Meaux, ligne P, puis bus 19, arrêt Médiathèque.



Jean-Bernard Vialles/Région Île-de-France

FICHE ACTION N° 5

INSTALLER DU MOBILIER ÉPHÉMÈRE ET CONVIVAL



Claire Galopin/L'Institut Paris Région

Des aménagements temporaires, pensés pour une programmation festive ou saisonnière, créent des espaces de détente au bord de l'eau, sans altérer de manière irréversible le paysage. Ces aménagements favorisent ainsi les interactions avec la nature.

Descriptif

Les installations éphémères et légères recouvrent toutes les formes de mobilier, dont la caractéristique est d'être provisoires, construites dans des matériaux légers (le plus souvent durables), peu coûteuses et transportables. La chaise longue des étés à Paris Plages en est un parfait exemple. Le mobilier éphémère léger désigne une variété de mobiliers qui pour-

raient être utilisés sur les berges pour d'autres usages. Cinq types de mobilier peuvent être établis :

- le mobilier festif et de détente (chaises longues, bancs, poufs, luminaires, lampions, parasols, guirlandes...);
- le mobilier ludique et sportif (jeux, pistes, boudodromes, tyroliennes, murs d'escalade, plongeoirs, pontons, plateformes de bivouac...);
- le mobilier d'observation et de protection (cabanes d'observation, cheminements sur pilotis, maisons à insectes, nichoirs, mangeoires, panneaux de médiation...);
- le mobilier sanitaire (toilettes, poubelles, bacs à ramassage de déchets...);
- le mobilier de restauration (tripoteurs, conteneurs, camions ambulants...).

Mise en œuvre

Cette répartition répond à deux grands types de projets. Le premier est d'ordre festif, estival, culturel : le temps d'un été, les villes et les villages transforment leurs berges. Des festivals sont créés, dont les noms évoquent la présence de l'eau : Paris Plages, Baignade sauvage, entre Saône et Rhône, Berges éphémères sur l'Adour (où en 2022 étaient annoncés « 120 chaises longues, une vingtaine de petites terrasses en bois, des tables de pique-nique, des parasols, des fauteuils... »¹⁸). Mais l'installation est parfois ponctuelle, notamment quand un café sort des chaises et des tables sur la rive toute proche (Apéritif sur la Loire) ou quand un restaurant saisonnier s'installe en pleine nature (sous les lampions comme à l'île d'Oléron).

Le second est davantage pérenne et orienté sur la nature. Les habitants profitent des berges pour se promener, pour observer la faune et la flore, admirer les points de vue.

¹⁸. Emma Saint-Genez, « L'été s'installe sur les berges de l'Adour », *Sud Ouest*, le 28 juin 2012.



© L'INSTITUT PARIS REGION, 2025 - Ressources graphiques : Freepik

Une attention particulière est portée au site : matériaux durables, éclairages doux, petits mobiliers... Les propositions qui respectent le sol, la faune et la flore et les paysages sont privilégiées. Des panneaux de médiation incitent à un comportement adapté et discret (panneaux de la LPO). Des parcours sur pilotis protègent les espèces fragiles. Des postes d'observation servent à des sorties nature. Des nichoirs et des hôtels à insectes ponctuent le parcours. Des belvédères sont construits pour observer les étoiles. Des plateformes pour bivouaquer s'intègrent dans le site et préviennent les risques. Des poubelles et des toilettes sont prévues pour ne pas polluer le site. Si les conditions sont réunies, une plage et un ponton en bois peuvent inviter à la baignade.

Une collectivité territoriale (commune,

agglomération, parc naturel) est le plus souvent à l'origine du projet de manifestation estivale, de la création d'un parcours nature ou santé, et l'installation de mobilier éphémère et léger s'inscrit alors dans ce cadre. La collectivité peut déléguer la réalisation du projet à des professionnels de l'évènementiel ou à des acteurs associatifs dans la culture, le sport ou l'environnement. Les organisateurs de la manifestation programment parfois des concours ou des appels à projets et fixent des règles sur les matériaux utilisés et sur les conditions d'occupation. Dans la recherche de projets innovants adaptés aux bords d'eau, des appels à candidature ciblés (écoles de design, Caue, université, écoles d'art...) sont recommandés. Un financement accompagne les lauréats pour la réalisation du projet. Des bénévoles ou des habi-



Claire Galopin/L'institut Paris Region



tants peuvent également être mobilisés. Depuis avril 2017¹⁹, les installations à but économique sont soumises à des mesures de publicité et de mise en concurrence[1], ce qui explique les appels à candidatures pour les *foodtrucks* et restaurants éphémères.

Les constructions temporaires (tente, chalet, cabane...) sont dispensées d'autorisation de permis de construire, sauf si elles sont de grande envergure. L'occupation ne doit pas durer plus de trois mois, sauf si elle se fait dans le cadre d'une manifestation culturelle, commerciale, touristique ou sportive. La durée autorisée est alors plus longue, d'un an maximum. En revanche, pour s'installer provisoirement sur le domaine public fluvial, il est nécessaire d'obtenir une autorisation spécifique.

Acteurs à mobiliser

Les biens relevant du domaine public fluvial sont soumis à une demande d'autorisation auprès d'un des deux établissements publics d'État : Voies navigables de France ou Haropa Port. Le domaine public fluvial naturel, quant à lui, a pour limite la hauteur maximale des eaux avant débordement. Dans le cas de mobilier éphémère et convivial, il s'agira plus spécifiquement d'une Autorisation d'occupation temporaire relative aux événements et manifestations sportives, culturelles ou de loisirs. Cette occupation donne lieu à une redevance. Cependant, les associations à but non lucratif peuvent en être dispensées.

Points de vigilance

Une fois le site déterminé, l'autorisation délivrée et les lauréats choisis, le projet peut débuter. Des contrôles sont parfois nécessaires : hygiène et sécurité pour les activités de restauration, respect des normes de construction pour assurer la sécurité du public (plateformes bois, cabanes, postes d'observation). Dans le cadre d'un appel à projets pour de la construction en bois, la présence d'un architecte dans l'équipe est recommandée pour soutenir le projet.

Il faut également prévoir un référent pour la gestion au quotidien des toilettes, des déchets, du mobilier type chaises longues, tables..., qui peut être la collectivité territoriale ou un collectif (organisateur du festival par exemple ou un propriétaire privé). ■

19. Par l'ordonnance du 19 avril 2017 relative à la propriété des personnes publiques, qui prône la transparence dans l'octroi des titres.

Ressources complémentaires

- Le guide méthodologique, *Animer les berges de Seine*, de l'établissement public d'aménagement Orly-Rungis-Seine Amont.
- [Pascale Leroi, « Transfigurer l'espace public avec des objets de convivialité », Note rapide, n° 850, L'Institut Paris Region, 2020.](#)

FICHE PRATIQUE INSPIRANTE N° 10

VOTRE ÉTÉ AU BORD DE L'EAU, UNE PROGRAMMATION FESTIVE ET FAMILIALE



Territoire

Le programme « Votre été au bord de l'eau » de la Métropole du Grand Paris a pour objectif de dynamiser les berges de la Seine, de la Marne et des canaux de l'Ourcq, de Saint-Denis et de Saint-Martin, durant l'été.

Caractéristiques du projet

Depuis sa création, la Métropole du Grand Paris s'engage dans la gestion et la valorisation de ses cours d'eau, qui traversent soixante-seize villes de son territoire. Certaines de ces communes proposent régulièrement des animations au bord de l'eau, durant l'été, pour leurs habitants. En 2022, la Métropole du Grand Paris a souhaité rassembler ces différentes animations locales afin de leur offrir une plus grande visibilité et d'attirer à un public plus large. Ce programme accompagne diverses ani-

mations le long de la Seine, de la Marne et des canaux Saint-Martin, de l'Ourcq et de Saint-Denis. Son objectif est de reconnecter les habitants à leur milieu naturel en proposant des activités nautiques, la piétonnisation des berges, des plages urbaines temporaires, des zones de baignade surveillées, des terrasses éphémères ainsi que des événements culturels et sportifs variés. Il rassemble, sous une identité métropolitaine commune, l'ensemble des animations estivales au bord de l'eau organisées par les communes membres, grâce à une campagne de communication et un soutien financier.

Mise en œuvre

« Votre été au bord de l'eau », lancé par la Métropole du Grand Paris, vise à offrir des espaces de loisirs conviviaux et accessibles à tous. Ce programme encourage le tourisme de proximité, tout en favorisant le lien social entre les habitants des communautés riveraines grâce à une diversité d'activités.

En 2023, « Votre été au bord de l'eau » a bénéficié à vingt communes de la métropole, favorisant ainsi des partenariats pour des festivals emblématiques tels que « Cap sur la Marne » et « L'Été du canal ». Le premier, organisé avec Val-de-Marne Tourisme et Loisirs, invite à redécouvrir les bords de Marne à travers des promenades, des croisières et des activités sportives. Le second, en collaboration avec Seine-Saint-Denis Tourisme, propose des croisières, des animations et des temps forts le long des canaux de l'Ourcq et de Saint-Denis, impliquant dix-sept communes métropolitaines. Ce programme permet à la Métropole du Grand Paris de mettre en valeur le patrimoine fluvial de son territoire, tout en sensibilisant à la préservation de l'environnement, à travers une offre de loisirs durables. Il répond aux attentes des

citoyens en proposant des espaces publics accueillants et variés, alliant loisirs, activités culturelles et engagement écologique. « Votre été au bord de l'eau » propose aux habitants et aux visiteurs une gamme étendue d'activités et d'évènements au-delà de l'offre classique annuelle. Ce programme s'adresse à un public diversifié en créant des ambiances variées (sportive, détente, pédagogique...):

- les familles peuvent profiter d'une promenade commentée des bords de Marne à bord d'un petit train touristique à Saint-Maur-des-Fossés. Les adolescents peuvent s'initier au break dance à l'Île-Saint-Denis tandis que les plus jeunes apprécient la pêche aux canards à Pantin Plage ;
- les sportifs ne sont pas en reste avec la course en eau libre « Nage ton canal » à Pantin, tandis que les amateurs d'activités nautiques peuvent s'essayer au kayak, au paddle ou au ski nautique à petits prix ;
- côté spectacle et vie festive, des concerts flottants, bals et cinémas en plein air couvrent l'ensemble du territoire de la métropole du Grand Paris. Pour des moments plus ludiques ou pédagogiques, Neuilly-sur-Marne propose la soirée « Jeu télévisé », Aulnay-sous-Bois organise au parc du Sausset « La Nuit des étoiles », et « L'Été audonien » se tient sur la grande pelouse du Parc des Docks à Saint-Ouen. Sont également planifiées des croisières historiques ou naturalistes pour découvrir au fil de l'eau le territoire ;
- enfin, dans une perspective de loisirs durables, des ateliers de réparation de vélos à Saint-Maur-des-Fossés, des sessions de fabrication de cosmétiques à Aulnay-sous-Bois, ainsi que des actions de sensibilisation et des expositions consacrées à l'eau et aux milieux fluviaux sont aussi proposés.

Environ vingt communes ont participé à la mise en place du programme « Votre été au bord de l'eau » sur le territoire métropolitain, touchant ainsi un large public. À cela s'ajoutent les 20 000 participants de « L'Été du canal » et les 10 000 de « Cap sur la Marne », renforçant ainsi l'ampleur de l'évènement.

Ce programme vise à étendre la destination touristique « Paris » à l'échelle métropolitaine, tout en affirmant l'engagement de la Métropole du Grand Paris pour l'amélioration de la qualité de l'eau en Île-de-France. Celui-ci encourage également le retour à la baignade, notamment à travers la journée du *Big Jump*.

La communication autour de ce programme s'appuie sur les offices de tourisme intercommunaux et les communes membres, chacune élaborant sa propre programmation.

La Métropole du Grand Paris offre par ailleurs un appui financier aux communes participantes pour l'organisation des animations estivales, en accordant une ou deux subventions représentant 50 % des coûts engagés, soit un montant maximum fixé à cinq mille euros. La Métropole du Grand Paris est associée à Val-de-Marne Tourisme et Loisirs et Seine-Saint-Denis Tourisme. ■

FICHE PRATIQUE INSPIRANTE N° 11

LE FESTIVAL DES CABANES : UNE SOURCE D'INSPIRATION



Architecte David Foessel, architecte Laure Fries

Territoire

Le Festival des cabanes est organisé chaque année depuis 2016 par la communauté de communes des Sources du lac d'Annecy, en Haute-Savoie. De nombreux cours d'eau et cascades, qui alimentent 60 % des eaux de surface du lac, caractérisent le paysage. Cet évènement est une occasion unique pour montrer comment l'architecture s'articule avec la nature. En 2024, à l'occasion de la neuvième édition, quinze cabanes ont été présentées²⁰.

Caractéristiques du projet

Le Festival des cabanes des Sources du lac d'Annecy débute par un concours d'architecture et se poursuit avec la construction de cabanes à partir des ressources du territoire, le temps du festival. En tant qu'expérience inspirante, l'évènement permet de mettre en avant la cabane, construction légère et durable, comme objet architectural approprié à la découverte du paysage et à son insertion dans le territoire. Ainsi la construction de plusieurs cabanes sur les berges valorise les cours d'eau, sensibilise

à la faune et à la flore, propose des lieux pour rêver, pêcher, dormir ou simplement s'abriter de la pluie.

Le Festival des cabanes est organisé par la Soierie, l'espace culturel et social de la communauté de communes des Sources du lac d'Annecy avec l'appui de différents partenaires (État, Région Rhône-Alpes, Département de Haute-Savoie...). Ce festival de plein air offre aux visiteurs, mais surtout aux habitants, un autre regard sur le territoire. Des parcours, des visites guidées et des animations ponctuent la manifestation de juillet à octobre. Comme le résume Philippe Burguet : « la cabane, c'est le prétexte pour découvrir le paysage ». En outre, les organisateurs constatent une appropriation du festival par les habitants, qui s'engagent comme bénévoles dans l'organisation, la construction des cabanes et la réutilisation des matériaux. Mais surtout, un nouveau regard sur la qualité du paysage et sur les ressources du territoire s'est formé au fil des éditions.

Mise en œuvre

Un concours est organisé au début de chaque année. Les participants disposent de trois mois environ pour déposer leur candidature auprès de la Soierie. Les projets doivent mettre en avant les ressources locales : le bois et les paysages. Les cabanes peuvent être flottantes, perchées, sur pilotis, visibles ou camouflées. Elles doivent « entrer en résonance avec les lieux d'installation ; avec les différents éléments du paysage qui composent le territoire : lacs, montagnes, rivières, forêts, plaines et coteaux cultivés ». Quelques exigences sont posées : les cabanes ne doivent pas dépasser 6 mètres carrés d'emprise. Il est impératif d'avoir recours à

²⁰. Dont deux cabanes en partenariat avec la Villa Médicis à Rome et installées dans les jardins de la Villa.

des essences de bois locales, en partenariat avec les scieries locales et l'Office national des forêts. La construction doit avoir lieu avant l'été, par les architectes eux-mêmes. Ils peuvent mobiliser des habitants, de plus en plus nombreux à participer bénévolement à leur construction. Les organisateurs s'engagent à valoriser les projets sélectionnés et primés par le jury (les supports de communication, l'exposition, le dépliant de présentation du festival, l'inauguration officielle du festival...). Une somme forfaitaire est attribuée à chaque lauréat. En 2024, ce festival a reçu 186 candidatures provenant de 18 pays.

Expériences similaires

Le Festival des cabanes a inspiré d'autres territoires. Ainsi, « Cabanes sur l'île », un évènement organisé par WAAO, le centre d'architecture et d'urbanisme de la Métropole européenne de Lille, présentait pour la troisième édition en 2024, « Microtopies ». Le principe est proche : un concours est ouvert à l'attention des architectes, urbanistes, paysagistes diplômés, résidents en France et en Belgique. D'autres disciplines peuvent y être associées : designers, anthropologues, artistes, chercheurs... La construction des cabanes est assurée par les lauréats, avec l'appui de bénévoles. En plus des constructions éphémères, le festival est ponctué de nombreuses animations, de parcours, d'ateliers et d'expositions. Les cabanes sont installées dans différentes communes de la métropole lilloise ayant chacune une proximité avec l'eau (la Deûle, la Lys, les rivières de Layes, les marais de la Marque, le canal de Roubaix...). ■



Architecte Zimo Zhang, Xu Zhifan



Architecte David Foessel, architecte Adam Price



Architecte David Foessel, architecte Felix Blomhead, Adèle Lebaudy, Eudine Blomard

Ressources complémentaires

- [Site web du Festival des cabanes, le concours d'architecture, dixième édition.](#)

FICHE ACTION N° 6

DÉVELOPPER DES ACTIVITÉS SUR L'EAU

Le tourisme et le nautisme sont depuis longtemps des leviers de développement des territoires tant pour les régions littorales qu'intérieures. Leur convergence, sur les plans institutionnel, fonctionnel et commercial, ont donné naissance à un « tourisme nautique », contribuant ainsi à la dynamisation des territoires. Les activités nautiques jouent un rôle de premier plan dans l'attractivité touristique, en enrichissant la gamme d'activités proposées. La filière nautique véhicule également une image de vitalité économique, innovante et en phase avec les tendances actuelles, largement exploitée dans les stratégies de communication et de marketing des destinations touristiques. Par ailleurs, les activités nautiques sont associées à des valeurs telles que la liberté, l'aventure et l'esprit d'équipe.

Descriptif

Les activités nautiques contribuent à mettre en valeur le patrimoine naturel de la commune, tout en encourageant la sensibilisation à l'environnement et à la biodiversité. Elles renforcent aussi l'image dynamique et attrayante de celle-ci en créant des lieux de rencontre et d'échange entre les habitants.

Les activités sportives, récréatives et touristiques se pratiquant sur l'eau comprennent :

- Les activités nautiques :
 - . la plaisance : motonautisme de plaisance, motonautisme de vitesse et divers (jet-ski), voilier habitable, grande plaisance (yachts < 30 m), pêche ;
 - . voile légère ;
 - . les embarcations propulsées par la force musculaire : canoë, kayak, aviron, pirogue... ;
 - . les engins à pédales : pédalo, vélo aquatique ;



Philippe Weuninger

- . les sports de glisse : longboard, kitesurf, planche à voile ;
- . les pratiques tractées : ski nautique, wakeboard, barefoot.
- Les sports et les activités aquatiques et subaquatiques : natation, plongée, water-polo, snorkeling.
- Les croisières touristiques et promenades embarquées de quelques heures à quelques jours (activités marchandes, le pratiquant ne pilote pas le bateau) : promenades embarquées, gondoles, bateaux-mouches, paquebots de croisière.

Les activités sur l'eau englobent aussi les expériences culturelles et récréatives. Cela inclut les restaurants flottants, les péniches culturelles et festives ainsi que des hébergements sur l'eau.

Mise en œuvre

Un diagnostic du site constitue l'étape initiale à tout projet d'activité récréative sur l'eau. L'étude des contraintes et des atouts du projet permet d'en évaluer sa faisabilité. Cela nécessite d'analyser les caractéristiques des cours d'eau, les risques d'inondation, les dimensions et l'état du site (longueur, largeur, profondeur, courants, ensablement du tronçon), la fonctionnalité des écluses et des ponts, ainsi que les infrastructures et activités existantes (en amont et en aval), la maîtrise foncière, l'accessibilité et la situation réglementaire. Lorsque le site est protégé, pour des raisons environnementales ou patrimoniales, certaines activités peuvent être restreintes ou contraintes.

Un projet réaliste et rentable ne peut être lancé qu'après avoir évalué l'attrait touristique de la commune ou du site.

Un cadre réglementaire et législatif est à respecter pour toute implantation d'activité :

Sur le domaine public fluvial de VNF, il convient de :

- demander l'autorisation d'implanter une activité sur le domaine public fluvial ;
- fournir le descriptif du projet ;
- se renseigner sur la possibilité de bénéficier du Pami pour l'acquisition d'un bateau électrique ou hybride.

Si le projet est retenu, VNF accorde une Convention d'occupation temporaire, impliquant le paiement d'une redevance. En cas d'activité à finalité économique, il y a une obligation de mise en concurrence, au titre de l'article L. 2122-1-1 du CGPPP.

En outre, l'utilisation d'un bateau à des fins commerciales nécessite de respecter certaines étapes :

- obtenir un certificat d'immatriculation auprès de la préfecture départementale et un titre de navigation auprès des services instructeurs (Drieat, DDTM) ;
- un certificat de bateau est requis pour le transport de 12 passagers ou moins. Au-delà de 12 passagers, un certificat communautaire est nécessaire pour les bateaux motorisés. Une commission de visite, composée de pompiers, agents communaux et Drieat, est obligatoire pour tout établissement classé ERP accueillant plus de 12 personnes. Les exigences varient en fonction de la taille des bateaux et du nombre de passagers.

Avant de s'engager dans des activités nautiques, les plaisanciers doivent consulter les règlements particuliers de police (RPP) de navigation intérieure, établis par arrêté préfectoral, et précisant les conditions de navigation.

- consulter les règlements de police applicables pour le secteur concerné (règlement général de police, règlements particuliers de police de navigation intérieure) ;

- pour les cours d'eau, canaux non gérés par VNF et plans d'eau intérieurs, consulter les DDT, DDTM et Drieat ;
- prendre connaissance des consignes des clubs sportifs ou associations (clubs agréés ou affiliés à une fédération sportive).

Par ailleurs, certaines règles s'appliquent à plusieurs activités nautiques, telles que la limitation du nombre de personnes par embarcation (canoë, pédalo), ainsi que la régulation de la circulation et des périodes d'utilisation pour éviter les conflits (baignade en été, aviron toute l'année si les conditions le permettent). La mairie est tenue d'informer quotidiennement sur la praticabilité des cours d'eau, en fonction du débit. Pour les engins motorisés, un arrêté définit un planning avec les horaires, les dates et les zones réservées à la vitesse.

Il est possible de concevoir et réaliser des projets ne nécessitant pas de mise en concurrence, tels que :

Les sports nautiques

Pour faciliter la pratique des sports nautiques sur de petites embarcations non motorisées (canoë, paddle, aviron, voilier, pédalo, barque), plusieurs aménagements sont nécessaires : panneaux signalétiques pour la circulation, aire sécurisée pour l'embarquement et le débarquement, présence de services et de locaux pour la location et le stockage du matériel. Pour les voiliers et la navigation de plaisance (dont l'habitat), il est impératif d'aménager des zones réservées pour éviter les conflits d'usage et les collisions, tout en créant des infrastructures dédiées comme les ports de plaisance, les relais et haltes nautiques. L'installation de pontons d'amarrage flottants est également requise pour les engins motorisés (runabout, jet-ski).

Les activités de pêche

Les règles de pêche en eau douce, établies au niveau national, sont adaptées par des arrêtés préfectoraux en fonction des caractéristiques locales, notamment



CD92/Willy Labrie



la protection des espèces endémiques. Ces réglementations varient selon la catégorie piscicole des eaux (1^{re} ou 2^e catégorie) et doivent être observées sous peine de contravention (Code de l'environnement, article L.436-40). Les arrêtés préfectoraux de pêche sont affichés en mairie et disponibles auprès des fédérations départementales de pêche.

L'organisation d'une manifestation nautique

Il est recommandé de prendre contact avec VNF avant d'organiser une manifestation nautique au moins quatre mois à l'avance, pour évaluer la faisabilité du projet. Une demande doit être adressée au préfet qui a le pouvoir d'autoriser, ou non, la manifestation. Celui-ci peut, si nécessaire, interrompre la navigation, mais cette interruption ne doit pas dépasser quatre heures sur une période de vingt-quatre heures.

La baignade et les parcs aquatiques

Dans les zones où la baignade est autorisée, des panneaux de signalisation bien visibles doivent être installés. La qualité des eaux de baignade doit être contrôlée conformément à des normes européennes, comprenant l'échantillonnage et les analyses bimensuelles des paramètres microbiologiques et physico-chimiques, afin de préserver la santé des baigneurs.

Le maire veille à l'application des mesures nécessaires au maintien de l'ordre. Il est compétent pour constater les infractions au Code de l'environnement et les délits de pollution. Les collectivités locales, notamment la police de l'eau, sont chargées de vérifier les titres de navigation et les permis, de rappeler les règles fondamentales comme la priorité des bateaux de marchandises, et d'informer sur l'état actuel des cours d'eau, tout en incitant les usagers à adopter des comportements respectueux de l'environnement. Par ailleurs, les com-

munes délivrent, sous certaines conditions, des autorisations pour les bateaux-hôtels et les hébergements insolites, avec une durée de validité maximale de dix ans. Ces autorisations sont essentielles pour réguler l'usage des cours d'eau et pour assurer la coexistence et la sûreté des différentes activités nautiques.

Acteurs à mobiliser

- les fédérations et clubs sportifs ;
- les gestionnaires de cours d'eau ;
- les offices de tourisme ;
- les agences de développement local ou territorial ;
- les parcs naturels régionaux.

Aspect financier

Le Plan d'aide à la modernisation et à l'innovation (Pami) peut être sollicité pour l'achat d'un bateau d'activité. Le Pami offre un soutien financier pour l'acquisition d'un bateau électrique neuf, pour un montant maximal de 300 000 euros. En ce qui

concerne les bateaux hybrides neufs, le Pami prend en charge entre 40 et 60 % du coût d'achat, avec une limite fixée à 150 000 euros. Le Pami permet également de remplacer le moteur par l'acquisition d'un modèle utilisant un carburant plus écologique.

Points de vigilance

Il convient de limiter les activités motorisées bruyantes, dont le bruit et les émissions de gaz nuisent à la faune et à la flore, et d'observer de préférence les espèces protégées à distance, car certaines pratiques nautiques peuvent les perturber.

Il est parfois difficile de concilier certaines activités nautiques. Outre la navigation marchande qui représente la principale activité sur les voies d'eau, d'autres activités (existantes ou envisagées) peuvent provoquer des conflits entre les utilisateurs.

Les conflits entre les différents types de navigation, en particulier la navigation de vitesse avec d'autres activités sur l'eau



Zoe Bailey

telles que la pêche ou la baignade, sont également fréquents. La solution évidente consisterait à répartir ces usagers dans l'espace en identifiant les activités incompatibles et en leur assignant des zones distinctes, clairement délimitées, pour garantir la sécurité de tous les usagers. En outre, il est essentiel d'assurer une meilleure répartition des usagers dans le temps. Il ne s'agit pas seulement de gérer leur flux, mais aussi de mutualiser les infrastructures et d'optimiser leur répartition en fonction des horaires. Pour déterminer si une répartition dans le temps est possible, il est important de connaître les pratiques de chaque activité. Des horaires spécifiques d'utilisation peuvent être définis pour chaque activité et, si une activité nécessite un droit d'entrée, un système de préservation peut être mis en place.

Indicateur(s) de suivi

Suivre les données de fréquentation et les retombées économiques. ■



Projet Big Jump - ERN



Régis Dugue/L'Institut Paris Region



Ressources complémentaires

- [Secrétariat d'État chargé de la Mer et de la Biodiversité, « Gestes et conseils pour les loisirs nautiques en eau douce », 11 juin 2024.](#)
- Usages loisirs-tourisme de l'eau P. Steinlein J. Lafont Journées de l'hydraulique Année 1992 22-2 pp. 1-9.
- [Boîte à outils du tourisme fluvestre - OWT \(tourismewallonie.be\).](#)

FICHE PRATIQUE INSPIRANTE N° 12

CAP SUR LA MARNE : DES ANIMATIONS ESTIVALES POUR UN TOURISME DE PROXIMITÉ



Déclinaison locale du projet européen STAR Cities, créée et animée par Val-de-Marne Tourisme & Loisirs, le collectif Cap sur la Marne a pour vocation de valoriser le fleuve entre Charenton-le-Pont et Chalifert par le biais de plusieurs actions : programmation de croisières, organisation d'événements, développement des activités nautiques, actions de communication...

Territoire

À une dizaine de kilomètres à l'est de Paris, la trentaine de communes qui jalonnent les bords de la Marne entre Charenton-le-Pont en Val-de-Marne et Chalifert en Seine-et-Marne partagent une histoire et une identité forte liées au patrimoine naturel et culturel que constitue la Marne : guinguettes, cinéma, sports nautiques... Les actions du collectif Cap sur la Marne concernent des communes très urbanisées marquées par une histoire commune liée à l'essor des loisirs des bords de Marne au

xx^e siècle. Il a été favorisé par l'arrivée du chemin de fer dans les années 1860, puis par le développement des congés payés à partir de 1936.

Caractéristiques du projet

Le développement touristique des bords de Marne est perçu comme un atout par les acteurs du territoire. Réunissant Val-de-Marne Tourisme & Loisirs, Seine-Saint-Denis Tourisme et les offices de tourisme de Marne & Gondoire et de Paris – Vallée de la Marne, le collectif Cap sur la Marne adopte chaque année un programme d'actions communes, basé sur les axes de travail suivants :

- l'organisation d'événements valorisant les bords de Marne ;
- la programmation de croisières fluviales sur la Marne de mai à octobre ;
- le développement d'activités nautiques : canoë-kayak, stand up paddle, aviron ;
- la mise mettre en œuvre d'une communication commune, sous la signature Cap sur la Marne.

La valorisation de l'offre existante et la création de nouvelles propositions touristiques autour de la rivière répondent pleinement à la recherche des touristes pour une diversification des activités et une manière de voyager plus sobre et responsable. En effet, lieu de ressourcement, les bords de Marne, offrent une alternative complémentaire à la visite classique de Paris. Cap sur la Marne entend développer une offre fluviale de pleine nature et de grande proximité, permettant aux Franciliens et aux visiteurs de la région de pratiquer des activités de plein air au sein même de leur territoire de résidence.

Mise en œuvre

En 2014, Val-de-Marne Tourisme & Loisirs a réuni une quinzaine d'experts du territoire

pour réfléchir ensemble à la valorisation des bords de Marne. L'idée d'une démarche de coopération européenne a rapidement été adoptée, car elle ouvrait des perspectives nouvelles pour le développement du territoire : la mise en valeur d'une histoire commune aux métropoles européennes, celle de la conquête des loisirs au bord de l'eau (fleuves, rivières, canaux, etc.). En 2020, le collectif Cap sur la Marne est créé. Deux ans plus tard, il organise la Grande Aventure, une programmation estivale sur un week-end.

La Grande Aventure propose des parcours à pied, à vélo et en canoë-kayak, entre la Seine-et-Marne, le samedi, et la Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne, le dimanche. Au fil de ces parcours, sont programmées des interventions historiques, des découvertes naturelles, des visites de sites ou encore des performances artistiques. Un bivouac est également organisé à Champs-sur-Marne sur une base de loisirs.

Le collectif Cap sur la Marne fonctionne sur la base d'un partenariat annuel (conven-

tionnement) renouvelé chaque année avec les quatre entités : validation d'un programme d'actions, recherche de financement, groupes de travail thématiques (programmations, communication, événements...).

Si le travail en partenariat entre différentes structures peut s'avérer complexe dans la gestion quotidienne, elle permet une plus grande visibilité et lisibilité pour les participants en matière de communication.

Pour garantir la sécurité, une déclaration est effectuée en préfecture, et des partenariats sont établis avec les fédérations sportives du territoire. La problématique relative à la qualité de l'eau ne se pose pas, puisque les participants ne se baignent pas.

Acteurs mobilisés et financement

La première édition de la Grande Aventure a été financée par l'Europe (programme Interreg). Les programmes Interreg visent à promouvoir la coopération entre les régions européennes et le développement de solutions communes dans différents



Dachez Arnold



Daëhez Arnold

domaines. Ils sont financés par le Feder et gérés par la Commission européenne. Les actions du collectif Cap sur la Marne sont financées par la Région Île-de-France. Depuis 2023, la Métropole du Grand Paris soutient financièrement les actions du collectif.

En 2024, l'ensemble des actions menées par le collectif est estimé à 210 000 euros (comprenant le temps de pilotage du projet de la Grande Aventure, la programmation d'une soixantaine de croisières, les programmations culturelles et artistiques, la communication...).

Retour sur expérience

Les actions engagées par le collectif Cap sur la Marne contribuent à l'amélioration du cadre de vie des Franciliens en proposant des activités revitalisantes à proximité de Paris. Par ailleurs, l'ensemble de ces activités contribuent à la sensibilisation des participants à la protection de l'environnement : promotion des mobilités douces, actions de sensibilisation. Le col-

lectif Cap sur la Marne cherche à s'inscrire dans une dynamique vertueuse de l'environnement, en proposant des interventions en lien avec la biodiversité et la gestion durable de l'eau, à la Maison de l'environnement de Maisons-Alfort ou à la micro-ferme maraîchère V'île Fertile. Les activités proposées favorisent des retombées économiques pour le territoire, puisque le collectif valorise différents acteurs sur son site internet (restaurateurs, clubs nautiques...) et travaille en partenariat avec de nombreux acteurs privés et publics du territoire.

Concernant les données de fréquentation, l'édition 2023 de la Grande Aventure a accueilli 942 participants sur 1 275 inscrits. La majorité des participants viennent du Val-de-Marne, de Seine-et-Marne et de Paris intra-muros, ce qui en fait un public francilien. L'opération La Grande Aventure peut donc être qualifiée de tourisme de proximité, avec seulement 1 % des participants ne provenant pas de la région Île-de-France. ■

FICHE PRATIQUE INSPIRANTE N° 13

LES SENTIERS NAUTIQUES® : UNE DÉCOUVERTE DU TERRITOIRE PAR L'ITINÉRANCE À LA PAGAIE

Territoire

La ville de Redon en Bretagne (Ille-et-Vilaine) est traversée par la Vilaine, une rivière surtout fréquentée pour la pratique du canoë-kayak. La commune possède également des marais classés Natura 2000 ainsi qu'un espace exceptionnel pour la protection et le développement de la biodiversité.

Caractéristiques du projet

À la création du club de canoë-kayak de Redon en 1983, les activités proposées à la cinquantaine de licenciés tournaient principalement autour de la compétition et du loisir à la journée. Pour se développer et proposer une offre d'itinérance, le club choisit de réaliser des itinéraires labellisés

Sentiers Nautiques®, qui permettent de valoriser le territoire en préservant la biodiversité, et de booster les retombées économiques locales. Les Sentiers Nautiques®, avec accompagnateur ou topoguide, sont l'occasion de « découvrir le patrimoine bâti, naturel, culturel et paysager, grâce à une signalétique dédiée et des parcours sécurisés pour en faire un produit touristique d'itinérance douce ».

Mise en œuvre

La démarche de labellisation des Sentiers Nautiques® a commencé il y a une dizaine d'années. Seules les structures adhérentes à la Fédération française de canoë-kayak (FFCK) peuvent en faire la demande et bénéficier d'un accompagnement de la fédération. L'adhésion à la FFCK s'élève à 250 euros, et doit être renouvelée tous les trois ans. Cinquante-deux Sentiers Nautiques® ont déjà été labellisés dans toute la France.



La fédération propose deux types d'accompagnement :

- lors de la conception de l'itinérance par un soutien en ingénierie avec le bureau d'études de la FFCK, qui propose un accompagnement dans la définition et la structuration du parcours (lien avec le territoire, aménagements spécifiques...) mais aussi pour la construction du discours pédagogique ;
- dans le cadre d'un sentier déjà existant, la FFCK propose une certification et une valorisation de l'itinéraire au sein de son réseau national, sous réserve de répondre à plusieurs critères, comme la bonne qualité des consignes de navigation, la sécurité, la qualité du matériel, une signalétique dédiée, la possibilité de réserver en ligne...

Le club de canoë-kayak de Redon a créé des sentiers labellisés Sentiers Nau-

tiques® à partir de 2021. Pour ce faire, il a sollicité une budgétisation auprès de la FFCK puis recherché des sources de financement auprès de ses partenaires. Des réunions sont organisées avec les acteurs du territoire (la référente du site Natura 2000 des Pays de Redon, les clubs locaux et les élus) afin de délimiter le projet et définir les rôles de chacun. Un schéma de navigation a été élaboré par la FFCK. Il a été construit à partir d'une visite de terrain et d'une analyse cartographique, qui ont permis de repérer les accès à l'eau, les franchissements, les enjeux patrimoniaux et naturels ainsi que les autres modes d'itinérance pouvant s'articuler avec le sentier nautique (cyclotourisme et randonnée). L'itinérance validée, le label a été délivré, et le parcours référencé sur le site web sentiers-nautiques.fr. Un livret technique a été rédigé en 2024 avec des explications techniques (distance, temps, cartographie



du parcours), géographiques, historiques et environnementales ainsi que des aménagements et préconisations en zone Natura 2000.

L'animation est assurée par le club de canoë-kayak de Redon. L'offre de randonnées se déroule pendant la période estivale, dans le respect de l'environnement local.

Le club de Redon a rencontré des difficultés :

- pour trouver des financements pour la structuration de l'itinérance ;
- dans l'acceptation de la saisonnalité du parcours (les périodes de nidification rendent le sentier impraticable entre mai et juin).

Acteurs mobilisés et financement

Les partenaires impliqués dans le projet sont la Région Bretagne, le Département de Loire-Atlantique, Redon Agglomération, Eaux et Vilaine (gestionnaire de la voie d'eau et syndicat de rivière) ainsi que le comité de pilotage Natura 2000 du territoire, géré par Eaux et Vilaine.

Le coût total de la création du sentier s'élève à 3 000 euros. Au niveau des infrastructures, il a été nécessaire d'acquérir des pontons et des canoës pour un montant de près de 60 000 euros financés par le Département d'Ille-et-Vilaine (9 000 €), Loire-Atlantique et les Régions Bretagne et Pays de la Loire (22 000 €), Redon Agglomération (12 000 €) et le syndicat Eaux et Vilaine (15 000 €).

Retour sur expérience

La labellisation de l'itinéraire de Redon a consolidé l'image du club au sein de l'agglomération, en gagnant en visibilité auprès des financeurs et en élargissant son offre grand public. L'obtention du label a été l'occasion de rassembler les acteurs du territoire à différentes échelles, et a donné un

poids politique plus consistant au projet. La FFCK de son côté a élargi son réseau de partenaires grâce à cette initiative.

À ce jour, il n'existe pas de comptage de fréquentation tenu par le club ni de distinction entre les utilisateurs qui empruntent les Sentiers Nautiques® et les autres. En France, cependant, 3,5 millions de personnes pratiquent le canoë, ce qui offre un potentiel de clientèle considérable.

Entre 2025 et 2027, le club prévoit la labellisation de 120 kilomètres de randonnée sur la Vilaine. À plus long terme, l'ambition est de créer un axe Manche-Océan à travers les voies intérieures.

Afin d'assurer la pérennité du projet, il est indispensable :

- d'entretenir et de développer la dynamique du réseau d'acteurs déjà créée ;
- de mettre à jour les livrets techniques ;
- de poursuivre l'accompagnement sur la communication et la promotion des sites à destination du grand public ;
- de renforcer les moyens financiers de la FFCK pour une mise en œuvre plus efficace de leur accompagnement. ■



Ressources complémentaires

- [Le marais de Vilaine: Le circuit de Grand Pas - Les Sentiers Nautiques® | FFCK \(sentiers-nautiques.fr\).](#)
- [FFCK, Rejoignez le programme Sentiers Nautiques®.](#)



PROTÉGER ET SENSIBILISER À L'ENVIRONNEMENT

La préservation du milieu naturel face aux aménagements conçus pour accueillir des visiteurs doit être abordée à différents niveaux : celui des berges, le plus couramment évoqué, mais aussi celui de l'eau. Cela inclut la qualité de l'air, de l'eau et des sols, ainsi que la faune et la flore présentes le long des rives et dans l'eau. Les principales sources de perturbation, comme les pollutions chimiques, plastiques, mécaniques, sonores et lumineuses, incitent à repenser la gestion des déchets, l'utilisation des ressources énergétiques et le traitement des eaux. La pollution engendrée par les activités humaines doit être traitée selon deux perspectives : depuis les berges et depuis la rivière.

