

DÉCEMBRE 2007

Le tourisme fluvial en Île-de-France : une image à valoriser



E. Blum - Laurif

Halte fluviale de l'Isle-Adam.

L'Île-de-France dispose de 700 km de voies navigables et se situe au carrefour des grandes voies de transit touristiques fluviales. De ce fait, le fleuve apparaît dans le schéma régional du tourisme et des loisirs comme un élément incontournable pour le développement touristique régional.

Cet article est le préalable d'une étude sur le tourisme fluvial en Île-de-France qui paraîtra début 2008. Il présente les résultats d'une enquête menée entre avril et septembre 2007 par l'Aurif, à la demande du conseil régional, en partenariat avec le comité régional du tourisme, auprès d'une soixantaine d'acteurs du tourisme fluvial : Voies Navigables de France, Port autonome de Paris, gestionnaires privés de ports fluviaux, communes et intercommunalités, comités départementaux de tourisme, offices du tourisme, etc.

Le tourisme fluvial est un domaine recouvrant une multiplicité d'activités : promenades de une à quelques heures, croisières, plaisance, loisirs nautiques (canoë, kayak, etc.), mais aussi activités pratiquées le long de la voie d'eau (randonnées, visites d'ouvrages ou de musées en lien avec celle-ci). Si l'Île-de-France ne dispose pas d'une image forte en matière de tourisme fluvial, il n'en reste pas moins qu'il s'agit d'une composante importante de l'activité touristique régionale.

Des équipements saturés

La région dispose de plus d'une trentaine de ports fluviaux, équipements de taille importante, pouvant accueillir des bateaux permanents en leur proposant un certain nombre de services (avitaillement, capitainerie par exemple). Ces ports sont majoritairement dirigés par des gestionnaires privés. Les haltes fluviales, plus nombreuses, sont quant à elles propriétés de collectivités locales, communes ou intercommunalités. Elles sont de taille réduite, entre un et vingt anneaux, et il n'est possible de s'y amarrer qu'entre vingt-quatre et quarante-huit heures. Le fonctionnement de ces équipements est fortement marqué par la saisonnalité de l'activité : ils ne fonctionnent à plein qu'entre mai et septembre.

La majorité des ports fluviaux d'Île-de-France sont occupés, à l'année, par des bateaux permanents. En effet, ceux-ci sont privilégiés par rapport aux bateaux de passage pour des raisons de rentabilité. On peut citer, pour exemple, le port de Nogent-sur-Marne qui compte 170 places au total dont seulement dix anneaux de passage.

Les ports fluviaux urbains étant quasiment complets toute l'année, cela pose problème pour les bateaux de transit qui ne peuvent s'amarrer en période estivale. Les possibilités de stationnements annuels sont également restreintes, du fait d'un accroissement du nombre de propriétaires ayant des embarcations de plus en plus imposantes.

Les refus pour les stationnements de transit se multiplient et on assiste à la constitution de listes d'attente pour le stationnement annuel.

Cette saturation des équipements fluviaux urbains révèle une carence en infrastructures, aggravée par un manque de qualité de l'existant. Nombre de haltes sont rudimentaires et ne proposent pas de services de première nécessité (eau, électricité, sanitaires). Les stations d'avitaillement sont très rares le long des voies d'eau franciliennes, obligeant les plaisanciers à s'approvisionner dans les grandes surfaces. Entre Paris et Compiègne, par exemple, on ne trouve aucune station essence et la situation est la même entre la capitale et le port de l'Iton à Saint-Martin-la-Garenne.

Le tourisme fluvial en Île-de-France : une image à valoriser



M. Hébert - Iaurif

Port fluvial du Pays de Fontainebleau - Avon.



M. Hébert - Iaurif

Port de plaisance de Nogent-sur-Marne.

Des retombées limitées pour le commerce local

L'installation d'une halte fluviale est généralement vue comme génératrice de retombées économiques importantes dans la commune, notamment pour ses commerces de proximité.

