

2.06.006

CONSEIL REGIONAL D'ÎLE-DE-FRANCE

LE TOURISME FLUVIAL EN ÎLE-DE-FRANCE

Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'île-de-France

15, rue Falguière – 75740 PARIS Cedex 15 – Tél : 01.77.49.53.85 – Télécopie : 01.77.49.76.02

Directeur Général : François Dugeny

Département Démographie Habitat Equipements et Gestion Locale

Directrice : Christine Corbillé

Etude réalisée par Emmanuel Blum avec la participation de Mélanie Hébert, stagiaire

Cartographie réalisée par Assad Alichérif

Maquette réalisée par Isabelle Zugetta

© IAU île-de-France – Mai 2008

Crédits photos de couverture : Mélanie Hébert / IAU île-de-France, Emmanuel Blum / IAU île-de-France, Jean-Guy Jules / AERIAL/IAU île-de-France

SOMMAIRE

Introduction	5
Le tourisme fluvial, définition et organisation	7
Qu'est ce que le tourisme fluvial ?	7
Compétences et responsabilités	7
Diagnostic de l'offre d'équipements et des activités touristiques et de loisirs liées à la voie d'eau	9
Le réseau navigable	9
Les principales infrastructures fluviales : ports, haltes et escales fluviales régionales	11
Les loisirs et sports nautiques	13
Les cours d'eau, lieux de pratique de nombreuses autres activités	19
Les différentes clientèles des pratiques fluviales	20
Quelques événements d'échelle régionale	24
Bilan de la planification en matière de tourisme fluvial	27
Les schémas consacrés	27
Les infrastructures développées	28
Les politiques départementales en faveur des berges en Île-de-France	30
Faiblesses du tourisme fluvial francilien	33
Un trafic en baisse continue	33
Le fleuve en Île-de-France, une image touristique peu développée	35
Le Fleuve à Paris, une situation paradoxale	36
Des équipements fluviaux saturés	37
Des conflits d'usage multiples	38
Le tourisme fluvial : des activités multiples mais déséquilibrées	38
Des retombées limitées pour l'économie locale	43
Des difficultés dans l'aménagement et la gestion des infrastructures	44
La raréfaction des équipements nautiques près de la voie d'eau	45
Le fleuve, un territoire touristique à valoriser et à développer	47
Le Fleuve, territoire stratégique du SDRIF	47
Construire des offres touristiques intégrées aux territoires	49
Améliorer la cohabitation des différents types d'utilisation de la voie d'eau	50
Utiliser le tourisme fluvial pour améliorer le cadre de vie des Franciliens	50
Valoriser la pratique des loisirs et sports nautiques	51
Prioriser l'action régionale selon la localisation des projets	51
Communiquer	51
Une intégration des problématiques à l'échelle du bassin parisien	52
Conclusion	53
Liste des entretiens	55
Bibliographie	57
Liste des sigles	59
Les équipements touristiques fluviaux franciliens	60

Introduction

La région Île-de-France dispose d'un réseau de 700 kilomètres de voies navigables variées, qu'il s'agisse du fleuve, des rivières ou des canaux. Sa situation est idéale, au carrefour des bassins de navigation Ouest, Centre, Est et Nord de la France, à proximité des bassins d'Europe du Nord. Enfin, elle est un point de passage, notamment en direction de la Méditerranée.

A ce titre, le tourisme fluvial est perçu depuis quinze ans comme une composante essentielle du tourisme francilien. Dès 1989, le schéma régional de développement du tourisme et des loisirs d'Île-de-France le considérait comme « le vecteur d'image potentiellement le plus porteur pour la région ». C'est dans ce contexte que le conseil régional a adopté en février 1992 un schéma régional du tourisme fluvial en Île-de-France, ayant pour objectif « la définition d'axes directeurs pour l'intervention de la Région dans ce secteur et, secondairement, la constitution d'un cadre de référence pour l'établissement des concertations entre les acteurs.

En 1997, un schéma directeur du tourisme fluvial dans le Bassin parisien a été rédigé et voté par les Conseils régionaux d'Île-de-France, de Picardie, de Champagne-Ardenne, de Bourgogne, du Centre et de Haute Normandie. Il s'intégrait dans le cadre du contrat de plan interrégional, outil de mise en œuvre de la Charte du Bassin parisien¹. Il définissait les « axes d'intervention prioritaires » tout en laissant « à chaque région le soin de présenter la forme et l'identité de ses projets ». Ce schéma interrégional a toutefois été abandonné au moment de la signature du contrat de plan État-Région 2000-2006.

Dernier schéma en date, le schéma régional du tourisme et des loisirs en Île-de-France 2000-2010 envisage la problématique du tourisme fluvial à l'échelle du Bassin parisien et envisage une approche globale de développement, s'appuyant sur une évaluation de la demande comme préalable à tout aménagement.

L'ensemble de ces schémas prouve l'intérêt porté par les différentes collectivités au tourisme fluvial et ses potentialités de développement dans la région Île-de-France.

La présente étude a pour premier objet de faire un diagnostic de l'offre en termes de tourisme fluvial et d'effectuer un bilan des actions menées depuis le schéma régional du tourisme fluvial de 1992.