La sensibilisation aux enjeux environnementaux informe sur la nécessité de préserver des espaces propices au calme, à la détente et à la reconnexion avec la nature. Bien que le bord de l'eau puisse servir d'espace festif, il doit être envisagé comme une ressource naturelle essentielle. Afin de renforcer le lien avec la nature, il est possible d'installer des observatoires, d'organiser des visites ornithologiques et de proposer des activités pédagogiques destinées aux scolaires.

LISTE DES FICHES ACTIONS ET PRATIQUES INSPIRANTES

- Fiche action n° 7. Préserver la faune et la flore
 - **Fiche pratique inspirante n° 14.** Le Parc du peuple de l'herbe : un espace écologique et récréatif ouvert sur la Seine
 - **Fiche pratique inspirante n° 15.** LUCIOLE, un éclairage public respectueux de la biodiversité

- Fiche action n° 8. Préserver la qualité de l'eau
 - **Fiche pratique inspirante n° 16.** Sanitaires secs sur les quais du Rhône : une offre écologique au service des usagers
 - **Fiche pratique inspirante n° 17.** Expérimentation de traitement des eaux usées dans le port de Neuilly-sur-Marne

- Fiche action n° 9. Sensibiliser par le loisir
 - **Fiche pratique inspirante n° 18.** Invasion en bord de Seine : un jeu de sensibilisation aux milieux aquatiques
 - **Fiche pratique inspirante n° 19.** Les Prairies Saint-Martin, un parc naturel au bord de l'eau
 - **Fiche pratique inspirante n° 20.** Le *Big Jump*, un saut collectif pour des rivières propres



Ophélie Réchiv/Institut Paris Région

FICHE ACTION N° 7

PRÉSERVER LA FAUNE ET LA FLORE



L'extension urbaine provoque la fragmentation et la disparition des habitats naturels. Elle s'accompagne d'une forte imperméabilisation des sols, qui perturbe le cycle de l'eau et altère les fonctions des sols. Dans les zones urbaines, les milieux humides sont particulièrement affectés. La maxime « L'Homme en maître et possesseur de la nature », formulée par Descartes, décrit bien l'esprit qui a guidé jusqu'à présent les principes de l'urbanisme (rivières et cours d'eau enterrés ou canalisés, berges minéralisées, mares asséchées). Au regard des niveaux de précipitations exceptionnelles entraînant crues et inondations telles que celles de mai 2016 et janvier 2018, de même que la recrudescence du ruissellement, la réhabilitation des zones humides représente aujourd'hui un défi majeur.

Descriptif

L'aménagement des berges, interfaces entre la ville et la nature, doit répondre aux enjeux environnementaux, en intégrant des solutions qui favorisent la biodiversité animale et aquatique, aussi bien que l'ensemble des fonctions écologiques. Pour ce faire, il est essentiel de prendre en compte le milieu dans lequel les espèces évoluent :

- par l'adoption d'une gestion des eaux pluviales basée sur des aménagements végétalisés (mares, noues, bassins d'orage) et la désimperméabilisation des sols ;
- par la préservation et la restauration des continuités écologiques, c'est-à-dire la trame verte et la trame bleue, la trame blanche, la trame brune et la trame noire²¹.

Maintenir ces continuités passe par la désimperméabilisation des sols, la promotion de l'infiltration des eaux pluviales, la réduction des pollutions (notamment des micropolluants) et le rétablissement des écosystèmes aquatiques. Cette fiche propose quelques éléments théoriques et pratiques pour concevoir la ville et les berges en accord avec le vivant.

Mise en œuvre

Réalisation d'un diagnostic écologique

Avant de se lancer dans un projet, un diagnostic écologique est nécessaire pour mieux appréhender le site d'implantation

21. Les trames vertes et bleues sont des réseaux formés de continuités écologiques terrestres et aquatiques identifiées par les schémas régionaux de cohérence écologique ainsi que par les documents de planification. La trame verte et la trame bleue sont progressivement déclinées selon plusieurs thématiques : verte pour les écosystèmes terrestres (arborés et herbacés), bleue pour les milieux aquatiques et humides, brune pour garantir la continuité spatiale des sols vivants ; blanche lorsque des zones de calme sont créées, ou bien noire pour les secteurs préservés de la pollution lumineuse.

ÉTAPES RECOMMANDÉES POUR LA RÉALISATION
D'UN **DIAGNOSTIC ÉCOLOGIQUE** PRÉALABLE
À UNE OPÉRATION D'AMÉNAGEMENT OU DE CONSTRUCTION

- 1 COLLECTE DES DONNÉES EXISTANTES SUR LE TERRITOIRE** → Étude d'impact, rapport d'inventaire, documents stratégiques sur la biodiversité, consultation des bases de données et des acteurs
- 2 INVENTAIRES FAUNE + FLORE + HABITATS** → Inventaires couvrant les principaux taxons (mammifères, oiseaux, reptiles, amphibiens, insectes, flore) sur toutes les saisons actives et selon des protocoles standardisés
- 3 ÉTUDE BIOLOGIQUE DES SOLS ET HYDROLOGIE** → Analyse bio-physico-chimique des sols et étude de l'hydrologie du site (topographie, fonctionnement de la nappe alluviale, niveau hydrique et caractère inondable des terrains)
- 4 TRAMES ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES** → Situer le projet par rapport au SRCE ou aux schémas trame verte et bleue inscrits au SCoT ou PLU/i
Décliner les différentes trames (verte, bleue, brune et noire) au sein du projet
- 5 ANALYSE DES CONDITIONS ENVIRONNEMENTALES** → Étudier le contexte local, la direction et la force des vents, la pluviométrie, l'ensoleillement ou les températures, les ressources disponibles à proximité
- 6 DIMENSION HUMAINE EN LIEN AVEC LA BIODIVERSITÉ** → Sondages et enquêtes auprès des habitants, recueil des besoins (ex. méthode des sociotopes)



Sowendine Grandin / Illustrat. Paris Région

et intégrer les facteurs environnementaux, en particulier la biodiversité. Selon la nature du projet, cette étape s'inscrit dans un cadre réglementaire ou volontaire. Elle peut être réalisée par un bureau d'études, une association ou des naturalistes et comprend plusieurs phases :

- une revue de la littérature des études existantes (études d'impact, inventaires naturalistes), la consultation des documents stratégiques (chartes locales, cahiers de prescriptions), des bases de données et des acteurs locaux experts en biodiversité ;
- la réalisation d'inventaires complémentaires sur les principaux groupes d'espèces (mammifères, oiseaux, reptiles, etc.) et l'analyse de leurs déplacements pour définir les futures trames écologiques (verte, bleue, brune et noire).
- la planification du chantier avec des mesures de protection afin de ne pas perturber la faune et la flore, en prenant en compte les périodes sensibles de nidification, de floraison ou de migration. Les vieux arbres nécessitent une protection particulière, car ils offrent des habitats uniques aux espèces spécialisées (insectes et champignons saproxyliques), comme les cavités ou le bois mort.



Maxime Zucca / Institut Paris Région

Actions pour restaurer les berges

La région parisienne présente des kilomètres de berges artificielles (enrochements, digues en béton, palplanches), notamment le long de la Seine. La régression des berges naturelles a entraîné la perte d'habitats pour la faune et la flore. La revégétalisation des berges, grâce aux techniques de génie végétal, permet de reconstituer une végétation dense, des zones de frayères, des forêts alluviales en quelques années, le tout à moindre coût. Certains professionnels se sont spécialisés dans ce type de restauration. En Île-de-France, l'association Espace utilise des techniques d'ingénierie écologique, telles que les fascines de saules, les banquettes d'hélophytes, pour limiter l'érosion et restaurer les habitats. Ils ont travaillé en divers endroits à la création de roselières ou de radeaux végétalisés. À l'île Saint-Germain, située dans les Hauts-de-Seine, un total de 575 mètres de berges et 300 mètres de talus a été restauré à l'aide de techniques issues du génie végétal. Ces actions favorisent l'amélioration de la qualité de l'eau et peuvent également contribuer à accroître la diversité des espèces : actuellement, environ une trentaine d'espèces de poissons sont recensées dans la Seine, contre seulement quatre dans les années 1970. De plus, des oiseaux tels que le Martin-pêcheur d'Europe, qui est une espèce menacée, sont également présents.

Intégrer la biodiversité dans les projets relatifs aux berges

L'intégration de la biodiversité dans les projets urbains est orientée selon plusieurs axes :

- l'abandon des aménagements et des constructions dans des zones à fort enjeu pour la biodiversité, identifiées lors du diagnostic écologique ;
- la réduction de l'impact sur les sols, qui

passer par des constructions légères sur pieux ou pilotis. Lorsque le tassement peut être évité, l'espace libéré entre le sol et le bâti favorise l'infiltration des eaux pluviales et sert de refuge aux plantes ombrophiles, insectes et petits mammifères, notamment ;

- la création d'espaces végétalisés interconnectés (trames écologiques), intégrant une diversité de milieux (prairies, bosquets, haies, mares, etc.) afin d'offrir aux espèces des conditions variées pour leur adaptation. Les espèces végétales autochtones doivent être privilégiées ;
- une gestion minimaliste de ces espaces : les tontes doivent être limitées, avec une fauche tardive et une coupe au-dessus de 7 cm. En dehors des espaces récréatifs, des zones plus sauvages (flore spontanée) peuvent évoluer librement. Créé en 2012 par Plante & Cité, le label EcoJardin valorise en particulier les pratiques de gestion écologique des espaces verts.

Acteurs à mobiliser et financement

La prise en compte de la biodiversité dans un projet de construction implique de faire appel à des écologues, des naturalistes et des paysagistes. Le naturaliste réalise un diagnostic écologique. L'écologue joue un rôle essentiel de liaison entre l'équipe et le projet. Il est consulté sur les choix de programmation, de conception et d'architecture afin d'intégrer le vivant au projet dans toutes ses dimensions. De plus, celui-ci formule des préconisations en fonction des enjeux de biodiversité identifiés. Le paysagiste, quant à lui, les met en œuvre et apporte des garanties sur la faisabilité technique. Il intègre ces recommandations dans une perspective paysagère et esthétique. D'autres professionnels peuvent être sollicités pour enrichir le projet, tels que les sociologues, indispensables pour mieux appréhender les attentes des habitants en

lien avec la nature et pour favoriser l'acceptation du vivant dans le cadre du projet.

Indicateur de suivi

- Inventaires post-projets ■



Manuel Proust-Bouvetier/L'institut Paris Région



Ressources complémentaires

- « Intégrer la biodiversité dans les projets de construction et de rénovation », article de Marc Barra extrait des *Dossiers techniques de la construction* n° 88, septembre/décembre 2022.
- Gaëtane Debœuf De Los Rios Serrano, Marc Barra, Gwendoline Grandin, *Renaturer les villes (2022), méthode, exemples et préconisations*, novembre 2022.

FICHE PRATIQUE INSPIRANTE N° 14

LE PARC DU PEUPLE DE L'HERBE : UN ESPACE ÉCOLOGIQUE ET RÉCRÉATIF OUVERT SUR LA SEINE



Mathilde Boboul-Peyral/L'Institut Paris Region

Territoire

À Carrières-sous-Poissy dans les Yvelines, au cœur de la boucle de Seine de Chanteloup, le Parc du peuple de l'herbe constitue le plus grand espace naturel du département (113 ha). Cette ancienne carrière exploitée par GSM pour l'extraction de granulats et l'agriculture est devenue une friche avec deux étangs artificiels. Elle a été réhabilitée et transformée en Espace naturel sensible afin de valoriser et protéger tout un écosystème autochtone. Ce site est classé Zone verte (non urbanisable et inondable) selon le Plan de prévention du risque inondation et Zone naturelle d'intérêt faunistique et floristique, de type II.

Engagé par le conseil départemental des Yvelines et la communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise (GPSEO) en 2010, le projet du Parc du peuple de l'herbe a pour objectif de créer un espace paysager, écologique et récréatif avec un enjeu majeur : offrir un espace naturel de qualité, accessible et ouvert sur la Seine. Il s'articule autour de deux axes : l'aménagement paysager pour valoriser le patrimoine naturel du site et la construction d'équipements de loisirs et de découverte.

Caractéristiques du projet

Ce parc est conçu comme un espace de transition entre la ville et la nature, avec dix-sept entrées qui prolongent les artères urbaines et offrent des vues sur le parc, assurant ainsi une intégration harmonieuse entre les deux environnements. Il est agencé en trois zones distinctes : la bande active, l'espace naturel central et la berge de la Seine. Cette organisation vise à créer une transition équilibrée entre le cours d'eau, l'espace naturel et le front urbain, tout en renforçant le rôle du site au sein du corridor écologique de la Seine. La bande active, aménagée comme un quai de promenade, intègre une piste cyclable et 13 kilomètres de chemins piétonniers, incluant aussi les parcours de la Seine à vélo et du Randopolitain.

Des circuits assurent une connexion entre les différents équipements : aires de jeux, équipements sportifs... L'installation de mobilier urbain de repos en bois (une centaine de bancs, sièges, chaises longues) est accompagnée d'une signalisation et de pupitres pédagogiques (une vingtaine) facilement compréhensibles. Le parc comprend également trois modules de toilettes sèches à lombricompostage, trois espaces de pique-nique, et est entièrement accessible aux personnes à mobilité réduite. Une grève alluviale modelée avec des berges en pente douce a été créée pour rapprocher le public du fleuve. Même en s'éloignant de la Seine, des mâts gradués d'échelle millimétrique rappellent la présence du milieu fluvial, marquant ainsi les niveaux de crues historiques. Un observatoire a été installé au bord de l'étang de la Galiotte, offrant un panorama à 360 degrés sur les méandres de la Seine, la plaine et les coteaux environnants. La Maison des insectes, occupée par l'Office pour les insectes et leur environnement (OPIE), propose un espace dédié à l'exposition d'insectes vivants et à leur élevage.

Le parc recèle une forte hétérogénéité de milieux naturels, et les professionnels qui y travaillent gèrent ces espaces de manière à protéger les espèces indigènes. Pour ce faire, des travaux de restauration écologique ont permis la création de hauts-fonds, de roselières, d'un réseau de mares et de zones humides en queue d'étangs. L'aménagement de 2,8 kilomètres de berges de Seine favorise la biodiversité, avec une zone spécifique de 400 mètres aménagée pour la reproduction des poissons et des oiseaux. Les étangs couvrent une grande partie du parc, fournissant un habitat idéal pour les amphibiens et les libellules. La grande prairie sèche centrale laisse pousser naturellement les ronciers, servant ainsi de sites d'alimentation, de reproduction et d'abri pour les insectes pollinisateurs, les oiseaux et les lapins, leurs épines protégeant les nids des prédateurs.

Des inventaires faune et flore sont effectués tous les cinq ans. Le suivi continu d'espèces protégées, telles que le Bruant des roseaux et la Mante religieuse, repose sur des collectes d'informations régulières. Le dernier inventaire a été réalisé en 2024. Les résultats sont attendus avec impatience, car de nouvelles espèces ont été observées, dont la Rainette verte, des Odonates et la Cuscute d'Europe.

Des espèces exotiques envahissantes sont également présentes sur le parc. Un programme de lutte contre ces espèces a été mis en place avec des actions sur plusieurs années. Ces mesures vont permettre de limiter leur présence et de préserver les espèces indigènes menacées.

Mise en œuvre

Le projet est perçu positivement pour avoir amélioré la valeur écologique du site, restauré et valorisé la faune, la flore et les espaces naturels comme les berges de la

Seine. Bien que peu pollués (diagnostic du milieu souterrain), les sols ont été traités grâce à des techniques de phytoremédiation (traitement des pollutions par les plantes). En parallèle, la topographie du site a été modifiée afin d'améliorer les transitions entre les milieux terrestres et aquatiques (zones plus « marécageuses ») et de mieux répartir les usages : aménagements des berges en pente douce (grève alluviale), mares, points de vue, chemins. Un travail de remodelage des rives a été entrepris pour permettre l'introduction de nouvelles plantes capables de résister à de légères submersions en période de fortes pluies. La nature a été laissée en grande partie à son propre cours, suivant une stratégie résiliente. À certains endroits, des plantations denses ont été réalisées, tandis qu'à d'autres, les milieux doivent s'adapter, l'objectif étant toujours de favoriser la diversité des espèces.

En outre, le parc utilise différents milieux naturels comme supports d'animation (prairies, mares et espaces boisés pour des activités pédagogiques). Un large éventail d'événements éducatifs et festifs comme la Fête de la nature, les expositions à la Maison des insectes, les activités sur le patrimoine local, la Journée mondiale des zones humides ainsi que l'organisation d'un village nature... est proposé. De plus, des parcours d'orientation sont disponibles pour stimuler l'exploration interactive du



parc. Ces parcours incluent des installations artistiques éphémères (structures métalliques végétalisées représentant des espèces chimériques), des tours pour la découverte des hirondelles et la construction d'abris pour la faune locale.

Le parc peut cependant subir des dégradations (sanitaires, observatoire). Aussi, les allées centrales ont été conçues pour canaliser les visiteurs, et l'installation de ronciers pour dissuader l'intrusion dans les espaces végétalisés et limiter le dérangement de la faune. Comme le soulignent nos deux interlocutrices, ces dégradations restent « minimales ». La mobilisation des patrouilles occasionnelles est possible pour verbaliser des infractions, mais les espaces publics subissent généralement moins de dégradations lorsqu'ils sont ouverts.

Acteurs mobilisés et financement

Structures chargées de la mise en œuvre : le conseil général des Yvelines, la communauté d'agglomération des Deux Rives de Seine, la Ville de Carrières-sous-Poissy et l'établissement public d'aménagement du Mantois Seine-Aval (EPAMSA). Les aménagements paysagers ont été réalisés par le conseil départemental des Yvelines. La communauté urbaine GPSEO a assuré la maîtrise d'ouvrage de deux équipements destinés au grand public : la Maison des insectes et l'observatoire, dont la conception a été confiée à l'agence d'architectes AWP.

Partenaires : l'EPAMSA (coordination de la maîtrise d'ouvrage), l'Agence TER (paysagistes et urbanistes), INFRA Services (études techniques et infrastructures), atelier Nez-Haut (programmation et scénographie), Écosphère (génie écologique) et l'Atelier d'Écologie Urbaine. La Maison des insectes collabore avec l'OPIE pour accueillir les visiteurs. Ce partenariat, fondé sur



Hennae Séraphin/Institut Paris Région

une expertise scientifique et un savoir-faire pédagogique reconnus, a permis dès le début de créer une exposition permanente dédiée aux insectes.

Budget : 14,9 millions d'euros pour l'aménagement paysager et 3 millions d'euros pour la construction des émergences (maison du parc, aires de jeux, observatoire et guinguette). Accompagnement de l'Union européenne : 1,8 million d'euros. ■

Ressources complémentaires

- [De la friche au parc.](#)
- [Capital française de la biodiversité. Climat : la nature, source de solutions. Recueil d'actions exemplaires de collectivités françaises, 2019.](#)
- [ARB Île de France, Concours « Capitales françaises de la biodiversité. Retour sur les éditions précédentes », 2023.](#)

LUCIOLE, UN ÉCLAIRAGE PUBLIC RESPECTUEUX DE LA BIODIVERSITÉ

Territoire

La pollution lumineuse a de nombreuses conséquences sur la biodiversité. Pour diminuer la pollution lumineuse, la Ville de Lille a mis en place le projet LUCIOLE (LUmière Citadine Optimisée pour L'Environnement), qui a pour objectif de restaurer les habitats nocturnes du parc de la Citadelle, tout en améliorant la qualité de l'éclairage pour les usagers. Cette trame noire (corridor écologique, dont l'objectif est de préserver et restaurer un réseau écologique propice à la vie nocturne) a été mise en service fin 2017. Elle s'inscrit dans la continuité de la politique environnementale, qui a déjà valu à Lille le titre de « capitale française de la biodiversité » en 2012. Elle fait également sens avec le label « Lille en transition ».

Yohan Tison, écologue à la municipalité de Lille, confirme que l'ensemble de la chaîne sauvage de l'espace exposé se trouve dérégulé, en effet, il s'avère que :

- l'excès de lumière la nuit tue les larves des moustiques (chironomes ou « ver de vase »). S'il y a moins de larves, alors il y a moins de nourriture pour les poissons et moins d'insectes pour les chauves-souris ;
- le Murin de Daubenton, une espèce de chauve-souris présente à Lille, n'ose plus sortir chasser la nuit. La lumière l'expose davantage aux prédateurs ;
- quant aux papillons de nuit, ils se retrouvent piégés par les lampadaires ;
- la pollution lumineuse a également un effet sur l'homme, car elle dérègle les cycles du sommeil, influe sur les hormones, génère du stress.

Caractéristiques du projet

Luciole est un dispositif d'éclairage public de toute dernière génération, mis en place à la Citadelle de Lille. Celui-ci permet de concilier le confort des usagers et le respect de la biodiversité. LUCIOLE est implantée dans l'espace semi-naturel de l'île de la Citadelle, considéré à l'échelle de la Métropole européenne de Lille comme un « cœur de nature », au bord du canal de la Deûle, principal corridor du secteur. Le site est reconnu pour son rôle important dans la préservation des chiroptères grâce à la présence de fortifications en pierre, qui peuvent servir d'abris et à sa mosaïque de milieux boisés, humides, aquatiques, prairiaux et souterrains. La citadelle compte neuf espèces de chauves-souris mais aussi six espèces d'amphibiens, plusieurs couples de martins-pêcheurs et d'hirondelles de rivage, et au moins une cinquantaine d'espèces de papillons de nuit... Ce lieu accueille en particulier les chauves-souris en période d'hibernation.

Elle s'inscrit dans la continuité des aménagements déjà réalisés sur le secteur de l'île de la Citadelle (remparts, Champ de Mars, plaine des sports, bords du canal...), ayant été pensés pour favoriser la biodiversité. Lille se donne comme priorité de restaurer des habitats naturels (maintien du bois mort, gestion écologique, zones en libre évolution).

L'objectif de LUCIOLE est d'améliorer le confort des usagers, tout en contribuant à diminuer l'impact de la pollution lumineuse sur la biodiversité, à limiter les émissions de chaleur en ville et à réduire les impacts négatifs de l'éclairage public. Parmi ces objectifs, nous retiendrons plus particulièrement :

- le renforcement du corridor écologique pour les chauves-souris et les papillons de nuit en réduisant au maximum les nuisances lumineuses qui fragmentent et



Éclairage adaptatif LUCIOLE (Lumière Citadine optimisée pour l'environnement) : modulation de la lumière (activation et extinction des LED) en fonction des déplacements des usagers, alliant confort et respect de la faune nocturne.

- dégradent les habitats pour ces espèces ;
- l'aide au déplacement des espèces locales et au retour des espèces disparues en ville, mais connues sur le secteur ;
 - l'expérimentation de nouvelles technologies, des recommandations, le partage de retours d'expériences pour d'autres projets similaires ainsi que son déploiement.

Cette démarche s'inscrit aussi dans le développement d'un environnement nocturne respectueux des composantes que suppose une ville durable, agréable à vivre et soucieuse de chacun :

- l'éclairage est étudié pour améliorer le cadre de vie des habitants, le confort des usagers (piétons, joggeurs, cyclistes), tout en augmentant leur sécurité ;
- l'opération permet de réduire les dépenses énergétiques par l'emploi d'éclairages innovants en remplacement de matériels vétustes ;
- le dispositif permet de diminuer l'émission de chaleur sur le site.

Mise en œuvre

Dans le cadre de son plan biodiversité et de son plan lumière, la Ville de Lille s'est engagée dans l'élaboration et la mise en œuvre de sa trame noire. Le projet de recherche « Trame noire » de l'Agglomération lilloise de 2015-2016, mené par un groupement de laboratoires et de bureaux d'études en écologie et sociologie, a permis de mieux connaître la perception du public sur les liens entre éclairage nocturne, sentiment de sécurité et biodiversité. Contrairement aux idées reçues, la population est consciente de l'impact de la pollution lumineuse sur la faune et est prête à accepter une modification de l'éclairage sur certains secteurs. Il a également permis de mieux appréhender le comportement des chiroptères, notamment en chasse, et ainsi évaluer l'impact de l'éclairage sur eux.

LUCIOLE concerne 300 points lumineux disséminés sur une bande de 2 600 mètres de long et 50 mètres de large, totalisant une quarantaine d'hectares. Il s'agit, après étude, de tester plusieurs typologies d'éclairage et modes d'allumage. Des essais et réglages multiples ont permis de définir le meilleur compromis entre une bonne circulation des espèces et le confort des usagers :

- adaptation de la couleur, de la lumière en fonction du cycle de vie des animaux par l'installation de LED avec des températures de couleurs inférieures à 3 000 K : utilisation des LED ambrées à 1 700 K en période d'activité des chiroptères, 2 200 K sur les semaines de transition et 2 700 K en période hivernale ;
- un allumage par détection de mouvement et de présence à infrarouge ;
- sur un axe de circulation important, un allumage différencié (intensité, côté de la voie) a été privilégié en fonction du type d'usagers (voiture, vélo, piéton). Mise en veilleuse ou extinction au bout de vingt secondes ;
- sur les aménagements les plus récents uniquement, un travail sur le flux de lumière via la généralisation de coupe-flux sur mesure a été mené. Il s'agit d'un dispositif permettant de faire obstacle à la lumière et de préserver les milieux aquatiques.

Acteurs mobilisés et financement

LUCIOLE a reçu le soutien de l'Union européenne qui, dans le cadre du programme du Fonds européen de développement régional « Nature en ville », a financé 70 % des réalisations, soit plus de 400 000 euros sur un budget de plus de 600 000 euros, hors taxes.

L'institution en charge de la mise en œuvre est la Ville de Lille et les services de la collectivité associés.

Les partenaires techniques : Laboratoire de sociologie de l'université de Lille 1, INEO (groupe GDF Suez), Citeos (groupe Vinci Energie), le Muséum national d'Histoire naturelle, le Centre national de la recherche scientifique.

Retour sur expérience

L'absence totale d'éclairage nocturne est la mesure la plus favorable à la biodiversité. La généralisation du dispositif en milieu urbain dense, où la conciliation avec les usages humains est nécessaire, apparaît complexe. De plus, si les lampes, détecteurs et réseau ont été installés, le dispositif a nécessité plusieurs réglages (détection des piétons, mais pas des cyclistes lors des premiers tests, par exemple).

Toutefois, les résultats des études d'impact permettent d'évaluer l'efficacité de ce type de mesure sur les cortèges cibles (chiroptères et entomofaune nocturne) :

- ils ont confirmé la présence d'une grande diversité d'espèces de chauves-souris ainsi que l'impact très négatif des lampes à halogénures métalliques sur les espaces verts et aquatiques ;
- la lumière s'éteignant une fois que la personne est passée, les animaux et insectes peuvent donc se balader plus loin et rencontrer d'autres individus ou populations favorisant le brassage génétique.

Depuis la mise en place du dispositif, les observations de Murins de Daubenton ont été démultipliées.

Bien que Lille tende vers une diminution importante de la pollution lumineuse, une bonne partie du reste de la ville reste éclairée. Le principal frein à l'adoption de LUCIOLE demeure l'aspect psychologique, notamment la peur du noir. Les hommes se sont habitués à l'éclairage nocturne qui leur procure un sentiment de sécurité.

Une sensibilisation renforcée sur les conséquences d'un éclairage inapproprié est essentielle pour garantir l'acceptabilité du dispositif. Il convient d'informer sur les risques associés à une pollution lumineuse excessive pour la faune et la flore, les impacts sur la santé humaine ainsi que les conséquences sur la qualité du ciel nocturne.

Pour répondre aux préoccupations en matière de sécurité, les techniciens et les élus territoriaux doivent envisager des initiatives adaptées : veiller à l'entretien des chemins pour assurer une visibilité optimale et éliminer les dangers physiques (trous dans la chaussée). Enfin, il est crucial d'encourager les usagers à adopter de nouvelles habitudes comme l'utilisation de lumières personnelles pour les cyclistes et les piétons.

Enfin, le projet LUCIOLE (version 2) prévoit l'extension et le renforcement du dispositif, en intégrant les dernières évolutions proposées par les fabricants. Une demande de financement FEDER est en cours. ■

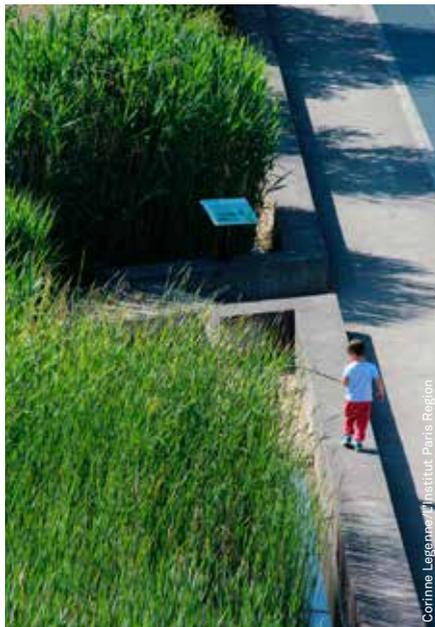


Ressources complémentaires

- [Ville de Lille, Le projet « Luciole ».](#)
- [Concours Capitales françaises de la biodiversité, ARB \(département Biodiversité à L'Institut Paris Region\).](#)
- [Office français de la biodiversité : Trame noire | Trame verte et trame bleue.](#)
- [Site web Capitales françaises de la biodiversité.](#)

FICHE ACTION N° 8

PRÉSERVER LA QUALITÉ DE L'EAU



L'eau et les milieux aquatiques et humides qui l'accompagnent sont essentiels à la vie et aux écosystèmes. Ils assurent des fonctions vitales telles que l'approvisionnement en eau potable, l'irrigation, la régulation écologique (effet tampon, rafraîchissement) et le transport des biens et des personnes. L'eau joue aussi un rôle culturel et social en offrant des espaces de loisirs et des paysages remarquables.

Il est aujourd'hui impératif de préserver la qualité de l'eau menacée par diverses formes de pollution (domestique, agricole, industrielle) et par l'imperméabilisation des sols. Ce problème est exacerbé par le ruissellement et le débordement des réseaux d'assainissement et des stations d'épuration, pouvant entraîner le rejet des eaux polluées dans l'environnement.

Le réchauffement climatique aggrave ces risques, notamment avec les épisodes de canicule, qui concentrent les polluants et les fortes pluies, favorisant les rejets des eaux usées. Par ailleurs, ces phénomènes sont souvent cumulatifs.

Descriptif

Depuis l'année 2000, la directive-cadre sur l'eau (DCE)²² impose aux États membres de l'Union européenne d'atteindre un bon état écologique et chimique de l'eau. Pourtant, la qualité des eaux demeure préoccupante dans certaines régions, notamment en Île-de-France. Des polluants (hydrocarbures, mercure) continuent de dégrader la qualité des milieux aquatiques et empêchent l'autoépuration des rivières. Il s'agit du processus biologique par lequel les micro-organismes dégradent les impuretés présentes dans l'eau. Ce mécanisme naturel est perturbé lorsque la concentration en polluants et en nutriments devient trop élevée, provoquant dans ce cas une prolifération excessive de bactéries qui consomment l'oxygène dissous et asphyxient la faune aquatique. Il s'agit du phénomène d'eutrophisation causé par des quantités excessives de phosphore et d'azote, générant une croissance incontrôlée de végétation aquatique et pouvant affecter la production d'eau potable.

Dans les zones urbaines denses, l'imperméabilisation des sols limite la capacité d'infiltration des eaux pluviales et favorise leur ruissellement. Lors de fortes pluies, les réseaux d'assainissement et les stations d'épuration sont saturés jusqu'à débordement. Rejetées dans les milieux naturels, les eaux pluviales deviennent des sources de pollution des rivières et des sols. Les systèmes d'assainissement uni-

²² [La bonne qualité de l'eau en Europe \(directive-cadre sur l'eau\) | EUR-Lex.](#)

taires (collectant à la fois les effluents domestiques et les eaux de pluie) sont particulièrement vulnérables aux pluies d'orage et à la baisse des débits des rivières (amplifiées par le réchauffement climatique). Le besoin de traitement se renforce considérablement lorsque les rivières ne disposent plus de la capacité de dilution en période de baisse de débit. À l'inverse, des pluies intenses entraînent le lessivage des surfaces imperméables, provoquent le débordement des réseaux unitaires dans les milieux naturels et aggravent ainsi les problèmes de pollution.

La gestion intégrée des eaux pluviales constitue une priorité pour restaurer l'état écologique des cours d'eau. Cette solution privilégie l'utilisation de moyens naturels pour l'aménagement urbain au lieu de recourir à l'évacuation par les réseaux d'assainissement. La nécessité d'une gestion intégrée de l'eau en ville est renforcée par la forte densité de population des villes et les impacts du changement climatique. Il s'agit de désimperméabiliser et de gérer la pluie au moyen d'autres techniques que les réseaux, et dont les atouts surpassent très largement l'approche purement hydraulique. Cette approche favorise le retour de la biodiversité, l'adaptation au changement climatique et la mise en valeur du paysage urbain.

Par ailleurs, les systèmes d'assainissement sont également vulnérables aux micropolluants tels que les résidus de cosmétiques, les médicaments, les solvants et les plastifiants. Il est vrai que les stations d'épuration ne sont pas destinées à les traiter.

Dans les zones rurales, l'érosion des sols est exacerbée par la déforestation et la suppression de la végétation naturelle, ce qui entraîne le ruissellement des eaux de pluie, car l'eau ne peut plus s'infiltrer dans le sol. Les cultures intensives sont particulièrement sensibles à ce phénomène. De

nombreuses solutions existent comme la plantation de haies, la restauration de mares, la renaturation des sols, le remédiation des cours d'eau.

Mise en œuvre

La première étape consiste à mesurer la pollution de l'eau des rivières. Plusieurs paramètres sont à prendre en considération comme la température de l'eau, l'oxygène dissous, le pH. Les molécules recherchées dans l'eau sont nombreuses, notamment parmi les micropolluants organiques et minéraux (pesticides, métaux lourds...). Ces mesures permettent de représenter avec précision l'état de l'environnement naturel et d'orienter les actions de dépollution :

- la séparation des flux de déchets à la source est une solution à envisager, en particulier pour les urines qui peuvent être utilement séparées des eaux usées. Cette méthode permet de recycler certains éléments comme l'azote et le phosphore et de réduire la pollution des milieux aquatiques.

Il existe plusieurs techniques en ce qui concerne les systèmes d'assainissement et de la gestion des eaux pluviales :

- l'optimisation des systèmes d'assainissement : déconnecter les eaux pluviales des réseaux des eaux usées afin d'éviter la surcharge des réseaux pendant les périodes de fortes pluies. Supprimer les mauvais raccordements qui dirigent les eaux usées directement vers les rivières. Réparer les fuites dans les réseaux pour prévenir la contamination des milieux naturels. Cependant, les stations d'épuration actuelles ne sont pas conçues pour traiter certains micropolluants. Il est donc crucial de sensibiliser les parties prenantes aux rejets qu'elles émettent afin de réduire leur impact sur l'environnement et sur la qualité de l'eau ;

- la gestion intégrée des eaux pluviales : d'autres techniques permettent de gérer les eaux de pluie en évitant la surcharge des réseaux lors de pluies intenses, telles que les techniques enterrées (bassins, cuves...) ou les techniques à l'air libre, dont une partie est végétalisée (noues, bassins végétalisés, espaces de pleine terre de différentes formes et tailles). La multifonctionnalité de ces ouvrages constitue un bénéfice facilitant le rafraîchissement, est propice à la création d'espaces verts, qui soutient la biodiversité, la filtration des polluants, l'infiltration vers la nappe phréatique et une résilience accrue face aux inondations ;
- la phytoépuration : ce processus naturel utilise des plantes et des micro-organismes pour purifier l'eau et représente une autre solution aux traitements classiques. Ce système permet de traiter les phosphates et les nitrates présents dans les eaux usées. L'évolution vers ce type d'installation plus écologique nécessite de retirer une déclaration d'installation de dispositif d'assainissement autonome auprès de sa commune. Dans ce dossier,

le porteur de projet doit expliquer les caractéristiques de son terrain ainsi que les principes du système d'épuration qui a été choisi. Pour mettre toutes les chances de son côté, l'appui par un bureau d'études est conseillé.

Les agences régionales de l'eau peuvent être sollicitées pour fournir un accompagnement financier et en ingénierie aux collectivités et aux entreprises, tant pour la protection des captages d'eau potable que pour la réduction des fuites dans les réseaux et l'amélioration des dispositifs d'assainissement. Elles offrent également un soutien pour :

- la gestion à la source des eaux pluviales, en privilégiant les solutions basées sur la nature (toitures végétalisées, infiltration douce des pluies) ;
- la réutilisation des eaux de pluie par l'installation de récupérateurs d'eau ;
- la réduction de l'usage des produits phytosanitaires.

L'atteinte de l'objectif de baignabilité de la Seine pour les Jeux olympiques et paralympiques



CD92 - O.Renault

piques 2024 a servi de catalyseur pour des initiatives plus vastes visant à améliorer la qualité de l'eau de la Seine et de la Marne, à l'échelle de l'Île-de-France. De nombreuses actions coordonnées ont été mises en place : des équipements structurants pour agir à la fois par temps sec avec la désinfection des rejets des stations d'épuration de Valenton et de Noisy-le-Grand, mais aussi pour gérer le temps de pluie avec des capacités de stockage accrues, notamment avec un nouveau bassin réservoir d'orage à Austerlitz ; des actions diffuses de lutte contre les mauvais branchements et de raccordement des bateaux-logements ; des actions préventives contre le ruissellement et les rejets de temps de pluie.

Acteurs à mobiliser et financement

- Les Agences de l'eau représentent pour chaque bassin l'organisme exécutif du comité de bassin. Ce sont des établissements publics à caractère administratif, dotés d'une autonomie financière. La loi habilite l'Agence de l'eau à percevoir des redevances calculées en fonction des quantités d'eau prélevées et des pollutions rejetées. Celle-ci distribue le produit des redevances sous forme d'aides financières pour la réalisation des travaux qui améliorent la gestion des ressources en eau, diminuent la pollution et rétablissent l'équilibre écologique des rivières (gestion des milieux aquatiques, restauration des cours d'eau, stations d'épuration, économies d'eau) ;
- le Plan d'aide à la modernisation et à l'innovation (PAMI), engagé par Voies navigables de France en partenariat avec l'Ademe, propose des aides pour réduire la consommation d'énergie et les émissions polluantes des bateaux. Ce dispositif se concentre sur deux volets principaux : l'amélioration des systèmes

de propulsion et le développement de technologies innovantes pour le transport fluvial. De cette manière, le secteur s'oriente progressivement vers des solutions écologiques telles que les motorisations électriques et l'utilisation de biocarburant pour la balade fluviale ou la plaisance. D'autres partenaires financeurs, par exemple les Régions, pourraient être amenés à s'impliquer dans le PAMI. ■



Corinne Legenne/L'Institut Paris Région



Ressources complémentaires

- [Qualité, usages, assainissement et gestion de l'eau - L'Institut Paris Région.](#)
- [Agence régionale de la biodiversité du Centre - Val de Loire, Des solutions pour limiter l'érosion des sols et les coulées de boues, rubrique « Comprendre ».](#)

SANITAIRES SECS SUR LES QUAIS DU RHÔNE : UNE OFFRE ÉCOLOGIQUE AU SERVICE DES USAGERS



Territoire

Des sanitaires secs publics ont été testés en 2023 pendant la période estivale à Lyon, entre les ponts Morand et Gallieni. Les berges sont situées sur la rive gauche du Rhône en plein centre-ville et sont très fréquentées, en particulier par les Lyonnais. Elles accueillent différents lieux de loisirs et restauration, et les mobilités douces sont encouragées grâce à des voies dédiées.