L'enquête menée montre que ces retombées auprès du commerce local sont relativement limitées. La plupart des plaisanciers restent peu de temps dans la commune, mais peuvent s'y approvisionner. Cela constitue un complément de revenu pour les commerçants, durant la saison estivale. Les propriétaires de bateaux permanents, en gardiennage dans les ports fluviaux, ne consomment que rarement sur place. Les croisières, quant à elles, n'ont aucun lien avec les commerces locaux. Tout est

organisé en amont et le ravitaillement des bateaux de croisières n'est pas effectué lors des escales.

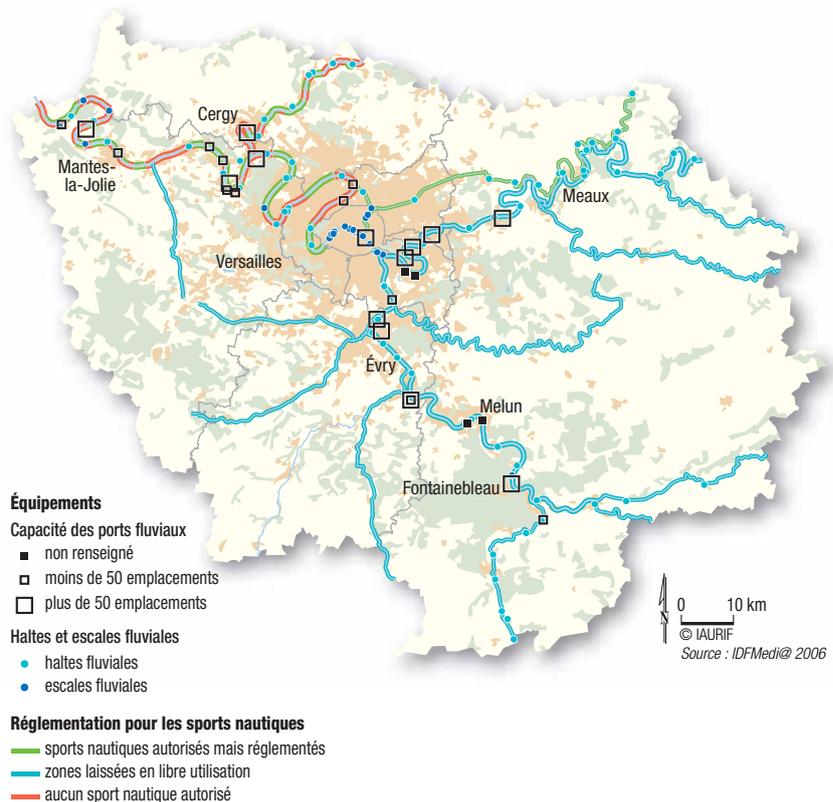
L'installation d'équipements touristiques fluviaux, leur entretien, ainsi que celui des berges sont à la charge des communes. Elle est généralement subventionnée, pour les investissements seulement, par le conseil régional et les conseils généraux, notamment dans le cadre de la politique des pôles touristiques régionaux prioritaires. Toutefois, c'est l'établissement Voies Navigables de France (VNF), gérant de l'ensemble du réseau magistral français, ou le Port autonome de Paris (PAP), gérant de nombre d'équipements, qui perçoivent les droits de navigation dus par les plaisanciers ainsi qu'une redevance annuelle des communes pour leur utilisation du domaine public fluvial.

Tourisme fluvial et sports nautiques en Île-de-France

Quelques exemples de redevances :

Un péage est à acquitter par tout propriétaire de bateau de plaisance (décret 91-797 modifié). Il dépend de la taille du bateau et de la formule choisie (année, saison, vacances, etc.). Ce péage ne dispense pas du paiement de certains services particuliers comme le passage d'écluses en dehors des heures de navigation.

Les bateaux à passagers doivent s'acquitter du péage, calculé en fonction de l'activité exercée à bord (transport de passagers ou bateau à quai), de la surface du bateau et de la zone de navigation (Paris, Île-de-France hors Paris ou France hors Île-de-France et Paris), mais aussi de diverses taxes : une redevance «de base» autorisant l'occupation temporaire du domaine public fluvial ou une redevance «pour escale» PAP (calculée en fonction de la durée de stationnement, de la situation géographique de cette escale et des dimensions du bateau).