Parallèlement à ce travail, nous tenterons d'avoir une vision prospective et d'évaluer les potentialités d'évolution de ce secteur dans les années à venir, afin de déterminer les actions à mener pour optimiser, si nécessaire, le développement de cette activité.

Si nous nous concentrerons la plupart du temps sur le territoire de la région Île-de-France, nous envisagerons également les différentes problématiques à l'échelle du bassin parisien ou tout du moins du bassin de navigation de la Seine.

¹ Article 11 du Contrat de plan interrégional

Le tourisme fluvial, définition et organisation

Qu'est ce que le tourisme fluvial ?

Le tourisme fluvial est un secteur d'activités très large, recouvrant à la fois les promenades courtes de une à quelques heures, voire la journée, les croisières fluviales de plusieurs jours à bord de bateaux-hôtels (paquebots fluviaux ou péniches-hôtels), la location de coques de plaisance, la plaisance fluviale privée à bord de bateaux habitables ou de petites unités de promenade, le nautisme de proximité (canotage, pêche en barque, canoë-Kayak, aviron...) mais aussi les activités pratiquées le long de la voie d'eau (randonnées, visites d'ouvrages ou de musées en lien avec la voie d'eau)...²

Compétences et responsabilités³

La répartition des compétences entre les collectivités est assez peu claire en ce qui concerne le secteur fluvial.

Le principal acteur institutionnel est l'État, au travers de ses établissements spécialisés Voies Navigables de France (VNF) et Port autonome de Paris (PAP).

La loi de décentralisation du 22 juillet 1983 a conféré aux Régions des compétences de développement, de gestion et d'entretien de voies navigables et de ports fluviaux. C'est dans ce cadre que plusieurs Régions ont adopté une stratégie de développement du tourisme fluvial. Il en est de même pour plusieurs Départements, dans le cadre de concessions de bases et ports nautiques.

A travers le comité régional du tourisme (CRT) et les comités départementaux du tourisme (CDT), organismes d'animation et de coopération, le conseil régional et les conseils généraux interviennent dans le domaine du tourisme, notamment fluvial, afin de contribuer à sa promotion, avec les professionnels concernés.

Toutefois, les collectivités, et notamment la Région, qui ont la volonté d'organiser, par le biais de schémas, le développement du tourisme fluvial et de participer à la réalisation d'aménagements, doivent prendre en compte la complexité du régime domanial applicable. En effet, la voie d'eau navigable dépend du domaine public fluvial. A ce titre, elle est gérée le plus souvent par VNF. Pour mémoire, le domaine public fluvial est composé :

- des cours d'eau navigables ou flottables, des lacs navigables ou flottables, des rivières canalisées, des canaux de navigations, étangs ou réservoirs d'alimentation,
- des ports intérieurs et leurs dépendances, des ouvrages publics construits dans le lit ou sur les bords des voies navigables ou flottables pour la sûreté et la facilité de la navigation ou du halage,
- des cours d'eau navigables et/ou flottables qui, rayés de la nomenclature des voies navigables ou flottables, ont été maintenus dans le domaine public, des cours d'eau et lacs classés dans le domaine public en vue d'assurer l'alimentation en eau des voies navigables, les besoins en eau de l'agriculture et de l'industrie, l'alimentation des populations ou la protection contre les inondations,
- et enfin des cours d'eau, canaux, lacs, plans d'eau et ports intérieurs appartenant au domaine public fluvial des collectivités territoriales et de leurs groupements.
Les cours d'eau et lacs appartenant au domaine public fluvial sont appelés cours d'eau et lacs domaniaux⁴.

Les limites des cours d'eau domaniaux sont déterminées par la hauteur d'eau coulant à pleins bords avant de déborder⁵. Des servitudes sont également imposées aux riverains du domaine public fluvial⁶ et notamment l'obligation de laisser libre une bande le long de la voie d'eau. Ainsi tout riverain doit-il laisser à l'usage du gestionnaire, des pêcheurs et des piétons, une bande de 3,25 m le long de la rive et de 9,75 m s'il y a un chemin de halage.

² Source : *Le tourisme fluvial en France 2004*, ODIT France

³ Source : *Enjeux et potentialités du tourisme fluvial en Île-de-France et dans le contexte du Bassin parisien et de l'Union européenne*, rapport de Jean-Jacques IVAIN, Conseil Économique et Social Régional, mai 2003

⁴ Source : *Articles L2111-7, L2111-8 et L 2111-10 du Code général de la propriété des personnes publiques*

⁵ Source : *Article L2111-9 du Code général de la propriété des personnes publiques*

⁶ Source : *Article L2131-2 du Code général de la propriété des personnes publiques*

En Île-de-France, l'ensemble des voies navigables dépendant du domaine public fluvial font partie du réseau magistral, c'est-à-dire dont la gestion ne peut être transférée aux collectivités⁷. Seuls les canaux de Paris font exception bien entendu puisqu'ils appartiennent totalement à la Ville de Paris qui doit en assurer la gestion et l'entretien.

De fréquents cas de superposition de gestion sont observés, tel que le montre l'exemple des voies sur berge à Paris, voies routières réalisées sur des berges basses.

Il s'en suit que tout aménagement portuaire fluvial nécessite presque toujours l'action simultanée des gestionnaires de la berge basse et de la berge haute. En droit comme en pratique, tout aménagement suppose donc une convergence des volontés et des moyens de VNF, du Port autonome de Paris et des collectivités territoriales concernées.