Caractéristiques du projet

Les sanitaires secs constituent une offre supplémentaire de toilettes publiques, sans nécessiter de raccord au réseau d'assainissement ou de consommation d'eau. Leur installation en milieu naturel comme en milieu urbain réduit les sources locales de pollution (déjections, papiers toilette qui ruissellent vers les cours d'eau avec la pluie, affectant la biodiversité locale), tout en permettant une valorisation agricole des nutriments contenus dans l'urine, tels que l'azote et le phosphore. Les principales motivations de la municipalité à expé-

menter des toilettes écologiques sont :

- la valorisation agricole des matières collectées (urine principalement) ;
- la mise à disposition de toilettes pour femmes dans un espace public plus sûr et inclusif ;
- l'acquisition de compétences et retours d'expériences dans l'objectif d'étendre la valorisation de l'urine humaine plus largement dans la métropole de Lyon.

Mise en œuvre

La Ville et la Métropole de Lyon ont mené une première expérimentation au cours de l'été 2022 en installant temporairement, sur plusieurs sites, des urinoirs secs pour hommes comme pour femmes ainsi que des cabines de toilettes sèches PMR. De mai à août 2023, la Ville a repris le projet avec onze édicules d'urinoirs secs sur six emplacements le long des quais du Rhône et sur un emplacement au parc Blandin. Chaque cabine était munie d'un bac de stockage (600 l pour les cabines féminines, 400 l pour les urinoirs secs masculins et 850 l pour les cabines PMR). Une entreprise spécialisée dans la gestion de toilettes sèches en événementiel, mandatée par la Ville, venait collecter régulièrement les matières stockées, à l'aide d'un véhicule équipé d'une pompe. Les urines étaient ensuite valorisées en agriculture dans une filière de cocompostage (mélange de déchets organiques d'origine animale tels que fumiers et lisiers et déchets issus des espaces verts).

L'installation de sanitaires secs a permis d'assainir les quais en fournissant un service d'hygiène, en améliorant le confort et l'accueil du public. Si la nouveauté des installations (urinoirs sans eau et pour femmes uniquement), durant l'été 2022, a pu créer un effet de surprise chez les usagers, leur usage était entré dans les habitudes à partir de 2023. Les premières



expérimentations ont participé aux réflexions de la Ville sur le déploiement d'autres toilettes sèches sur le long terme, en particulier dans les jardins publics. À l'horizon 2026, une cinquantaine d'urinoirs secs pourrait être déployée.

L'estimation des volumes d'urine à collecter peut s'avérer complexe lors d'une première expérimentation. Il s'agit d'un point à ne pas négliger, car la taille des cuves de stockage installées ainsi que la planification d'un service de vidange adapté en dépendent. Lors du premier déploiement des sanitaires secs à l'été 2022, une sous-estimation des volumes d'urine avait obligé la Ville à recourir à un autre prestataire, générant des coûts supplémentaires. Si cet imprévu n'a pas arrêté l'utilisation des urinoirs secs, le volume des urines valorisées en agriculture a été nettement réduit, car ce prestataire acheminait les matières en station d'épuration. En 2023, des ajustements ont été faits et ont permis la valorisation de la totalité des urines collectées (plus de 46 m³, soit 46 000 litres).

Acteurs mobilisés et financement

Le projet est porté et financé par la Ville de Lyon en 2023.

Expériences similaires

Le Parc départemental du Sausset (Villepinte, Seine-Saint-Denis) ainsi que le campus de la Cité Descartes (Champs-sur-Marne) accueillent également des toilettes sèches publiques. ■

Les informations relatives aux expérimentations de sanitaires secs publics à Lyon ont été recueillies auprès de Florent Brun, doctorant en sciences de l'ingénieur à l'université Paris-Est. Il traite de la séparation à la source des excréments humains dans les petites collectivités avec une approche sociotechnique de mise en place de nouvelles filières de circularité couplant assainissement et fertilisation.

Ressources complémentaires

- Toilettes fertiles, séparation à la source des excréments: panorama et retours d'expériences, L'Institut Paris Region, OCAP (LEESU, École des Ponts ParisTech), agence de l'eau Seine Normandie.

FICHE PRATIQUE INSPIRANTE N° 17

EXPÉRIMENTATION DE TRAITEMENT DES EAUX USÉES DANS LE PORT DE NEUILLY-SUR-MARNE

Territoire

Le port de Neuilly-sur-Marne, situé dans le département de la Seine-Saint-Denis, à la confluence entre la Marne et le canal de Chelles, s'intègre dans un projet territorial en faveur des loisirs et du tourisme. La commune de Neuilly-sur-Marne propose un camping municipal récemment rénové, à proximité immédiate du port, qui peut accueillir jusqu'à 80 bateaux de plaisance. Une rampe de mise à l'eau a été aménagée pour la pratique de sports nautiques comme le paddle, le canoë, le kayak... La zone est classée Natura 2000²³. Celle-ci offre également d'autres attraits tels que l'écluse, le parc départemental de la Haute-Île et une guinguette, enrichissant ainsi l'expérience des visiteurs.

Caractéristiques du projet

Pour offrir un espace de baignade aux Franciliens près du port, la Métropole du Grand Paris et la Ville de Neuilly-sur-Marne ont lancé une expérimentation visant à traiter les eaux usées des péniches installées dans le port.

À la suite d'un appel à manifestation d'intérêt (AMI) ouvert par Atout France, Paris&Co et la société AquaTech se sont positionnées pour proposer une solution d'assainissement pour les établissements ne pouvant pas être raccordés au réseau de la ville. La Ville de Neuilly-sur-Marne a décidé de s'engager dans cette expérimentation au sein de son port, où plusieurs péniches servant de lieu d'habitation sont amarrées : quatre péniches ont accepté de se prêter à l'expérimentation.

Mise en œuvre

Le projet Aquatech a débuté par la recherche d'un terrain d'expérimentation. La Métropole du Grand Paris a présenté le projet à plusieurs communes. La municipalité de Neuilly-sur-Marne reconnaissant le potentiel de cette solution pour améliorer la qualité de l'eau de la Marne a proposé d'accueillir ce projet.

Aquatech a lancé une phase de concertation approfondie avec les propriétaires des péniches du port de Neuilly-sur-Marne. L'objectif de cette étape essentielle visait à identifier des volontaires pour participer à l'expérimentation et à recueillir leurs attentes. Quatre péniches ont accepté de s'impliquer dans le projet, témoignant de l'intérêt de la communauté fluviale pour cette initiative écologique.

23. Réseau européen Natura 2000 sur le site web des ministères de l'Aménagement du territoire et de la Transition écologique.



Des réunions d'information ont été organisées à propos des solutions AquaCollect et AquaClear afin d'expliquer aux participants le principe de collecte et de traitement des eaux usées ainsi que les avantages de la technologie. Par ailleurs, une campagne de sensibilisation ciblée a été menée auprès des résidents des péniches participantes, afin de souligner les avantages environnementaux du projet et l'importance de leur implication dans la réussite de l'expérimentation.

La mise en place du réseau de collecte est prévue pour mars 2025, suivie d'une phase d'expérimentation de six mois. Celle-ci prévoit l'installation d'un système de collecte, destiné à récupérer les eaux usées noires et grises des péniches participantes. Ensuite, une station de traitement autonome AquaClear sera mise en place sur une berge du port. La plateforme conçue pour s'intégrer dans l'environnement portuaire utilisera un procédé 100 % biologique pour

traiter les eaux usées collectées, assurant un rejet conforme aux normes environnementales en vigueur.

Points de vigilance

La collecte des eaux usées de chaque péniche participante doit être organisée de manière à diriger toutes les eaux usées vers un point de collecte centralisé. Cette exigence nécessite une coordination étroite avec les propriétaires pour s'assurer que leurs systèmes internes sont compatibles avec cette configuration.

L'espace requis pour installer le système AquaClear requiert une surface utile d'environ 20 à 25 m² sur le plan d'eau. Cette contrainte doit être prise en compte lors de la planification du projet, en s'assurant que l'aménagement ne gêne pas la navigation maritime, ni les autres activités portuaires. Il est toutefois possible de placer le dispositif à terre, si les conditions ne permettent pas une installation sur l'eau.



Le site d'implantation doit être facilement accessible pour les travaux d'installation et de maintenance.

Une source d'alimentation électrique est indispensable au bon fonctionnement du système. Il est possible d'utiliser des panneaux photovoltaïques à cet effet. L'approvisionnement en eau doit être garanti soit par le réseau d'eau potable, soit par pompage direct dans la Marne. Une connexion internet facilite le pilotage à distance.

Une distance maximale de 300 mètres entre deux points de collecte doit être respectée pour assurer l'efficacité du système. Cette restriction impacte directement le nombre de structures pouvant être raccordées, le réduisant à un maximum de 4 ou 5.

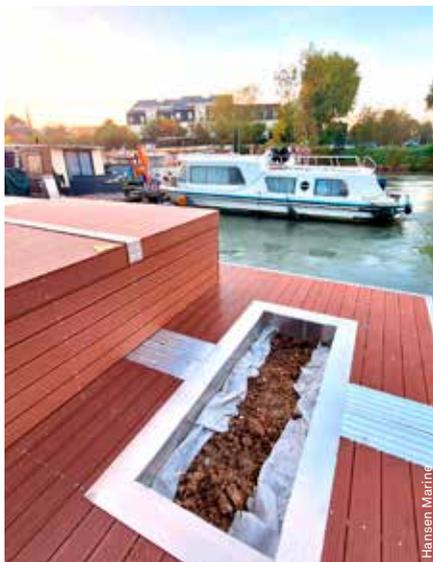
Acteurs mobilisés

- Métropole du Grand Paris (financement) ;
- Ville de Neuilly-sur-Marne (terrain d'expérimentation) ;
- AquaTech (maître d'ouvrage et exploitant) ;
- Hansen Marine (concepteur et fabricant de pontons techniques) ;
- Paris&Co (agence d'innovation territoriale de Paris et de la métropole, accélérateur de projets à impact au service des transitions) ;
- Atout France (Agence de développement touristique de la France) ;
- les habitants des péniches participantes.

Aspects financiers

L'expérimentation Aquatech à Neuilly-sur-Marne a reçu un soutien financier important de la part des institutions publiques. La Métropole du Grand Paris a pris en charge l'intégralité des coûts de l'expérimentation, témoignant ainsi de son engagement envers des solutions innovantes d'assainissement des eaux usées.

En outre, le projet Aquatech offre des pers-



pectives en termes de financement pour d'éventuelles mises en œuvre futures ou extensions du système. Il est possible de demander des aides financières auprès de diverses organisations :

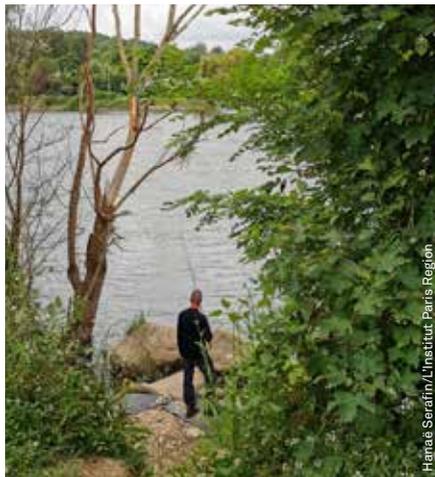
- les Agences de l'eau, qui jouent un rôle crucial dans la gestion et la protection des ressources hydriques en France, proposent des programmes de soutien financier pour les projets d'assainissement innovants ;
- les Régions, dans le cadre de leurs politiques environnementales et de développement durable. ■

Ressources complémentaires

- [Site web de Paris&Co.](#)
- [Site web Aquatech.](#)
- [Site web Hansen Marine, Constructeur et fabricant, « Ponton technique à Neuilly-sur-Marne \(94\) », 9 janvier 2025.](#)

FICHE ACTION N° 9

SENSIBILISER PAR LE LOISIR



Hanaé Serafim / Institut Paris Région

Les loisirs peuvent jouer un rôle essentiel dans la sensibilisation à l'environnement, puisqu'ils combinent plaisir et apprentissage. Les milieux aquatiques, tels que les fleuves, sont des milieux sensibles à protéger. En effet, les cours d'eau sont confrontés à diverses sources de pollution, mais également à des modifications physiques liées à l'anthropisation. Se réapproprier le fleuve permet donc de prendre conscience de l'importance de sa place et d'agir en sa faveur. L'implication active et ludique de participants à travers le loisir peut contribuer à une meilleure compréhension de la protection des milieux aquatiques. Par ailleurs, les loisirs participent au bien-être global des populations, d'un point de vue social, physique et psychologique.

Descriptif

Le tourisme fluvestre peut combiner la découverte des milieux aquatiques et la sensibilisation environnementale à travers des activités de loisirs en bord de rivière, de

fleuve ou de canal. L'objectif est d'éduquer et de sensibiliser les participants à la protection de l'environnement, tout en leur offrant une expérience récréative enrichissante. Les loisirs peuvent inclure une diversité d'activités réalisables sur l'eau ou au bord de l'eau. La sensibilisation par le loisir s'adresse à tous et peut être adaptée selon le type de public, en fonction de l'activité proposée.

Les activités liées à la sensibilisation par le loisir se présentent sous plusieurs formes :

- les activités nautiques. Le nettoyage des cours d'eau peut être réalisé à bord d'un kayak. De grandes villes, comme Lyon, ont réalisé plusieurs opérations *Clean the river* sur le Saône, afin de ramasser le plus de déchets possible. Cette action est souvent organisée par le club de kayak local. Le ramassage de déchets peut également se réaliser sur les berges ;
- les activités culturelles. Des expositions de photos en plein air peuvent être installées le long des berges afin de sensibiliser à une thématique spécifique. Des parcours d'interprétation ou des itinéraires « découverte », proposés sous forme de balades guidées ou libres, permettent de découvrir les bords d'un cours d'eau, en suivant des panneaux informatifs ;
- les activités pédagogiques. Elles ont pour objectif de transmettre de nouvelles connaissances au public. Elles peuvent se décliner sous forme de programmes de sciences participatives, de visites d'observation naturalistes, d'escape game ou de jeu de rôle, mais également en sensibilisant au tri des déchets ou en transmettant les écocgestes à adopter ;
- les activités autour de la pêche : celle-ci est une des activités les plus prisées en lien avec l'eau. La Fédération nationale de la pêche en France, acteur incontournable, a pour objectif d'encadrer la pêche de loisir, de gérer la ressource piscicole et

de veiller au bon état écologique des milieux aquatiques. Elle joue un rôle de sensibilisation à l'environnement et à la pratique de la pêche. Elle réalise des animations auprès des scolaires, du grand public, comme des sorties pêche, des animations sur l'environnement (sortie ornithologique, découverte faune et flore...), mais également des actions de renaturation des berges ;

- l'évènementiel : les activités éphémères permettent d'attirer le public plus facilement, notamment à travers une communication qui peut se faire à l'échelle locale, régionale ou nationale. Des manifestations, comme la Fête de la nature, se déroulent dans toute la France lors de la Journée internationale de la biodiversité. À cette occasion, les collectivités locales, les associations d'éducation à la nature ou les établissements scolaires organisent des actions, en proposant de multiples activités. Des évènements régionaux, tels que Cap sur la Marne ou le *Big Jump*, sont également organisés en

Île-de-France pour sensibiliser autour de l'eau et de l'environnement.

Mise en œuvre

Pour organiser efficacement une activité ludique, plusieurs questions doivent être abordées afin de garantir son impact positif et aider à la mise en œuvre du projet :

- quel type d'activité mettre en place ?

Outre la nature de l'activité, il est essentiel de déterminer sa pérennité. Les activités ou les évènements éphémères, comme les fêtes et les festivals de la nature, sont efficaces pour sensibiliser rapidement un large public et attirer l'attention sur les problématiques environnementales. En revanche, les programmes permanents et les « lieux ressources » (Maison de la biodiversité, Maison des insectes) ayant vocation de sensibiliser à l'environnement à travers des expositions pérennes, s'accompagnent d'un impact plus durable et vertueux sur la qualité de vie du territoire, surtout lorsqu'ils engagent les visiteurs



Fédération Interdépartementale Pêche Paris, Les Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne

dans des actions participantes.

Le choix entre une activité éphémère ou permanente, en plus d'être déterminé par les effets recherchés, doit répondre à plusieurs contraintes telles que la capacité d'accueil du terrain et sa nature (parc urbain, aménagé, champêtre, naturel, classé). Il est crucial de connaître les espaces protégés (ENS, Znieff, PNR) afin de réglementer leur accès et prévenir d'une surfréquentation. La mise en place de ces aménités dans l'espace doit être réfléchie, de manière à optimiser l'efficacité de la sensibilisation, tout en répondant aux besoins mixtes des visiteurs. Par exemple, le positionnement des panneaux de médiation le long d'une voie verte devrait permettre aux piétons, tout comme aux cyclistes, de s'arrêter pour les découvrir ;

- identifier clairement le ou les publics cibles de l'activité et ajuster la forme sous laquelle l'information est présentée pour

l'adapter à différents niveaux de compréhension. Les activités doivent être conçues en fonction des besoins et des intérêts de chaque groupe. Pour les enfants et les jeunes, il est judicieux de privilégier des approches ludiques et interactives à l'instar des ateliers de découverte de la nature ou des programmes de sciences participatives. Cibler les familles avec des activités qui combinent l'apprentissage et le divertissement permet aux parents et aux enfants de s'engager ensemble dans la protection de l'environnement. Il convient de proposer des activités à destination de tout les publics (mobilité réduite et en situation de handicap) ;

- relever les permissions nécessaires pour réaliser l'activité. Elles incluent des autorisations municipales, des accords de propriétaires privés et le respect des réglementations environnementales.



Fédération Interdépartementale Pêche Paris, Les Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne

Au-delà des objectifs ludiques et pédagogiques, les actions de sensibilisation par le loisir peuvent également contribuer à la recherche scientifique sur la qualité environnementale des milieux fluviaux, en intégrant des indicateurs de suivi. Par exemple, le projet OSPARITO, un programme ludique destiné aux enfants pour s'approprier la problématique de la pollution des eaux. À travers un protocole scientifique développé autour de l'enquête policière (aspect ludique, quête), les élèves inscrits au programme participent à la collecte de données sur les déchets aquatiques, améliorant ainsi l'état des connaissances scientifiques sur cette thématique.

Acteurs à mobiliser

- Associations locales spécialisées dans l'environnement : la LPO, l'OFB, France Nature Environnement... ;
- la Fédération nationale de la pêche en France ;
- les collectivités locales (municipalités) ;
- écoles, collèges, lycées ;
- office de tourisme ;
- animateurs nature (médiateurs).

Points de vigilance

- Impacts possibles sur l'environnement (perturbation de la faune et de la flore) ;
- gestion des flux de visiteurs : risque de surfréquentation dans des espaces sensibles et problèmes liés à la gestion des déchets ;
- possibles conflits entre les différents usages de l'espace. ■



Yves Le Chapelain - Projet Big Jump



Pierre-Yves Brunauf / Institut Paris Région



Fédération interdépartementale pêche 75, 93, 94, 95 et 97

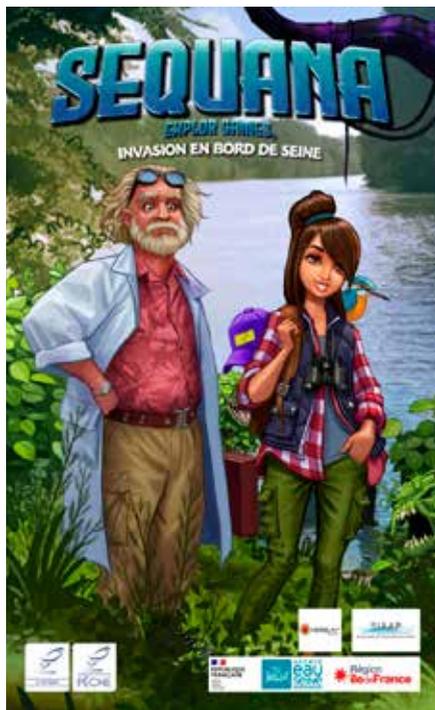


Ressources complémentaires

- [Site web Fête de la nature.](#)
- [Comité de valorisation de la rivière Beauport, Sensibilisation en action, la rivière t'invite ! guide pédagogique, 2008.](#)

FICHE PRATIQUE INSPIRANTE N° 18

INVASION EN BORD DE SEINE : UN JEU DE SENSIBILISATION AUX MILIEUX AQUATIQUES



Territoire

L'Île-de-France compte 45 000 pêcheurs, parmi lesquels 4 000 résidents dans le Val-d'Oise. En raison des avancées dans l'assainissement de la Seine, le fleuve abrite désormais trente-cinq espèces de poissons. Il reste cependant encore beaucoup à faire pour améliorer la qualité des eaux et restaurer certains milieux très dégradés. En 2021, l'Association régionale de la pêche et de la protection du milieu aquatique d'Île-de-France a lancé un premier jeu de piste numérique, à Herblay-sur-Seine, pour sensibiliser les publics à la conservation des

milieux aquatiques. Les Herblaysiens et les visiteurs peuvent découvrir la biodiversité locale grâce à Sequana Explor Games®, un véritable jeu d'aventure, qui combine le parcours d'orientation et la chasse au trésor. Le point de départ se situe à l'aire de jeux du quai du Génie à Herblay-sur-Seine, offrant une expérience à la fois ludique, originale et éducative. Ce lieu est accessible en empruntant la ligne J depuis la gare Saint-Lazare jusqu'à Herblay-sur-Seine, puis en effectuant une marche de vingt-cinq minutes jusqu'au quai de Gaillon. Le parcours de pêche s'étend sur 2 km, pour une durée d'une heure et demie.

L'Association régionale de la pêche a choisi Herblay pour plusieurs raisons. D'une part, le site, limitrophe des Yvelines, est déjà populaire et facilement accessible. D'autre part, c'est un endroit prisé par les pêcheurs de sandre provenant de toute l'Europe, ce qui lui confère une notoriété et une fréquentation naturelles. Les berges disposent d'une aire de jeux et d'un ponton spécialement aménagé pour la pêche, ce qui les rend particulièrement adaptées pour accueillir des publics scolaires et des centres de loisirs. Par ailleurs, la participation du Service public de l'assainissement francilien (SIAAP) a joué un rôle clé dans le déploiement du jeu, tandis que l'accueil enthousiaste et le soutien immédiat de la commune d'Herblay ont grandement facilité sa mise en œuvre.

Caractéristiques du projet

Le jeu Invasion en bord de Seine est disponible gratuitement depuis l'application Sequana Explor Games®. Les joueurs partent à l'aventure en compagnie de leur famille ou de leurs amis, en soutenant les deux principaux personnages du jeu que sont Lucie la pêcheuse et Doc' le scientifique, dans leur quête pour combattre les Monstropiantes, des plantes nocives et

envahissantes. Les joueurs doivent rechercher les QR codes dissimulés à l'aide d'une boussole et de photos indices accessibles depuis l'application. Ils doivent également observer attentivement la faune et la flore locales, tout en s'efforçant de résoudre des énigmes pour éliminer les espèces exotiques qui déséquilibrent l'écosystème.

Le jeu pédagogique Invasion en bord de Seine vise à :

- éduquer et communiquer sur le rôle de la pêche dans la préservation du patrimoine piscicole et des milieux aquatiques. Dans le cadre des sciences participatives, les pêcheurs jouent un rôle indispensable dans la compréhension des écosystèmes aquatiques et des populations de poissons ;
- sensibiliser les individus aux espèces aquatiques envahissantes, telles que la renouée du Japon, le gobie, le rasbora, et la perche-soleil... ;
- amener les participants à découvrir la biodiversité locale « insoupçonnée » et à observer le patrimoine du site à travers un parcours scénarisé de plein air, visant à mettre en valeur la nature en ville. Le jeu met en lumière la richesse de la biodiversité de la Seine, qui reste souvent méconnue du grand public ;
- offrir une expérience gratuite, autonome, éducative et immersive, animée par des personnages interactifs, et reposant sur les principes du jeu.

Mise en œuvre

Le projet, amorcé en juin 2020, a bénéficié d'un financement de la Région Île-de-France grâce au budget participatif, écologique et solidaire. En juin 2021 s'est déroulée la journée de lancement d'Invasion en bord de Seine, en compagnie d'Explor Games, le développeur de l'application Sequana Explor Game®, sortie l'année suivante.

L'exploitant du jeu est l'Association régionale de la pêche et de la protection du milieu aquatique d'Île-de-France. Grâce à ses actions de protection du milieu aquatique et de promotion du loisir pêche, l'association s'engage à sensibiliser ses membres ainsi que les Franciliens à l'importance de préserver l'environnement.

Atelier Nature, le développeur du jeu, est un expert en gamification et un concepteur d'applications mobiles. Il propose de découvrir les sites touristiques sous un nouveau jour grâce à une gamme de jeux, sous la marque Explor Games®.

La coopération avec des acteurs tels que les offices de tourisme, les agences de développement touristique et les municipalités est essentielle pour appuyer et promouvoir le dispositif, ainsi que pour étendre l'initiative à d'autres communes. Sur le plan matériel et financier, même si le jeu requiert peu d'infrastructures physiques sur le site, des difficultés persistent en raison de l'usure des plaques qui servent de supports au jeu, entraînant des réparations coûteuses.





Acteurs mobilisés et financement

Cette initiative a été soutenue par :

- la Région Île-de-France ;
- l'Agence de l'eau Seine-Normandie (AESN) ;
- la Fédération nationale de la pêche en France (FNPF) ;
- le SIAAP, le service public de l'assainissement francilien.

Le budget, d'un montant de 32 000 euros, incluait le développement de l'application, le jeu et les panneaux d'information, qui ont pour fonction d'informer les visiteurs et de les orienter vers le point de départ de l'activité.

Ce projet a été mené à bien grâce à l'appui de :

- la Fédération départementale pêche du Val-d'Oise ;
- la Ville d'Herblay-sur-Seine.

Retour sur expérience

Le jeu Invasion en bord de Seine a été lancé en 2022, avec une participation de 1 500 joueurs. Malgré le soutien de la mairie et plusieurs communiqués dans *La Gazette du Val-d'Oise*, ce jeu n'a pas vrai-

ment rencontré son public, au début. En juillet 2023, une rencontre avec le comité départemental du tourisme du Val-d'Oise a abouti à la promotion du jeu sous le label Val-d'Oise Family®, visant à mieux valoriser et communiquer l'activité auprès des publics cibles. Les retours de centres de loisirs et d'un établissement scolaire ont été positifs. Le jeu propose une expérience enrichissante pour un public varié, attirant en moyenne 3 ou 4 participants par session. Les week-ends ont connu un engouement particulier, avec un pic significatif en avril 2023, soutenu par une campagne promotionnelle dynamique sur les réseaux sociaux de Val-d'Oise Tourisme.

Expériences similaires

- L'Eau Bordeaux Métropole, Cap Sciences et l'Agence de l'eau Adour-Garonne ont développé un escape game visuel et sonore Héros H₂O sur le thème Parviendrez-vous à préserver l'eau ?
- Le secret du Chêne à la Vierge, un parcours installé en forêt domaniale du Chêne à la Vierge entre Reims et Épernay, proposé par l'Office national des forêts. La mission du jeu est de retrouver un trésor grâce à la résolution d'énigmes et aux balises avec QR codes, situées tout le long du parcours. ■

Ressources complémentaires

- Explor Games : [Jeu de piste numérique sur tablette, chasse au trésor - Explor Games®](#).
- Invasion en bord de Seine - Association régionale de pêche et de protection des milieux aquatiques d'Île-de-France.
- [Sequana Explor Games® - Association régionale de pêche et de protection du milieu aquatique d'Île-de-France \(peche-idf.fr\)](#).

FICHE PRATIQUE INSPIRANTE N° 19

LES PRAIRIES SAINT-MARTIN, UN PARC NATUREL AU BORD DE L'EAU

Territoire

Les Prairies Saint-Martin sont un parc naturel de trente hectares, au nord du centre-ville de Rennes. Le parc est en partie implanté sur l'ancien site industriel d'une tannerie. Resté longtemps en friche car partiellement inondable, il est situé entre le canal d'Ille-et-Rance et un bras naturel de l'Ille. Aujourd'hui, sa position lui permet de réunir plusieurs quartiers de la ville : celui de Saint-Martin et de Maurepas, le centre-ville ainsi que les zones d'aménagement concerté de Plaisance et d'Armorique, pour lesquelles des passerelles d'accès ont été installées. Une station de métro (Jules-Ferry) permet également de desservir le parc.

Au-delà de sa fonction récréative, le site est

une zone d'expansion des crues majeure et s'inscrit dans le cadre du Plan de prévention des risques d'inondation. Il est un lieu d'accueil de la biodiversité, notamment dans les zones humides qui le composent. Le parc est classé en Espace naturel sensible par le Département depuis juillet 2024.

Inauguré en juin 2019, le site, ouvert à tous, est structuré d'est en ouest offrant un espace plus aménagé et sec à l'ouest et progressivement plus humide et sauvage à l'est.

L'ouverture de ce parc s'inscrit dans un projet plus global de la ville de Rennes, qui lui a valu le titre de Capitale française de la biodiversité en 2016.

Caractéristiques du projet

Issue d'un tout autre projet, cette ancienne friche industrielle a fait l'objet d'une première acquisition par la Ville dans les années soixante-dix. Le projet urbain initial envisageait la construction d'une péné-



trante automobile de deux fois deux voies, pour répondre à l'accroissement de l'usage de la voiture individuelle. Les années quatre-vingt-dix et les priorités environnementales émergentes ont fait évoluer le projet, notamment avec la nécessité de restituer la zone de stockage des crues du site et de retrouver le lit majeur de la rivière. Une partie du site accueillait également des jardins cultivés. Des diagnostics d'évaluation de la pollution des sols et des eaux en 2008 et 2010 ont mis en évidence l'incompatibilité des sols à l'activité de jardinage, qui a été transférée sur d'autres sites de la ville. Le projet autour des Prairies Saint-Martin a été reconsidéré, aboutissant à la création d'un parc naturel en milieu urbain. Les travaux ont débuté en 2017 et devraient être terminés en 2025. Les objectifs de ce projet sont de recréer des zones de biodiversité, de préservation de la quiétude de la faune et de la flore, offrir des usages récréatifs aux habitants et visiteurs et maintenir le rôle stratégique du parc comme zone d'expansion des crues.

Mise en œuvre

Dans le cadre du projet de parc, des études préalables ont été réalisées sur la qualité des sols et des eaux (cours d'eau et puits) révélant une pollution généralisée du site en métaux lourds (plomb, zinc, cuivre, cadmium). Cette pollution des sols et des eaux a été un défi majeur pour concilier l'ouverture du site au public et la création de zones de biodiversité. En effet, certaines terres polluées étaient réutilisables et compatibles avec le projet, d'autres devaient être confinées ou encore envoyées en centre d'enfouissement. Cet état des lieux a néanmoins motivé une approche expérimentale de suivi de régénération des sols et de la biodiversité. La restauration du lit majeur de la rivière a nécessité la suppression de 60 000 mètres cubes de remblais permettant ainsi de lui rendre sa capacité d'expansion de crues.

Dans sa structure, le parc alterne les espaces ouverts (prairies humides) et fermés (zones boisées). Les parties les plus naturelles sont clôturées afin de les protéger des fréquentations humaines.



Agnes Charles / L'Institut Paris Region

Des aménagements spécifiques ont été pensés afin de permettre le passage de la faune. Une autre partie du parc est plus spécifiquement dédiée aux activités de loisirs. Le parc propose sur l'ensemble de son périmètre :

- des zones boisées qui alternent avec des zones humides (4 ha au total). Celles-ci sont protégées par des observatoires naturalistes, des paravents qui permettent d'observer la faune sans la déranger ;
- des prairies, pâturées par trois vaches de race Highland Cattle adaptées aux zones humides ;
- des cheminements doux qui maillent le parc, dont seuls deux d'entre eux (les transversales) sont éclairés ;
- la création d'une bande de bois surélevée, qui symbolise la limite de la zone inondable avec des repères de crue pour la sensibilisation des publics ;
- une butte de jeux, qui propose plusieurs choix d'activités, dont l'escale, le toboggan ;
- une « plaine festive et sportive » permet d'accueillir des manifestations de plein air (spectacles, expositions...);
- de nombreux aménagements légers sur les berges du canal et dans le parc comme des observatoires à oiseaux, des aires de pique-nique, de repos, mais aussi des agrès sportifs, une guinguette, des espaces d'accueil pour les manifestations de plein air ;
- l'aménagement d'une guinguette et un service de location de bateaux électriques sont également en projet.

Par ailleurs, le parc possède un observatoire d'écologie urbaine du CNRS en charge d'un suivi naturaliste à long terme : y sont observées la faune, la flore, les continuités écologiques et l'évolution du paysage et du climat.



Agnès Charles/L'Institut Paris Region



Agnès Charles/L'Institut Paris Region



Agnès Charles/L'Institut Paris Region

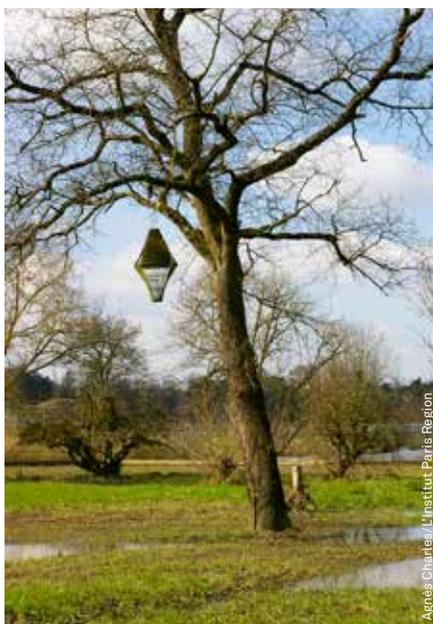
Aujourd'hui, le parc naturel des Prairies Saint-Martin s'inscrit pleinement dans la volonté de la Ville de Rennes de protéger l'environnement et préserver la biodiversité, mais aussi en réponse aux enjeux climatiques par la restauration de la zone d'expansion des crues et la baisse globale de 2 °C de la température au sein du parc. Dans sa concrétisation, le projet a néanmoins rencontré des difficultés car il a fallu supprimer des habitats implantés en zone inondable. Lors des travaux de réaménagement, il a été nécessaire de concilier les contraintes liées aux inondations et celles de protection des espèces (période de reproduction). Enfin, il existe beaucoup d'a priori sur les zones humides souvent perçues comme insalubres. Il s'agit pourtant de milieux particulièrement riches et en forte régression, un travail pédagogique est à engager pour la valorisation de ces milieux.

Le projet est porté par la Ville de Rennes ; la Direction des jardins et de la biodiversité. Le budget total est de 13 millions d'euros, hors taxes (3 M€ HT pour les études préalables et les travaux de dépollution et 10 M€ HT pour l'aménagement du parc).

Des partenaires financiers et techniques sont intervenus : la Dreal, la Caisse des dépôts et la Région Bretagne. Les partenaires techniques et scientifiques sont l'Ademe, Agrocampus-Ouest, l'Inra, l'université de Franche-Comté, ELISOL environnement et les bureaux d'études : STRATE et HORIZON, ENVIROPOL-Conseils, BASE paysagistes, EODD ingénieurs-conseils, INGÉ-ROP. ■



A. Charleier / L'Institut Paris Région



Agnès Charleier / L'Institut Paris Région



Ressources complémentaires

- [ITW Laurence Roux, chef de projet à la direction des jardins et de la biodiversité de la Ville de Rennes.](#)
- [Agence régionale de la biodiversité, Capitale française de la biodiversité. Rapport de visite de terrain. Rennes, 2019.](#)
- [Site de la Métropole de Rennes, parc des Prairies Saint-Martin.](#)
- [Site des Capitales Françaises de la Biodiversité, Rennes.](#)

FICHE PRATIQUE INSPIRANTE N° 20

LE *BIG JUMP*, UN SAUT COLLECTIF POUR DES RIVIÈRES PROPRES

Territoire

Depuis 2017, la Métropole du Grand Paris (MGP) soutient le déploiement de la journée d'action symbolique *Big Jump* (« grand saut » en français), lancée par l'association European Rivers Network partout en Europe. Le *Big Jump* se déroule dans une dizaine de communes de la MGP. L'évènement encourage les habitants à se réapproprier les rivières, en leur proposant de se retrouver chaque deuxième dimanche du mois de juillet sur les berges de la Seine, de la Marne et des canaux de l'Ourcq et Saint-Martin.

Caractéristiques du projet

Le *Big Jump* donne rendez-vous aux citoyens européens pour sauter dans l'eau, tous en même temps, et à la même heure (15 heures). Ce temps fort s'inscrit dans un programme plus large d'animations estivales, sportives, culturelles et écologiques. L'ambition de ce projet est de permettre aux citoyens européens de se réapproprier

leurs cours d'eau et de développer une culture des rivières vivantes. Depuis sa création, la Métropole du Grand Paris s'est engagée à rendre la baignade possible en eau libre dans la Seine et la Marne. Afin de sensibiliser le grand public, elle soutient le déploiement du *Big Jump* en aidant les communes membres à organiser cet évènement. En association avec les acteurs du fleuve et du territoire, les communes peuvent proposer des animations autour de l'eau et les milieux aquatiques, et, si les conditions le permettent, un saut dans l'eau. Pour ce faire, une prise de contact préalable avec la préfecture, l'Agence régionale de santé et le gestionnaire de la voie d'eau est indispensable pour obtenir les autorisations nécessaires. En coordonnant cette action sur son territoire, la Métropole du Grand Paris propose une communication commune et, depuis 2022, étend ce dispositif du Grand Paris à la mer grâce aux collectivités partenaires de l'Entente Axe Seine.

Mise en œuvre

Depuis 2002, plus de 250 000 personnes ont participé à un *Big Jump*. Qu'il s'agisse de plonger dans un cours d'eau ou simple-



SOS Loire Vivante

ment d'y tremper les pieds, le but est de montrer son attachement aux rivières, à la qualité de l'eau et à la protection de l'environnement. Cet acte symbolise une réappropriation du milieu aquatique, y compris dans les aires urbaines. Les dix communes de la métropole, qui organisent cette journée festive, proposent des animations très diverses, de l'inauguration d'un aménagement, en lien avec l'eau ou sa qualité, à un concert type guinguette, en passant par un nettoyage des berges, des balades en bateau, des initiations au paddle et kayak ou encore des conférences (les pratiques de loisirs sur la Seine). Ainsi, Saint-Maurdes-Fossés (94) propose un véritable saut dans la Marne tandis que Pantin (93) et l'Île-Saint-Denis (93) organisent des courses de nage et de bouées dans le canal de l'Ourcq et la Seine. Aulnay-sous-Bois (93) invite ses habitants à nettoyer le canal de l'Ourcq en zodiacs alors que Sevran (93) ouvre une base nautique éphémère sur ce même canal et propose des ateliers de sensibilisation à l'écologie. Autant d'initiatives participatives pour sensibiliser les Franciliens à la préservation de leurs cours d'eau et les préparer à la baignade en eau vive. Cette action a été mise en place à l'échelle

européenne depuis 2002. La Métropole du Grand Paris a rejoint le mouvement en 2017. Environ 250 000 personnes ont participé à un *Big Jump*, dans 34 pays de l'Union européenne, et dix communes au sein de la Métropole du Grand Paris.

Cette action prend place sur l'ensemble des fleuves, rivières, canaux et lacs d'Europe. Le choix du lieu peut être corrélé à l'emplacement d'un futur site de baignade. Les animations peuvent se dérouler à terre, sur les berges, plages aménagées ou semi-naturelles, ou sur les quais. L'organisateur peut également proposer des animations sur l'eau. Les acteurs du fleuve, ou toute structure qui veille à la qualité de l'eau, peuvent s'y associer (club nautique, fédération sportive, association de préservation de l'environnement, organisme en charge de l'assainissement, etc.). En cas de saut dans l'eau ou de l'installation d'un site de baignade éphémère, la qualité de l'eau doit être contrôlée et une dérogation de la préfecture est nécessaire.

Cette action est mise en œuvre par les communes, syndicats ou groupements de communes, des associations, et est coordonnée par la Métropole du Grand Paris sur son territoire.