Quant à l'arrimage aux haltes, les communes choisissent généralement de le rendre gratuit, afin de simplifier la gestion de l'équipement. Faire payer l'arrimage obligerait en effet à la présence d'un permanent sur le site. Cela serait donc trop coûteux au regard du nombre de bateaux concernés.

Les investissements des communes sont donc généralement très peu rentabilisés.

Toutefois, si les retombées économiques sont limitées, les retombées en termes d'image, en particulier auprès des habitants, sont bien plus importantes. L'aménagement d'une halte fluviale est souvent considéré comme contribuant à l'animation et à la reconquête des berges, c'est-à-dire à une amélioration du cadre de vie.

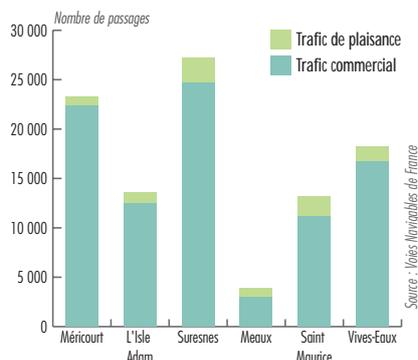
Des conflits d'usage multiples

Les voies d'eau sont des éléments naturels autour desquels gravitent des activités de toutes sortes : c'est un espace où touristes, sportifs, professionnels et riverains se côtoient. Une rivière fait nécessairement l'objet de multiples utilisations pas toujours compatibles, voire contradictoires, entraînant ainsi des conflits d'usage divers et variés.

D'une part, le trafic commercial est prioritaire sur tout autre type de navigation (Source : *Schéma directeur d'exploitation des voies navigables*, VNF). Il affecte la plaisance et les autres activités nautiques par son intensité et son tonnage. Il pose des problèmes aux plaisanciers néophytes, qui se trouvent confrontés aux remous dus à la taille et à la vitesse des péniches de fret.

Aux écluses, le plaisancier doit également laisser la priorité à la navigation commerciale ou au transport de passagers. Cette état de fait engendre donc des temps d'attente importants sur les voies supportant un fort trafic de fret.

Nombre de passages au niveau de six écluses franciliennes (2005)



D'autre part, des conflits interviennent entre pêcheurs et pratiquants des autres loisirs liés à l'eau pour la gêne occasionnée par la navigation (bruit, remous...) et les impacts potentiels sur les écosystèmes (perturbation des fonds de rivière et dérangement des poissons en période de fraie).

Enfin, l'existence de bassins de vitesse permettant la navigation rapide ainsi que la pratique du ski nautique et du jet ski sur une portion de la voie d'eau provoquent très souvent de multiples plaintes de la part des riverains. Elles ont trait, en particulier, aux nuisances sonores à certaines heures de la journée. Ainsi voit-on se multiplier les pétitions et les arrêtés municipaux demandant le déplacement, voire la suppression de ces bassins aux préfets.

Des difficultés dans l'aménagement et la gestion des infrastructures

Tous les acteurs, qu'il s'agisse de collectivités locales, de gestionnaires privés, voire de plaisanciers, se retrouvent sur un point majeur : la difficulté de se repérer dans le paysage institutionnel du tourisme fluvial et d'y investir.

Le tourisme fluvial est confronté à la multiplicité des acteurs, notamment en matière de gestion du domaine public fluvial et des infrastructures qui y sont installées.

VNF est le gestionnaire légal du domaine public fluvial, mais le PAP s'est vu confier la gestion de plusieurs équipements, comme par exemple des haltes à proximité d'écluses. Pour aménager une halte fluviale, une commune peut avoir comme interlocuteur à la fois VNF et le PAP (et devra donc parfois verser une redevance aux deux organismes). Ce double dialogue se passe bien, malgré les quelques conflits de gestion qui peuvent surgir de temps à autre : le fait que le Service de navigation de la Seine et le PAP aient le même directeur permet de les limiter.