De plus l'organisation complexe de la gestion des cours d'eau en Île-de-France est une source supplémentaire de confusion. Les trois principaux gestionnaires (VNF, Port autonome de Paris et la Ville de Paris) se répartissent cette gestion sur l'ensemble du réseau francilien mais celle-ci n'est pas forcément claire aux yeux des différents acteurs du secteur, notamment dans la répartition des rôles entre VNF et le Port autonome de Paris qui a reçu en concession de nombreux territoires et équipements. Et ce, même si la directrice régionale de VNF pour l'Île-de-France est également directrice du Port autonome de Paris et chef du Service Navigation de la Seine (SNS).

De façon schématique, les principales zones portuaires, exploitées dans un but industriel ou touristique, sont de la compétence du Port autonome de Paris. VNF assure la gestion du réseau, à l'exception des canaux Saint-Martin, Saint-Denis et de l'Ourcq, qui sont la propriété de la Ville de Paris. Les berges de la Seine, de la Marne et de l'Oise qui n'ont pas été transférées au Port autonome de Paris sont gérées par VNF pour l'essentiel.

⁷ Source : *Schéma directeur d'exploitation des voies navigables, annexe 4, Voies Navigables de France, 2005*

Diagnostic de l'offre d'équipements et des activités touristiques et de loisirs liées à la voie d'eau

Le réseau navigable

Le réseau navigable francilien compte 700 kilomètres de voies navigables, qu'il s'agisse de la Seine, de la Marne, de l'Oise, de l'Yonne comme des canaux Saint-Martin, Saint-Denis, de l'Ourcq ou du Loing par exemple.

Le bassin de navigation touristique francilien est relié étroitement à celui des autres régions limitrophes, elles-mêmes dotées de réseaux fluviaux très actifs, et en relation avec des régions européennes où le tourisme fluvial est très développé : Belgique, Allemagne, Pays-Bas...

Le réseau navigable du Bassin Parisien peut être découpé selon cinq grands bassins de navigation, définis par VNF⁸ :

- Le Bassin de la Seine
- Le Bassin du Nord
- Le Bassin de l'Est
- Le Bassin Centre – Bourgogne
- Le Bassin Saône – Rhône

Le bassin de la Seine

Le bassin de la Seine donne accès à la Manche. Il est fortement soumis à la navigation commerciale de fret, notamment dans sa partie Aval. La Seine est navigable de Marcilly-sur-Seine jusqu'à son embouchure. Toutefois, pour cause d'envasement, VNF a fermé l'accès à Marcilly-sur-Seine, et donc la halte municipale de Nogent-sur-Seine, à 25 km en aval, est la première halte accessible. Et il semble que VNF ne compte pas réaliser les travaux nécessaires au désenvasement pour le moment.

Ce bassin est connecté au bassin Centre-Bourgogne grâce au Canal du Loing et à la confluence Yonne – Seine aux alentours de Montereau-fault-Yonne.

La liaison avec les bassins du Nord et de l'Est est assurée grâce aux rivières de l'Oise, de l'Aisne et de la Marne, et grâce aux canaux latéraux à l'Oise, à la Marne, à l'Aisne, aux canaux de l'Oise à l'Aisne et de l'Aisne à la Marne.

⁸ Les données détaillées sur les différentes voies fluviales présentées ici sont issues du site internet « Fluvialnet » (<http://www.fluvialnet.com>)

Le Canal Seine Nord Europe, en projet, reliera également l'Oise au canal Dunkerque – Escaut, ouvrant une voie importante vers le Nord.

Enfin, il concerne également les canaux Saint-Martin, Saint-Denis, appartenant à la Ville de Paris au même titre que le canal de l'Ourcq, le petit canal de Clignon, la rivière d'Ourcq.

Le canal du Loing et ses berges à Nemours



©Mélanie Hébert – IAU Île-de-France

La Marne devient navigable à partir de Ay-Champagne, près d'Épernay. Le Canal de l'Ourcq a une longueur court du Bassin de la Villette à Port aux Perches, près de la Ferté Milon. Quant à la rivière Ourcq, elle est canalisée sur 10 km situés à l'amont de Mareuil-sur-Ourcq, à proximité des sites de Claye-Souilly et de Meaux.

L'Oise est navigable jusqu'à sa jonction sur l'Aisne.

L'Aisne est navigable de Compiègne à Celle-sur-Aisne.

On compte dans ce bassin une soixantaine de ports et haltes nautiques ainsi que 19 chantiers⁹, dont une bonne partie est concentrée autour de Paris.

⁹ Les « chantiers » sont des établissements de construction ou de réparation de bateaux de plaisance. En Île-de-France, il s'agit essentiellement de sites de réparations.

Le bassin du Nord

Il donne l'accès à la Mer du Nord et à la Manche, ainsi qu'au réseau fluvial de Belgique, des Pays Bas et d'Allemagne.

Il est articulé autour de quelques grands canaux : canaux de la Somme, Dunkerque – Escaut (canal à grand gabarit), du Nord et de la Sambre à l'Oise, et est sillonné par de nombreux autres canaux et rivières, comme par exemple le canal de Saint Quentin, la Lys, la Deûle, l'Aa, la Scarpe.