Syndicat Marne vive



Syndicat Marne vive

Cependant, selon la nature de l'évènement, plusieurs demandes d'autorisation sont à prévoir. Dans le cas où les animations ont lieu sur l'eau, une demande d'autorisation d'organisation d'une manifestation nautique est à solliciter, au plus tard trois mois avant l'évènement, auprès de la préfecture de département ou de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports pour la Seine et les canaux à Paris.

Avant de déposer une demande de manifestation nautique ou tout autre évènement, il est fortement conseillé de prendre contact avec :

- les gestionnaires des voies d'eau, chargés d'examiner la recevabilité du projet au regard des conditions de navigation des embarcations. Ils encadrent et analysent les demandes pour répondre aux contraintes des voies d'eau et limiter les conflits d'usage ;
- Voies navigables de France ;
- le service des canaux de la ville de Paris pour le bassin de la Villette, le canal de l'Ourcq, le canal Saint-Martin, le bassin de l'Arsenal... ;
- Haropa, si l'évènement nécessite une occupation des quais leur appartenant ;
- la préfecture de Police, pour l'examen des

conditions et mesures de sécurité nécessaires ;

- l'Agence régionale de santé, pour la qualité de l'eau de la Seine et des canaux.

Les projets comportant une activité de « baignade » sont interdits sur le réseau fluvial de la ville (article 38 du règlement particulier de Police de la navigation intérieure sur le réseau fluvial de la ville de Paris), mais peuvent faire l'objet d'une dérogation auprès du préfet de Paris, assortie de prescriptions sanitaires et de contrôle de la qualité de l'eau très stricts.

Acteurs mobilisés et financement

À l'échelle européenne, le *Big Jump* est organisé par l'association European Rivers Network. La Métropole du Grand Paris a rejoint cette association et coordonne l'action sur son territoire. Elle propose aux communes participantes un financement allant jusqu'à cinq mille euros, dans une limite de 50 % du budget. ■



SOUS Loire Vivante - Projet Big Jump

Ressources complémentaires

- [*Big Jump*](#).
- [*European Rivers Network*](#).





AMÉNAGER LES BERGES

L'aménagement des voies d'eau contribue au développement des territoires, mais implique la mise en place d'infrastructures, notamment pour assurer la continuité des parcours cyclables, piétons et des services. Le manque d'accessibilité, la question du dernier kilomètre sont de véritables sujets de débat pour les villes. Les voies d'eau, particulièrement exposées en raison des dérèglements climatiques (crues, assèchement), offrent pourtant des services écosystémiques essentiels comme la filtration de l'eau, la régulation des températures et l'habitat, pour de nombreuses espèces menacées. Reconnecter la ville au fleuve nécessite de s'appuyer sur des techniques novatrices comme la renaturation afin de relever les défis liés au changement climatique et à la préservation des corridors écologiques, tout en adoptant une approche fondée sur la sobriété.

LISTE DES FICHES ACTIONS ET PRATIQUES INSPIRANTES

- Fiche action n° 10. (Re)connecter le centre-ville au fleuve
 - [Fiche pratique inspirante n° 21](#). La renaissance de la rivière Cheonggyecheon : de l'autoroute à l'espace public renaturé
 - [Fiche pratique inspirante n° 22](#). La transformation du pont Saint-Pierre en un lieu convivial et artistique
 - [Fiche pratique inspirante n° 23](#). Les passerelles de Guingamp, une promenade suspendue au-dessus du fleuve

- Fiche action n° 11. Structurer une voie verte ou une véloroute
 - [Fiche pratique inspirante n° 24](#). La Voie Bleue, un itinéraire touristique et patrimonial au bord de l'eau
 - [Fiche pratique inspirante n° 25](#). La promenade de l'Orge, un aménagement naturel et récréatif

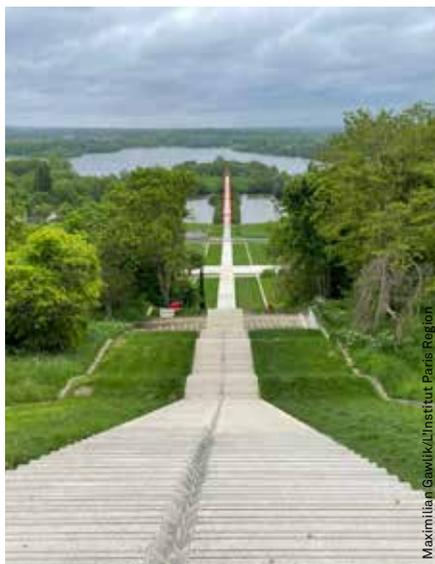
- Fiche action n° 12. Encourager la renaturation des berges par le génie végétal
 - [Fiche pratique inspirante n° 26](#). La renaturation des berges de Seine sur l'île de Puteaux
 - [Fiche pratique inspirante n° 27](#). Renaturation et aménagement du quai de la Gourdine à Lagny-sur-Marne



FICHE ACTION N° 10

(RE)CONNECTER LE CENTRE-VILLE AU FLEUVE

Au début du xx^e siècle, les projets d'aménagement urbains tournent peu à peu le dos aux cours d'eau. Des villes comme Tours, Reims ou Angers transforment de vastes quais en friche en voies sur berges, opérant ainsi une séparation physique entre le centre-ville et le fleuve, avec un accès à l'eau difficile, voire impossible. Les années quatre-vingt et quatre-vingt-dix marquent un tournant avec la désindustrialisation et un nouvel intérêt pour les cours d'eau comme éléments de revitalisation urbaine. Depuis les années 2000, les cours d'eau jouent un rôle central dans la construction identitaire des villes et la reconsidération de leur patrimoine, mettant l'accent sur la protection et la valorisation plutôt que sur l'usage industriel ou logistique. Les cours d'eau deviennent des laboratoires de l'urbanité (Dournel, Sajaloli, 2012).



Maximilien Gavril / Institut Paris Region

Descriptif

Les projets d'aménagement des cours d'eau révèlent une forte corrélation entre la valorisation des rivières et les enjeux urbanistiques. L'action de connecter le centre-ville au fleuve repose sur une série de projets visant à réinventer les berges en espaces publics dynamiques, redéfinissant ainsi les relations entre la ville et l'eau. Cette transformation répond à plusieurs objectifs : améliorer la qualité du cadre de vie, apaiser le centre-ville et offrir de nouvelles ressources économiques et touristiques.

Le fleuve peut s'affirmer comme un point stratégique pour le développement du tourisme. Depuis plusieurs années, les villes et collectivités locales s'efforcent de réhabiliter et valoriser leurs cours d'eau. Des métropoles comme Bordeaux, Lyon et Rouen illustrent cette tendance avec des stratégies visant à rétablir le lien entre le fleuve et ses riverains. Ces initiatives ne cherchent pas seulement à attirer de nouvelles clientèles touristiques, mais aussi à diversifier et répartir la fréquentation sur l'ensemble de la métropole voire au-delà. En plaçant le fleuve au centre de leur développement touristique, ces villes créent une dynamique qui revitalise les espaces urbains environnants et permet une distribution plus équilibrée des flux.

Mise en œuvre

Intégrer le fleuve au centre-ville nécessite une combinaison d'aménagements physiques, paysagers et touristiques. Ce lien dépasse une simple connexion physique et intègre d'autres variables comme l'animation ou des activités destinées à attirer les visiteurs au-delà des champs traditionnels. L'objectif est de créer des incitations pour que les habitants et les touristes se tournent vers les berges du fleuve. Par ailleurs, il ne s'agit pas seulement de connecter

ter le centre historique au fleuve, mais de le revitaliser et l'inscrire dans l'émergence de nouveaux quartiers et nouvelles polarités.

Ce lien se concrétise à travers la création de pistes cyclables et de voies piétonnes le long des berges. Elles facilitent l'accès au fleuve, tout en réduisant la circulation automobile. La reconfiguration des routes, avec une diminution du nombre de voies et l'adoucissement des pentes, contribue à intégrer le fleuve dans le quotidien des habitants. Les infrastructures pour les modes de transports doux (pistes cyclables, voies vertes, sentiers) et la rénovation des passages (escaliers, tunnels, aqueducs, pontons) améliorent l'accès au fleuve depuis les bourgs et permettent de relier les localités voisines, répondant ainsi à des attentes sociales courantes. L'entretien du lit du fleuve et des berges est crucial pour prévenir l'érosion et garantir une accessibilité optimale. Requalifier les accès existants en les embellissant avec des plantations et une signalétique soignée

rend également les rives plus accueillantes et fonctionnelles. De plus, les promenades urbaines, les sentiers reliant les parties de la ville ainsi que la continuité des circulations douces sur les berges sont autant de mesures qui favorisent la mobilité et l'accessibilité. La réouverture ou la création de voies, notamment sur les chemins de halage, quais ou digues, ainsi que le maillage avec des projets structurants comme des pistes cyclables ou des sentiers, participent à cette dynamique. Enfin, les ponts et passerelles, en tant qu'éléments patrimoniaux et œuvres architecturales à part entière, jouent un rôle clé, à la fois fonctionnel et esthétique, dans cette reconnexion.

Le développement paysager est également déterminant pour créer un lien entre la ville et le fleuve, en prévenant les coupures urbaines. L'aménagement de points de vue panoramiques depuis les berges et la mise en valeur des façades urbaines le long du fleuve contribuent à réintégrer ce dernier au cœur du paysage urbain. Ces ouvertures



Marie Cartes / L'Institut Paris Region

visuelles embellissent la ville, mais offrent aussi de nouvelles perspectives sur le fleuve. Il s'agit de mettre en scène les covisibilités en libérant des vues ou en utilisant les plantations pour créer des repères et des points d'appel visuels. Aménager des « fenêtres » depuis les berges et rendre accessible les points de vue panoramiques renforce le lien entre la ville et le fleuve, tout en valorisant le site urbain et ses relations avec l'eau. Des projets, comme le Parc du peuple de l'herbe, illustrent comment un espace vert peut servir de zone de transition entre la ville et le fleuve. Les percées, telles que les rues alignées avec les entrées du parc, offrent des vues directes sur l'eau, incitant ainsi les habitants à s'y aventurer, tout en créant une continuité visuelle et physique entre l'espace urbain et le fleuve.

Connecter le fleuve au centre-ville inclut également une dimension d'animation, de mise en scène pour attirer les visiteurs au-delà des rues et des quartiers traditionnels. Le fleuve devient alors une colonne vertébrale qui relie différents quartiers,

favorisant une unité urbaine. La mise en place de liaisons douces, comme les chemins de halage réhabilités, les passerelles piétonnes et les ascenseurs urbains, fluidifie les déplacements intra-urbains. Les coulées vertes reliant les quartiers est ouest et nord sud soutiennent le développement d'écoquartiers, tout en renforçant la connexion avec le fleuve. Ces aménagements favorisent également le tourisme en redistribuant les flux de visiteurs vers différents quartiers, en mettant en valeur des destinations insolites, ce qui complète l'offre touristique globale. Par exemple, à Perpignan, l'aménagement de la passerelle piétonne sur la Têt en 2015 marque le début d'une série de projets visant à intégrer le fleuve dans le tissu urbain.

Développer des activités et des animations en lien avec le fleuve est essentiel pour favoriser la réappropriation sociale de cet espace et connecter symboliquement la ville au fleuve. Pour dynamiser les espaces publics en bord de fleuve, il est important de réintégrer des activités urbaines, sou-



Éric Garault/L'Institut Paris Région

vent concentrées en centre-ville dans ces zones. L'aménagement d'espaces publics vivants et fonctionnels, comme des guinguettes, des aires de pique-nique et des lieux de culture permet de redéfinir la manière dont la ville interagit avec le fleuve. Les péniches peuvent jouer un rôle clé dans cette connexion. Par exemple, à Bordeaux, la péniche-hôtel Aquitaine Croisières attire une clientèle internationale et dirige les visiteurs vers des villes périphériques telles que Libourne et Saint-Émilion. De même, Lyon a mis en place depuis les années quatre-vingt-dix une politique active de reconquête de ses fleuves en introduisant des croisières fluviales, des promenades commentées et des péniches pédagogiques.

En outre, l'implantation de sites culturels et gastronomiques près du fleuve, comme la Cité du Vin à Bordeaux, illustre une stratégie efficace : avec son architecture contemporaine et son ponton, le musée devient un point de départ pour des circuits vers les vignobles et d'autres attractions. Cette approche permet de transférer les offres culturelles et gastronomiques du centre-ville vers les rives du fleuve, enrichissant l'offre touristique et augmentant l'attractivité des espaces riverains.

Acteurs à mobiliser et financement

- les Agences de l'eau ;
- les agences d'attractivité touristique (CRT, CDT, offices de tourisme intercommunaux...);
- le service urbanisme des collectivités, les ingénieurs en urbanisme ;
- les conseils généraux et régionaux, qui peuvent apporter des aides en ingénierie ou financières pour le développement des équipements liés à l'eau, la valorisation du patrimoine et la mise en œuvre de stratégies touristiques ;
- VNF/DDT : accompagnement aux porteurs



de projets et gestion du domaine public fluvial ;

- Dreal sur les sites classés (et paysagistes urbanistes), Drac pour les aires de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine des secteurs sauvegardés ;
- associations de commerçants, riverains, associations locales (culture, environnement, comité des fêtes...) pour les actions d'animation événementielles

Points de vigilance

- L'équilibre entre urbanisation et renaturation : assurer que les aménagements respectent les besoins écologiques, tout en favorisant l'accessibilité urbaine.
- La gestion des risques : prévenir les risques d'inondation par une planification et une gestion appropriée.
- L'inclusivité : veiller à ce que les aménagements soient accessibles à tous, y compris aux personnes à mobilité réduite.
- Les partenariats et le financement : garantir la mobilisation continue des fonds et la coopération entre les différents acteurs (volonté politique). ■

FICHE PRATIQUE INSPIRANTE N° 21

LA RENAISSANCE DE LA RIVIÈRE CHEONGGYECHEON À SÉOUL : DE L'AUTOROUTE À L'ESPACE PUBLIC RENATURÉ



L'axe de la Cheonggyecheon avec son viaduc autoroutier avant aménagement.

Territoire

« Je veux une ville qui soit d'abord faite pour les gens, pas pour les voitures », annonce le maire de Séoul (Corée du Sud), Myung-Bak Lee, en lançant en 2003 le projet de renaissance de la rivière historique de la ville, la Cheonggyecheon, par la démolition d'un viaduc autoroutier de six kilomètres de long. Deux ans plus tard, en 2005, la voie express surélevée est démolie de même que le boulevard à dix files de circulation, situé en contrebas, qui recouvrait la rivière. Longtemps caché aux regards et transformé en égout, le cours d'eau a été remis à l'air libre. Le corridor routier, qui supportait un trafic intense comparable à celui du Périphérique au sud de Paris, est devenu l'espace public de référence de Séoul. Au cœur d'une métropole de 10 millions d'habitants, ce projet a permis de créer un espace public renaturé devenu le symbole d'un changement de paradigme urbain, d'un modèle de croissance tous azimuts à un modèle de développement plus équilibré sur le plan social et environnemental.

La rivière Cheonggye est indissociable de l'histoire de Séoul depuis la fondation de la ville en 1408 et les grands travaux royaux d'aménagement de la rivière dès cette époque. Malgré ses débordements périodiques, le cours d'eau est longtemps resté l'artère principale de la ville le long de laquelle s'implantent les marchés. Dans les années trente, l'occupant japonais couvre une première séquence en amont de la rivière. Mais c'est à la fin des années cinquante que débutent vraiment les travaux d'enterrement de la Cheonggye, devenue entre-temps un égout à ciel ouvert bordé de bidonvilles qui accueillent les réfugiés de la guerre de Corée. À partir de 1958, on démolit les constructions illégales bâties dans le lit de la rivière, on construit un réseau d'égouts moderne et on recouvre le cours d'eau d'une dalle de béton supportant un boulevard de 30 à 90 mètres de large. La Cheonggyecheon, étymologiquement le « ruisseau aux eaux claires », disparaît des regards et des consciences. De 1967 à 1976, le viaduc autoroutier de la Cheonggyecheon Expressway et la bretelle de Samil sont construits. Symboles de modernité, ils deviennent rapidement des axes majeurs de circulation et donnent accès à l'hypercentre, tout en assurant une liaison entre l'est et l'ouest de la ville. L'intensité du trafic sur le viaduc de la Cheonggyecheon Expressway en fragilise la structure. Au total, à l'époque, l'axe routier de la Cheonggyecheon supporte un trafic de 168 000 véhicules par jour. Reliée à l'est au réseau autoroutier métropolitain, la voie rapide s'arrête brusquement au cœur de la ville créant quotidiennement de gros embouteillages, malgré 12 files de circulation.

Caractéristiques du projet

L'idée de restaurer la rivière naît en 1991 d'un échange entre un historien, Hee-Deok

Lee, et un professeur d'ingénierie environnementale à l'université de Yonsei, Soo-Hong Noh. En 1999, le Seoul Development Institute (SDI) montre que la suppression de l'autoroute peut même améliorer la circulation dans la ville. En septembre 2000, une association est créée, l'Académie pour la renaissance de la Cheonggyecheon (Cheonggyecheon Revival Academy). Peu à peu, le projet s'affine et son soutien s'élargit : Mung-Bak Lee, candidat à l'élection municipale, en fait le projet prioritaire de sa campagne, puis de son mandat après sa victoire en juin 2002.

Le projet se décompose en quatre thèmes.

Le projet d'aménagement routier :

- déconstruction du viaduc de la voie rapide ;
- démolition du boulevard construit sur pilotis au-dessus de la rivière ;
- création de quais hauts à 2 x 1 ou 2 voies.

Le projet d'aménagement hydraulique et d'assainissement :

- restauration du lit naturel de la rivière en prenant en compte un niveau de crue exceptionnel (200 ans) ;
- réalisation d'un système de pompage d'eaux propres pour compléter le débit naturel de la rivière et d'un système de traitement des eaux pluviales polluées ;
- construction d'un collecteur des eaux usées sous les voies et raccordement au système d'épuration en aval.

Le projet d'espace public, de paysage et de renaturation :

- réaménagement du parcours de la rivière selon trois séquences : séquence historique au cœur de la ville, séquence urbaine et culturelle, séquence naturelle dans les périphériques où la rivière s'élargit ;
- aménagement du lit mineur avec berges



Paul Lacroart/L'Institut Paris Region

La renaissance de la rivière Cheonggyecheon après aménagement est un grand succès environnemental et social.

basses, cheminements piétons, gués de pierres, placettes, mobilier, jeux d'eau, plantations et ripisylve ;

- réalisation de 22 nouveaux ponts et passerelles piétonnes sur la rivière (1 franchissement tous les 250 m) ;
- plan-lumière : mise en valeur nocturne de la rivière, des fontaines et des espaces publics.

Le projet culturel :

- création du Cheonggyecheon Cultural Center, un musée qui retrace l'histoire de la rivière mise en perspective avec les mutations urbaines.

Mise en œuvre

Les travaux de démolition commencent en juillet 2003 avec la déconstruction des structures de la voie express, puis la démolition de la couverture de la rivière. La restauration du cours de la rivière et la reconstruction des quais et des espaces publics s'achèvent en juin 2005. L'axe de la Cheonggyecheon est aujourd'hui une pro-

menade urbaine linéaire de six kilomètres de long ; elle se prolonge à l'aval jusqu'au fleuve Han par une liaison verte aménagée. Le corridor réaménagé représente 28 hectares de nouveaux espaces publics, dont 6,4 hectares plantés, au sein de tissus très denses et minéralisés.

Entre 2002 et 2006, des études ont été réalisées montrant des changements de comportement quant à l'utilisation de la voiture : avec une réduction de 9 % du trafic automobile en centre-ville ainsi que -2,3 % à destination du centre. La restauration de la rivière Cheonggye a généré un espace urbain multi-usage, qui a tout de suite rencontré un grand succès public. Dans les trois années suivant son ouverture, il aurait été visité par 70 millions de personnes ; il est fréquenté quotidiennement par 64 000 personnes en moyenne. À six mètres sous le niveau de la ville, les rives de la Cheonggyecheon sont le lieu d'usages variés : rendez-vous, pique-nique, repos, jogging, contemplation, promenade, baignade pour les enfants, etc.



Malgré des défauts de conception et des controverses, l'enquête d'opinion réalisée par le SDI en 2006 montre que 95 % des répondants ont une bonne ou très bonne opinion de cette réalisation. Elle symbolise pour les Séoulites l'accès à une nouvelle forme de vie urbaine tournée vers le plaisir de vivre la ville. La nouvelle Cheonggyecheon Road, l'avenue qui borde la rivière, est devenue un axe de distribution des quartiers riverains, avec beaucoup moins de circulation qu'avant aménagement. Dans l'hypercentre, la voie est fermée à la circulation, et les 15 ponts et 7 passerelles ont amélioré les liaisons interquartiers pour les bus et les piétons. Ils symbolisent la réunification de la ville de part et d'autre de la Cheonggye. La restauration de la Cheonggyecheon a métamorphosé la ville en renouant avec son histoire.

La suppression de l'autoroute surélevée, la réduction de la circulation, la remise à l'air libre de la rivière et la création d'un corridor vert (quelque 2 200 arbres plantés) ont contribué à améliorer sensiblement le paysage et l'environnement, et la biodiversité locale. L'étude avant/après menée par le SDI en 2006 a fait ressortir notamment les points suivants :

- pollution de l'air : diminution des émissions de CO₂, réduction de 30 % des concentrations en dioxyde d'azote (NO₂) et de 11 % en particules fines (PM10) ;
- climat : contribution à la diminution des effets d'îlots de chaleur urbains (température estivale de 4,4 °C à 5,9 °C inférieure aux axes comparables) ; augmentation de 50 % de la ventilation naturelle du centre (suppression de l'obstacle du viaduc).

Dès le départ, le projet Cheonggyecheon a été conçu comme une étape dans un processus qui conduirait à terme à reconstituer la rivière dans son lit naturel, autrefois

beaucoup plus large, et à traiter la partie amont également enterrée.

La mise en valeur du patrimoine archéologique, et en particulier la reconstruction ou le déplacement des ponts historiques auparavant enterrés, a suscité de fortes critiques des défenseurs du patrimoine. La plus forte opposition est venue des milliers de commerçants et de PME riverains de la voie et de vendeurs de rue illégaux, qui refusaient d'être démenagés ou qui craignaient que la réduction du trafic automobile ne fasse décliner leur activité. À l'issue de longues négociations, un accord est trouvé avec la Ville sur les conditions d'exercice de leur activité (livraisons facilitées, locaux temporaires, subventions et aides à la relocalisation, etc.).

Acteurs mobilisés et financement

Structures chargées de la mise en œuvre : propriétaire des ouvrages, la Ville de Séoul (Seoul Metropolitan Government) est le maître d'ouvrage et le financeur du projet.

Partenaires : le projet technique a été conçu par le Bureau de projet au sein des services de la Ville, avec l'appui du SDI aujourd'hui le Seoul Institute (organisation publique comparable à L'Institut Paris Region) et la contribution d'universitaires et de citoyens.

Budget : le coût final du projet achevé est estimé par la Ville de Séoul à 386 millions de dollars US. ■



Ressources complémentaires

- Peter G. Rowe et al., *A City and Its Stream: The Cheonggyecheon Restoration Project*, Harvard University, 2011.
- Paul Lecroart, *Séoul, Cheonggyecheon Expressway. La ville après l'autoroute. Étude de cas*, IAU idF, août 2013.

FICHE PRATIQUE INSPIRANTE N° 22

LA TRANSFORMATION DU PONT SAINT-PIERRE EN UN LIEU CONVIVIAL ET ARTISTIQUE



Territoire

La ville de Toulouse est traversée par un patrimoine naturel remarquable, la Garonne, qui constitue le cœur du patrimoine historique et identitaire de Toulouse. Pendant la période industrielle, les berges ont été volontairement ignorées par la population, perçues alors comme des lieux mal fréquentés. Aujourd'hui, la Garonne, traversée par plusieurs ponts accessibles en différents endroits, est un lieu de rencontre et d'animation, offrant une variété d'activités.

Le pont Saint-Pierre demeure un des ponts les plus célèbres de Toulouse. Plusieurs fois endommagé par les crues de la Garonne, il a dû être rebâti en 1986. Sa proximité immédiate avec le quartier patrimonial et touristique du centre-ville lui confère une place prépondérante. À seulement dix minutes de la place du Capitole, il permet de relier le quartier Saint-Cyprien et l'hôpital de La Grave. La place Saint-Pierre, située à ses abords, ouvre un accès au pont et représente un trait d'union majeur entre la rive gauche et la rive droite de la Garonne. Ce quartier, très attractif, offre par ailleurs un point de vue saisissant

sur le fleuve et la ville. Le pont Saint-Pierre est marqué par un flux routier dense et une vitesse de circulation élevée. La Métropole de Toulouse l'a inscrit dans son projet d'aménagement « Rive gauche - Rive droite » de 2022, afin d'améliorer la circulation entre les rives par la création de cheminements piétons et de parcours cyclables. Pendant deux ans, le pont Saint-Pierre a été un lieu d'expérimentation de piétonnisation pour une traversée apaisée de la Garonne et un prolongement du parcours de visite préexistant de la ville, durant l'été.

Caractéristiques du projet

Il s'agissait de transformer ce pont, soumis à un important trafic routier, en un lieu convivial et artistique afin de souligner l'intérêt patrimonial d'un ouvrage qui fait partie intégrante du paysage toulousain. Les expérimentations estivales se sont concrètement traduites par la fermeture du pont à la circulation motorisée, à sa piétonnisation totale et par l'installation de mobiliers légers et éphémères. Ces aménagements ont permis d'offrir aux habitants et aux visiteurs un espace convivial et apaisé. Ce processus s'inscrit pleinement dans une démarche de *urban slow tourism*, permettant de déambuler en milieu urbain en prenant son temps. La piétonnisation du pont contribue par ailleurs à mieux gérer les flux de visiteurs et d'habitants, et à proposer de nouveaux itinéraires dans le cœur patrimonial de la ville. Par exemple, pendant la période estivale, le pont offre un cheminement piéton pour se rendre à Toulouse Plages, situé à la Prairie des Filtres ou à la Grande Roue, monument éphémère au bord de la Garonne. Cela facilite ainsi le cheminement entre les différentes polarités urbaines et touristiques : le quartier Saint-Cyprien et la place Saint-Pierre, située à proximité du célèbre Capitole.

Mise en œuvre

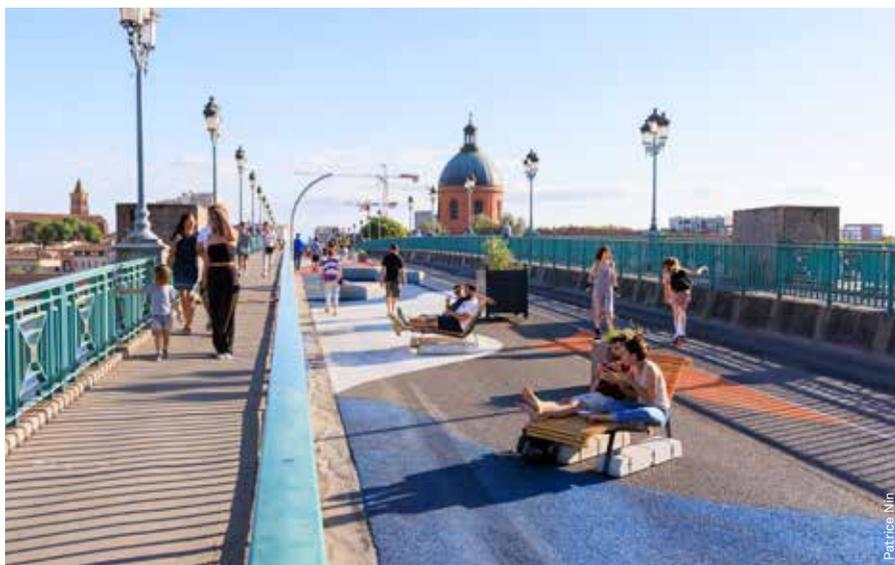
Le projet de piétonnisation du pont a fait l'objet d'une concertation citoyenne inscrite dans la charte de participation citoyenne, créée en 2022. La concertation s'est déroulée en deux temps. Le site internet [Je participe.toulouse.fr](http://Je.participe.toulouse.fr) a servi d'interface au questionnaire adressé aux habitants pour connaître leurs besoins. Il a été décidé de piétonniser le pont en installant du mobilier urbain tel que des tables de pique-nique, des transats, des végétaux en bas ainsi qu'une piste cyclable pendant l'été. Au cours des étés 2022 et 2023, les habitants et touristes ont pu profiter des équipements, des zones de rafraîchissement avec ombrières et végétation, pour déambuler à travers la ville et traverser le fleuve.

La municipalité a décidé de maintenir, pendant l'année, dans le sens Saint-Cyprien vers le centre-ville, une seule voie de circulation automobile, qui est également équipée d'une piste cyclable à double sens, dans la continuité des aménagements de

la rue du pont Saint-Pierre. Celui-ci a été pendant les quatre mois de la période estivale de 2022 et 2023 entièrement fermé à la circulation.

Par ailleurs, en 2024, la piétonnisation du pont a été prolongée jusqu'au mois d'octobre pour permettre le passage du spectacle de rue et opéra urbain « Le gardien du temps, Opus II : la Porte des Ténèbres », organisé par Toulouse Métropole et mis en scène par la compagnie La Machine. Ce spectacle s'était déjà produit dans les rues toulousaines en 2018 et avait rassemblé environ 900 000 visiteurs. De surcroît gratuit, il constitue un nouvel enjeu d'attractivité pour la Ville de Toulouse, qui conforte le pont Saint-Pierre comme zone de passage et d'animation.

Le questionnaire en ligne a été réalisé afin de recueillir l'avis des habitants sur les différentes expérimentations estivales. La fréquentation a également été calculée, comptabilisant environ 5 000 piétons et 2 000 cyclistes par jour. La piétonnisation du pont a encouragé à créer un nouvel



espace de convivialité, en mixant les usages. Enfin, la zone a été nettement plus apaisée grâce aux mobilités douces, et a permis de créer un parcours touristique dans le prolongement de la déambulation urbaine.

Quelques points de vigilance sont à relever, notamment le maintien d'un équilibre entre les besoins des piétons, des cyclistes et des automobilistes (enjeu de congestion routière et de mobilités douces). À cela s'ajoute le report de circulation sur les autres ponts. Enfin, des enjeux sécuritaires sont à prendre en compte, notamment au niveau des nuisances et des conflits d'usage (motos, scooters).

Acteurs mobilisés et financement

La Ville et la Métropole de Toulouse sont à l'initiative de ce projet d'aménagement. Afin de réaliser ces expérimentations, l'appui des services généraux de la Ville a été nécessaire. Ils ont notamment contribué à l'installation des aménagements éphémères du pont (mobilier urbain, marquage au sol, fresque...).

Les coûts des travaux de la rue du pont Saint-Pierre sont estimés à 750 000 euros (dont 70 000,00 € pour la piétonnisation en 2024). ■



Patrice Klein



Guillaume Ajavon



Ressources complémentaires

- Revue *Espaces*, « Usages récréatifs des espaces fluviaux ».
- [Donnez votre avis sur le piétonnisation du pont Saint-Pierre, édition 2023, Toulouse Métropole.](#)
- [Le pont Saint-Pierre piétonnisé! Toulouse Métropole.](#)
- [Le Gardien du Temple, un opéra urbain en 2024! Toulouse Métropole.](#)
- Loreena Duret, « Toulouse : l'incroyable fresque peinte sur la chaussée du pont Saint-Pierre, fermée aux voitures », *La Dépêche*, le 24 juillet 2022.
- Maëva Fassino, « Toulouse : Le pont Saint-Pierre sera piéton " quatre mois dans l'année", annonce le maire », *20 Minutes*, 22 décembre 2023.

FICHE PRATIQUE INSPIRANTE N° 23

LES PASSERELLES DE GUINGAMP, UNE PROMENADE SUSPENDUE AU-DESSUS DU FLEUVE

Territoire

La commune de Guingamp est une cité de caractère des Côtes-d'Armor en Bretagne, dotée d'un patrimoine bâti et naturel de grande qualité. La ville s'est développée en lien étroit avec le fleuve, le Trieux (72 km), qui prend sa source à Kerpert avant de se jeter dans la Manche. Autrefois, de nombreuses tanneries, moulins et lavoirs étaient disséminés le long du parcours du fleuve. Les guides touristiques vantent depuis plus d'un siècle le charme pittoresque de la vallée du Trieux, qui traverse les Pays de Guingamp et de Pontrieux et qui connaît une forte attractivité touristique.

Caractéristiques du projet

Surnommée la cité des passerelles, Guingamp compte sept franchissements qui offrent la possibilité de traverser le Trieux d'une berge à l'autre. Les passerelles offrent de nombreux tronçons accessibles aux piétons pour déambuler. Dès 1874, une première passerelle a été construite reliant le centre-ville au quartier Saint-Sébastien.

Avec la modernisation des moyens de construction, plusieurs ponts ont été installés afin de franchir le Trieux en toute saison et accéder à différents quartiers. Depuis longtemps ancrées dans la ville, les passerelles disposaient jadis de passages pour piétons, notamment au niveau des moulins, qui permettaient de connecter le centre-ville au reste de la ville.

Du fait d'une fréquentation touristique élevée, la municipalité a décidé de prolonger la continuité piétonne, notamment grâce à une promenade suspendue. Le maire de Guingamp évoque la volonté de « repositionner Guingamp comme une ville d'eau ». Le Trieux est ainsi mis en avant par cette liaison douce comme marqueur identitaire de la ville.

Mise en œuvre

Le circuit actuel a été pensé en référence à d'anciennes passerelles, mais avec une structure essentiellement en bois ou en bois et métal. Le nouveau circuit dessine une boucle afin d'assurer une continuité piétonne et permettre aux habitants et aux visiteurs de renouer avec le Trieux et la nature, en milieu urbain.

L'aménagement du circuit s'est déroulé en deux temps :

- en 2018, une première passerelle de



180 mètres de long traversant le Trieux a été réalisée nécessitant l'assèchement du bras nord de la rivière pendant près de dix semaines pour la pose des fondations ; - six passerelles ont ensuite été ajoutées, une septième construite en juillet 2024.

Acteurs mobilisés et financement

Les passerelles ont été conçues en privilégiant le recours aux entreprises locales : la préparation des garde-corps ainsi que la découpe laser des tôles ont été réalisées dans des ateliers de Lannion. Le sablage et les thermolaquages ont été traités par une entreprise spécialisée dans le traitement de surface de pièces métalliques à Guingamp.

Expérience similaire

L'Hortillonne d'Amiens, une passerelle qui reconnecte le centre-ville aux hortillonnages.

La passerelle l'Hortillonne à Amiens, construite en 2022, permet de relier le centre-ville au quartier de la gare et au chemin de halage, désormais accessibles depuis les hortillonnages et la véloroute « vallée de Somme ». Cette passerelle favorise les mobilités douces pour piétons et cyclistes. Elle est accessible aux personnes à mobilité réduite grâce à l'installation de deux ascenseurs. Sa réalisation a été portée par Amiens Aménagement, avec le soutien du Département, de la Région Hauts-de-France et de l'Union européenne. Cette passerelle favorise la connexion entre les principales polarités de la Somme et fluidifie les déplacements. Les hortillonnages d'Amiens qui tournaient autrefois le dos à la Somme s'ouvrent désormais au fleuve. ■



Joël Bellec



Joël Bellec



Ressources complémentaires

- [L'association Patrimoine de Guingamp, « Le Trieux dans la ville ».](#)
- [« Guingamp et le Trieux: une histoire tourmentée », *Ouest-France*, 25 juillet 2011.](#)
- [Fanch Le Pivert, « À Guingamp, la nouvelle et septième passerelle sur le Trieux ouvrira le 18 juillet ».](#)
- [Nils Hedouin, « Guingamp. Nouvelle passerelle: la métamorphose du Trieux », *Ouest-France*, 6 octobre 2016.](#)

STRUCTURER UNE VOIE VERTE OU UNE VÉLOROUTE

Les voies vertes sont des infrastructures distinctes du réseau routier, spécialement conçues pour les modes de déplacement doux : vélos, piétons, rollers et, dans certains cas, cavaliers, tant pour un usage du quotidien que pour du tourisme et les loisirs. Contrairement aux pistes cyclables, exclusivement réservées aux cyclistes, les voies vertes sont souvent aménagées le long des chemins de halage, des cours d'eau, d'anciennes voies ferrées désaffectées ou de routes forestières. En France, cinq parcours vélos sont proposés sur voies vertes :

- le canal de Nantes à Brest ;
- la Passa Païs dans le Haut-Languedoc ;
- la Véloodyssée de Nantes à La Rochelle ;
- la vallée de la Mayenne ;
- le canal de Bourgogne à vélo.

Les véloroutes, quant à elles, constituent des itinéraires pour cyclistes, à moyenne et longue distance, d'intérêt départemental, régional, national ou européen, reliant les régions, les pays et traversant les agglomérations de manière sécurisée.

Les voies vertes jouent un rôle essentiel

dans la mise en valeur des espaces fluviaux. Elles servent non seulement de support pour des activités récréatives et touristiques décarbonées, mais aussi de levier pour l'amélioration du cadre de vie. Elles impliquent des pratiques itinérantes, qui nécessitent un maillage de services pour leur usage : des équipements légers (points d'eau, lieux de repos...), des infrastructures de qualité (routes, signalétique), ainsi qu'une offre de services dédiée au confort des cyclotouristes et au développement de la pratique (hébergement, restauration, réparation et entretien des vélos). Ces services peuvent être valorisés par le label Accueil Vélo pour leur qualité et leur capacité à répondre aux besoins spécifiques des cyclistes. Cette marque peut être attribuée à divers types d'établissements tels que des hébergements, des loueurs et réparateurs de vélos, des restaurants, des offices de tourisme ou des sites de loisirs. Tous ces lieux répondent à des critères d'accueil spécifiques, comme un accueil personnalisé, de la documentation sur les itinéraires, des garages à vélos, des outils de réparation mis à disposition, des sanitaires en libre-service...

Le Schéma national des véloroutes et des voies vertes (SN3V) est un réseau de grands itinéraires cyclables, dont l'objectif est de



Agnès Charles / Institut Paris Région

promouvoir la mobilité quotidienne et le tourisme à vélo sur tout le territoire national. En 2023, le réseau représentait un linéaire total de 26 115 km. Ce réseau est principalement soutenu par les collectivités locales, financé par l'État, l'Europe et différents partenaires. Le SN3V oriente l'intervention publique et sert de socle pour élaborer les schémas directeurs cyclables locaux.

Descriptif

Ces infrastructures touristiques favorisent l'itinérance et soutiennent le *slow tourism*, avec des retombées positives pour les résidents et les touristes. Le SN3V met en avant leur rôle crucial dans l'amélioration du cadre de vie et la création de nouvelles dynamiques territoriales, en particulier à travers leur appropriation par les habitants.

Dans une démarche de développement durable et de mobilité, il est important de concevoir les voies vertes de façon à répondre aux besoins de chacun, tout en

préservant l'environnement. Une étude de faisabilité et d'impact est nécessaire pour définir les usages futurs en accord avec les parties prenantes.

Il importe de réfléchir au choix des revêtements afin de garantir confort, accessibilité et sécurité, tout en permettant de distinguer les zones d'utilisation grâce à des couleurs ou textures différentes, pour éviter tout conflit entre les différentes activités. Il est toutefois conseillé d'éviter l'utilisation de matériaux trop hétérogènes afin de ne pas engendrer un écart de granulométrie, qui pourrait amener les utilisateurs à privilégier le revêtement offrant une meilleure praticabilité.