Les plaisanciers doivent payer des droits à la fois à VNF, pour l'autorisation de naviguer, au PAP, pour l'autorisation de s'amarrer à leurs infrastructures, ainsi qu'aux communes, pour pouvoir utili-

Les acteurs institutionnels du tourisme fluvial

Echelle	Voies Navigables de France	Autres acteurs
France	Administration centrale	
Bassins de navigation (interrégional)	Service de navigation de la Seine	
Région Île-de-France		Port autonome de Paris Conseil régional Ville de Paris - Service des canaux
Local	Subdivisions	Conseils généraux Communes et intercommunalités

Le tourisme fluvial
en Île-de-France :
une image
à valoriser

ser les services proposés sur les haltes fluviales, etc.

Enfin, l'accord de VNF est obligatoire pour toute installation d'un équipement touristique fluvial, puisque celui-ci se situe sur le domaine public fluvial. La procédure étant parfois longue, elle peut entraîner des surcoûts non négligeables, voire rendre caduc un projet.

Face à cette complexité, le développement des loisirs nautiques ainsi que l'aménagement des berges (pistes cyclables, chemins de randonnées, etc.) paraissent des solutions intéressantes pour la mise en valeur de la voie d'eau.

Les loisirs nautiques, un secteur en plein développement

Les fleuves et rivières franciliens ainsi que certaines bases de loisirs sont également utilisés à des fins sportives ou de loisirs, par un ensemble d'activités liées à l'eau : canoë, kayak, aviron, voile, jet-ski, ski nautique.

Ces activités sont généralement, dans l'imaginaire collectif, plus accessibles que la plaisance, considérée comme plus onéreuse. De plus, les communes ont tendance à les privilégier, car leurs habitants sont les premiers concernés, les investissements sont moindres et les clubs sont gérés par des associations locales.

Alors que les villes se tournent de nouveau vers la voie d'eau, ces activités apparaissent comme un excellent moyen de réappropriation du fleuve et des rivières par l'ensemble des riverains,



Chemin de halage le long du canal du Loing, Nemours.

M. Hébert - Iaurif

malgré quelques conflits, notamment dus au bruit.

Toutefois, ces activités ont besoin d'être soutenues, car elles sont encore méconnues. De plus, nombre de clubs sont réservés à leurs seuls abonnés et non au grand public. Cela nécessite donc un véritable travail d'ouverture et de soutien des structures.

Au regard des résultats de l'enquête, le tourisme fluvial apparaît plus comme un moyen de mise en valeur du cadre de vie local que comme une activité

touristique majeure pour la région Île-de-France. Les aménagements de berges pour les piétons ou les cyclistes, le développement des loisirs nautiques deviennent des champs d'action prioritaires pour nombre de collectivités. L'Île-de-France est par ailleurs considérée par les plaisanciers comme une région de transit et non comme une destination finale. Ce phénomène est amplifié par la saturation des ports et le manque d'infrastructures de qualité. En première approche, une nouvelle réflexion globale et partagée à l'échelle régionale semble donc nécessaire pour valoriser au mieux le potentiel représenté par la voie d'eau en Île-de-France.

Le rapport d'étude final, qui paraîtra début 2008, mettra en perspective le diagnostic détaillé de la situation francilienne par rapport aux objectifs du schéma régional du tourisme fluvial de 1992, de celui du Bassin parisien de 1997 et du schéma régional du tourisme et des loisirs 2000-2010.

Pour en savoir plus :

- *Schéma régional du tourisme fluvial en Île-de-France*, conseil régional d'Île-de-France, 1992.
- *Schéma directeur du tourisme fluvial dans le Bassin parisien*, Iaurif, 1997.
- *Schéma régional du tourisme et des loisirs en Île-de-France 2000-2010*, conseil régional d'Île-de-France.
- *Enjeux et potentialités du tourisme fluvial en Île-de-France dans le contexte du Bassin parisien et de l'Union européenne*, Jean-Jacques Ivain, Conseil économique et social de la région Île-de-France, 2003.
- *Schéma directeur d'exploitation des Voies Navigables*, Voies Navigables de France, 2005.
- *Le tourisme fluvial en France en 2006*, Réseau national d'observation du tourisme fluvial, Voies Navigables de France, ODIT France.