Ce bassin compte seulement 24 ports et haltes et 2 chantiers.

Le bassin de l'Est

Seule la partie ouest nous concerne dans cette étude, autour des canaux de l'Est, rejoignant la Meuse Belge, de la Marne au Rhin Ouest, de la Marne à la Saône, des Vosges et des Ardennes, ainsi que la petite, faisant jonction avec le bassin Saône – Rhône et donc avec le Sud de la France.

Ce bassin permet enfin l'accès à l'Allemagne, en empruntant par exemple la Moselle.

Il propose aux plaisanciers 32 ports et haltes, et 4 chantiers dans la partie qui nous concerne.

Le bassin Centre – Bourgogne

Ce bassin est connecté aux bassins de la Seine, de l'Est et Saône – Rhône ce qui lui permet d'avoir un rôle de carrefour important. Il est structuré selon trois principaux axes nord-sud.

Le premier emprunte le canal du Loing, le canal de Briare (l'une des plus anciennes voies fluviales), et le canal latéral à la Loire pour rejoindre, par l'intermédiaire du canal du Centre, la Saône à Chalon-sur-Saône.

Le second axe part de Montereau-Fault-Yonne, emprunte l'Yonne, le canal du Nivernais (considéré comme l'un des plus beaux canaux de France) et rejoint le canal latéral à la Loire à Decize.

Enfin, le troisième axe part de l'Yonne, à Migennes et emprunte le canal de Bourgogne pour arriver à la Saône à Saint-Jean-de-Losne, plus grand port de plaisance fluviale de France.

Il compte 55 ports et haltes répartis sur l'ensemble du réseau fluvial, et 9 chantiers.

Le bassin Saône – Rhône

Il ne s'agit dans le cadre de cette étude que de s'intéresser particulièrement au nord-ouest de ce bassin, de l'amont de la Saône à partir de Saint-Jean-de-Losne jusqu'à Mâcon puis Lyon et la confluence avec le Rhône. Ce qui permet ensuite d'arriver à la Mer Méditerranée.

On peut dénombrer sur la Saône et ses affluents (la Seille notamment) 17 ports et haltes ainsi que 5 chantiers.

Tableau récapitulatif des voies d'eau du bassin parisien

Nom de la voie d'eau	Longueur	Nombre d'écluses
Bassin de la Seine		
La Seine	517 km	25
L'Oise	104 km	4
La Marne	178 km	21
L'Aisne	57 km	7
Canal latéral à l'Oise	34 km	4
Canal latéral à la Marne	67 km	17
Canal latéral à l'Aisne	51 km	8
Canal de l'Oise à l'Aisne	48 km	14
Canal de l'Aisne à la Mame	58 km	25
Canal Saint Martin	5 km	9
Canal Saint Denis	7 km	7
Canal de l'Ourcq	108 km	10
Bassin du Nord		
Canal de la Somme	107 km	18
Canal Dunkerque – Escaut	187 km	14
Canal du Nord	95 km	19
Canal de la Sambre à l'Oise	71 km	38
Canal de Saint Quentin	92 km	35
Bassin de l'Est		
Canal de l'Est	272 km	61
Canal de la Mame au Rhin Ouest	131 km	98
Canal de la Mame à la Saône	224 km	114
Canal des Vosges	122 km	93
Canal des Ardennes	88 km	44
La petite Saône	158 km	19
Bassin Centre – Bourgogne		
Canal du Loing	49 km	19
Canal de Briare	54 km	32
Canal latéral à la Loire	196 km	37
Canal du Centre	112 km	61
L'Yonne	108 km	27
Canal du Nivernais	174 km	110
Canal de Bourgogne	242 km	182
Bassin Saône – Rhône		
La Saône	213 km	5

Source : <http://www.fluvialnet.com>



Source : Voies Navigables de France

Les principales infrastructures fluviales : ports, haltes et escales fluviales régionales