Par ailleurs, des critères géographiques, économiques et environnementaux influencent également le choix du revêtement. Certains sont plus résilients que d'autres aux conditions climatiques. Il en existe qui minimisent l'impact écologique, comme l'enrobé recyclé à faible empreinte carbone, ou des matériaux favorisant l'infiltration des eaux pluviales. Les porteurs de projets peuvent se rapprocher du réseau vélo et marche (anciennement Vélo & Terri-toires) pour guider leur choix.

Les principales étapes pour la mise en œuvre d'un SN3V :

- définir un itinéraire cohérent. L'offre touristique doit être pertinente. L'objectif est de trouver un itinéraire qui relie de manière efficace les différentes régions et les points d'intérêt entre eux. Une voie verte permet de découvrir un territoire, les différentes séquences qui le composent en fonction de leur identité paysagère, patrimoniale et culturelle ;
- travailler avec les collectivités traversées et créer un comité d'itinéraire :
 - . former un comité d'itinéraire avec les collectivités locales et définir un chef de file pour coordonner le projet ;





Maximilien Gawlik/L'Institut Paris Région

- . établir une convention entre les partenaires pour définir les rôles et les modes de financement ;
- . développer une communication commune autour de l'itinéraire (promotion, site web...);
- signer une Convention de superposition d'affectation (CSA) délivrée par le gestionnaire du chemin de halage. La CSA permet de déléguer la gestion, l'entretien, et l'aménagement du domaine public fluvial à une entité publique. Elle est gratuite, non limitée dans le temps et ne doit pas inclure d'activité économique ;
- développer un maillage de services le long de l'itinéraire. Il s'agit d'aménager les abords de l'itinéraire, y déployer un maillage de services (relais-vélos, lieux d'accueil, aires de repos et de services). Il est fréquent que d'anciennes gares ou des maisons éclésiastiques soient réhabilitées pour offrir ce type de service. L'offre de services a un impact direct sur l'attractivité de l'itinéraire et permet d'assurer des retombées économiques localement ;
- assurer la gestion et l'entretien d'une véloroute ou une voie verte pour garantir la continuité de la voie, sa sécurité et son confort. Le tracé, la signalisation verticale, les portails, les glissières, les bouches d'évacuation des eaux, les stations relais-vélos et l'éclairage public doivent être vérifiés et entretenus régulièrement ;
- identifier et prévenir les conflits d'usage sur la voie. En l'absence d'un statut juridique des voies vertes, le Code de la route régit la cohabitation entre piétons (y compris les rollers) et cyclistes. Le gestionnaire de la voirie doit préciser par arrêté si la voie est une piste cyclable ou une aire piétonne, afin de définir les règles de circulation et limiter la responsabilité en cas d'accident. S'il s'agit d'une aire piétonne, le cycliste ne doit pas rouler à plus de 5 km/h. Sans ces dispositions, en cas d'accident, la responsabilité du gestionnaire peut être engagée ;
- intégrer le projet à l'environnement paysager du site. L'intégration au paysage d'une voie verte repose sur les choix d'aménagement et de revêtement pris par le comité d'itinéraire. Ceux-ci doivent être adaptés au contexte, au public ciblé et à



l'analyse paysagère. La voie verte doit épouser le terrain naturel, avec une pente idéale inférieure à 3 %, éviter les remblais et déblais importants, excepté les anciennes voies ferrées.

Aspects financiers

L'aménagement d'une voie verte doit découler d'une mutualisation des ressources et d'une coordination des apports des différents partenaires. Les contributions de chacun doivent être définies dans la convention signée par le comité d'itinéraire. Les budgets alloués par les Régions, les Départements, les intercommunalités et communes pour les infrastructures cyclables ont augmenté de 40 % au cours des dix dernières années.

Acteurs à mobiliser

- les gestionnaires du domaine public fluvial ;
- les collectivités traversées par l'itinéraire :
 - . Région : schémas régionaux des véloroutes et cofinancements ;
 - . Départements : investissements sur les projets vélos sur leur domaine public, actions de promotion, tourisme, sports de nature, environnement... ;
 - . intercommunalités et communes : investissements sur les projets vélos de mobilité quotidienne, stationnement, voirie, tourisme ;
- les acteurs locaux du tourisme et des activités de loisirs ;

- l'association Vélo & Territoires ;
- l'association France Vélo Tourisme.

Indicateurs de suivi

- nombre de kilomètres de linéaire créés ;
- suivi des données de fréquentation ;
- retombées économiques.

Points de vigilance

- assurer la sécurité, l'accessibilité, la qualité et la récurrence des équipements et services sur le linéaire ;
- faire respecter les règles et normes d'usage : pas de véhicules motorisés. Les véhicules non autorisés doivent avoir une vitesse maximum de 30 km/h ;
- réussir à faire cohabiter les usagers dans un même espace : piétons, cyclistes, et cavaliers. En réponse, il sera possible d'envisager des cheminements séparés et des revêtements différents. ■

Ressources complémentaires

- [Le site web de l'association Vélo & Territoires.](#)
- Méthode d'évaluation de la fréquentation (manuel de référence Eurovelo6 - 2007).
- [Guide technique des voies de circulation douce, Oise, le département.](#)
- [Fiche 26 - La voie verte | Maison de la Sécurité Routière du Doubs.](#)
- [Le site web de France Vélo Tourisme.](#)
- [Revêtements des aménagements cyclables Vélo & Territoires.](#)

LA VOIE BLEUE, UN ITINÉRAIRE TOURISTIQUE ET PATRIMONIAL AU BORD DE L'EAU

Territoire

La Voie bleue - Moselle Saône à vélo (V50) est un itinéraire cyclable national, qui s'étire d'Apach (à la frontière luxembourgeoise) jusqu'à Lyon, au fil d'un parcours de près de 700 kilomètres. Traversant la France du nord au sud, cet itinéraire vélo est un maillon essentiel pour relier l'Europe du Nord à la Méditerranée. Le parcours serpente tranquillement le long de la Moselle avant de se poursuivre au bord du canal des Vosges et d'accompagner la Saône. Par ailleurs, la Voie bleue assure un maillage structurant sur un axe nord-sud en provenance d'importants bassins de cyclistes (Benelux, Allemagne, Suisse).

Elle relie l'EuroVelo 5 – Via Romea (Francigena), l'EuroVelo 6 – Véloroute des Fleuves et l'EuroVelo 17 – Via Rhôna qui invite à poursuivre le circuit jusqu'à la mer. Majoritairement aménagé en site propre (80 %), l'itinéraire dispose de nombreux atouts : un faible dénivelé pour assurer un niveau de pratique accessible au plus grand nombre

et un cadre environnemental, patrimonial et culturel très riche. L'itinéraire est presque entièrement réalisé (99 %). Les travaux d'aménagement des sections définitives sont en cours sur le tronçon Mâcon-Lyon.

Caractéristiques du projet

Le projet a été amorcé par une association de cyclistes dans le Grand Est et des élus de Haute-Saône.

Plusieurs itinéraires existaient initialement, plus ou moins continus, mais sans identité ni gouvernance commune. En 2017, plusieurs élus ont souhaité associer les collectivités traversées par l'itinéraire pour le structurer et le développer communément. Dès le lancement, les EPCI ont été intégrés au projet, car ils pouvaient être maître d'ouvrage pour les équipements, les infrastructures. Vélo et marche (anciennement Vélo & Territoires) est un réseau de collectivités à l'origine de l'émergence de ce modèle, qui est intervenu dans l'élaboration de la Voie bleue.

À moyen terme (3-4 ans), l'objectif est de développer la notoriété et la pratique de proximité de la Voie bleue, de la placer dans le top 8 des itinéraires nationaux, et d'accroître la réputation de l'itinéraire en Alle-



magne et dans le Benelux, tout en améliorant les services. À long terme (6-7 ans), il s'agit de consolider la pratique de proximité de la Voie bleue en tant qu'itinéraire de référence de l'Est, de classer la Voie bleue dans le top 5 des itinéraires nationaux et de devenir un parcours reconnu dans le cadre de la continuité européenne.

La Voie bleue offre une expérience touristique et patrimoniale avec la découverte de petits ports de plaisance et haltes nautiques idéales pour des pauses rafraîchissantes. Le long de cet itinéraire, excursionnistes et cyclistes peuvent découvrir un patrimoine varié, qui porte la trace de l'homme : des canaux, écluses, chemins de halage, ponts tournants aux ouvrages d'art remarquables en bord de rive. Les abords des rivières et canaux se prêtent en effet à la randonnée à vélo, tout en permettant aux voyageurs et vacanciers de profiter de nombreuses activités proposées sur et à proximité des voies d'eau.

Mise en œuvre

L'identification d'un itinéraire logique part des besoins des clients et des itinéraires existants. Pour la Voie bleue, le parcours longe la Moselle, le canal des Vosges et de la Saône sur les chemins de halage, avec 80 % du linéaire structuré en voie verte, tandis que les autres portions empruntent des routes à faible trafic. Au moment de la structuration de l'offre, Vélo & Territoires est intervenu à partir de 2018 en assistance auprès des collectivités fédérées en comité d'itinéraire. Il est crucial de s'assurer d'une volonté politique commune, ce qui passe par la création d'un comité d'itinéraire avec un chef de file, qui lie les collectivités, et par la définition d'une identité claire. Le comité d'itinéraire se compose d'un comité de pilotage, formé d'élus qui votent les budgets, stratégies, orientations et plans d'action,

et d'un comité technique chargé de la promotion, de la communication, des infrastructures, de la signalisation et des services. Ce comité réalise des études et des schémas directeurs, mais n'est pas maître d'ouvrage sur les infrastructures. Les études et schémas incluent un schéma directeur des équipements avec un audit et des recommandations, une signalisation identique sur l'ensemble du linéaire, une étude sur l'intermodalité et des audits sur les infrastructures, renouvelés en 2023. Une analyse de la fréquentation est également nécessaire ainsi que le suivi des labellisations « Accueil vélo ».

Le chef de file est le département de Haute-Saône. Le comité d'itinéraire coordonne, aménage les véloroutes avec les collectivités, porte les études et assure la promotion et la communication pour faire connaître les circuits. Chaque collectivité qui aspire à gérer ses chemins de halage doit avoir une Convention de superposition d'affectation (CSA) délivrée par le gestionnaire du DPF, qui procure le droit de gestion et d'aménagement. Les CSA varient selon les spécificités des territoires et les règles de circulation. Certaines permettent exclusivement les circulations douces sur les chemins de halage là où d'autres autorisent certains véhicules. Le maire doit faire respecter les règles de sécurité sur son territoire, harmonisées à l'échelle des communautés de communes ou d'agglomération.

Les impacts positifs incluent des retombées économiques de 31 000 euros par kilomètre de Voie bleue par an. La mise en place du projet s'insère dans une logique partenariale dynamique, renouvelée jusqu'en 2027. La réalisation de topoguides en plusieurs langues ainsi qu'une structuration et une communication renforcées avec une stratégie sur les réseaux sociaux se traduisent dans les données de fréquen-

tation. Celle-ci atteint un million de cyclistes par an, générant 21 millions euros de retombées économiques. Les profils des cyclistes incluent 60 % d'excursionnistes, 30 % de touristes en séjour, dont 75 % de Français (69 % des dépenses quotidiennes, 40 % hébergements marchands) et 10 % de touristes itinérants, dont 44 % d'étrangers. Les difficultés et freins incluent l'harmonisation des règles des CSA, parfois incomprises par les usagers, et la dépendance des infrastructures et de la signalisation à la mise en œuvre par les maîtres d'ouvrage. Des études sont en cours sur les services marchands (hébergement, restauration, loueurs). Il est nécessaire d'attirer le secteur privé vers la clientèle vélo, de développer des équipements spécifiques et d'intégrer la signalétique locale. Il est aussi important de diversifier les paysages et de valoriser les nombreux paysages naturels remarquables. Le projet de continuité européenne de la Voie bleue est en cours d'élaboration, avec la préparation d'une étude de fréquentation et la mise en place de compteurs. Un service de transport de bagages sur les 700 kilomètres (La Malle postale) est en place, et de nombreux tra-

voux d'aménagement (couche de roulement, aménagements) par les partenaires maîtres d'ouvrage du comité d'itinéraire sont en projet.

Acteurs mobilisés et financement

Les partenaires sont les collectivités présentes sur le linéaire et les associations cyclistes. Les financements incluent une contribution financière annuelle des partenaires selon leur niveau, avec un budget annuel fixe de 169 000 euros (Région : 15 000 €/an, Département et Métropole : 10 000 €/an, communauté d'agglomération : 5 000 €/an, communauté de communes : 1 000 €/an). Des subventions, selon les projets, proviennent du Feder Rhône Saône et Grand Est, du FNADT et du programme Ademe, « Développer le tourisme à vélo » (études, actions de communication...). Les touristes itinérants représentent 10 % de la part des utilisateurs et 25 % des retombées économiques. Le coût annuel des études s'élève en moyenne à 85 000 euros (fréquentation : 60 000 € intermodalité et schéma directeur des équipements : 25 000 €). ■



Juliette Souchon

FICHE PRATIQUE INSPIRANTE N° 25

LA PROMENADE DE L'ORGE, UN AMÉNAGEMENT NATUREL ET RÉCRÉATIF

Territoire

Longue de 52 kilomètres, l'Orge est une rivière du sud de l'Île-de-France (Hurepoix), qui prend sa source dans le département des Yvelines à Saint-Martin-de-Bréthencourt et qui se jette dans la Seine en Essonne, à Athis-Mons. Ses principaux affluents sont la Rémarde et la Renarde. La vallée de l'Orge en amont d'Arpajon reste encore assez rurale, tandis que l'Orge en aval est largement urbanisée. Sa confluence avec la Seine se situe au sud d'Orly, et elle est aujourd'hui gérée par l'établissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre. La vallée est également un axe de développement urbain important le long de la voie ferrée qu'emprunte aujourd'hui le RER C. Le bassin versant de l'Orge compte près de 600 000 habitants et s'étend sur 980 km².

La vallée de l'Orge a été très tôt aménagée, notamment par la dérivation de son cours et la création de biefs pour alimenter les moulins à eau. Les syndicats de l'Orge existent depuis le XIX^e siècle, et le paysage

(moulins, lavoirs, ponts, donjons...) conserve encore l'héritage associé à l'eau ou aux fonctions défensives de la vallée.

Dès les années 1980, le syndicat de l'Orge aval (SIVOA) entreprend la restauration hydraulique et écologique de la rivière : l'assainissement et l'amélioration de la qualité des eaux, la préservation et l'entretien des milieux humides, ainsi que la sauvegarde du patrimoine naturel. Comme l'affirme le syndicat, « à la fin des années 1970, l'aménagement de la vallée prend un tournant important : la ville qui tournait le dos à la rivière se met en contact avec elle grâce à la prise de conscience collective de l'existence d'un écosystème lié à l'eau ».

Caractéristiques du projet

Les problématiques identifiées incluaient la banalisation du paysage, due à une urbanisation continue et consommatrice d'espace, le manque de prise en compte des spécificités locales dans les aménagements successifs, ainsi que l'absence d'intégration paysagère des constructions. Les risques d'inondation liés à l'imperméabilisation des sols dans les zones urbanisées et la nécessité de préserver les derniers sites naturels dans un secteur très urbanisé sont devenus des préoccupations majeures.



Maximilian Gawrycki/Institut Paris Région



L'Orge et ses affluents sont également concernés par l'augmentation de la fréquentation des espaces naturels en fond de vallée.

Ainsi, le Syndicat de l'Orge a adopté une approche globale de son territoire, en actualisant son plan de gestion de la Stratégie de gestion des milieux naturels 2021-2030, sa stratégie foncière et son plan de valorisation paysagère. Le plan de paysage a été élaboré pour concilier accueil du public, gestion du risque d'inondation et préservation de la biodiversité des rivages dans ses politiques foncières.

Mise en œuvre

Un appel à projets « Plan de paysage » a été lancé en 2021, visant à mobiliser les acteurs du territoire désireux de s'impliquer dans un projet de démarche paysagère. Le programme du plan de paysage a été pensé à l'échelle du syndicat de l'Orge, de la Rémarde et de la Prédecelle, pour encourager l'engagement des acteurs locaux : de l'identification des richesses paysagères

locales à la mise en place d'outils de protection de la vallée de l'Orge et de ses affluents. À la suite de la réalisation d'un diagnostic, un forum a été organisé à Arpajon en 2023, où des échanges entre les parties prenantes (élus du Syndicat de l'Orge, acteurs techniques et économiques du territoire, habitants et représentants associatifs) ont permis de définir collectivement les objectifs. À l'issue de cette étape, le Syndicat a défini une vision stratégique construite autour des orientations suivantes :

- la restauration écologique de l'Orge ;
- la désimperméabilisation des sols ;
- la création de puits de lumière pour favoriser la vie aquatique, là où les contraintes urbaines ne permettaient pas de rouvrir la rivière ;
- la poursuite des aménagements le long de la promenade de l'Orge, idéale pour l'itinérance douce.

La promenade de l'Orge est née du programme L'Orge Vivante, lancé en 1977.

Ce projet ambitieux s'est déroulé sur plus de quarante ans. Aujourd'hui, la promenade offre un itinéraire de plus de 41 kilomètres entre Arpajon et Athis-Mons. Le Syndicat s'attelle actuellement à la réouverture et la renaturation du cours d'eau, plus spécifiquement sur certains secteurs (Athis-Mons, Juvisy-sur-Orge, Savigny-sur-Orge) afin de résoudre les discontinuités persistantes et les conflits d'usage. Il s'appuie pour cela sur un schéma directeur des circulations douces, qui envisage :

- le développement d'une signalétique directionnelle simple et continue des aménagements cyclables pour orienter l'utilisateur, le renseigner sur les distances aux principaux équipements et encourager la pratique cyclotouristique ;
- la création de points de vue et d'espaces paysagers pour favoriser la découverte de la nature en milieu urbain ;
- l'aménagement de parcours récréatifs, de zones de pêche le long du cours d'eau ;

- la connectivité entre les pôles-gares, les centres-villes et les cours d'eau.

Ainsi, les aménagements existants et à venir encouragent les modes de déplacement doux, faisant de l'Orge une destination attrayante pour les visiteurs en quête de nature aux portes du Grand Paris. De nombreux équipements sont proposés le long du parcours comme des passerelles, des aires de pique-nique, des parcours sportifs, des panneaux d'information et de situation. Les mobiliers et équipements ont été spécifiquement conçus pour favoriser une intégration harmonieuse entre préservation des paysages et loisirs de plein air.

Des sentiers et des promenades variés, très appréciés pour la randonnée pédestre et le vélo, incitent à renouer avec la nature. Petites randonnées et sentiers de grande randonnée de pays participent à la mise en cohérence des parcours le long des affluents de l'Orge. La découverte du patri-



Maximilian Gawlik / Institut Paris Région

moine naturel et culturel encourage l'itinérance : la vallée recèle une riche biodiversité (63 espèces d'oiseaux, 300 espèces végétales). Le patrimoine culturel de la vallée se révèle au fil de la rivière. Des sites remarquables tels que le château de Lormoy, la tour de Montlhéry ou les moulins d'Arpajon témoignent de l'histoire du territoire et de ses relations avec les cours d'eau.

Acteurs mobilisés et financement

Concernant l'ensemble de la promenade de l'Orge, le financement s'est étalé sur plusieurs décennies. Le Syndicat de l'Orge a joué un acteur clé dans l'acquisition progressive de terrains le long de la rivière. L'Agence de l'eau Seine-Normandie, le Département de l'Essonne et le Conseil régional d'Île-de-France ont apporté des financements complémentaires. ■



Maximilien Gawlik/L'Institut Paris Region



Maximilien Gawlik/L'Institut Paris Region



Ressources complémentaires

- Paul Lecroart Paul, *La vallée de l'Orge*, Agence des espaces verts, Région Île-de-France, IAURIF, septembre 1997.
- Syndicat de l'Orge, de la Rémarde et de la Prédecelle | MTE Objectif paysages.
- Préfecture de la région Île-de-France, « Unité n° 3.5 - La vallée de l'Orge », *Atlas des paysages*, octobre 2024.
- Graziella Riou, « Essonne Un plan paysage pour la vallée de l'Orge », *Le Moniteur*, 28 avril 2000.



Maximilien Gawlik/L'Institut Paris Region

FICHE ACTION N° 12

ENCOURAGER LA RENATURATION DES BERGES PAR LE GÉNIE VÉGÉTAL

Descriptif

Le génie végétal, ou génie écologique, regroupe un ensemble de techniques utilisant les capacités naturelles des végétaux pour résoudre des problèmes d'érosion, de stabilisation ou de régénération des sols. Ces techniques visent à maintenir, améliorer ou recréer les fonctions écologiques naturelles (filtre physico-chimique, préservation et restauration des habitats écologiques, dissipation de l'énergie du cours d'eau, etc.).

Les avantages liés à la mise en œuvre de techniques de génie végétal sont :

- la protection contre l'érosion, la stabilisation et la régénération des sols et de la strate végétale ;
- la création d'habitats favorables au maintien et au développement de la faune ;
- l'amélioration des qualités physiques et chimiques des berges ;
- l'augmentation des surfaces ombragées du cours d'eau, s'accompagnant d'une diminution de la température de l'eau et d'une augmentation de la concentration de l'oxygène (créant des conditions favorables pour le développement de la faune aquatique) ;
- l'augmentation du pouvoir auto-épurateur du cours d'eau, car les végétaux favorisent la dégradation ou l'absorption de molécules polluantes (la végétation aquatique ou rivulaire filtre ainsi une partie de la pollution en diminuant, par exemple, la quantité de nitrate, de phosphate, de sédiments et de métaux lourds contenus dans l'eau) ;
- le respect des caractéristiques écologiques des zones humides : rôle d'éponge,

biodiversité, etc. ;

- la requalification du paysage via l'intérêt paysager des végétaux ;
- la reconquête des berges pour le public (par exemple, l'amélioration du cadre de vie).

Toutefois, l'emploi des techniques de génie végétal comporte également certaines limites :

- la nécessité d'avoir une emprise plus élargie par rapport aux techniques ordinaires d'aménagement (enrochements...);
- une efficacité non optimale dès sa mise en place puisque dépendante du développement des végétaux ;
- une période plus restrictive de mise en œuvre et dépendant de la croissance des plantes ;
- le besoin d'associer ces opérations à des actions d'éducation à l'environnement et de communication pour en expliquer les bénéfices et la différence entre état naturel et milieu sauvage et non maîtrisé.

Mise en œuvre

Il existe un vaste panel de techniques issues du génie végétal. La conception de ces ouvrages requiert un diagnostic et une analyse fine des sites prenant en compte un grand nombre de paramètres : emprise disponible, végétation présente, dénivelés, hauteur de crue et débit du cours d'eau, contraintes de batillage, fréquentation du site...

Tous ces éléments permettent de sélectionner les techniques et les végétaux les plus appropriés et ainsi réunir les meilleures conditions pour atteindre les objectifs fixés.

Pour la réalisation des aménagements, il est également important de sélectionner ou de s'associer avec une structure expérimentée dans la mise en place de techniques végétales.

Les techniques sont par exemple :

| Techniques de génie végétal | Champs d'application | Résistance aux contraintes d'arrachement (exprimée selon la contrainte tractrice du cours d'eau en N/m ²) <i>Source : Frossard et Evette, 2009</i> |
|-----------------------------------|--|--|
| Fascine d'hélophytes | Adaptée à la stabilisation des pieds de berges d'eaux calmes (canaux, étangs, bras morts, zones lenticules de grands cours d'eau...). | Faible : À la réalisation : (10 à 30 N/m ²) 1 ou 2 ans après : (20 à 30 N/m ²) 3 ou 4 ans après : (50 à 60 N/m ²) |
| Fascine de saules | Adaptée à la stabilisation des pieds de berges fortement sollicités (cours d'eau puissants ou à fortes contraintes de batillage...). | Moyenne à élevée : À la réalisation : (20 à 60 N/m ²) 1 ou 2 ans après : (50 à 60 N/m ²) 3 ou 4 ans après : (80 à 250 N/m ²) |
| Lits de plants et plançons | Adaptés pour la végétalisation et la consolidation de berges ou talus à forte pente. | Moyenne : À la réalisation : (20 N/m ²) 1 ou 2 ans après : (120 N/m ²) 3 ou 4 ans après : (140 N/m ²) |
| Caissons végétalisés | Adaptés pour la végétalisation et consolidation de berges ou talus supportant une infrastructure (route, voie ferrée, bâtiment, etc.). | Très importante : À la réalisation : 500 N/m ² 1 ou 2 ans après : 600 N/m ² 3 ou 4 ans après : 600 N/m ² |
| Techniques mixtes | Adaptées lorsque le génie végétal « seul » n'est pas suffisant : par exemple, en milieu urbain lorsque le milieu aquatique a été fortement réduit ou en bordure de voies navigables avec de fortes contraintes de batillage. | Importante : À la réalisation : 100 à 200 N/m ² 1 ou 2 ans après : 100 à 300 N/m ² 3 ou 4 ans après : 300 à 350 N/m ² |



Manuel Proust-Bouvatier/L'Institut Paris Région



Dans la plupart des cas, il est conseillé d'instaurer un suivi des ouvrages réalisés pendant au moins trois saisons végétatives afin d'atteindre une parfaite autonomie de l'aménagement.

Points de vigilance

- les acteurs à associer ;
- la période d'intervention ;
- le choix des végétaux implantés ;
- le choix d'une technique ou d'une variété de techniques à utiliser ;
- l'entretien à prévoir après la réalisation de l'ouvrage.



Aspects financiers

La restauration des berges reposant sur les techniques de génie végétal est conduite par la structure GEMAPIenne en charge de la maîtrise d'ouvrage des opérations de restauration et de renaturation des milieux aquatiques et humides. Des subventions peuvent être accordées par le gestionnaire du cours d'eau comme Voies Navigables de France ou par d'autres organismes tels que l'Agence de l'eau.

Acteurs à mobiliser

Depuis 2018, les opérations de restauration/renaturation de milieux aquatiques et humides, tels que des berges de cours d'eau, ne peuvent être portées que par la structure ayant la compétence GEMAPI. Elles sont les seules à pouvoir agir dans les domaines se rattachant à cette compétence. Elles peuvent toutefois associer la collectivité concernée, le propriétaire, le gestionnaire et les partenaires financiers dans la préparation des travaux. L'association Espaces peut, dans le cadre d'un marché public qui lui serait attribué, mener des travaux de restauration des berges avec des techniques de génie végétal, en chantier d'insertion. ■



LA RENATURATION DES BERGES DE SEINE SUR L'ÎLE DE PUTEAUX

Depuis 1999, l'association Espaces restaure et entretient des milieux aquatiques et humides par le biais d'une équipe en chantier d'insertion spécialisée dans le génie végétal afin de répondre aux objectifs de la directive-cadre sur l'eau et le Schéma directeur d'aménagement de gestion des eaux Seine-Normandie.

Lancé en octobre 2021, le projet de restauration d'un linéaire de berges de Seine dans le parc Lebaudy est destiné à améliorer les continuités écologiques, à reconstituer une ripisylve adaptée, diversifiée et typique des milieux rivulaires ainsi qu'à sensibiliser les visiteurs à la biodiversité locale.

Territoire

Dans le département des Hauts-de-Seine, l'île de Puteaux abrite une biodiversité importante, grâce notamment à une gestion écologique et des installations favorables à la faune et la flore locales dans le parc Lebaudy. Ce parc, ouvert au public, s'étend sur 3 hectares. C'est un site classé de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire et pittoresque, qui offre une perspective imprenable sur la Seine et une vue panoramique sur le quartier de la Défense.

Caractéristiques du projet

La berge naturelle du petit bras de Seine de l'île de Puteaux subit des variations importantes de niveau du fleuve en raison de sa localisation (en aval du barrage-écluse de Suresnes) et du batillage. Les sols ne sont pas assez protégés par les végétaux, et les matériaux terreux sont donc petit à petit emportés par la Seine. L'érosion de la berge est amplifiée par un léger batillage et par la présence d'un perré en amont. La fonction-

nalité naturelle des berges est altérée par une composition floristique inadaptée en pied de talus et en haut de berge, une stabilisation des pentes faible et une colonisation de la berge avec peu d'espèces endémiques. Les travaux ont consisté à :

- favoriser le développement spontané d'une végétation typique des milieux rivulaires (herbacée, arbustive et arborée) par une gestion adaptée à la végétation existante ;
- diversifier l'écotone rivulaire par une sélection de la végétation en place, les plantations, le bouturage ou le semis d'espèces indigènes ;
- requalifier la végétation afin de fixer les sols grâce à la plantation et au semis d'espèces végétales indigènes intéressantes pour la biodiversité, à des systèmes racinaires ayant une capacité d'ancrage très forte et un important chevelu de racines profondes ;
- limiter l'érosion du talus par des techniques de génie végétal afin d'améliorer les continuités écologiques et favoriser le développement d'une faune et d'une flore typiques des milieux rivulaires.

Par ailleurs, l'association Espaces, en partenariat avec la Ville de Puteaux, a mis en place des actions de sensibilisation du public avec la réalisation de panneaux pédagogiques et l'organisation d'une balade guidée sur la biodiversité de l'île. Cette virée pédagogique d'une heure et demie a permis aux visiteurs d'en apprendre plus sur le fonctionnement de la Seine, sa biodiversité animale et végétale, et sur l'histoire de l'île ainsi que l'écluse de Suresnes.

Mise en œuvre

Les travaux réalisés dans le parc Lebaudy ont consisté à restaurer 35 mètres de linéaires de berges par un couplage de

techniques de génie végétal. Sur ce site, une équipe en chantier d'insertion a mis en place une banquette d'hélophytes en pied de berge et un lien de plants et plançons, entre novembre 2022 et juin 2023, ce qui comptabilise un total de 3 522 heures d'insertion professionnelle.

Ces travaux ont été menés par l'association Espaces avec l'autorisation de Voies navigables de France par convention d'occupation et d'usage temporaire. Pour l'année 2024, Espaces assure l'entretien du site dans le cadre d'un financement par l'Agence de l'eau Seine-Normandie.

La technique de génie végétal utilisée pour la restauration et la reconstitution en pied de berge a été la banquette d'hélophytes. Elle consiste à créer une bande végétale composée de plantes adaptées aux milieux humides, appelées hélophytes, le long de la berge. Afin de protéger cette banquette d'hélophytes, un système d'anti-affouillement (branches mortes) a été installé en dessous de l'ouvrage. Ce système vise à contrôler l'érosion causée par le batillage et le courant d'eau et à recréer un cortège floristique typique des milieux rivulaires. Sept habitats ont été mis en place à raison de 5 plants par mètre carré, 259 hélophytes et environ 21 espèces différentes ont été plantées tout le long de la banquette. Les associations végétales plantées ont été variées en fonction de l'humidité du sol, du niveau d'eau et de la luminosité.

La technique de génie végétal employée pour restaurer et reconstituer le pied de la berge est le lit de plants et plançons. Son objectif est de prévenir les glissements de terrain, de recréer le talus, de diminuer la vitesse de l'écoulement des eaux sur les sols et de limiter l'érosion par ruissellement. Cette méthode a été réalisée en remblai sur trois niveaux. Les plants et plançons ont été disposés côte à côte, bien serrés, entre les différents étages, à raison

de 15 plants/ml. Par ailleurs, une grande variété d'espèces a été plantée : quatre essences de saules (cendré, pourpre, à trois étamines et vanniers) et six essences d'arbustes en racines nues (Cornouiller sanguin, Noisetier, Sureau noir, Aubépine Monogyne, Viorne obier et Prunellier).

Points de vigilance

Les travaux ont pris plus de temps que prévu en raison des fluctuations du niveau de la Seine, qui ont rendu l'accès à la berge impossible pendant près d'un mois. Ces variations du fleuve ont constitué une difficulté récurrente, modifiant le profil topographique entre la réalisation de l'étude et l'exécution des travaux (sur une période d'un an), ce qui a parfois nécessité des opérations d'entretien, notamment le nettoyage et la replantation, une fois l'opération terminée.

Depuis la loi Maptam et la création de la compétence GEMAPI en 2018, il est important de noter que les actions de gestion et restauration des milieux aquatiques ne peuvent être réalisées et portées uniquement par une structure gemapienne. Les autorisations de travaux sont de la prérogative de la police de l'environnement.

Acteurs mobilisés et financement

L'opération de restauration de la berge de Seine au parc Lebaudy à Puteaux a été conduite avec le soutien et le partenariat de l'Agence de l'eau Seine-Normandie, la Métropole du Grand Paris et la Ville de Puteaux.

La Ville de Puteaux a également sollicité l'association Espaces pour des actions de sensibilisation. Ainsi, des panneaux pédagogiques ont été installés et une balade guidée sur l'histoire et la biodiversité de l'île de Puteaux a été organisée le 24 avril 2024. ■



▲ État initial des berges.



▲▼ État des berges pendant les travaux.



▲ État des berges à la fin des travaux. ►



FICHE PRATIQUE INSPIRANTE N° 27

RENATURATION ET AMÉNAGEMENT DU QUAI DE LA GOURDINE À LAGNY-SUR-MARNE



Territoire

D'une longueur de 525 kilomètres, la Marne est la plus longue rivière française. Elle constitue un patrimoine naturel et historique d'une grande richesse pour les communes traversées. La municipalité de Lagny-sur-Marne, membre de l'intercommunalité de Marne et Gondoire, a toujours valorisé cet atout. Cette ville est dotée d'une halte fluviale, d'une base nautique, de berges récemment réaménagées, offrant des espaces de promenade et de flânerie pour les habitants et les visiteurs aussi bien le long des berges que sur l'eau. L'office de tourisme de Marne et Gondoire soutient les activités en lien avec l'eau comme les croisières, les sports nautiques ou encore la location de bateau électrique sans permis (BBQ boats).

Caractéristiques du projet

La municipalité de Lagny-sur-Marne et la communauté d'agglomération de Marne et Gondoire ont réaménagé le quai de la Gourdine depuis le centre-ville sur une longueur de près d'un kilomètre. Le projet poursuivait plusieurs ambitions : ouvrir le quai au public (piétons, cyclistes, plaisanciers) de manière sécurisée, établir une continuité écologique et restaurer les milieux naturels. De fait, la renaturation des berges constitue un enjeu important de stabilisation et de consolidation mais aussi de protection des espèces locales. Cette requalification écologique et paysagère favorise les mobilités actives comme la marche, cherche à limiter les flux des véhicules motorisés et à améliorer la qualité de vie des habitants et des visiteurs.

Mise en œuvre

Ce projet a été lancé dès 2017. Il s'inscrit dans le schéma directeur des bords de Marne sur l'ensemble du territoire (Plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée, schéma de circulations douces...) ainsi que dans les objectifs du Schéma régional de cohérence écologique et du schéma environnemental des berges.

Plusieurs mesures ont été mises en place :

- l'implantation de béton imperméable. Le quai a fait l'objet d'une grande phase de démolition des éléments maçonnés afin de désimperméabiliser les berges, restaurer la perméabilité des sols, limiter les risques d'inondation (quai situé en zone inondable au PPRI) et favoriser le développement de la faune et la flore ;
- un aménagement sous-fluvial a été créé par un enrochement (morceaux de roches que l'on entasse pour servir de fondation) pour assurer la consolidation de la berge et résister à l'érosion. Cette technique

permet également aux poissons d'avoir un espace pour se cacher ;

- la conservation des berges naturelles. Maintenues ou renaturées quand cela était possible par génie végétal (technique utilisant le végétal pour la protection des sols contre l'érosion et la stabilisation des berges) ou par technique mixte (consolidation des pieds des berges par enrochement et végétalisation des berges). Plusieurs espèces végétales locales ont été privilégiées ;
- la restauration de la trame bleue associée aux rives de la Marne. Les milieux aquatiques existants ont été préservés et de nouveaux habitats créés, notamment à l'aide de roselières et par la prévention contre les plantes exotiques envahissantes (dispersion, apparition) ;
- des occasions de restauration de continuité et/ou de création de zones humides

de type mares pédagogiques avec des éléments d'arrière-plan ont été engagées : prairies naturelles, boisements, zones humides et ru du Bras Saint-Père (Bras de Marne), facilitant la reconexion écologique des prairies humides à la Marne ;

- le platelage en bois du quai, agrémenté de belvédères pour offrir un espace sécurisé, ouvert, propice à la déambulation, tout en préservant les continuités écologiques.

Retour sur expérience

Des inventaires faune et flore sont réalisés chaque année ainsi qu'un suivi de la fonctionnalité de la zone humide. Depuis le début de l'opération près de quarante espèces d'oiseaux ont été dénombrées. Sur la période 2023-2024, vingt-trois espèces d'oiseaux ont été recensées et douze espèces de chiroptères. Un bilan de l'amé-



Emmanuelle Frazdi



nagement des berges sera réalisé en 2025. Néanmoins, les premiers retours des habitants sont très positifs.

Un nouveau projet de continuité est désormais à l'étude en amont sur les communes de Montévrain et Lagny-sur-Marne avec pour objectif une connexion au niveau du square Sainte-Agathe-des-Monts.

Le projet d'aménagement des berges a été sélectionné (mais non lauréat) parmi les finalistes du Grand Prix du paysage de 2024.

Acteurs mobilisés et financement

L'organisme en charge de la mise en œuvre est la communauté d'agglomération de Marne et Gondoire. La direction de l'environnement et la direction des services techniques ont été associées.

Les partenaires impliqués dans ce projet sont : VNF, Agence de l'eau Seine-Normandie, Région Île-de-France, Département de Seine-et-Marne, Entente Marne, fédération départementale de pêche, Institut national de recherches archéolo-

giques préventives, les services départementaux de l'architecture et du patrimoine, les Villes de Montévrain et Lagny-sur-Marne, Drieat, associations (pêche, kayak, aviron...).

Le financement des études préalables a été assuré par l'Agence de l'eau Seine-Normandie et Entente Marne à hauteur de 40 %. La Région Île-de-France, le Département de Seine-et-Marne et l'Agence de l'eau Seine-Normandie ont contribué pour 40 % du montant global des travaux. Le budget total s'élève à près de 6 millions d'euros. ■

Ressources complémentaires

- Communauté d'agglomération Marne et Gondoire, *Transition écologique, rapport développement durable*, 2022.
- [Capitales françaises de la biodiversité](#).
- [Office de tourisme Marne et Gondoire](#).



Hanae Serafini/L'Institut Paris Region



ACCROÎTRE LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES

Dans un contexte où la durabilité et la valorisation des territoires deviennent des priorités, les initiatives visant à optimiser les retombées économiques locales revêtent un caractère stratégique. Ces actions explorent diverses thématiques telles que l'amélioration des infrastructures touristiques, la mise en valeur des ressources locales et le renforcement de l'attractivité des territoires. Elles démontrent qu'une approche intégrée et qualitative peut transformer les richesses naturelles et culturelles en leviers de développement économique durable. Par ailleurs, elles mettent en lumière l'importance d'une gouvernance partagée entre acteurs publics et privés, essentielle pour assurer la complémentarité des actions et maximiser leur impact sur le long terme.