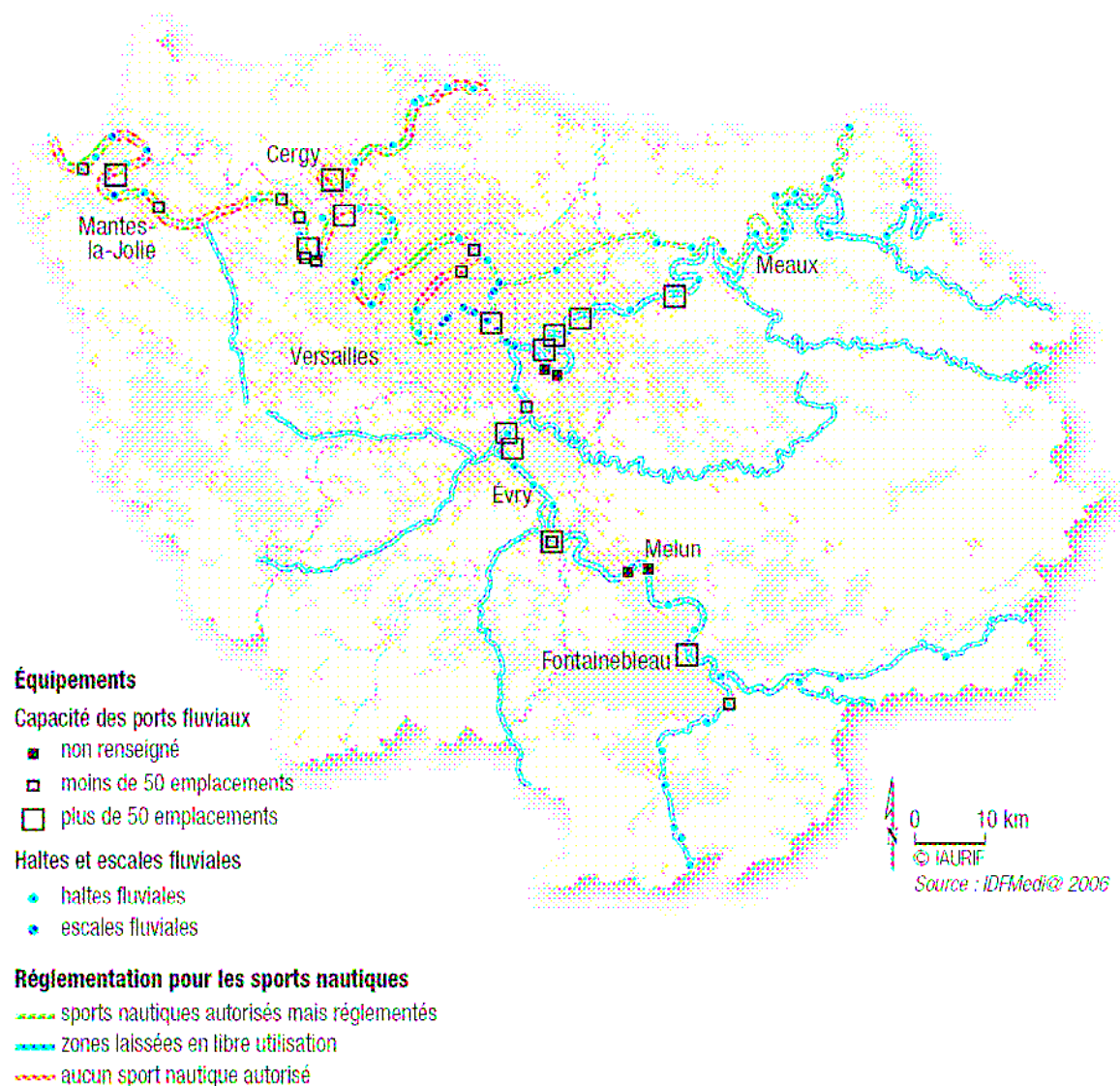
L'Île-de-France compte près d'une trentaine de ports fluviaux, plus de soixante haltes fluviales et 28 escales fluviales¹⁰, la majeure partie de celles-ci étant gérée par le Port autonome de Paris.

Ces équipements sont avant tout destinés aux plaisanciers, c'est-à-dire à des touristes possédant leur bateau, ou le louant, et naviguant pendant des périodes allant de quelques jours à plusieurs mois. Certains d'entre eux sont situés à proximité de débarcadères destinés aux bateaux de croisières fluviaux.

Les ports fluviaux sont des équipements de taille relativement importante, pouvant accueillir bateaux de passage et bateaux permanents, et proposant un certain nombre de services (avitaillement, capitainerie, atelier de réparations par exemple).

¹⁰ Source : IDF Média@ 2006 – Comité régional du tourisme Paris – Île-de-France

Tourisme fluvial et sports nautiques en Île-de-France



Les haltes sont, quant à elles, des équipements de plus petite taille, généralement un simple ponton, pouvant accueillir des bateaux de plaisance pendant une durée limitée, souvent 48 heures au maximum, et n'offrant, pour les plus équipées d'entre elles, que l'accès à quelques services de base : eau, électricité, sanitaires. Enfin, les escales fluviales sont destinées essentiellement aux bateaux de passagers, avec des durées d'escales plus réduites (inférieures à la journée).

Port de plaisance du pays de Fontainebleau – Avon



©Mélanie Hébert / IAU Île-de-France

S'ils sont répartis sur l'ensemble des cours d'eau franciliens, il est toutefois possible de regrouper ces équipements en quelques grands secteurs :

- Les ports fluviaux sont majoritairement implantés le long de la vallée de la Seine, en particulier à proximité de la confluence entre la Seine et l'Oise.
- Les haltes fluviales sont présentes sur l'ensemble du réseau fluvial mais on peut noter une certaine concentration sur la Marne et l'Oise.
- Enfin les escales sont implantées essentiellement à Paris, que ce soit sur la Seine ou sur les canaux.

Certaines bases de plein air et de loisirs disposent également de leur équipement fluvial, comme celle de Draveil (Port-aux-Cerises) ou de Val-de-Seine.

Halte fluviale de l'Isle-Adam



©Emmanuel Blum / IAU Île-de-France

Toutefois, ces équipements proposent un niveau de service aux plaisanciers très hétérogène. Il est donc ainsi possible de les diviser en deux grandes catégories. La première concerne les équipements disposant d'un niveau de service élevé. Ils sont environ 35¹¹. Les autres proposent peu de services ou sont très peu accessibles aux plaisanciers, voire pas du tout (exemple de la majorité des escales parisiennes, exclusivement utilisées par les transports de voyageurs).