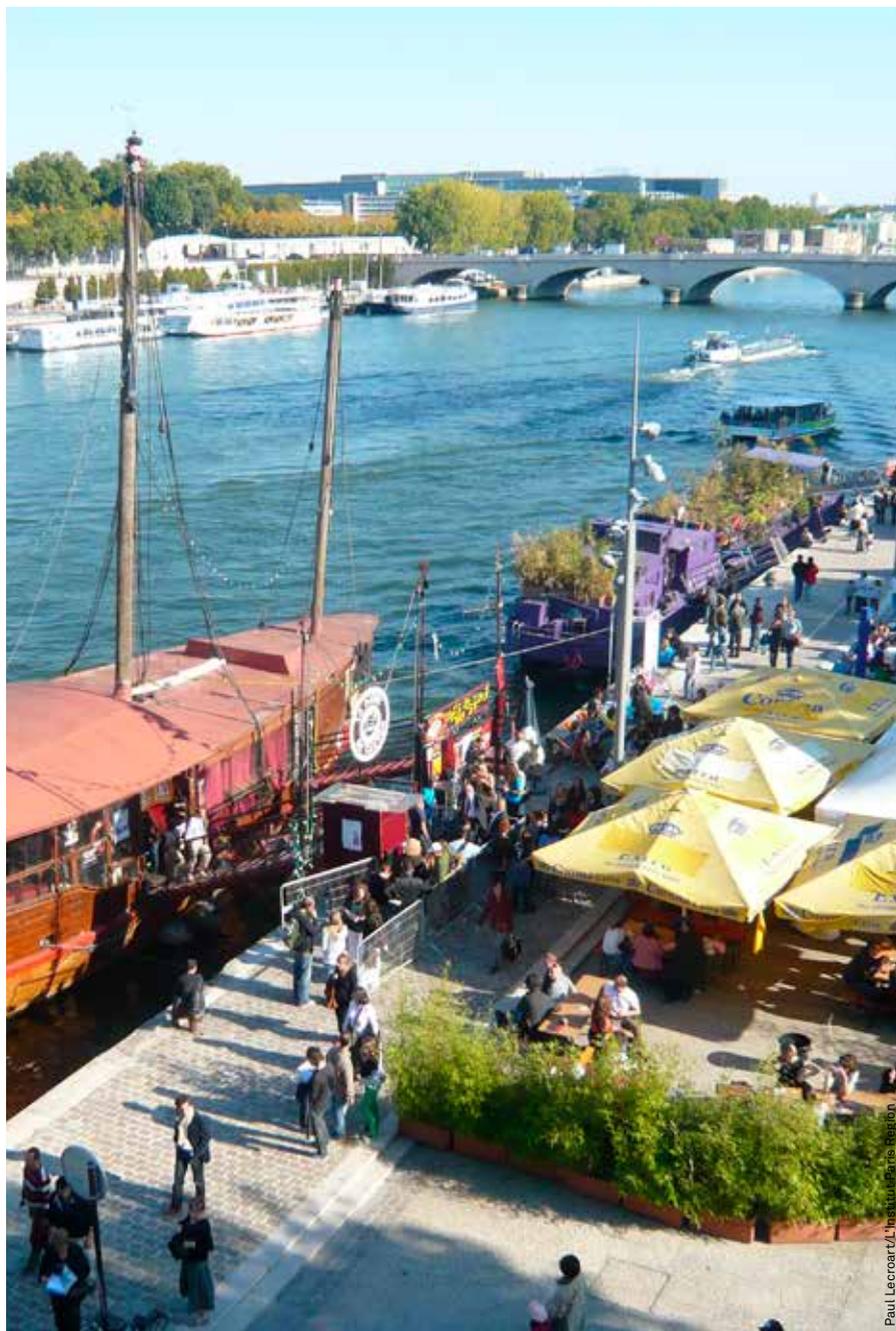
LISTE DES FICHES ACTIONS ET PRATIQUES INSPIRANTES

- Fiche action n° 13. Scénariser les cours d'eau
 - **Fiche pratique inspirante n° 28.** Interprétation des paysages et des œuvres impressionnistes en bord de Seine
 - **Fiche pratique inspirante n° 29.** *Great Han river*, le renouveau du fleuve Han à Séoul

- Fiche action n° 14. Structurer une offre de tourisme fluvestre à l'échelle d'un itinéraire
 - **Fiche pratique inspirante n° 30.** Le port de Decize, une diversité de services à destination des visiteurs
 - **Fiche pratique inspirante n° 31.** Le Club Escalpe : un outil de promotion touristique à destination des croisiéristes
 - **Fiche pratique inspirante n° 32.** Service de collecte des déchets : USÉO

- Fiche action n° 15. Réhabiliter le patrimoine bâti fluvial : les maisons éclusières
 - **Fiche pratique inspirante n° 33.** Les Prés de Vaux : aménagement d'un site post-industriel en espace de loisirs
 - **Fiche pratique inspirante n° 34.** Réhabilitation d'une maison éclusière, l'exemple des Gîtes de l'Écluse
 - **Fiche pratique inspirante n° 35.** Valorisation du patrimoine vernaculaire : le circuit des lavoirs à Pontrieux

- Fiche action n° 16. Innover et diversifier l'offre de loisirs
 - **Fiche pratique inspirante n° 36.** De bateaux à Bathô : une offre d'hébergement insolite
 - **Fiche pratique inspirante n° 37.** Ambiance Seine : une offre de location de bateaux électriques sans permis
 - **Fiche pratique inspirante n° 38.** Boat and bike : la découverte de l'Oise en bateau et à vélo



Paul Lecroart/L'Influence de la Région

FICHE ACTION N° 13

SCÉNARISER LES COURS D'EAU

Descriptif

Les peintres impressionnistes ont laissé une empreinte durable dans l'histoire de la vallée de la Seine. Leurs créations, représentant des paysages d'Île-de-France et de Normandie ont parcouru le monde entier. L'héritage culturel de l'impressionnisme en Île-de-France et en Normandie constitue aussi un atout touristique et économique, représentant chaque année près de 6 millions de visites dans les musées, maisons-ateliers et sites liés à ce courant artistique. Conscients de cette opportunité, les Régions Île-de-France, Normandie et l'État ont signé un accord en 2014, le contrat Normandie / Paris Île-de-France : destination impressionnisme. Il fédère les acteurs publics autour d'une ambition commune : augmenter l'influence internationale de ce joyau du patrimoine culturel français. Ce contrat rassemble 51 signataires, dont l'État, l'Île-de-France, la Normandie, les comités régionaux de tourisme normand et francilien ainsi que 46 partenaires institutionnels, culturels et touristiques majeurs. Il vise à promouvoir ce vaste territoire, berceau de l'impressionnisme, comme une destination culturelle incontournable et une marque touristique, consolidant ainsi l'attractivité touristique de la France.

L'accord s'appuie sur trois leviers d'action :

- l'animation d'une communauté d'acteurs ;
- une approche visant à renforcer la qualité et à enrichir l'offre ;
- une stratégie marketing de promotion touristique.

L'impressionnisme est considéré comme une thématique « clé » à la fois dans le précédent et le nouveau Schéma régional de développement du tourisme et des loisirs

2022-2028. Son principal objectif est d'enrichir, diversifier et diffuser l'offre touristique, attirer et fidéliser les visiteurs.

La mise en place d'une communauté d'acteurs nécessite l'organisation de la filière et le recours à une gouvernance appropriée, tout en établissant un dispositif de communication interne à destination des partenaires et des membres de l'écosystème (création et diffusion de newsletters). La mobilisation des acteurs s'appuie également sur une organisation adaptée, tant au niveau de la gouvernance politique du projet que de son pilotage technique : réunions régulières des instances, assemblée des partenaires, comités techniques, groupes de travail pour le pilotage des actions découlant de la stratégie, rencontres annuelles pour faire le point sur les avancées du projet, échanges entre les partenaires.

La stratégie d'expansion de l'offre touristique

Une étude a été engagée en 2016 afin de définir une stratégie commune aux deux régions. Elle a ainsi contribué à poser les fondations d'une stratégie visant à positionner ce territoire comme « la destination impressionniste à l'échelle internationale ». Cette stratégie peut se définir selon quatre axes (dont découlent 22 actions) :

- Adopter une démarche exemplaire et innovante.
- Développer une offre impressionniste de qualité sur le territoire.
- Structurer l'offre touristique impressionniste.
- Organiser la filière et s'appuyer sur une gouvernance adaptée.

L'importance des rivières dans l'impressionnisme

La Seine a constitué une source d'inspira-

tion majeure pour les peintres impressionnistes au cours du XIX^e siècle. Voyageant sans cesse entre les régions de Normandie et d'Île-de-France grâce à l'arrivée du train, ils ont contribué à l'émergence de l'impressionnisme, renforçant ainsi l'identité commune de ces deux régions. De manière plus générale, les rivières ont été des espaces de nouveaux loisirs en bord de Seine, souvent représentés dans leurs peintures. Ils ont également été inspirés par des sites tels que les bords de l'Oise, de l'Yerres (inspirant Caillebotte) et du Loing (inspirant Sisley).

De nos jours, ce patrimoine est valorisé par des musées, des maisons des artistes, des paysages préservés et la mise en place d'offres touristiques : parcours (chemins impressionnistes), croisières thématiques, visites théâtralisées, excursions en zodiac ou en canoë, balades en barque. Cette scénarisation des cours d'eau s'inscrit dans un

storytelling promu via la communication, notamment sur internet et les réseaux sociaux (Voyages impressionnistes). Ce thème est également pris en compte dans l'élaboration d'offres permanentes. L'action 12 de l'axe 2 du contrat de destination, par exemple, vise à « développer une signalétique d'interprétation permanente des paysages et sites impressionnistes », en effet nombre de paysages ayant inspiré les peintres sont situés en bord de fleuve.

Un projet de signalétique touristique commune

Des panneaux liés à l'impressionnisme étaient déjà présents depuis une dizaine d'années dans les territoires franciliens et normands. Cependant, ces panneaux n'étaient plus adaptés, ils ne bénéficiaient pas d'une véritable médiation, en plus d'être le fruit d'initiatives locales dispersées sur le territoire. L'objectif de ce contrat



est de proposer un concept de signalétique cohérent, susceptible d'être mis en œuvre sur les territoires souhaitant valoriser leur connexion avec l'impressionnisme. L'objectif est d'économiser du temps, de l'argent et d'améliorer la visibilité, en mettant en œuvre un dispositif unifié pour la destination impressionnisme.

Ce projet a pu être mis en place en 2020 grâce à l'appui du Contrat de plan interrégional État-Région. Un groupe de travail a été mobilisé afin de rédiger un cahier des charges aboutissant en août 2021, après huit mois de mission, à une signalétique commune conçue par l'agence UNSens. Le concept a été élaboré pour offrir une flexibilité et une modularité maximales, permettant ainsi de s'ajuster à chaque territoire. À partir d'une même charte graphique, les villes mettent en avant les peintures de leur territoire, en choisissant le texte, la couleur et la forme du panneau.

L'objectif est de rendre les territoires attrayants par la création d'une offre touristique de qualité, qui rend compte de la relation entre les artistes impressionnistes et les paysages qui les ont inspirés.

Saint-Germain Boucles de Seine est le premier territoire à ce jour à avoir déployé la signalétique Chemins impressionnistes. ■



FICHE PRATIQUE INSPIRANTE N° 28

INTERPRÉTATION DES PAYSAGES ET DES ŒUVRES IMPRESSIONNISTES EN BORD DE SEINE

La valorisation des chemins pédestres et fluviaux peut prendre la forme de parcours d'interprétation, notamment à travers l'art. Les Chemins des impressionnistes sont des circuits jalonnés de reproductions de tableaux, créés dans le cadre du contrat « destination impressionnisme », engagé par les Régions Île-de-France et Normandie : un moyen de découvrir et promouvoir ce vaste territoire, berceau du mouvement impressionniste.

Territoire

Neuf communes franciliennes (Carrières-sur-Seine, Chatou, Croissy-sur-Seine, Le Pecq, Port-Marly, Louveciennes, Marly-

le-Roi et L'Étang-la-Ville) de la communauté d'agglomération de Saint-Germain Boucles de Seine, à l'ouest de Paris, sont traversées par les Chemins des impressionnistes. Ceux-ci constituent un ensemble de neuf balades de 2 à 5 kilomètres, doté d'une signalétique commune autour de l'impressionnisme. En 2025, deux autres communes rejoindront le projet : Bezons et Saint-Germain-en-Laye.

Descriptif

Dès 1994, sept communes d'Île-de-France décident d'installer sur leur territoire une trentaine de panneaux de reproduction d'œuvres impressionnistes. Malgré un succès réel auprès des touristes et des habitants, ces panneaux commençaient à se faire vieillissants et souffraient d'un manque de mise en valeur.

En 2021, l'office de tourisme de la communauté d'agglomération Saint-Germain Boucles de Seine s'intéresse au concept présenté lors du Forum de la destination impressionniste et décide de l'étendre à tout le territoire, de renouveler les panneaux existants et de créer de nouveaux circuits. L'intérêt commun partagé par ces communes ainsi qu'un retour positif de la population a permis de fédérer les acteurs locaux (collectivités, commerçants, hôteliers, restaurateurs...). En 2023, cinquante-cinq panneaux ont été installés en lien avec des œuvres de Baudot, Cassatt, Corot, Denis, Derain, Lebourg, Monet, Pissarro, Renoir, Roussel, Sisley, Turner, Vlaminck et Vuillard. Les panneaux sont implantés à l'endroit où les toiles ont été esquissées. L'agence UNSens a été sélectionnée dans le cadre d'un appel d'offres pour la conception d'une signalétique impressionniste. Le graphisme est une déclinaison de la charte graphique de la destination impressionniste. La fabrication des panneaux de signalisation a été réalisée par Empreinte



Office de tourisme Saint-Germain Boucles de Seine



Signalétique, spécialiste de la signalétique patrimoniale et touristique en extérieur.

Mise en œuvre

1. Choix du parcours
2. Choix des panneaux : nombre de panneaux à réaliser, choix des coloris et des formats de panneau (totem, table pay-sage ou accroche murale)
3. Choix du texte autour de l'œuvre : rédaction des textes et traduction en anglais
4. Choix de contenus additionnels (points d'intérêt, moments de bonheur, QR Code renvoyant vers d'autres contenus additionnels)
5. Validation des panneaux et livraison aux communes
6. Signature des conventions entre les villes et les offices de tourisme intercommunaux pour la pose et l'entretien des panneaux. Choix des emplacements *in situ* et installation des panneaux par les villes concernées
7. Création des parcours sur l'application Outdooractive accessible gratuitement au public
8. Promotion/communication et commercialisation (visites guidées)

Points de vigilance

Il est essentiel d'être vigilant à l'état et à l'entretien des panneaux et de remplacer au plus vite ceux dégradés pour garantir la pérennité du parcours.

La difficulté pour créer des panneaux à partir de reproductions est de trouver des œuvres en haute définition. Pour cela, il est possible de passer par la plateforme de Bridgeman Images, une bibliothèque d'œuvres d'art, contre rémunération. Celle-ci possède un grand nombre de reproductions de tableaux de haute qualité provenant de musées du monde entier.

Enfin, la promotion des circuits thématiques sur les réseaux sociaux est essentielle à leur succès, pour que ceux-ci soient connus des habitants et des visiteurs. Les acteurs touristiques du territoire (personnels de sites, des hôtels, des restaurants, des opérateurs de croisières...) peuvent être sensibilisés à la thématique impressionniste afin d'en devenir les ambassadeurs via l'organisation d'un éducteur, par exemple. Par ailleurs, une microformation gratuite a été proposée dans le cadre du contrat de Destination impressionnisme. Disponible en ligne, elle permet à tous les

professionnels du tourisme et de la culture en Normandie et en Île-de-France, de se former de façon ludique sur l'histoire de ce mouvement artistique, ses peintres et les lieux qui les ont inspirés, mais également les musées et autres lieux de visite liés à l'impressionnisme, qui jalonnent le territoire.

Acteurs mobilisés et financement

- projet porté par l'office de tourisme du CA Saint-Germain Boucles de Seine ;
- Fonds régional du tourisme à hauteur de 50 % ;
- les Villes de Carrières-sur-Seine, Chatou, Croissy-sur-Seine, Le Pecq, Port-Marly, Louveciennes, Marly-le-Roi et L'Étang-la-Ville.

Retour sur expérience

L'office de tourisme de la CA de Saint-Germain Boucles de Seine a partagé un bilan positif concernant les Chemins des impressionnistes, permettant de valoriser et de porter à connaissance l'empreinte impressionniste des territoires. Le projet a été l'occasion de fédérer les partenaires et les habitants. Il a renforcé la matérialisation de l'offre impressionniste mais également pré- et post-impressionniste.

Un éducteur sera prochainement organisé avec le contrat de destination impressionnisme, en lien avec l'office de tourisme du CA de Saint-Germain Boucles de Seine pour sensibiliser d'autres territoires impressionnistes qui seraient intéressés par la mise en place de ce dispositif. ■



Office de Tourisme Saint Germain Boucles de Seine



Office de Tourisme Saint Germain Boucles de Seine

FICHE PRATIQUE INSPIRANTE N° 29

GREAT HAN RIVER, LE RENOUVEAU DU FLEUVE HAN À SÉOUL

Territoire

Long de 514 kilomètres, le Han, ou « Hangang » en coréen, est un symbole de l'identité coréenne. Véritable colonne vertébrale de Séoul, il divise la capitale en deux parties distinctes et est franchi par vingt-sept ponts au niveau de l'agglomération. Le Han a façonné le développement urbain de Séoul et contribue à la diversité des quartiers et des attractions le long de ses rives.

Caractéristiques du projet

Aujourd'hui, le Han est un fil conducteur du renouveau de Séoul qui connaît un fort développement économique et touristique. La reconquête du fleuve Han a commencé au début des années 2000. Le Han était alors délaissé, pollué, ses berges étaient à l'usage exclusif des voitures, et les habitants manquaient d'espaces naturels. Au fil des ans, le gouvernement métropolitain de Séoul a entrepris plusieurs plans de

réduction des pollutions (construction de stations d'épuration, de systèmes de gestion des eaux pluviales, désartificialisation, renaturation) et de reconquête des berges, notamment avec les projets Renaissance (2007), « Great Han River » (2023) ou « 2030 River City Seoul » (2024), qui visent à en faire un espace plus attrayant et accessible à tous, habitants et touristes de passage. La préservation des écosystèmes, l'accessibilité au fleuve par les habitants et les touristes, l'insertion urbaine, son attractivité sont les principaux enjeux relevés. D'un point de vue touristique, les espaces du fleuve sont délimités et thématiques. L'offre se structure autour des parcs paysagers (Hangang, Ttukseom, Banpo, Seonyudo, Yeouido, Nanji, Mangwon), qui sont les portes d'entrée du fleuve. Accessibles en transports en commun, ces sites sont également reliés par des pistes cyclables et des sentiers pédestres. Ils concentrent équipements sportifs (activités nautiques, pêche, terrain de sport, skate park...) et offres de divertissements (croisière fluviale, théâtre, projection de film, marché de nuit, spectacle nocturne, pique-nique). Un site internet complet (en coréen unique-



Le fleuve Han avant la reconquête des berges.

ment) recense toutes les activités disponibles et propose des guides thématiques, allant du tourisme (circuits à pied, à vélo, évènementiel, offres par parc...) à la préservation des milieux naturels.

Mise en œuvre

Intitulée « 2030 River City Seoul », la stratégie du gouvernement métropolitain de Séoul repose sur quatre axes qui concernent le Han et ses abords à l'échelle métropolitaine :

- « Han River Coexisting with Nature » se concentre sur la préservation de la nature et la création d'un environnement écologique. Le projet a fait l'objet d'une concertation citoyenne et d'actions de sensibilisation à la préservation des milieux naturels (forêt citoyenne, programme de nettoyage des berges...);
- « Easily-Accessible Han River » vise à faciliter l'accès au fleuve en connectant la ville et le fleuve avec des passerelles flottantes et en fournissant des services de transport diversifiés. L'objectif est de permettre aux habitants et visiteurs d'accéder aux parcs du Han depuis les zones périphériques en 10 minutes d'ici à 2030 ;

- « Attractive Han River » intensifie les usages sur certaines zones bien délimitées : construction de nouveaux repères architecturaux, création de lieux artistiques et culturels, construction de logements et commerces ;
- « Invigorating Han River » cherche à revitaliser des zones urbaines autour du fleuve. La ville prévoit de lever certaines réglementations pour encourager le secteur privé à développer ces espaces urbains.

Le fleuve Han et ses rives abritent une grande diversité d'écosystèmes, y compris des zones humides, des habitats aquatiques et des espaces verts. L'équilibre entre préservation de ces espaces, pression foncière et intensification de l'offre commerciale et de loisirs reste fragile.

Acteurs mobilisés et financement

Le plan de développement « 2030 River City Seoul » a été lancé en 2024 par le gouvernement de la ville de Séoul pour un montant estimé à 550 milliards de wons (400M US\$), dont 57 % seront financés par le secteur privé et 43 % par la Ville. Ce plan comprend



Le fleuve Han après la reconquête des berges.

notamment la construction d'un hôtel flottant près de l'île de Yeouido, avec restaurants et commerces, des marinas urbaines à Ichon et Jamsil, diverses installations de loisirs (une piste de ski nautique, un parc de planches à voile) et des événements culturels (parade de bateaux, projection de film). Selon les autorités, le projet devrait créer 6 800 emplois et générer des bénéfices économiques annuels de 925,6 milliards de wons.

Retour sur expérience

Un certain nombre d'impacts positifs ont pu être identifiés, notamment :

- la thématization des espaces, qui permet d'éviter les conflits d'usage. Les parcs longeant le fleuve sont la principale porte d'entrée touristique. Ils polarisent les flux. L'animation nocturne est concentrée sur certains points (marché de nuit, croisière, fontaine « Moonlight Rainbow », feu d'artifice, pique-nique sur l'eau). D'autres espaces sont protégés (écoparcs) ;
- la réappropriation des berges par les habitants : baisse des pollutions, actions de sensibilisation à la protection de la biodiversité, ateliers participatifs, offre de loisirs appréciée des visiteurs ;
- la mise en tourisme facilitée par des communications sur les usages possibles autour du fleuve via notamment des sites internet et des guides thématiques. Une offre touristique s'est notamment développée autour du pique-nique : location ou vente de matériel tel que des tentes, des couvertures, des tables ou des speakers audio, offre de restauration ;
- la pérennisation des investissements publics et privés du fait du réinvestissement du fleuve par des usages variés.

Cependant, l'intensification des usages prévue dans le nouveau plan de développement avec un fort investissement du sec-

teur privé (logements, restaurants...) interroge sur la protection de certains espaces.

Au niveau de la fréquentation, il apparaît que plusieurs dizaines de milliers d'habitants et visiteurs, locaux et internationaux, investissent le fleuve et ses berges chaque année, particulièrement pendant les mois d'été. Les pistes cyclables sont largement utilisées et une navette fluviale a été mise en place en 2024. Enfin, le fleuve apparaît désormais dans les lieux touristiques phares de Séoul.

Quelques points d'amélioration peuvent néanmoins être identifiés :

- les bords du fleuve Han délimitent une zone très vaste, difficilement appréhendable dans son ensemble (sa largeur atteint plus de 1 km sur certains tronçons) ;
- des guides thématiques précis existent (balades à vélo ou à pied, guides des parcs écologiques, de la faune et de la flore, des zones de pêche, des événements culturels...) mais ne sont accessibles à ce jour qu'en coréen. Les informations dans d'autres langues restent limitées. ■



Ressources complémentaires

- [Guides touristiques du parc Hangang.](#)
- [Guide pdf en anglais des activités.](#)
- [Pages consacrées au fleuve sur le site de l'office de tourisme coréen, Visit Korea.](#)
- [Guides touristiques disponibles sur le site de l'office de tourisme de Séoul.](#)
- [Présentation du plan "Revival of Han River by 2030: Coexistence of Human and Nature" par Seoul Solution.](#)

FICHE ACTION N° 14

STRUCTURER UNE OFFRE DE TOURISME FLUVESTRE À L'ÉCHELLE D'UN ITINÉRAIRE



La voie d'eau peut être un support à la structuration d'itinéraires touristiques. Les communes de bord d'eau, reliées par un même linéaire et qui souhaitent développer des activités de tourisme et de loisirs fluvestres, gagnent à réfléchir ensemble. Quelle que soit l'offre de produits, services ou équipements spécifiques, l'itinéraire touristique se construit sur la complémentarité des territoires. Pour ce faire, dans la structuration d'un comité d'itinéraire, les acteurs du territoire élaborent ensemble un schéma d'itinéraire, reflet d'un projet commun. L'objectif est que tout aménagement ou tout équipement, projeté ou existant, soit envisagé à l'échelle de l'itinéraire et non sur le seul périmètre de la commune concernée.

Descriptif

Proposer une offre touristique fluvestre et des services adaptés au tourisme itinérant est déterminant dans l'expérience vécue par le visiteur. Elle consiste à offrir un panel d'activités et de produits touristiques riche et varié, un maillage d'équipements et de services suffisant et de qualité, destiné à l'ensemble des filières présentes sur l'itinéraire.

Les activités peuvent être proposées sur l'eau (nautisme, canoë, bateau promenade, paddle...) ou sur les berges, comme la location de vélos, les espaces de convivialité, la vente de produits locaux, les musées et les sites touristiques à proximité. Les services relèvent plus spécifiquement de l'offre hôtelière et de restauration adaptée à l'itinérance (importance de la labellisation Accueil Vélo ou Rando Accueil), de la location et réparation de vélos, de l'information touristique... mais également de services à destination des touristes de plaisance : les haltes ou les ports fluviaux, les bornes de rechargement, les sites de collecte des déchets et des eaux usées, les commerces... L'accessibilité est un des piliers essentiels de l'attractivité d'un territoire. C'est pourquoi, pour de l'itinérance, la répartition et la densité de l'offre sont importantes. Cette dernière gagne à être équilibrée, ni trop dense (préserver le volet « nature » de cette forme de tourisme) ni trop disséminée (répartie le long de l'itinéraire ou selon des localisations stratégiques et former des hubs d'activités). La dimension qualitative est essentielle pour l'attractivité de l'itinéraire. Les labels tels qu'Accueil Vélo, Rando Accueil, Pavillon bleu sont des gages de qualité et de confiance pour le touriste. L'entretien des berges, du patrimoine et des infrastructures est tout aussi important que la qualité des offres proposées. Développer un itinéraire est, de fait, un projet multipartite-

narial, impliquant les compétences et connaissances d'acteurs variés.

Mise en œuvre

Établir un état des lieux :

- identifier un itinéraire à une échelle pertinente et se concerter entre acteurs du territoire concernés ;
- établir un diagnostic de l'offre touristique et de services fluvestres présente sur le territoire : constat de l'existant, des besoins, des attentes et des projets ;
- caractériser l'offre et identifier les publics cibles ;
- distinguer les portes d'entrée de l'itinéraire et leur accessibilité : gares, haltes, parkings.

Construire une stratégie de développement touristique par la définition d'un positionnement et des orientations à engager (définition du territoire, ce qu'il souhaite être, les publics cibles, l'image que l'on souhaite véhiculer...).

Définir les principales actions à engager sur :

- l'aménagement des équipements : port/halte nautique (nombre d'anneaux, gestion des fluides, bornes électriques, capitainerie) ;
- l'identification et l'implantation de services complémentaires : relais d'information, hébergement (plein air, en dur...), restauration, labellisations à engager, lieux de baignade ;
- le développement d'activités de loisirs : activités nautiques, guinguettes, festivités... ;
- le développement d'activités de location de matériel (canoë, vélos), bateaux actifs ;
- la création d'évènements spécifiques à l'itinéraire, voire identitaires ;
- l'établissement d'une signalisation commune à l'ensemble de l'itinéraire.

Aspects financiers

Le développement d'un itinéraire implique de structurer de manière cohérente l'offre touristique sur la destination. De fait, il est nécessaire d'établir des conventions entre l'ensemble des acteurs concernés afin de convenir des engagements de chacun.

Selon le projet et les ambitions portées, des aides peuvent être sollicitées auprès des collectivités territoriales traversées. Il convient de se renseigner auprès des Régions ou des Départements. À une échelle plus large, l'Europe participe au développement du tourisme vert et des services du quotidien au moyen de fonds dédiés :

- programme Leader 2023-2027, à travers les actions :
 - . favoriser et soutenir les itinérances douces du territoire ;
 - . favoriser l'émergence de nouveaux services facilitant l'accès à l'emploi et vecteurs d'attractivité ;
 - . une offre touristique qualitative et durable ;
 - . développer les hébergements touristiques et leurs offres ;
 - . poursuivre la dynamique de développement touristique sur l'ensemble du territoire ;
- appel à projets « Vélotourisme » (Ademe) ;
- appel à projets « Tourisme durable » (Eurométropole) ;
- appel à projets « Créer un hébergement atypique » (Région Auvergne-Rhône-Alpes) ;
- appel à projets « Tourisme de savoir-faire » (Région Normandie) ;
- fonds régional pour le tourisme (Région Île-de-France) ;
- aide d'Atout France, l'agence nationale de développement touristique pour le développement de schémas et stratégies touristiques.

Acteurs à mobiliser

- les collectivités (Régions, Départements, EPCI, communes) ;
- les acteurs institutionnels et privés du tourisme ;
- les gestionnaires de la voie d'eau ;
- les fédérations (de randonnée, de canoë-kayak...).

Les différents échelons des collectivités traversées, les acteurs locaux et les gestionnaires de la voie d'eau représentent des ressources essentielles afin de faciliter et rendre cohérent l'implantation de projets.

Indicateurs de suivi

- le niveau de fréquentation touristique de l'itinéraire (croisiéristes, plaisanciers, randonneurs, vélotouristes) ;
- le nombre et la diversité des services, leur répartition et leur complémentarité sur le territoire ;
- l'intermodalité.

Points de vigilance

- un maillage de services insuffisamment structuré, qui ne répond pas aux besoins et aux attentes ;
- un impact sur la qualité de vie des habitants si l'offre est exclusivement touristique et n'intègre pas les résidents ;
- une difficile organisation de la gouvernance avec :

- . la désignation d'un chef de file légitime, qui assurera le suivi et l'animation de la feuille de route définie par le schéma ;
- . les particularismes locaux au détriment de l'enjeu commun ;
- . la multitude d'acteurs à rassembler ;
- . le maintien du lien et de la dynamique impulsée sur le long terme.

Expériences similaires

- le schéma directeur pour le développement du tourisme fluvestre sur la Marne, de Neuilly-sur-Marne à Méréuil-sur-Ay ;
- l'élaboration concertée d'une stratégie de développement du tourisme fluvial et fluvestre autour de la Loire entre Bouchemaine et Nantes ;
- l'élaboration d'un schéma directeur pour le développement de la croisière fluviale avec hébergement pour l'axe Seine ;
- le contrat de développement fluvestre. Périmètre « Loire Itinérances », canal latéral à la Loire et canal de Roanne à Digoin (2022-2027) ;
- le schéma régional de l'itinérance touristique de la Bourgogne-Franche-Comté (adopté en 2020) ;
- les véloroutes de la Voie bleue (d'Apach, commune française à la frontière du Luxembourg et de l'Allemagne, jusqu'à Lyon sur 700 km). ■



CD19/4 - M. Pihlat

FICHE PRATIQUE INSPIRANTE N° 30

LE PORT DE DECIZE, UNE DIVERSITÉ DE SERVICES À DESTINATION DES VISITEURS

À la confluence du canal latéral à la Loire, du canal du Nivernais, de l'Aron et de la Vieille Loire se trouve la commune de Decize. Située en région Bourgogne-Franche-Comté dans le département de la Nièvre, elle est traversée par l'Eurovéloroute 6, le Tour de Bourgogne à vélo, une boucle de 660 km entre canaux et vignes, ainsi que par le GR 3 ou Sentier de la Loire. Tombées en désuétude à la fin de la période industrielle, les houillères de Decize ont évolué vers de nouvelles activités économiques. Au début des années 2000, l'ancien président de la communauté de communes du Sud-Nivernais fait le choix de donner une nouvelle dynamique au bassin de Decize en créant un port de plaisance, ouvert en juillet 2011.

Caractéristiques du projet

Ce nouvel élan pour la valorisation des bords d'eau se traduit par l'ambition de redonner vie au bassin de Decize et d'accroître sa fréquentation, en attirant les touristes afin de développer l'économie locale, et en s'appuyant sur les itinéraires canaux et vélos existants.

Mise en œuvre

Le port de plaisance de Decize, inauguré en 2011 dans le cadre d'une Convention d'occupation temporaire accordée par Voies navigables de France jusqu'en 2027, a vu l'installation de ses premiers équipements entre 2011 et 2013. Cependant, le recueil des premiers retours d'expérience avait mis en lumière plusieurs difficultés. D'une part, pour les professionnels séjournant à l'hôtel-restaurant du port, l'absence de salle de réunion rendait le site peu compa-

tible avec le tourisme d'affaires. Pour les plaisanciers, le manque d'accès à des services de carénage et l'impossibilité de sortir leur bateau de l'eau limitaient leurs occupations dans le port. Enfin, pour les cyclotouristes et les randonneurs très présents dans la région, les services proposés du port n'étaient pas en adéquation avec leurs souhaits ni leur budget.

Entre 2013 et 2015, afin de mieux répondre aux attentes des différentes clientèles, le port est modernisé avec de nouveaux équipements. Un espace de 7 000 mètres carrés dédié aux séminaires professionnels est intégré au centre commercial, avec un amphithéâtre et trois salles de formation. Un gîte d'étape est ouvert pour les cyclotouristes afin d'offrir un hébergement accessible sur un itinéraire vélo très fréquenté. Enfin, une halle est aménagée pour pouvoir développer des activités estivales.

Afin de pouvoir déployer un maillage de services, l'offre doit être équitable, complémentaire et équilibrée sur tout le périmètre défini et s'adresser à l'ensemble des usagers du port. Dans le détail, elle comprend :

- des services proposés aux croisiéristes :
 - . 120 anneaux et quatre pontons sécurisés ;
 - . capitainerie et services (sanitaires, douches, stations-service, buanderie, pompes pour eaux grises et eaux noires) ;
 - . un centre technique fluvial : en 2016, la communauté de communes du Sud-Nivernais fusionne avec la communauté de communes entre Loire et forêt afin de bénéficier du plan d'eau de la commune de Champvert, bassin similaire à celui de Decize. L'ouverture d'un centre technique fluvial a permis d'investir dans la formation d'agents de maintenance nautique au lycée de Decize, une formation reconnue par l'Éducation nationale ;

- une offre de plaisance :
 - . opérateur de location de bateaux (Le Boat) ;
 - . bateau privatisable sans permis (Le Bellissima) ;
- une offre d'hébergement et de restauration :
 - . dix gîtes, dont un d'étape vélo, offrant 15 places avec des casiers sécurisés, des douches, des cuisines et des dortoirs ;
 - . un hôtel-restaurant de 12 places ;
 - . le label « Hébergement Pêche », garantissant un établissement proche d'un site d'intérêt pour la pratique de la pêche, avec des services et aménagements adaptés aux pêcheurs ;
 - . le label « Clef verte », qui assure une gestion respectueuse du territoire (préservation de la nature, consommation responsable des ressources, gestion des déchets, loisirs respectueux, valorisation des acteurs et atouts locaux) pour un tourisme durable ;
 - . une épicerie solidaire ;
 - . une halle accueillant des marchés de producteurs locaux, des concerts ainsi qu'une patinoire en hiver ;
- . un centre commercial ;
- des services proposés aux cyclotouristes :
 - . un local sécurisé dédié aux vélos électriques ;
 - . le label « Accueil Vélo », qui garantit un accueil et des services de qualité le long des itinéraires cyclables. Les établissements labellisés sont situés à moins de 5 kilomètres d'un itinéraire et disposent d'équipements adaptés (abri vélo sécurisé, kit de réparation) ainsi que des services spécifiques aux voyageurs (transfert de bagages, lessive et séchage, location et lavage de vélos) ;
 - . le label « E-branché », qui répertorie les lieux où les vélotouristes peuvent s'arrêter recharger leur vélo électrique.

La gestion du port et de ses infrastructures est assurée depuis 2012 par une société publique locale, permettant d'avoir des contrats de droit privé, qui correspondent à l'activité exercée. Un Schéma intercommunal des chemins de randonnée (2017-2020) a été élaboré. Aujourd'hui existe une quinzaine de boucles de randonnée aux alentours du port. Le port a obtenu le label Pavillon bleu en



TripsAdvisor 2020

2013 (seul port labellisé de la région Bourgogne). Ce label permet d'être référencé et de valoriser les communes et ports de plaisance, qui mènent de façon permanente une politique de développement durable. Il garantit une bonne qualité environnementale de l'activité. Les ports de plaisance labellisés s'engagent notamment à donner accès à des aires de carénage sans rejets dans le milieu naturel, à des systèmes de récupération des eaux usées et des déchets.

Points de vigilance

La durée de la COT avec VNF freine les futurs investissements. Les gestionnaires ne savent pas si la COT sera renouvelée ni si leurs investissements pourront être amortis. L'acquisition de nouveaux équipements demeure alors incertaine. En parallèle, les critères pour l'obtention ou le maintien de certains labels deviennent de plus en plus contraignants. Cette complexité représente une charge supplémentaire pour les gestionnaires. Enfin, des difficultés liées aux servitudes dans le cadre des sentiers de randonnée avec les propriétaires privés peuvent avoir lieu.

Acteurs mobilisés et financement

Les partenaires mobilisés pour l'accompagnement de ce projet sont :

- l'Europe via le Feader (programme Leader) ;
- le Département dans le cadre de la dotation des équipements des territoires ruraux et du contrat-cadre « Crédits sectoriels sur le tourisme » ;
- le syndicat mixte d'équipement touristique du canal du Nivernais.

Les financements varient selon le type d'équipement :

- l'investissement portuaire, pour plus de 4 millions d'euros, financé par la commu-

nauté de communes du Sud-Nivernais, l'Europe, l'État, le Conseil général et le Conseil régional ;

- le centre technique fluvial, pour un total de 2 millions d'euros hors taxes, financé par la communauté de communes du Sud-Nivernais ainsi que l'État et la Région Bourgogne-Franche-Comté ;
- Le bateau privatisable sans permis, *Le Bellissima*, a été financé par le programme Leader à 80 %, pour un total de 80 000 euros.

Retour d'expérience

Le complexe touristique développé autour du port a permis de diversifier considérablement l'offre, en intégrant pleinement le port dans son environnement. Ce dynamisme se reflète dans les résultats financiers, avec un chiffre d'affaires atteignant 1,3 million d'euros et la création de 21 postes en CDI, avec jusqu'à 34 ou 35 employés en haute saison.

En termes de fréquentation, 70 % des visiteurs estivaux du port sont des cyclotouristes. En 2023, le taux d'occupation des chambres a atteint 67 %, tandis que celui des gîtes s'élève à 33 %. Cependant, la perte de clients anglais, autrefois très nombreux avant le confinement et le Brexit, a été notable, passant de 71 bateaux en hivernage à seulement 56 aujourd'hui. Cette situation a été accentuée par le mauvais état de la navigation, qui décourage les plaisanciers. En revanche, les bateaux privatisables sans permis connaissent un succès croissant auprès des particuliers, avec 48 réservations enregistrées en 2023. Enfin, le site vise à lutter efficacement contre les problèmes d'algues dans les canaux, qui peuvent parfois rendre la navigation difficile. L'enjeu majeur concerne la coordination entre l'ensemble des partenaires ainsi que la conservation des différents labels. ■

FICHE PRATIQUE INSPIRANTE N° 31

LE CLUB ESCALE : UN OUTIL DE PROMOTION TOURISTIQUE À DESTINATION DES CROISIÉRISTES



La chambre de commerce et d'industrie des Yvelines, dans le cadre de l'appel à projets lancé par l'État en 2015 concernant la « structuration des pôles touristiques territoriaux » (SPôTT), souhaitait développer le tourisme dans la vallée de la Seine. L'objectif était d'améliorer l'accueil des croisiéristes par la valorisation des sites touristiques, de l'offre de produits locaux et encourager la consommation locale.

Territoire

La brochure Club Escal, destinée aux croisiéristes, est présente dans les communes des bords de Seine, dans les Yvelines et l'Eure à Conflans-Sainte-Honorine, Mantes-la-Jolie, La Roche-Guyon, Vernon, Poissy, Les Andelys et Saint-Germain-en-Laye/Le-Pecq.

Caractéristiques du projet

Depuis 2017, diverses actions ont été mises en place pour améliorer l'accueil des croisiéristes et promouvoir les commerces

locaux. Une brochure Club Escal a été notamment élaborée afin de fournir aux visiteurs un ensemble d'informations sur la ville étape : un plan du centre-ville, la description de vingt commerces sélectionnés et l'offre culturelle disponible à proximité. Ce document est publié en français et en anglais. Il est distribué à bord des paquebots fluviaux, dans les différents commerces affiliés et dans les offices de tourisme concernés.

Les brochures Club Escal sont destinées aux communes situées en bord d'eau. Des brochures Destination Vallée de la Seine également disponibles, s'adressent quant à elles aux communes plus éloignées, mais présentant un intérêt touristique.

Pour accueillir les croisiéristes et afin d'améliorer la communication entre les commerçants et les visiteurs étrangers, des formations gratuites en anglais ont été proposées la première année aux commerçants.

En 2020, un concours de vitrines sur le thème de la croisière a été organisé pour les commerçants du Club Escal des Yvelines, en collaboration avec l'école La Fabrique. Environ quarante vitrines ont été réalisées dans les villes de Mantes-la-Jolie, Conflans-Sainte-Honorine, Poissy et Saint-Germain/Le-Pecq.

Mise en œuvre

Depuis la création des premières plaquettes en 2017, neuf autres plaquettes ont été publiées. Ces documents sont mis à jour et actualisés tous les deux ans. Un renouvellement est prévu pour 2025 avec la publication de deux nouvelles brochures.

Les commerces valorisés doivent remplir certaines conditions pour être recensés : ils doivent être indépendants et proposer une offre intéressante pour la clientèle

spécifique des paquebots fluviaux, les commerçants doivent signer une charte d'engagement pour un accueil qualitatif de cette clientèle. Cette charte implique, par exemple, de savoir parler anglais, d'être flexible sur les horaires d'ouverture, de proposer une offre « privilège » ou un cadeau de bienvenue aux croisiéristes identifiés. Les commerces répondant à ces critères sont facilement identifiables grâce à un autocollant Club Escale apposé sur la vitrine de leur magasin.

Voici quelques difficultés que cette initiative a rencontrées :

- mesurer les retombées économiques issues des actions mises en place ;
- trouver des financements suffisants pour un déploiement dans la commune ;
- s'assurer que les opérateurs fassent la promotion des brochures auprès de leur clientèle ;
- savoir s'adapter aux attentes et aux besoins de l'ensemble des clientèles.

Acteurs mobilisés et financement

- Les partenaires associés au projet sont :
- les Régions Île-de-France et Normandie ;
 - les Départements ;
 - les collectivités locales ;
 - les offices de tourisme.

Les actions mises en place ont été financées dans le cadre du programme SPôTT.

Retour sur expérience

Les plaquettes sont appréciées et demandées par les croisiéristes pour connaître l'offre touristique et commerciale. Ces documents sont également utilisés par le personnel de bord pour effectuer leurs achats et mieux conseiller leur clientèle. Environ mille brochures par commune membre sont éditées chaque année, avec une tendance à l'augmentation. À ce jour, plus d'une centaine de commerçants sont référencés.

Le projet a réussi à se développer géographiquement, couvrant un maillage dense d'escaltes. Cette expansion a attiré l'intérêt de nouveaux partenaires financeurs, tant publics que privés avec une augmentation du budget alloué de 30 000 euros.

Points d'amélioration

- meilleure intégration et mise à contribution des habitants ;
- renforcement du dialogue et du partenariat avec les opérateurs. ■



SERVICE DE COLLECTE DES DÉCHETS : USÉO



L'Occitanie et la Nouvelle-Aquitaine, traversées par le canal du Midi, la Garonne ainsi que par l'itinéraire cyclable et navigable du canal des Deux-Mers, sont des régions très fréquentées par les bateaux de plaisance. Le rejet des eaux usées de ces derniers dans les cours d'eau devient un enjeu majeur pour la qualité de l'eau. Pour limiter l'impact sur l'environnement, des systèmes de récupération des eaux usées ont été mis en place. Les bateaux peuvent ainsi vider leurs eaux dans des stations de dépotage, situées entre Castets, Castillon et Marseillan. Installées par Voies navigables de France, elles sont accessibles 24 heures sur 24.

Caractéristiques du projet

Les discussions sur l'utilité des stations de dépotage ont commencé dès 2008, au sein de la direction territoriale Sud-Ouest de Voies navigables de France. Elles faisaient

suite à la réglementation imposant aux bateaux de plaisance et autres embarcations recevant du public, construits après cette date, d'être équipés de cuves de récupération des eaux usées. Par ailleurs, les quatre principaux loueurs de bateaux sans permis (Le boat, Locoboat, Les Canalous, Nicols) avaient manifesté leur intention de mettre en place un système de récupération des eaux usées afin d'améliorer la qualité de l'eau et de renforcer l'attrait du canal.

Mise en œuvre

Le projet de développement d'un réseau de stations pour la récupération des eaux usées du canal des Deux-Mers a été lancé par Voies navigables de France en 2016. Entre 2016 et 2018, les parties prenantes ont travaillé sur la gouvernance du projet en réalisant une étude de faisabilité. Puis de 2018 à 2020 sur le maillage du réseau et la typologie des équipements. Ils ont été définis dans le but d'harmoniser le service sur l'ensemble de l'itinéraire et de préparer le marché pour la maîtrise d'œuvre assurée par Voies navigables de France.

Plusieurs étapes se sont succédées avant la mise en place des stations de collecte :

- entre 2020 et 2021 : élaboration du plan de financement des travaux et de la maîtrise d'ouvrage (VNF Sud-Ouest) ;
- entre 2021 et 2022 : après attribution du marché de la maîtrise d'œuvre débute la phase d'étude préalable aux travaux. Pour identifier les emplacements des stations d'épuration, plusieurs études ont été menées : amiante, coordination sécurité et protection de la santé, géodétection des réseaux, marché industriel de fourniture et des postes de station de dépotage ;
- entre 2022 et 2023 : réalisation des travaux préalables à l'installation des stations.

Pour obtenir une autorisation de travaux sur le canal du Midi, une demande a dû être



déposée auprès de la Commission départementale de la nature, des paysages et des sites (CDNPS Haute-Garonne, Aude et Hérault). Le caractère classé du canal du Midi a nécessité une intégration particulière des infrastructures sur le site afin de préserver le caractère historique du canal (dimension, matière...) :

- entre 2023 et 2024 ont été effectuées les demandes de raccordement auprès du gestionnaire des stations d'épuration ainsi que les demandes auprès du Service d'assainissement non collectif ;
- en 2024, les travaux sont engagés pour 11 stations qui longent le canal latéral et pour 16 sites sur le canal du Midi ;
- au cours des années 2025 et 2026, une campagne de communication et de sensibilisation aux écocistes est prévue dans le but d'impliquer plus fortement les navigants. Cette mission est confiée à l'association du Centre permanent d'ini-

tiatives pour l'environnement du bassin de Thau. Dans les ports, chaque station sera signalée aux plaisanciers par une flamme dédiée à l'identification du service. Le contrôle du bon fonctionnement des stations reviendra à la direction départementale des territoires, en charge de la police de l'eau.

Afin d'inciter les ports à accueillir des bateaux souhaitant bénéficier de ce service, l'opérateur Voies navigables de France lance un Appel à manifestation d'intérêt et propose d'accompagner financièrement les ports et les sites de plaisance dans leur démarche de labellisation (Ports propres ou Pavillon bleu). Concrètement, lorsqu'un plaisancier souhaite bénéficier d'un service dans un port, il doit payer une prestation aux gestionnaires. Ces derniers sont responsables de l'exploitation et de l'entretien des équipements du port. Actuellement, les contrats en cours avec Voies navigables de France sont mis à jour afin d'intégrer ces nouveaux services. Un logiciel a été développé pour les usagers afin de simplifier l'utilisation des bornes et le paiement du service : useo.vnf.fr.

Points de vigilance

Ce projet mobilise de nombreux acteurs, rendant la coordination plus complexe. Il dépend fortement de la société Enedis, des gestionnaires des eaux usées ainsi que des autorités administratives pour l'obtention d'autorisations nécessaires. Bien que le projet suscite de l'intérêt, le manque de conviction de certains acteurs a limité l'engagement global. En conséquence, certains gestionnaires de ports restent peu proactifs, notamment pour la signature de contrats électricité. De plus, les changements d'interlocuteurs au sein des organisations ont également entraîné des retards dans l'avancement du projet.

Acteurs mobilisés et financement

Les partenaires du projet incluent les services de l'État, tels que la DREAL et l'UDAP. Les régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie ainsi que les départements de la Gironde, du Lot-et-Garonne, de la Haute-Garonne, du Tarn-et-Garonne, de l'Aude et de l'Hérault y sont associés. Par ailleurs, les Agences de l'eau Adour-Garonne et Rhône-Méditerranée-Corse, ainsi que les gestionnaires de ports et des bases de location, ont joué un rôle essentiel dans sa mise en œuvre.

Au lancement du projet, le budget total s'élevait à 2 200 000 euros taxes comprises, avec des financements assurés à hauteur de 1 730 000 euros par des partenaires, couvrant 63 % du budget. Toutefois, en raison de diverses crises, comme la Covid et l'inflation, le coût global a augmenté pour atteindre 5 100 000 euros, taxes comprises. Pour faire face à cette hausse, de nouveaux cofinanceurs ont été sollicités, notamment auprès des préfetures de région et des Agences de l'eau, permettant de réunir trois millions d'euros, soit 58 % du nouveau budget. Le coût moyen par site est estimé à 180 000 euros, hors taxes.

Retour sur expérience

Le réseau de stations de récupération des eaux usées s'étend sur 25 sites dont cinq sont déjà en service : Montauban (canal latéral), Toulouse, Ramonville, Marseillan, Castelnaudary (canal du Midi). Un consensus s'est formé autour du projet, même si le service n'est pas totalement opérationnel. Des formations, dispensées par VNF aux gestionnaires de ports et aux loueurs de bateaux, ont été mises en place pour faciliter l'intégration de ce projet dans la gestion des rejets d'eaux usées. Les opérateurs concernés ont commencé à appliquer les recommandations, menant ainsi à la fermeture de 60 bateaux après leur forma-

tion. Ce mouvement témoigne de l'engagement croissant des acteurs du secteur pour améliorer la qualité de l'eau et répondre aux enjeux environnementaux.

Environ un millier de bateaux utilisent les bornes régulièrement. La flotte active sur le canal du Midi est estimée à 2 000 bateaux, dont un tiers disposerait d'une cuve de récupération. Parmi les 500 bateaux de location répertoriés sur l'itinéraire, 90 % sont équipés de cuves de récupération des eaux usées et devront donc recourir aux stations de dépotage afin de vider ces dernières. Par ailleurs, 70 péniches-hôtels ou bateaux-promenade viennent compléter cette flotte. ■



FICHE ACTION N° 15

RÉHABILITER LE PATRIMOINE BÂTI FLUVIAL : LES MAISONS ÉCLUSIÈRES

Le patrimoine fluvial représente un ensemble diversifié d'ouvrages et de vestiges, qui témoigne de l'interaction entre les hommes et les cours d'eau. Il comprend non seulement des structures techniques telles que les écluses, les déversoirs et les ponts, mais aussi des éléments du patrimoine bâti comme les maisons éclésières, les moulins, les puits, les lavoirs ou encore les ports. Ces constructions, conçues pour répondre aux besoins des hommes, illustrent la haute qualité architecturale et technique des ingénieurs à travers les siècles. Elles ne sont pas seulement des symboles d'innovation technique, mais s'intègrent également harmonieusement dans le paysage fluvial, reflétant les pratiques de travail et les techniques des époques passées. Ce patrimoine contribue à la création d'un paysage « mixte », où le naturel et l'industriel se conjuguent pour offrir un cadre unique propice à la valorisation et à la réhabilitation.

Avec l'évolution des besoins et des techno-

logies, de nombreux sites fluviaux sont devenus obsolètes, ouvrant la voie à leur reconversion en de nouveaux espaces récréatifs. Les anciens sites industriels, tels que les usines ou les entrepôts, peuvent être transformés en parcs de bord d'eau, créant ainsi des espaces publics dédiés à la détente, tout en préservant une partie du patrimoine industriel. La mise en valeur du patrimoine vernaculaire permet également de créer des circuits touristiques. Les maisons éclésières, en particulier, peuvent devenir des points d'attraction dans des circuits dédiés à l'histoire et à l'ingénierie fluviale.

Enfin, nous distinguons le patrimoine fluvial géré par Voies navigables de France, qui fait partie du domaine public fluvial, des autres éléments du patrimoine, qui appartiennent au domaine privé. Le patrimoine géré par VNF, incluant les écluses, les canaux et autres infrastructures liées aux cours d'eau, ne se limite pas à la préservation de l'héritage historique, mais constitue également un socle essentiel pour le développement d'activités touristiques.

VNF possède un patrimoine bâti exceptionnel de quatre mille ouvrages d'art, tels que le pont-canal de Briare, le canal du Midi, le



Passale Guény/ L'Institut Paris Région

tunnel de Riqueval ou l'ascenseur à bateaux d'Arzwiller. Plus de mille six cents maisons éclésières sur le réseau de VNF ne sont plus utilisées pour loger les éclusiers. Ces maisons situées en bordure de voie d'eau, souvent dans des cadres paysagers pittoresques, doivent trouver une nouvelle vocation. Ainsi, VNF propose ce patrimoine bâti pour accueillir des projets touristiques visant à favoriser le développement économique local.

Descriptif

Lorsqu'il s'agit des maisons éclésières, plusieurs typologies peuvent être distinguées :

- typologie simple : maison éclésièrre ou cantonnière de moins de 100 m², de plain-pied ou avec un étage ;
- typologie double : maison éclésièrre ou cantonnière de plus de 100 m² avec deux étages ;
- petit patrimoine : bâtiments de moins de 50 m² ;
- bâti atypique : bâtiments de grande surface, autres que les maisons éclésièrres ;
- ensemble bâti : regroupement de différentes typologies de bâtiments, devant respecter un principe de cohérence et d'homogénéité.

Ces maisons partagent des caractéristiques communes telles que leur proximité avec les voies d'eau et les écluses, ainsi que leur architecture remarquable. L'objectif principal pour VNF est de répondre à la demande des collectivités pour le développement économique local, tout en préservant ce patrimoine. De plus, valoriser ce patrimoine à travers des activités variées permet de replacer le fleuve au centre des territoires.

Les berges sont de plus en plus réinvesties et valorisées, notamment à travers la promenade et le cyclotourisme. 90 % du réseau VNF se trouve à moins de 5 kilo-

mètres d'une véloroute ou d'une voie verte inscrite dans le Schéma national vélo.

Mise en œuvre

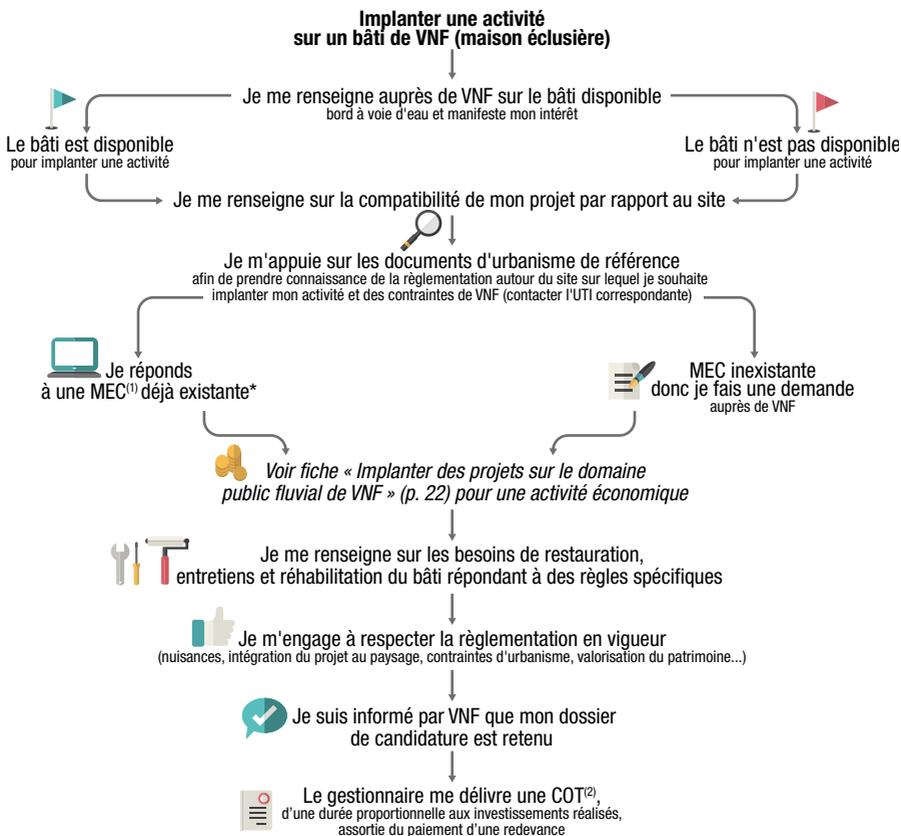
VNF lance régulièrement des appels à projets thématiques pour la reconversion des maisons éclésièrres en proposant des activités liées à l'itinérance sur le canal, comme l'hébergement, la restauration, la location et la réparation de matériel (vélos, canoës, etc.) jusqu'à l'art de vivre. Les maisons éclésièrres peuvent également être intégrées à des parcours de découverte de l'artisanat, des produits du terroir et de l'œnologie, ou encore à la mise en scène des cours d'eau à travers une offre culturelle, artistique et événementielle. Elles peuvent devenir des lieux d'accueil de tiers-lieux, guinguettes, activités associatives ou touristiques. L'objectif principal est d'assurer que ces projets concourent à l'attractivité économique du territoire. Chaque projet doit respecter un cahier des charges spécifique et nécessite une collaboration étroite entre l'interlocuteur territorial de VNF et la collectivité.

Tout d'abord, le gestionnaire de la voie d'eau en lien avec les collectivités, va :

- identifier le patrimoine bâti disponible sur le territoire ;
- évaluer l'état du bâti et son environnement géographique (diagnostic) ;
- déterminer un positionnement touristique en accord avec les enjeux stratégiques du territoire ;
- lancer un appel à projets avec mise en concurrence, puis attribuer une Convention d'occupation temporaire (COT) au porteur de projet retenu.

Puis, le porteur de projet va :

- effectuer les travaux en respectant les spécificités du bâti ;
- . à la charge du porteur de projet ;



(1) Mise en concurrence ; (2) Convention d'occupation temporaire
* MEC publiées sur le site de VNF



Maison des eaux, une fresque de Rémi Tournier à Nogent-sur-Seine.

- . VNF et les collectivités peuvent, selon certaines conditions, participer financièrement ;
- . VNF contrôle la réalisation des travaux ainsi que les Architectes des bâtiments de France (ABF) si le patrimoine bâti est situé sur un territoire protégé ou classé ;
- animer le projet en respectant les termes de la COT et les réglementations spécifiques du bâti.

Acteurs à mobiliser

- VNF ou autre gestionnaire ;
- porteurs de projets ;
- collectivités ;
- ABF, si le bâti est protégé et considéré comme remarquable.

Aspects financiers

Il est important de se renseigner sur les aides disponibles auprès des collectivités (Europe, Région, Département, EPCI) ; le Fonds européen de développement régional offre des subventions pour soutenir la réhabilitation de l'habitat dégradé, comme les maisons éclésières, avec des conditions de financement spécifiques. La subvention minimum que l'on peut obtenir est de 50 000 euros, tandis que le montant maximum est plafonné à un million d'euros. Le Feder peut couvrir jusqu'à 60 % des coûts éligibles du projet.

Le patrimoine placé le long d'itinéraires (de type voies vertes) qui font l'objet de stratégies territoriales est souvent prioritaire sur les investissements. En effet, il possède un potentiel de développement et d'attractivité supérieur. L'implication financière de VNF dépend de la direction territoriale, qui s'attache à l'intérêt stratégique du projet, sa qualité et les ressources disponibles à sa réalisation.

Indicateurs de suivi

- les échelons locaux de VNF assurent un suivi des travaux ;
- VNF réfléchit actuellement à une homogénéisation des méthodes concernant la réhabilitation de son patrimoine fluvial ;
- viabilité de l'activité.

Points de vigilance

Il est essentiel de considérer l'intégration du bâti dans son environnement, les contraintes environnementales et les impératifs de sécurité. Pour les sites accueillant du public, il convient de considérer la sécurité des visiteurs, tout en respectant les pratiques du canal. Les investissements peuvent être significatifs en fonction de l'état initial du bâti.

Expériences similaires

Les canaux bretons sont gérés par la Région Bretagne qui s'est saisie de la compétence fluviale depuis 2008. De fait, elle est gestionnaire du patrimoine de bord à voie d'eau, tel que les maisons éclésières. Celles-ci, habitées par des familles d'éclusiers, possèdent un patrimoine vernaculaire important (fours à pain, notamment). Ainsi, la Région Bretagne cherche de nouvelles vocations à ce patrimoine ne servant plus pour le service des écluses. Elles sont au nombre de 163, dont un tiers est utilisable pour des projets. Les solutions de remplacement sont variées : activités touristiques, culturelles, associatives, sociales... ■

FICHE PRATIQUE INSPIRANTE N° 33

LES PRÉS DE VAUX : AMÉNAGEMENT D'UN SITE POST-INDUSTRIEL EN ESPACE DE LOISIRS

Le parc de la Rhodiacéta, situé dans la boucle du Doubs en amont du centre-ville de Besançon, est le cœur d'une friche industrielle d'environ 20 hectares. Le site hérite de pollutions importantes en raison de son passé industriel. Les différents bâtiments de l'usine ont été construits sur des remblais successifs jusqu'à occuper la totalité du lit majeur du Doubs.

Le site est lié à l'histoire des soieries artificielles : d'abord les anciennes soieries à cellulose de bois de Chardonnet (1890-1948) puis la Rhodiacéta, qui fabriquait du nylon et du tergal à partir de monomères pétroliers (1954-1986). Le comte de Chardonnet, inventeur de la soie artificielle, avait choisi cet emplacement pour sa proximité avec le Doubs, qui permettait l'acheminement du bois par voie d'eau. Une première synergie industrielle s'est formée avec les soieries qui récupéraient des produits de la papeterie Weibel, installée un peu en aval du site. Après une période de prospérité industrielle, l'usine a cessé ses activités en 1989, laissant le site à l'abandon. Entre 1989 et 2015, les bâtiments, d'abord désaffectés puis vendus pour être démantelés, ont laissé place à une ruine industrielle, devenue un terrain de créativité pour les graffeurs. C'est à partir de 2008 que la Ville de Besançon a commencé à s'intéresser au devenir de cet espace amorçant un projet de requalification sous forme de parc.

Après des études urbaines réalisées par le Studio DUGUET en 2008, qui ont conduit à l'abandon d'un projet pour le parc des Prés de Vaux en 2011, la Ville a pu acquérir le site

par expropriation en 2016. Le parc, avec en son cœur le parc de la Rhodiacéta (conçu par Lydie CHAMBLAS MAP Architecture), illustre une reconversion réussie d'une friche industrielle en un espace de vie dynamique et respectueux de la biodiversité. Ce projet s'inscrit dans un ensemble d'initiatives déployées par la Ville de Besançon, qui lui a valu le titre de Capitale française de la biodiversité en 2018.

Le site des Prés de Vaux se trouve en pied de colline face à la citadelle de Vauban, classée au patrimoine mondial de l'Unesco. Également connecté à l'eurovéloroute, il représente un endroit stratégique pour le départ de randonnées ou de parcours à vélo. Ce site en bord de rivière est un lieu adapté au développement d'un nouveau pôle nautique et outdoor, qui permet de profiter du Doubs et de son îlot de fraîcheur. L'aménagement du parc a concilié les enjeux de désimperméabilisation et de préservation de la ripisylve existante, dans le respect d'un cadre environnemental strict, incluant un plan de gestion des sols pollués, une étude hydraulique des crues du Doubs et la protection des espèces protégées.

Caractéristiques du projet

Le projet de reconversion des Prés de Vaux vise à diversifier les usages du parc, en poursuivant plusieurs objectifs :

- conserver autant que possible les traces du passé industriel et la ripisylve existante ;
- développer des parcours culturels (mémoriels) et scientifiques (renaturation, espaces de biodiversité) ;
- positionner les Prés de Vaux comme un lieu de vie attractif et une destination accessible à tous ;
- y accueillir des évènements (cirques, manifestations...).

En ce sens, le parc poursuit un double enjeu. D'une part, créer un site attractif pour de nouveaux investissements liés à la nature et aux loisirs, et d'autre part, valoriser l'histoire sociale, culturelle et environnementale du lieu. Le point fort du projet est de rétablir une ouverture vers le Doubs, ainsi que de préserver sa strate arborée (ripisylve). Le projet offre ainsi des espaces agréables pour la détente (plage) et l'accès à l'eau (pontons et rampe), l'occasion de développer des activités de plein air et de retrouver une relation à la rivière. Le dégauchement visuel depuis l'entrée du site vers le Doubs renforce ce lien. Enfin, il envisage un retour de la baignade, autrefois pratiquée au XIX^e siècle (ancienne baignade militaire).

Mise en œuvre

La reconversion du site a été réalisée en plusieurs étapes :

1. L'acquisition du site par la Ville en 2015 a permis de piloter les investigations ainsi que les études techniques et environnementales nécessaires à l'obtention des autorisations pour engager les travaux. En parallèle, elle a mené des réflexions programmatiques (ateliers paysages 2016) pour définir les éléments bâtis à conserver.
2. Le désamiantage et la déconstruction ont eu lieu entre 2017 à 2019. La majorité du bâti a été démolie. Seuls l'ancien familistère (1905) des soieries de Chardonnet, le château d'eau et la galerie des cuves (1954) des soieries Rhodiacaéta ont été conservés.



Bastien Fiori/Ville de Besançon

3. La conception du parc s'inscrit en parallèle d'autres travaux, notamment la gestion des pollutions du site : sols contaminés et bétons pollués. En plus des sols fortement pollués, qui ont été éliminés en installation de stockage de déchets dangereux (ISDD pour environ 500 m³), l'ensemble des excavations (environ 20 000 m³) a été réutilisé sur le site pour créer des aménagements en butte. Fin 2019, l'aménagement principal du parc a été achevé, les vestiges conservés ont été sécurisés et les plantations ont été réalisées.

4. Entre 2020 et 2021, les pontons ont été installés.

5. Des « jardins empreintes » ont été mis en place pour soigner les transitions paysagères entre les zones restaurées et celles conservées pour l'histoire du site. Le principe de ces jardins est de favoriser une recolonisation naturelle sur d'anciennes dalles béton de bâtiments et d'anciennes

voiries. Le parc propose un parcours culturel qui valorise la mémoire du site, ainsi qu'un parcours scientifique et pédagogique qui présente les problématiques de pollution²⁴. La végétalisation de l'espace, basée sur des solutions naturelles et passives, est essentielle au projet pour revitaliser le site tout en respectant l'environnement et en favorisant une renaturation progressive. Le parc post-industriel répond également à un enjeu de continuité de la trame verte et de la trame bleue du territoire bisontin.

6. Après 2020, la reconversion des bâtiments conservés débute par l'installation des clubs nautiques et outdoor dans la grande galerie (3 000 m²). Le projet a été livré en 2024.

Points de vigilance

Le site est inondable et soumis à une analyse hydraulique fine. Il représente un gain

²⁴ [Capitale française de la biodiversité.](#)



de 15 000 mètres cubes environ pour le volume d'expansion des crues.

L'ancien site industriel ICPE (Installation classée pour la protection de l'environnement) est soumis aux règles relatives aux sites et sols pollués. Toutes les études et investigations ont donné lieu à un plan de gestion et à des apports de terre végétale pour confiner les terres non inertes du site. Les espèces protégées (chiroptères) sont revenues. Entre la fin des travaux de démolition (2018) et le lancement du chantier d'aménagement de la galerie (2021), une nouvelle dérogation a été nécessaire.

Acteurs mobilisés et financement

Le projet d'aménagement du cœur de parc a pour maîtrise d'ouvrage la Ville de Besançon. La maîtrise d'œuvre a été portée par MAP (Métropole Architecture Paysage). Le Collectif Par'ici a pris en charge la signalétique et le mobilier principalement de réemploi.

Le financement total de l'opération a été porté à 8,3 millions d'euros, toutes taxes comprises. Il comprend 3,85 millions d'euros de désamiantage et de déconstruction, environ 1,1 million d'euros pour la gestion des pollutions et enfin 3,35 millions d'euros pour l'aménagement du parc.

Des partenaires financiers ont été associés au projet, tels que le Fonds européen de développement régional, la Région Bourgogne-Franche-Comté et le Département du Doubs.

Retour sur expérience

Les plages sont largement utilisées, notamment par des citoyens en recherche de fraîcheur. Les « jardins empreintes » et les poteaux sont bien investis (graffeurs, artistes, sportifs outdoor, skateurs...). Le parcours mémoriel est fort apprécié des Bisontins. ■



Ressources complémentaires

- [Capitale française de la biodiversité, Rapport de visite de terrain - Besançon, 2018.](#)
- [Journée technique « Renaturer les villes », organisée par l'ARB \(département Biodiversité à L'Institut Paris Region\). Focus sur l'adaptation au changement climatique avec le cas de la friche des Prés de Vaux à Besançon.](#)
- [Mairie de Besançon, page sur le site des Prés de Vaux.](#)

FICHE PRATIQUE INSPIRANTE N° 34

RÉHABILITATION D'UNE MAISON ÉCLUSIÈRE, L'EXEMPLE DES GÎTES DE L'ÉCLUSE



Le village de Sallèles-d'Aude, situé à la jonction du canal du Midi et du canal de la Robine, est un véritable trésor du patrimoine fluvial français. Au cœur du Parc naturel régional de la Narbonnaise, cette commune rurale se distingue par son riche héritage architectural et ses deux canaux classés au patrimoine mondial de l'Unesco. Les maisons qui logaient autrefois les éclusiers représentent des exemples d'ingéniosité humaine dans l'aménagement des voies navigables. Cependant, avec la mécanisation des écluses, les maisons éclusières ont perdu leur fonction originelle. Afin de donner une deuxième vie à ce patrimoine fluvial, des appels à projets ouvrent aux maisons éclusières, très présentes notamment dans le sud de la France, de nouveaux horizons. Voies navigables de France gèrent aujourd'hui pour le compte de l'État plus de 1 600 maisons éclusières inoccupées et valorisables.

Caractéristiques du projet

La maison éclusière de Sallèles-d'Aude, connue sous le nom de « maison des ingénieurs », a été construite en 1798 pour accueillir les ingénieurs de la construction du canal du Midi. Située en bord de canal, face à l'écluse, elle occupe un terrain de 2 400 mètres carrés et dispose d'une surface de 400 mètres carrés répartis sur quatre niveaux. Depuis 2005, la Direction territoriale Sud-Ouest de VNF s'est engagée dans la réhabilitation, la préservation et la valorisation de son patrimoine. Le classement du canal du Midi au patrimoine mondial de l'Unesco en 1996 a donné un nouvel élan pour la restauration de la maison éclusière, avec comme objectif de renforcer l'offre d'hébergement et la dynamique du tourisme fluvestre dans la région. Lauréats d'un appel à projets, lancé par VNF en 2017, les exploitants actuels ont obtenu une Convention d'occupation tem-

poraire (COT) pour une durée de dix-huit ans. Le porteur de projet a réalisé une étude préalable à la restauration du bâtiment, définissant les modalités d'intervention nécessaires. Cette étude visait à :

- proposer et hiérarchiser les interventions pour protéger et conserver l'identité du bâti, tout en l'adaptant à son nouvel usage ;
- répondre à des objectifs tels que la préservation sanitaire de la structure, l'amélioration du confort des usagers, la mise aux normes et l'adaptation aux besoins de l'activité.

Située dans la zone inscrite au patrimoine de l'Unesco, la maison éclésiastique fait l'objet d'une attention particulière des Architectes des Bâtiments de France pour les travaux à réaliser. Cette protection peut toutefois limiter certaines possibilités d'aménagement, comme l'assainissement ou le stationnement en bord de canal.

Acteurs mobilisés et financement

VNF met à disposition le site et supervise l'implantation du projet. Les Architectes des Bâtiments de France garantissent la préservation du bâtiment et veillent à son insertion paysagère.

Les exploitants financent l'aménagement intérieur et extérieur, qui représentent un investissement total de 320 000 euros. Les travaux de gros œuvre et d'assainissement sont financés par VNF. Il est important de noter que l'implication financière de VNF dépend de plusieurs critères :

- la Direction territoriale ;
- l'intérêt stratégique du projet ;
- la qualité du projet présenté ;
- les ressources disponibles.

Enfin, des discussions sont en cours entre le porteur de projet et VNF pour la réhabilitation d'une partie en ruine.

Retour sur expérience

Les Gîtes de l'écluse - Au fil de l'Aude ont débuté leur activité en 2021 et ont gagné en visibilité par leur présence sur le site de l'office de tourisme de la Côte du Midi ainsi que sur les plateformes Booking et Airbnb. La création de leur propre site est en cours. La singularité du bâtiment constitue un atout pour l'attractivité de l'offre. Pour la collectivité, cette proposition d'hébergement contribue à accroître les retombées économiques locales, à renforcer l'offre touristique et à valoriser les abords du canal du Midi.

En termes de fréquentation, environ 80 % des visiteurs sont des étrangers, principalement originaires d'Angleterre, d'Irlande, de Belgique, de Suisse, de Suède et d'Espagne. De nombreux séjours s'étendent sur treize à quinze jours. Néanmoins, malgré ces atouts, cette activité encore récente peine à amortir les investissements effectués. ■



Gérand Colin

FICHE PRATIQUE INSPIRANTE N° 35

VALORISATION DU PATRIMOINE VERNACULAIRE : LE CIRCUIT DES LAVOIRS À PONTRIEUX

Territoire

Pontrieux est une commune de mille habitants, nichée au fond de l'estuaire du Trieux dans les Côtes-d'Armor en Bretagne à environ 20 kilomètres au nord de Guingamp. Ses différents labels Petite Cité de Caractère®, Villes et Villages Fleuris® (4 fleurs), Ville et Métiers d'Art®, soulignent son potentiel touristique et patrimonial. Le bourg séduit par son architecture plusieurs fois séculaire : son petit port en fond d'estuaire, ses maisons à pans de bois ou en pierre de taille, et une fontaine avec une maison du XVI^e siècle surnommée la Tour Eiffel. Le village, connu aussi sous le nom de Cité des Lavoirs, est particulièrement renommé pour ses lavoirs des XVIII^e et XIX^e siècles, qui bordent les rives du Trieux. La balade en barque est le seul moyen de découvrir ce patrimoine insolite marqué par l'histoire de Pontrieux. Pour les visiteurs, la ville est facile d'accès grâce à un parking pour autocars et une aire de pique-nique, situés près de l'embarcadère au Jar-

din public. Les visiteurs peuvent s'y rendre par le train (TER) depuis Guingamp et Paimpol, la gare ferroviaire est située à un kilomètre du cœur de la ville.

Pontrieux a été un important carrefour commercial du XV^e au XIX^e siècle. La ville a prospéré grâce au négoce de céréales, de toiles, de lin et de chevaux. Sa position stratégique, avec son pont unique permettant de traverser le Trieux à pied sec, favorisait cette effervescence. Pontrieux a été un port important où de nombreux bateaux déchargeaient leurs marchandises acheminées ensuite jusqu'à Guingamp par des charrettes tirées par des chevaux ou des bœufs.

La culture du lin s'est développée dans les Côtes-d'Armor entre 1840 et 1950. De nombreuses personnes travaillaient dans les fermes pour filer le lin. La ville accueillait alors commerçants, armateurs et tailleurs qui logeaient dans des maisons bourgeoises. Bien que Pontrieux eût dénombré cinq lavoirs communaux, les Pontriviennes mariées à des notables exigeaient des lavoirs privés avec toiture en ardoise, protégés par des murs en pierre, à l'extrémité de leur propriété (au fond du jardin), sur les bords du Trieux, afin de ne pas mélanger leur linge avec celui des lavandières.



Mihel Schadeck - association Nos lavoirs

Caractéristiques du projet

Une cinquantaine de lavoirs parsème les berges du Trieux à travers le village, la majorité d'entre eux étant privés. Dans les années 1960, l'arrivée de la machine à laver a supplanté les lavoirs, peu à peu tombés en désuétude. La nature a repris ses droits, et les toits et murs ont commencé à se dégrader. Devant cette détérioration, l'association Nos Lavoirs s'est constituée en 1991 pour restaurer et sauvegarder les lavoirs pontriviens. Plus de trente ans après, les bénévoles de l'association continuent d'œuvrer pour leur préservation et leur mise en valeur. Leur implication permet chaque année d'entretenir les lavoirs, de les fleurir et les décorer, de les faire découvrir et d'animer Pontrieux.

Mise en œuvre

L'association Nos Lavoirs et la Ville proposent des promenades en barque de mai à septembre. Ces excursions en bateau offrent la possibilité d'observer les lavoirs et les jardins des maisons, visibles seulement depuis le cours d'eau. Les barques, propulsées par un moteur électrique très silencieux, sont menées par des pilotes-guides bénévoles, dont les explications permettent de découvrir l'histoire des lavoirs, les us et coutumes de la société pontrivienne, et la vie des lavandières (ou laveuses). Les touristes peuvent également profiter du parcours lumière, une virée nocturne proposée trois soirs par semaine, pour découvrir les lavoirs ainsi que les jardins, ponts et passerelles illuminés. Les recettes générées permettent à l'association de poursuivre la restauration des lavoirs.

L'acceptation des habitants face à l'afflux des visiteurs se manifeste par une certaine fierté, à condition que cette affluence ne devienne pas trop envahissante. Pour concilier l'augmentation de la fréquenta-

tion touristique avec la conservation patrimoniale, la Ville envisage la création de nouveaux parkings ou un réaménagement des parkings existants. Les impacts physiques du changement climatique sur les lavoirs sont particulièrement visibles : la région a connu deux crues importantes au cours des quinze dernières années. En 2010, le Trieux a dépassé le niveau du pont, et en 2020, l'eau est montée à 20 cm du tablier de ce pont. La montée des eaux implique une vigilance accrue pour protéger les infrastructures patrimoniales.

Acteurs mobilisés et financement

Maîtrise d'ouvrage : l'association Nos lavoirs, créée en 1991.

Partenaires : la Ville de Pontrieux. Depuis plusieurs années, une convention lie l'association et la Ville. Actuellement, la Ville est aussi propriétaire de quatre lavoirs.

Les promenades en barque et les produits de la Fête des lavoirs, qui se déroule le 15 août, sont les seules recettes de l'association. Il n'existe aucune autre subvention.

Retour sur expérience

En 2023, les balades en barque ont été plébiscitées. L'association a enregistré des chiffres records avec 8 300 touristes, soit une augmentation de 80 % de la fréquentation habituelle. L'émission *Le village préféré des Français* présentée par Stéphane Bern a certainement contribué à ce succès. Près de 6 000 personnes ont été accueillies les dimanches et jours fériés qui sont gérés par l'association, avec 2 500 embarquements le seul jour de la Fête des lavoirs (le 15 août). Ce jour-là, 20 000 personnes ont déambulé dans la Petite Cité de Caractère® pour profiter du défilé des lavandières, chevaux et danseurs, une occasion de valoriser le patrimoine immatériel régional. Les promenades en barque se déroulent, pour l'occasion, sans interrup-



tion de 10 heures à minuit. Cette fête traditionnelle est gratuite, mais en 2024 un concert payant a été organisé la veille sur le site de la Passerelle, et une partie des fonds récoltés a été destinée à la réhabilitation des lavoirs.