En Île-de-France, si la propriété de la majorité des équipements les plus importants est souvent publique (CCI, communes, etc.), leur gestion relève plutôt des secteurs privés ou associatifs.

Cette situation est d'ailleurs assez particulière car, si la situation est à peu près équilibrée à l'échelle de l'ensemble du Bassin de la Seine (47 % privés et 53% publics ou en concession), dans les autres bassins de navigation du Bassin Parisien, les équipements d'accueil sont majoritairement gérés par les

collectivités : 69% dans le Bassin du Nord, 79% dans le Bassin du Centre – Bourgogne¹².

Les loisirs et sports nautiques

Le champ « loisirs nautiques » recouvre une très grande variété d'activités, allant de la péniche-restaurant au club de canoë-kayak en passant par les promenades sur l'eau, les guinguettes, la découverte de sites liés à l'eau (usine élévatoire de Trilbardou, usine de traitement des eaux usées de Colombes, barrages à écluses...) ou le ski nautique...

Il s'agit d'activités pratiquées de manière régulière, pendant une journée au maximum. Il s'agit donc bien d'activités de loisirs et non de tourisme.

L'Île-de-France regroupe de nombreuses activités liées aux loisirs et sports nautiques.

Elle compte ainsi plus de 16 000 licenciés (2006) dans les quatre principaux sports nautiques : aviron (6 450 licenciés), canoë kayak (2 264 licenciés), voile (4 673 licenciés) et ski nautique (2 633 licenciés). Elle est par exemple la première région française en terme de nombre de licenciés pour l'aviron.

Toutefois, comme il est possible de le voir sur la carte des équipements touristiques fluviaux, un certain nombre de cours d'eau offrent un accès restreint aux sports nautiques voire les interdisent. C'est notamment le cas de la Seine Aval, en raison principalement du fort trafic de marchandises. Le service des canaux de Paris soumet également l'accès à ses infrastructures à la demande d'une autorisation. Les cours d'eau en amont de Paris sont, quant à eux, en libre accès. C'est une des raisons expliquant la répartition territoriale déséquilibrée des différents clubs dans les différentes activités.

Au total, les départements de Seine-et-Marne (21 % des licenciés) et des Yvelines (21 %) sont les départements les plus fortement concernés par les activités sportives nautiques. Si la présence forte de cours d'eau est une explication de cet état des lieux, celle de bases régionales de plein air et de loisirs (BPAL) en est une autre. En effet, celles-ci sont des lieux privilégiés de pratique des loisirs et sports nautiques. Ainsi, la BPAL de Saint-Quentin-en-Yvelines est le siège du plus important club de voile régional. Quant à la BPAL de Vaires-sur-Marne, elle dispose d'un bassin de compétition pour l'aviron. Les autres BPAL, comme celle de Moisson-Mousseaux ou celle de Verneuil-sur-Seine sont aussi des lieux privilégiés.

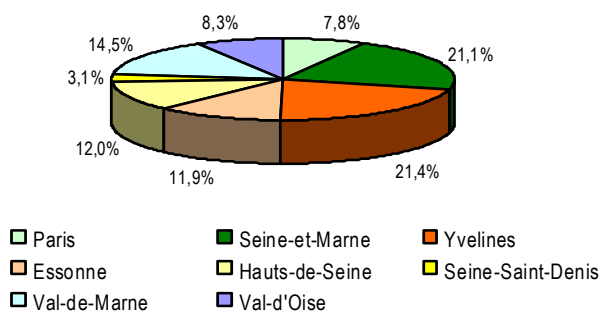
¹¹ Source : *Guide fluvial des ports et des chantiers 2007*, magazine Fluvial, décembre 2006 – janvier 2007

¹² Source : *Guide fluvial des ports et des chantiers 2007*, op. cit.

Quant à la Seine-Saint-Denis, son faible taux de présence de licenciés est dû notamment au fait que le Canal de l'Ourcq n'est encore que peu utilisé et qu'il faut une autorisation spécifique délivrée par le Service des canaux de Paris pour pouvoir l'utiliser. Quant à Paris, cela est aussi dû à la difficulté d'utilisation des voies d'eau, la Seine étant soumise à une très forte fréquentation, avec des règles extrêmement strictes (interdiction d'utilisation pour des activités sportives au delà de 10h le matin, quand les bateaux de transport de passagers commencent à naviguer par exemple).

La part relativement limitée du Val-de-Marne peut s'expliquer par le fait que la pratique de sports nautiques sur la BPAL de Créteil, disposant d'un plan d'eau important, est contrainte par des conditions météorologiques particulières. En effet, l'urbanisation limitrophe crée des effets de couloirs et de tourbillons de vent, empêchant sur une part importante du plan d'eau la pratique de la voile par exemple. Et certains projets de construction actuels, à proximité du site, risquent d'accentuer ce phénomène.

Répartition des licenciés par département pour l'ensemble des 4 disciplines nautiques



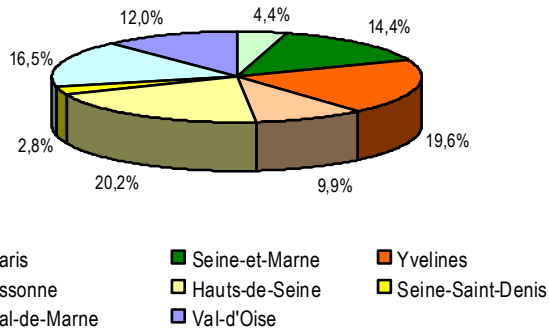
Source : Institut régional pour le développement du sport, Ligues nautiques d'Île-de-France

Au delà de ces caractéristiques régionales, il est intéressant de se pencher de manière plus détaillée sur les différentes activités.