Enfin, le circuit des lavoirs s'inscrit dans une offre touristique plus large afin d'encourager les touristes à prolonger leur séjour. De juin à septembre, ils peuvent aussi profiter d'une balade en train à vapeur de Pontrieux à Paimpol ou embarquer à bord du Passeur Braz pour explorer le Trieux. Ce fleuve côtier constitue une voie idéale pour la navigation de plaisance,

offrant des paysages naturels préservés composés de bois et de landes, classés en zone Natura 2000 en raison de leur biodiversité. Au cœur du centre-ville de Pontrieux, de nombreux artisans d'art accueillent les visiteurs pour faire découvrir leur savoir-faire. Une balade à pied le long du chemin de halage jusqu'au pont de Fry an dao dour (le nez entre les deux rivières) offre une vue pittoresque sur le Trieux. Des sentiers de randonnée, comme le GR341, et des pistes balisées jusqu'à Goas-Vilinic permettent aux visiteurs d'explorer la campagne environnante à pied ou en VTT. Plus largement, la mise en valeur de la Petite Venise du Trégor ainsi que les communes intérieures conduit à une répartition plus équilibrée des flux touristiques dans les Côtes-d'Armor, dont le littoral reste la principale ressource touristique, attirant beaucoup de visiteurs. ■



FICHE ACTION N° 16

INNOVER ET DIVERSIFIER L'OFFRE DE LOISIRS

L'innovation touristique vise à enrichir l'expérience des voyageurs, à s'adapter à l'évolution de leurs attentes et à optimiser la performance des entreprises du secteur du tourisme. Elle se traduit par la création de nouvelles offres ou l'amélioration de celles déjà existantes. Cette démarche peut concerner les produits touristiques, les infrastructures, des stratégies de communication et intégrer des technologies avancées comme la réalité virtuelle ou l'intelligence artificielle. Elle vise également à perfectionner les processus en termes d'efficacité et de qualité. Par ailleurs, l'innovation tend de plus en plus à réduire l'impact environnemental des activités touristiques sur les territoires.

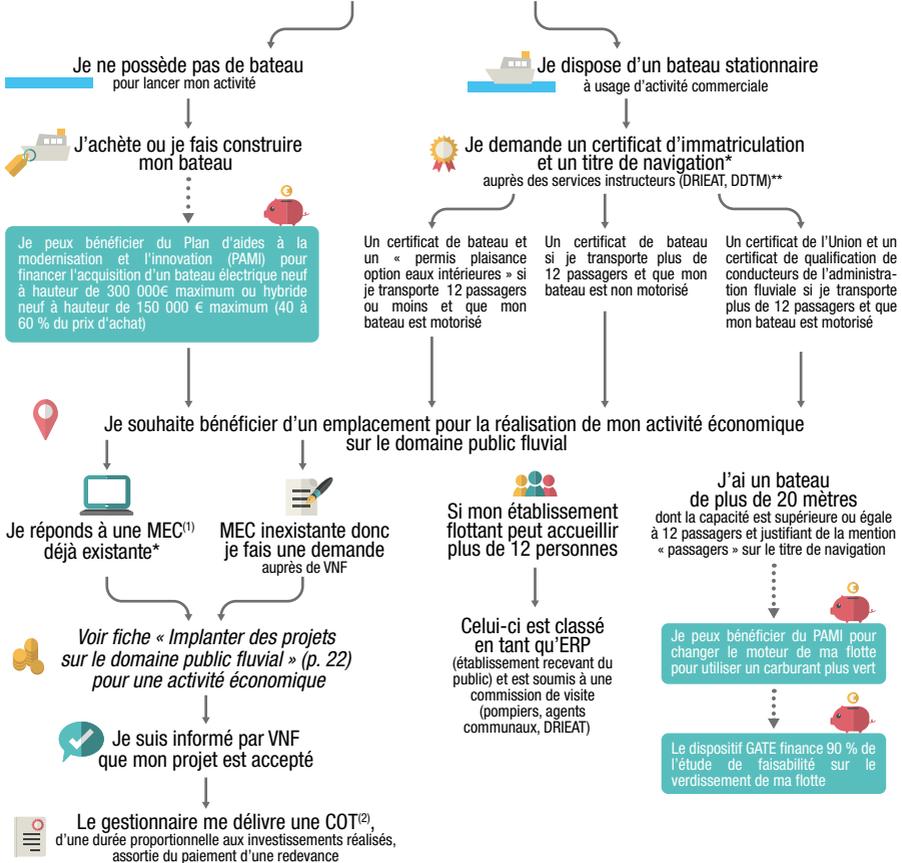
Le tourisme fluvial constitue un terrain fertile pour le développement de nouvelles expériences et de produits innovants.

Descriptif

Porté par une gamme de produits et de services en constante expansion, nécessitant une attention particulière pour favoriser leur essor, le tourisme fluvial allie innovation, durabilité et mise en valeur des voies navigables. Les offres traditionnelles, telles que les balades en bateau ou les croisières fluviales avec hébergement, évoluent grâce à des concepts hybrides comme le « Boat & Bike », combinant navigation et cyclotourisme. De nouvelles formules voient également le jour, intégrant navigation, activités nautiques et découvertes du patrimoine à terre. Parallèlement, le développement d'itinéraire touristique multi-étape le long des voies cyclables et fluviales s'accélère. À cet égard, Voies navigables de France ont lancé un appel à projets pour créer des hébergements sur au moins cinq étapes d'un tronçon de 200 km de la Véloroute 61. En complément, des expériences originales et conviviales, telles que les BBQ boats (bateaux sans permis équipés pour des barbecues), viennent diversifier l'offre.



Implanter un bateau activité



© L'INSTITUT PARIS REGION, 2025

Source : VNF



(1) Mise en concurrence ; (2) Convention d'occupation temporaire

* Prescriptions techniques | Transport fluvial et professionnels de la voie d'eau (developpement-durable.gouv.fr)

** https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/Enregistrement_et_titres_eaux_interieures_DEF_Web.pdf



Amélie Rousseau/L'Institut Paris Region

Les bateaux sans permis connaissent d'ailleurs la plus forte croissance sur les fleuves et canaux, après s'être imposés sur des plans d'eau fermés.

L'innovation passe aussi par la transition énergétique des embarcations, soutenue par le Plan d'aides à la modernisation et à l'innovation de la flotte (PAMI), afin de proposer des expériences touristiques plus durables. La diversification et la désaisonnalisation de l'offre, avec l'intégration d'activités accessibles toute l'année et d'infrastructures polyvalentes (comme des bateaux-restaurants fonctionnant en continu), contribuent également à cet objectif.

Soutenir l'innovation dans l'offre touristique passe aussi par la modernisation des infrastructures et l'investissement dans de nouveaux équipements :

- des appontements pour bateaux de croisière et des ports fluviaux dotés de services modernes tels que l'accès à l'eau, à l'électricité et de dispositifs de gestion des eaux usées ;
- des technologies numériques pour améliorer les services grâce à des systèmes de réservation en ligne pour des places d'amarrage, des prestations adaptées aux escales et des applications de régulation du trafic fluvial.

Pour assurer la réussite de ces initiatives, les acteurs locaux – collectivités, opérateurs privés ou VNF – doivent s'impliquer activement, avec le soutien d'une volonté politique forte et d'investissements stratégiques.

Mise en œuvre

Ce processus s'inscrit dans une démarche plus large de développement durable et d'innovation dans le secteur du tourisme fluvial. Il vise à promouvoir des projets respectueux de l'environnement, tels que l'uti-

lisation de bateaux électriques ou hybrides, et à améliorer l'offre touristique le long des voies navigables de France.

Si le projet d'innovation est spontané :

- identifier précisément le site : les collectivités doivent localiser et décrire précisément le site envisagé pour l'activité, en incluant un plan détaillé, la localisation exacte, les dimensions du site, les infrastructures existantes ;
- vérifier la faisabilité du projet : réaliser un diagnostic écologique, consulter le gestionnaire de la voie d'eau (généralement VNF).

Si le projet d'innovation vient en réponse à un appel à projets (ou mise en concurrence par VNF) :

- le gestionnaire lance un appel à projets conformément au Code général de la propriété des personnes publiques ;
- après évaluation des propositions, le gestionnaire choisit le meilleur projet et accorde une Convention d'occupation temporaire (COT). La durée de la COT est déterminée en fonction de l'importance des investissements projetés ;
- le site doit être mis aux normes pour accueillir la nouvelle activité, en respectant les prescriptions du gestionnaire. Cela peut inclure l'installation de bornes électriques, la mise en place de systèmes de gestion des eaux usées, l'aménagement d'infrastructures d'accueil...

Une fois que toutes les étapes précédentes ont été réalisées, l'activité peut débuter. Les collectivités territoriales et VNF peuvent fournir un accompagnement technique et une expertise sectorielle aux porteurs de projets qui souhaitent innover dans le domaine du tourisme fluvial.

Aspects financiers

Des financements sont disponibles en

fonction de l'activité que le porteur de projet envisage de développer :

- à travers le PAMI, VNF accompagne les opérateurs fluviaux dans leur transition vers une flotte plus écoresponsable. VNF fournit une aide financière pour l'achat d'un bateau électrique ou hybride neuf jusqu'à 150 000 euros ;
- le dispositif Groupement d'appui à la transition énergétique peut venir en complément du PAMI. Il facilite le rapprochement entre les porteurs de projets et les bureaux d'études, tout en offrant son soutien financier pour la partie « étude de faisabilité » jusqu'à 90 % hors taxes. Il propose une aide financière significative, qui couvre jusqu'à 50 % des dépenses, avec des limites pouvant aller jusqu'à 300 000 euros pour les ports de plaisance.

Acteurs à mobiliser

- les gestionnaires de la voie d'eau, principalement VNF ;
- les collectivités (communes, intercommunalités, Départements et Région, acteurs clés dans le développement local et la promotion du tourisme) ;
- les experts pour réaliser le diagnostic écologique (bureaux d'études spécialisés en environnement, écologues).

Points de vigilance

- il convient de respecter les réglementations en vigueur, notamment les COT ou les Autorisations d'occupation temporaire pour l'utilisation légale du domaine public fluvial ;
- assurer la cohabitation paisible entre les différentes activités sur les voies d'eau et les alentours. Cela implique de prendre en compte les besoins des plaisanciers, des pêcheurs, des promeneurs, des cyclistes et des autres usagers ;
- minimiser l'impact environnemental, les

nuisances sonores, visuelles et l'influence sur la biodiversité locale.

Indicateurs de suivi

- fréquentation touristique (par la mesure du nombre de visiteurs) ;
- impact sur l'image et la promotion du territoire (est-ce que l'innovation contribue à l'attractivité globale du territoire - enquêtes satisfaction, retombées médiatiques, par exemple ?) ;
- complémentarité, intégration et cohérence avec l'écosystème touristique en place, notamment par la mesure du nombre de partenariats créés ;
- suivi de la performance environnementale post-innovation (consommation d'énergie, gestion des déchets...), évaluation de la durabilité de l'activité ;
- mesure de l'impact économique sur le territoire (emplois directs et indirects, revenus générés). ■



Ressources complémentaires

- [Site web du Groupement d'appui à la transition énergétique.](#)
- [Plan d'aides à la modernisation et à l'innovation de la flotte \(sur le site web de VNF\).](#)

DE BATEAUX À BATHÔ : UNE OFFRE D'HÉBERGEMENT INSOLITE



De nombreux bateaux de plaisance produits dans les années soixante arrivent en fin de vie. Constitués de polyester (un matériau composé de fibre et résine), ils sont particulièrement difficiles à recycler. Abandonnés par leurs propriétaires en raison de problèmes financiers ou d'héritage, ces bateaux à l'état d'épaves posent un problème environnemental croissant. De surcroît, depuis 2019, la législation oblige les propriétaires à les recycler, alors que la complexité pour séparer fibre et résine rend le recyclage de ces matériaux presque impossible. Dans ce contexte, la société Bathô s'engage à offrir une autre possibilité innovante en leur assurant une deuxième vie et un nouvel usage.

Territoire

Bathô est un chantier naval peu ordinaire au sud de Nantes, qui réemploie des voiliers et vedettes de plaisance en fin de vie pour les transformer en habitats insolites sur terre ferme. Les Bathôs sont à destination des professionnels du tourisme, des gîtes chez les particuliers, des espaces de réunion ou coworking, des extensions de maison, chambres d'amis, refuges d'artistes...

Descriptif

Bathô est une entreprise de l'économie sociale et solidaire fondée en 2018, qui s'est

spécialisée dans la transformation des bateaux maritimes de plaisance en fin de vie en hébergements insolites, salles de réunion, ou encore aires de jeux pour enfants. Dans une approche upcycling, Bathô s'efforce de prolonger la durée de vie de ces habitacles robustes, construits principalement dans les années soixante-dix et quatre-vingt et qui seraient autrement incinérés ou destinés à la mise en décharge. L'entreprise récupère ces bateaux, les rénove avec soin et les recycle en habitats adaptés au tourisme durable et à l'hôtellerie de plein air.

Bathô soutient le développement d'un modèle d'économie circulaire. L'entreprise récupère les bateaux hors d'usage de la flotte de plaisance, en association avec la filière de déconstruction. En transformant ces épaves en logements insolites ou en espaces fonctionnels, Bathô promeut l'upcycling comme une solution de remplacement durable. Par ailleurs, Bathô favorise l'insertion professionnelle en offrant des stages, des contrats en alternance et des programmes de réinsertion dans six corps de métiers différents. Enfin, l'entreprise répond aux demandes croissantes de collectivités, associations, hébergeurs touristiques et particuliers qui cherchent à intégrer des habitations uniques et respectueuses de l'environnement dans leurs offres.

L'approche de Bathô s'inscrit pleinement dans une démarche de réduction de l'impact environnemental. En réutilisant jusqu'à 80 % des matériaux existants, l'empreinte écologique de chaque unité de Bathô est limitée. L'entreprise ne se contente pas de prolonger la vie des bateaux, mais elle participe également à l'émergence d'une économie durable. Elle vise à sensibiliser aux impacts environnementaux des produits, à promouvoir des achats plus responsables, et à encourager



des initiatives telles qu'une TVA différenciée pour les produits issus du réemploi.

Mise en œuvre

La transformation d'un bateau en Bathô commence par le choix de l'habitat alternatif par le client. Il s'effectue en fonction des besoins et préférences de chacun. Le prix de chaque Bathô est variable en fonction de son état général, de sa taille et du type d'épave. Une fois l'épave sélectionnée, elle est réceptionnée pour entamer le processus de transformation. La première étape consiste à enlever la quille qui permet de récupérer une quantité significative de matériaux. Six cents à 700 kilogrammes d'acier ou de plomb sont valorisés, dans une gestion écoresponsable des ressources. Ensuite, un nettoyage en profondeur est effectué, à la fois à l'intérieur et à l'extérieur pour préparer le bateau aux étapes suivantes.

La dépollution constitue une phase cruciale de la transformation. Tous les éléments potentiellement polluants, tels que le moteur, les batteries et les réservoirs, sont soigneusement retirés pour garantir un environnement sain et sûr pour un usage futur. Une fois cette étape terminée, la menuiserie du bateau est réparée et réaménagée pour l'adapter à un usage de loisir. Les espaces intérieurs sont entièrement

repeints pour offrir confort et fonctionnalité, tout en conservant l'authenticité du bateau. Les réseaux d'assainissement, d'électricité et de plomberie sont refaits pour répondre aux normes modernes et aux besoins du nouvel usage du bateau.

À l'extérieur, des travaux supplémentaires sont réalisés, incluant le raccourcissement du mât et la révision des accastillages. De plus, une terrasse est fabriquée pour faciliter l'accès au bateau, offrant ainsi un espace extérieur convivial.

Une fois toutes les modifications terminées, le bateau est prêt à être transporté vers le lieu d'accueil choisi par le client. Des camions équipés de grues déplacent le bateau en toute sécurité. Son installation est particulièrement simple et ne nécessite pas de permis de construire, car il est posé sur un berceau, fabriqué sur mesure en bois et en acier puis fixé au sol par des vis de fondation, assurant une stabilité optimale. En seulement une ou deux journées, les techniciens achèvent l'installation du bateau et de sa terrasse, laissant au client un habitat prêt à l'emploi, qui allie originalité, praticité et respect de l'environnement.

L'entreprise a produit une quarantaine de Bathô au cours des six dernières années (entre 5 000 et 20 000 €) pour des collectivités, des campings et des particuliers. Cependant des points d'amélioration ont été identifiés. L'entreprise pourrait envisager de s'ouvrir aux bateaux de plaisance fluviale, mais doit clarifier les aspects réglementaires liés à ce second usage. L'activité de Bathô est en pleine croissance. L'entreprise, qui accueille entre 15 et 20 stagiaires chaque année, conçoit une dizaine de bateaux à destination d'hébergeurs touristiques. Cependant, elle souffre d'une sous-évaluation, notamment pour son bilan carbone plus favorable que celui d'un produit neuf. Il existe un manque de

règlementation et de normes spécifiques concernant l'économie circulaire, ce qui complexifie davantage la tâche pour encourager les acheteurs à choisir des produits recyclés.

Points de vigilance

Le chantier naval se heurte à plusieurs difficultés. Tout d'abord, le temps consacré à la rénovation d'un bateau est considérable. Pour un navire de moins de 8 mètres, environ 600 heures sont nécessaires, tandis qu'un bateau de 9,70 mètres peut exiger entre 1 200 et 1 500 heures de travail. De plus, convaincre les clients d'investir dans des produits qui bien que socialement et écologiquement responsables sont plus onéreux à l'achat représente un autre défi. D'autre part, dans les campings, ce type d'hébergement reste moins demandé que les mobiles homes classiques. Les clients expriment souvent une réticence liée à la crainte de perdre en confort et en espace, même si ces habitats insolites sont particulièrement attractifs lorsqu'ils sont situés à proximité d'une voie navigable. Enfin, l'entreprise a rencontré des difficultés pour atteindre un équilibre économique, en raison de l'instabilité de la demande ou encore des habitudes des clients qui privilégient davantage le neuf plutôt que le réemploi.

Acteurs mobilisés et financement

L'éco-organisme APER (Association pour la Plaisance Eco-Responsable) joue un rôle crucial en mettant en relation les propriétaires de bateaux à détruire avec les centres de tri, facilitant ainsi le recyclage des matériaux. Bathô est également membre de la Fédération des industries nautiques.

Un Bathô coûte entre 28 000 euros et 30 000 euros hors taxes, sans compter les frais de transport et d'installation. Pour une

location en camping, comme aux Hortensias à Loctudy, situé en centre Bretagne, les tarifs sont de 80 à 85 euros par nuitée hors saison et de 110 euros par nuitée en saison, une option plus économique qu'une location en mobile home classique. ■



FICHE PRATIQUE INSPIRANTE N° 37

AMBIANCE SEINE : UNE OFFRE DE LOCATION DE BATEAUX ÉLECTRIQUES SANS PERMIS

Territoire

Ambiance Seine est une entreprise de location de bateaux électriques sans permis (5 à 8 places), d'appartements (2 ou 4 personnes) en bord de Seine, de vélos classiques ou avec assistance électrique, de paddles, canoës/kayaks... entourée de 25 000 hectares de forêt, dans la commune seine-et-marnaise de Thomery. Proche de Fontainebleau et du fleuve Seine, non loin de circuits de randonnée pédestre (Barbizon, Grez-sur-Loing, Bourron-Marlotte, Moret-sur-Loing, Saint-Mammès) et de monuments historiques, le site est accessible depuis Paris en TER R avec parking automobile à huit minutes de marche des bateaux et avec une offre de stationnement à proximité pour les personnes à mobilité réduite. Ambiance Seine propose également de la randonnée et de l'escalade. Son impact pour la commune classée « ville de caractère » est non négligeable grâce à l'afflux de visiteurs des communes environ-

nantes, des Parisiens et même de touristes étrangers.

Caractéristiques du projet

L'activité a débuté en juin 2022. Depuis 2023, l'offre de location de bateaux électriques, qui s'étend de mai à fin octobre, est devenue pleinement opérationnelle. La clientèle est constituée principalement de Parisiens qui cherchent à s'évader à la campagne et ses communes avoisinantes. La demande est forte, car l'offre est assez rare : en effet, peu de structures en Île-de-France proposent ce type de prestation. Par ailleurs, l'atout environnemental du bateau à motorisation électrique est la sobriété énergétique. La lenteur du bateau électrique n'est pas un frein pour une clientèle davantage à la recherche de calme et de détente.

Grâce à un été chaud en 2022 et au soutien de la presse locale, Ambiance Seine enregistre dès son lancement en 2022 une forte demande, particulièrement durant le mois d'août. Elle disposait alors de trois bateaux de cinq places. L'année suivante, deux bateaux de huit places viennent compléter la flotte, malgré un été pluvieux. L'entreprise ajoute également un kayak de trois



Ambiance Seine

places et deux paddles, en dépit d'une demande plus faible pour ce type d'équipement nautique. Une arrière-saison douce lui permet d'atteindre des résultats comparables à ceux de 2022.

L'impact sur le territoire est significatif. Pour les élus de Thomery, l'activité d'Ambiance Seine est importante car elle attire des visiteurs dans la ville.

Aujourd'hui Ambiance Seine n'a pas vocation à accroître le nombre de visiteurs, mais à assurer la sécurité de ses passagers en garantissant un nombre de bateaux suffisant. Avec seulement deux bateaux au début, la flotte en compte actuellement cinq, sans projet d'extension immédiat.

Mise en œuvre

La mise en place de l'activité s'est effectuée en plusieurs étapes :

- l'identification d'un lieu adapté à l'activité et à l'accueil de pontons pour l'accostage des bateaux. L'achat de pontons s'élève en moyenne à 15 000 euros, avec des frais supplémentaires pour leur installation sur le domaine public fluvial ;
- l'acquisition des bateaux : un modèle 5 places, qui représente environ 65 % de la demande, coûte près de 15 000 euros, un bateau de 7 à 8 places en moyenne 25 000 euros auxquels il est nécessaire d'ajouter des frais d'assurance. Prévoir un bateau thermique de substitution en cas de panne ;
- la navigation dépend des décisions des collectivités territoriales et des demandes des clients. Le choix d'un lieu avec du passage ou, comme l'a fait Ambiance Seine, le développement de sa communication sur le web ;
- la demande d'autorisations à Voies navigables de France afin d'obtenir les autorisations d'exécution de l'activité commerciale. Lorsque la location de bateaux électriques est envisagée et ne



nécessite pas d'enregistrement auprès de VNF, seul un permis de nolisage est nécessaire, délivré par la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports.

Acteurs mobilisés et financement

Ambiance Seine a établi des partenariats avec :

- les offices de tourisme de Moret-sur-Loing et Fontainebleau. L'entreprise paie un certain montant pour laisser à disposition ses flyers au sein des offices. De plus, des bornes tactiles sont installées sur le territoire (OT, gare de Bois-le-Roi) pour promouvoir leur activité ;
- Accrobranche de Champagne-sur-Seine offre aux familles clientes des réductions sur les activités bateau d'Ambiance Seine ;
- Seine-et-Marne Attractivité pour la promotion de l'offre.

L'achat de bateaux et de pontons a été financé par des fonds propres. Ambiance Seine n'a bénéficié d'aucune aide financière, car le processus est long et les subventions sont souvent conditionnées à l'embauche de personnel. ■

Ressources complémentaires

- Courriel : contact@ambianceseine.com

FICHE PRATIQUE INSPIRANTE N° 38

BOAT & BIKE : LA DÉCOUVERTE DE L'OISE EN BATEAU ET À VÉLO



Caractéristiques du projet

L'offre Boat & Bike s'intègre aux actions de développement identifiées dans le Schéma directeur du tourisme fluvial et fluvestre (2020-2025), élaboré par Voies navigables de France et les Départements de l'Oise et du Val-d'Oise. Les agences départementales du tourisme de ces deux départements ont commencé à s'intéresser à la création d'une cyclo-croisière en 2021. Le collectif Oise River Side, qui accompagne les collectivités locales dans la conception et la mise en œuvre d'une offre fluviale, a notamment favorisé l'émergence du projet. L'objectif est de développer le tourisme dans la vallée de l'Oise grâce à une offre innovante, qui met en valeur la rivière et ses abords. La présence du bateau promenade *L'Escapade* sur le territoire a été l'occasion d'expérimenter ce nouveau concept. Le point de départ du parcours pour les touristes et leurs vélos s'effectue à Compiègne jusqu'à Pont-Sainte-Maxence. L'Oise s'étend sur 340 kilomètres, reliant le Bassin parisien au nord de la France et à la

Belgique, principalement dans les Hauts-de-France. Navigable sur la majeure partie de son cours, l'Oise est bordée de nombreux canaux sur une centaine de kilomètres. Les départements de l'Oise, de l'Aisne, de la Somme ainsi que la Seine-Maritime sont traversés par l'itinéraire cyclable la Trans'Oise, offrant un réseau cyclable aménagé sur 132 kilomètres (hors agglomération). Le linéaire cyclable est prolongé par deux itinéraires européens, La Scandibérique et l'avenue verte London-Paris, qui mènent jusqu'au Val-d'Oise et à la confluence avec la Seine.

Mise en œuvre

Dans un premier temps, un diagnostic des équipements a été réalisé sur la totalité du linéaire entre Cergy-Pontoise et Pont-l'Évêque. L'évaluation comprenait une étude de faisabilité (complétée par un examen approfondi) sur la capacité de la vallée de l'Oise à accueillir ce type d'offre. Cette étape a impliqué de vérifier les appontements et de s'assurer qu'ils étaient adaptés au passage des bateaux et des vélos.

Cinq circuits Boat & Bike, d'une durée variable d'une heure et demie à trois heures, ont ensuite été proposés, combinant navigation et vélo. L'itinéraire retenu a été celui du bateau promenade *L'Escapade* sur l'Oise, notamment équipé de rampes spécifiques pour accueillir les vélos.

Une première phase de commercialisation a été lancée en 2021, pour des sorties de trois heures en bateau et plus de deux heures et demie à vélo, offrant la possibilité de parcourir 27 km sur les chemins de halage. Cette offre est proposée à des tarifs fixes pour les adultes (40 €) et pour les enfants (20 €). Le trajet comprenait un brunch ainsi que des activités pour les enfants, avec de nombreux points d'intérêt tout le long du parcours.

L'année suivante, l'offre est montée en gamme avec une nouvelle formule de brunch, une modification du temps de croisière et une valorisation du patrimoine fluvial, en particulier autour des écluses. En 2022, il y a eu trois dates pour six rotations. De mai à septembre 2023, dix rotations ont été planifiées à cinq dates différentes.

L'office de tourisme de Noyon a assuré la commercialisation de Boat & Bike de 2021 à 2023, avant que cette mission ne soit transférée à la communauté de communes des Deux Vallées, en 2024. Le bateau promenade *L'Escapade* appartient à la Cité des bateliers de Longueil-Annel. Une diversification des activités permet d'améliorer le calendrier de navigation en proposant différentes options telles que Boat & Bike, des balades, des privatisations en basse saison. Cependant, l'ajustement des équipements pour le Boat & Bike représente un coût financier non négligeable. De plus, *L'Escapade* n'est pas dédié exclusivement au Boat & Bike, ce qui restreint sa disponibilité. Par ailleurs, le circuit à vélo comporte certaines zones peu sécurisées, qui peuvent présenter des risques pour les cyclistes.

Acteurs mobilisés et financement

Les partenaires de ce projet sont les agences départementales du tourisme de l'Oise et du Val-d'Oise, l'office de tourisme des Pays d'Oise et d'Halatte, l'office de tourisme de Compiègne ainsi qu'un traiteur local.

Le bateau promenade *L'Escapade* a été construit en 2014 grâce, en partie, à des fonds européens (aides pour bateaux hybrides et électriques). Les études de faisabilité se sont élevées à 25 000 euros hors taxes, auxquels il faut ajouter 3 500 euros pour l'étude relative à l'aménagement du bateau.

En 2021, on estimait à un million d'euros les dépenses pour la construction d'un bateau de 19 mètres avec une capacité d'accueil de 40 vélos avec des arceaux pliants pour une meilleure adaptabilité.

Retour sur expérience

L'originalité de l'offre fait de Boat & Bike un produit particulièrement attractif, qui permet une découverte multimodale du territoire combinant bateau et vélo, et qui consolide le rayonnement touristique des lieux. De plus, l'engagement de prestataires locaux contribue aux retombées économiques régionales.

En 2022, environ 118 adultes et neuf enfants ont choisi l'offre Boat & Bike. En 2023, la fréquentation a connu une hausse, atteignant 183 adultes et 39 enfants.

En outre, des points d'amélioration ont été identifiés :

- la durée du trajet en bateau, jugée encore trop longue, pousse à proposer une nouvelle approche temporelle ;
- l'implantation dans le Val-d'Oise d'un produit similaire permettrait de couvrir un territoire plus large.

Pour faciliter l'itinéraire, il serait nécessaire d'installer une signalétique vélo spécifique. Qui plus est, l'acquisition d'un bateau dédié uniquement à l'offre Boat & Bike constituerait un réel avantage pour améliorer l'offre. ■





CONCLUSION

De nos jours, il ne s'agit plus de considérer les espaces fluviaux comme de simples ressources exploitables, mais plutôt des écosystèmes vivants à intégrer harmonieusement dans nos modes de vie et de développement. Le tourisme fluvestre ouvre une voie pour adapter nos territoires aux aléas climatiques, en privilégiant des solutions durables et légères aux aménagements lourds, tout en misant sur la créativité et l'innovation.

Le tourisme fluvestre s'est affirmé comme une approche prometteuse pour revitaliser les territoires et repenser notre relation aux voies d'eau. Associé à des projets de régénération et porté par une vision partagée, il se révèle être un point d'ancrage dans l'amélioration du cadre de vie. Cette forme d'écotourisme encourage à la fois une vie récréative et inclusive, tout en sensibilisant les visiteurs à l'importance des milieux aquatiques et rivulaires. L'aménagement réfléchi d'espaces de loisirs et de détente en bord d'eau contribue aussi à limiter l'artificialisation des sols, tout en protégeant les écosystèmes qui facilitent notre adaptation au changement climatique.

L'intégration des cours d'eau dans l'aménagement des territoires s'appuie sur un travail collaboratif entre habitants, associations, organisations, collectivités et élus permettant de structurer une destination fluviale et fluvestre porteuse de sens. Dans un secteur marqué par une réglementation complexe et des enjeux environnementaux de plus en plus prégnants, les initiateurs de projets envisageant des activités sur l'eau et le long des berges peuvent avoir accès à un soutien en ingénierie et financier. Les fiches actions et les exemples inspirants présentés dans ce *carnet pratique* proposent des solutions concrètes pour surmonter ces défis et encourager le développement durable de ces activités.



ANNEXE

BIBLIOGRAPHIE

- A** • Ademe, *Diagnostiquer l'impact du changement climatique sur un territoire*, 2019. La démarche TACCT (trajectoire d'adaptation au changement climatique des territoires) permet d'élaborer une politique d'adaptation au changement climatique de A à Z, du diagnostic de vulnérabilité jusqu'au suivi des mesures et à l'évaluation de la stratégie.
- Ademe, *Évaluer les politiques d'adaptation au changement climatique. Guide méthodologique* – TACCT, 2019.
 - Ademe, *Opérateurs et territoires touristiques : s'adapter pour faire face au changement climatique*, 2024.
 - Ademe, *Réalisation d'un bilan des émissions de gaz à effet de serre : filière sites de loisirs et culturels. Guide sectoriel*, 2024.
- B** • Marc BARRA, « Intégrer la biodiversité dans les projets de construction et de rénovation », article extrait des *Dossiers techniques de la construction* n° 88, 2022.
- Gaëtane DEBCEUF DE LOS RIOS SERRANO, Marc BARRA, Gwendoline GRANDIN, *Renaturer les villes* (2022), Méthode, exemples et préconisations, 2022.
 - Observatoire wallon du tourisme, *Boîte à outils du tourisme fluvestre, direction du développement stratégique du Commissariat général au Tourisme*.
 - Bons outils, bonnes idées. La Toolbox Circulas pour repenser un projet/modèle d'affaires aux partenariats, en passant par la chaîne de valeur, en prenant en compte le contexte social, économique et naturel.
- C** • Carine CAMORS, Odile SOULARD, « L'animation nocturne des villes, un potentiel à conforter », *Note rapide Économie*, n° 808, 2019.
- Comité de valorisation de la rivière Beauport, *Sensibilisation en action, la rivière t'invite ! guide pédagogique*, 2008.
- D** • Cécile DIGUET, « L'urbanisme transitoire, une pratique qui se pérennise », *Note rapide Territoires*, n° 952, 2022.
- E** • Agathe EUZEN, Claire MARC, *Tout comprendre (ou presque) sur l'eau*, édition CNRS, 2024.
- Emma SAINT-GENEZ, « L'été s'installe sur les berges de l'Adour », *Sud Ouest*, le 28 juin 2012.

- J** • Maud JACQUES, Odile SOULARD, *Les quartiers culturels et créatifs : leviers de redynamisation territoriale*, L'Institut Paris Region, 2020.
- L** • La plateforme d'aide à la décision pour la résilience du secteur immobilier.
 • *L'environnement en Île-de-France. Diagnostic et enjeux*, L'Institut Paris Region, 2022.
 • Établissement public d'aménagement Orly-Rungis-Seine-Amont, le guide méthodologique *Animer les berges de Seine*, 2021.
 • Le nouveau Schéma directeur de la Région Île-de-France - Environnemental (SDRIF-E) adopté le 11 septembre 2024 par les élus du Conseil régional.
 • Les documents du GREC francilien : questions/réponses sur le changement climatique.
- L** • Paul LECROAT, *Séoul, Cheonggyecheon Expressway. La ville après l'autoroute*, IAU idF, 2013.
 • Pascale LEROI, « Transfigurer l'espace public avec des objets de convivialité », *Note rapide* n° 850, L'Institut Paris Region, 2020.
- M** • Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, Centre de ressources pour l'adaptation au changement climatique, Bat-ADAPT.
- P** • Plus fraîche ma ville, start-up portée par l'Ademe et l'AMF pour aider les collectivités dans le choix de solutions de rafraîchissement urbain pérennes et durables.
- S** • Secrétariat d'État chargé de la Mer et de la Biodiversité, « Gestes et conseils pour les loisirs nautiques en eau douce », 11 juin 2024.
 • Odile SOULARD, Séverine ALBE-TERSIGUEL, Carine CAMORS, Vincent GOLLAIN, Marion TILLET, Martin HERVOUET, *Lieux culturels et valorisation du territoire, tome 2, Quinze lieux emblématiques en Île-de-France*, L'Institut Paris Region, 2018.
 • Pierre STEINLEIN, Usages loisirs-tourisme de l'eau, Journées de l'hydraulique Année 1992 22-2 pp. 1-9.

CONTRIBUTEURS ET PARTENAIRES

Pour leur contribution, apport technique, transmission d'informations et de visuels, sont particulièrement remerciés :

Adrien ARIES, Fédération de la pêche de Paris
Annick AUSTONI, Région Île-de-France
Zoé BALAÏ, L'Institut Paris Region
Élisa BARBIER, office de tourisme Saint-Germain
Boucles de Seine
Marc BARRA, L'Institut Paris Region
Mathilde BAUDRIER, Association Espaces 92
Félicie BELLÉTRE, Val-d'Oise Tourisme
Franck BRÉFORT, port de Decize
Véronique BRONDEAU, Parc du peuple de l'herbe,
conseil départemental des Yvelines
Clément BRUN, Studio Baignade Urbaine
Anne-Christine BULOURDE, Choose Paris Region
Carine CAMORS, L'Institut Paris Region
Isabelle CHATOUX, Parc du peuple de l'herbe,
conseil départemental des Yvelines
François CHEVRIER, club de canoë-kayak
de Redon
Moustapha CHOUÏREB, port de Decize
Gérard et Dominique COIN, Gîtes de l'Écluse
Alexandra COCQUIÈRE, L'Institut Paris Region
Adeline CORBEL, Fédération départementale
de la pêche du Val-d'Oise
Chloé DAILLY, Cap sur la Marne
Hugo DELORT, L'Institut Paris Region
Lise DENIS, Métropole du Grand Paris
Yvan DETRAZ, Bruit du Frigo
Corinne DROUET, LBDO
Antoine DUBOST, Fédération française
de canoë-kayak
Vincent DUJARDIN, association Transport
Transport Culturel Fluvial
Alice DUQUESNOY, communauté d'agglomération
Marne et Gondoire
Jérôme FERRE, communauté de communes
Sud-Nivernais
Bastien FIORI, Grand Besançon Métropole
Emmanuelle FRAZDI, communauté
d'agglomération Marne et Gondoire
Laurine GADAUT, Val-de-Marne Tourisme et Loisirs
Yohann GAUTHIOT, comité d'itinéraire
de La Voie bleue
Romain GAUTIER-FOUQUET, Rennes Métropole

Maximilian GAWLIK, L'Institut Paris Region
Anne GODIN, office de tourisme Marne et Gondoire
Camille GROFILS, Choose Paris Region
Pascale GUERY, L'Institut Paris Region
Raphaëlle GUILLOU, Choose Paris Region
Klaire HOUEIX, L'Institut Paris Region
Sara JACOB, Métropole du Grand Paris
Gwenn JULLY, Choose Paris Region
Guillaume LAPORTE, Voies navigables de France
Paul LECROART, L'Institut Paris Region
Gilles LECUIR, L'Institut Paris Region
Pierre LEFEVRE, Toulouse Métropole
Elena LE GALL, Meaux Marne Ourcq Tourisme
Noémie LE GRAND, L'Institut Paris Region
Françoise LE GUERN, Mairie de Guingamp
Pascale LEROI, L'Institut Paris Region
Virginie LE ROMAIN, Région Île-de-France
Marie LOREAU, chambre de commerce
et d'industrie de région Paris Île-de-France
Laurent MAILLOT, Région Île-de-France
Violette MARCHAIS, Vignoble Marchais
Fadhel MARTINI, collectif Cap sur la Marne
Jean-Baptiste MORILLE, domaine Morille-Luneau
Damien MORINEAUX, Mairie de Lille
Laurine PERRAUDIN, communauté de communes
Sud-Nivernais
Manuel PRUVOST-BOUVATTIER, L'Institut Paris
Region
Adrien QUIVORON, direction territoriale Sud-Ouest,
Voies navigables de France
Andrew et Laurence RICHIE, Ambiance Seine
Marie-Noëlle RIFFAUT, Voies navigables de France
François ROBLLOT, Val-de-Marne Tourisme
et Loisirs
Thibault SAINT-OLIVE, Bathô
Michel SCHADECK, association Nos Lavoirs
à Pontrieux
Thibault SILLORAY, association Haut & Fort
Odile SOULARD, L'Institut Paris Region
Emmanuel TERRIEN, Mairie de Mauves-sur-Loire
Catherine TRAUT, Hansen Marine
Yoan TISON, Mairie de Lille
Léa WEINGART, L'Institut Paris Region

VALORISER LES TERRITOIRES PAR UN TOURISME FLUVIAL DURABLE

Et si les cours d'eau devenaient des lieux d'expérimentation écologique ? Ce *carnet pratique* explore le pouvoir transformateur du tourisme fluvial : des espaces récréatifs qui sensibilisent à la préservation des milieux naturels, des territoires fluviaux tournés vers des pratiques touristiques plus résilientes, des écosystèmes revitalisés. Les acteurs du tourisme, collectivités, porteurs de projets y trouveront les clés pour développer une activité durable sur l'eau ou près des rives.

Jadis artères commerciales, les voies d'eau révèlent aujourd'hui des espaces de loisirs et de valorisation environnementale. Face aux défis brûlants de la pollution et du changement climatique, cet ouvrage vous invite à plonger au cœur d'une révolution douce : celle de la réconciliation de l'homme avec la nature à travers les voies d'eau. Dans cette édition, explorez comment des écosystèmes essentiels, des zones humides aux espaces naturels sensibles se métamorphosent en laboratoires d'apprentissage et jouent un rôle incontournable dans notre adaptation aux défis à venir. De la concertation à la création, découvrez, à travers une quarantaine de fiches pratiques et exemples inspirants, comment les idées se conjuguent et les rêves se concrétisent pour bâtir les destinations fluviales et fluviales de demain.



L'INSTITUT PARIS REGION
ASSOCIATION LOI 1901

CAMPUS PLEYAD - PLEYAD 4 - 66-68 RUE PLEYEL, 93200 SAINT-DENIS

ISSN 2105-4258
ISBN 978-2-7371-2400-6



20 €