Aviron

L'aviron, comme nous l'avons vu, est le sport nautique comportant le plus de licenciés en Île-de-France. Les 6 450 licenciés sont répartis, en 42 clubs essentiellement sur trois départements : Yvelines, Hauts-de-Seine et Val-de-Marne.

Part des licenciés par département - Aviron



Source : Institut régional pour le développement du sport, Ligue Île-de-France d'Aviron, 2006

Pratique de l'aviron sur le bassin de la Villette – Paris

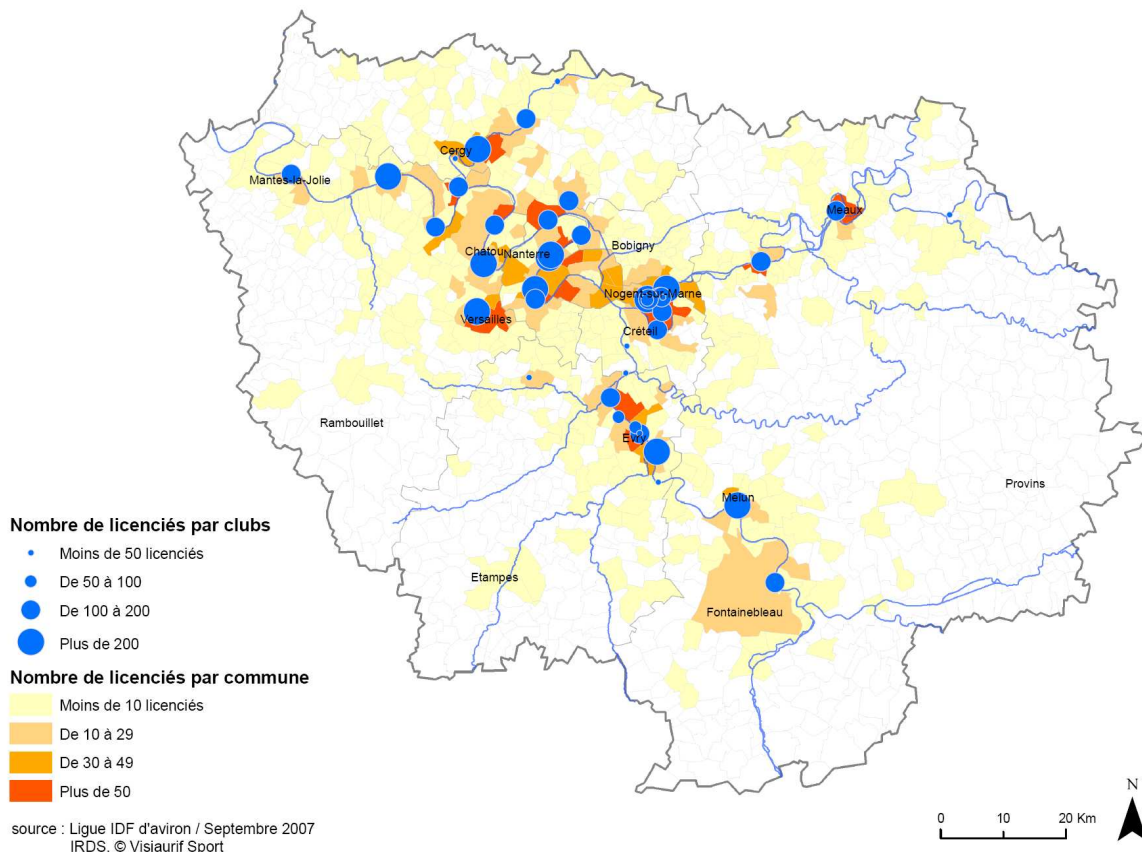


©JG Jules / AERIAL/IAU Île-de-France

Toutefois les situations sont extrêmement diversifiées selon les départements. Le nombre moyen de licenciés par exemple varie très fortement. La moyenne régionale est de 154 licenciés par club. Mais les clubs de Seine-et-Marne, des Yvelines par exemple, comptent 180 licenciés en moyenne, alors que ceux des Hauts-de-Seine en comptent 326 et ceux du Val-d'Oise 129.

Au sein même d'un département, la taille de ces clubs varie également, comme par exemple dans le Val-de-Marne où les clubs comportent entre 16 licenciés à Ablon-sur-Seine et 315 à Joinville-le-Pont.

Clubs d'aviron et nombre de licenciés en Île-de-France



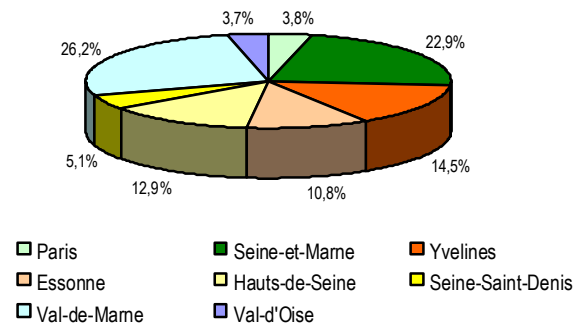
Canoë-kayak

Les différences sensibles entre départements se retrouvent pour le canoë-kayak. Près de la moitié des 50 clubs franciliens sont concentrés en Seine-et-Marne et en Val-de-Marne.

De plus, si les licenciés sont regroupés en 6 clubs de taille relativement importante en Val-de-Marne, avec en moyenne 99 licenciés, dans les Yvelines ou en Seine-et-Marne, la situation est plus éparpillée, avec 36 et 37 licenciés en moyenne.

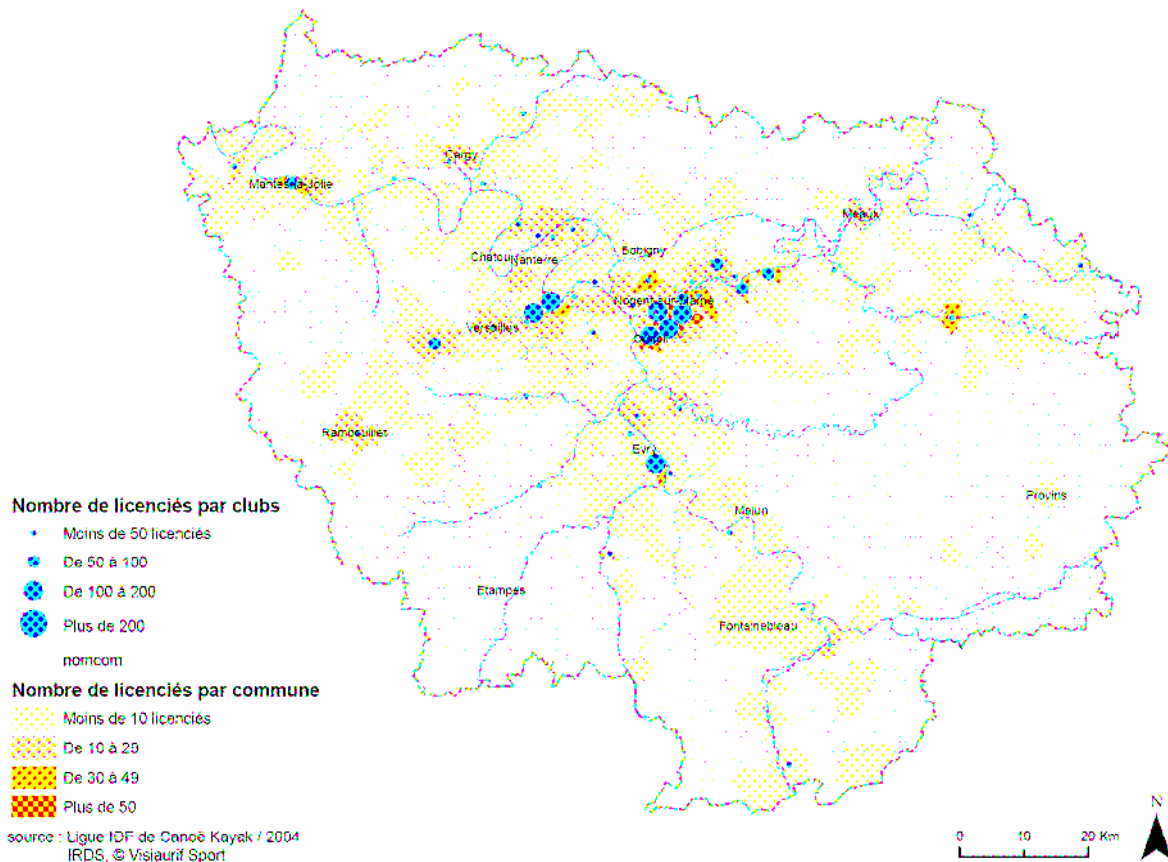
Et dans ces départements, la différence entre clubs est un peu moins marquée que pour l'aviron, l'écart le plus important étant dans les Yvelines, le plus petit club, la MJC de Conflans – les Terrasses, comptant 7 licenciés et le plus important, l'association sportive mantaise, en comptant 86.

Part des licenciés par département - Canoë-Kayak



Source : Institut régional pour le développement du sport, Ligue Île-de-France de Canoë-Kayak, 2006

Clubs de canoë-kayak et nombre de licenciés en Île-de-France



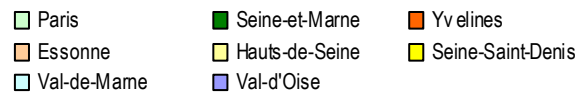
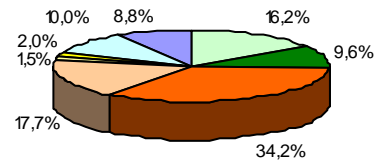
Voile

C'est en matière de voile que la situation est la plus diversifiée entre les départements et au sein même des clubs.

L'activité voile est fortement concentrée dans les Yvelines, puisque ce département regroupe 34 % des licenciés. De plus, alors que pour les autres activités, les pratiques sont localisées sur place, de nombreux clubs (29 sur 91) naviguent hors Île-de-France, souvent en mer. La moitié d'entre eux est située à Paris.

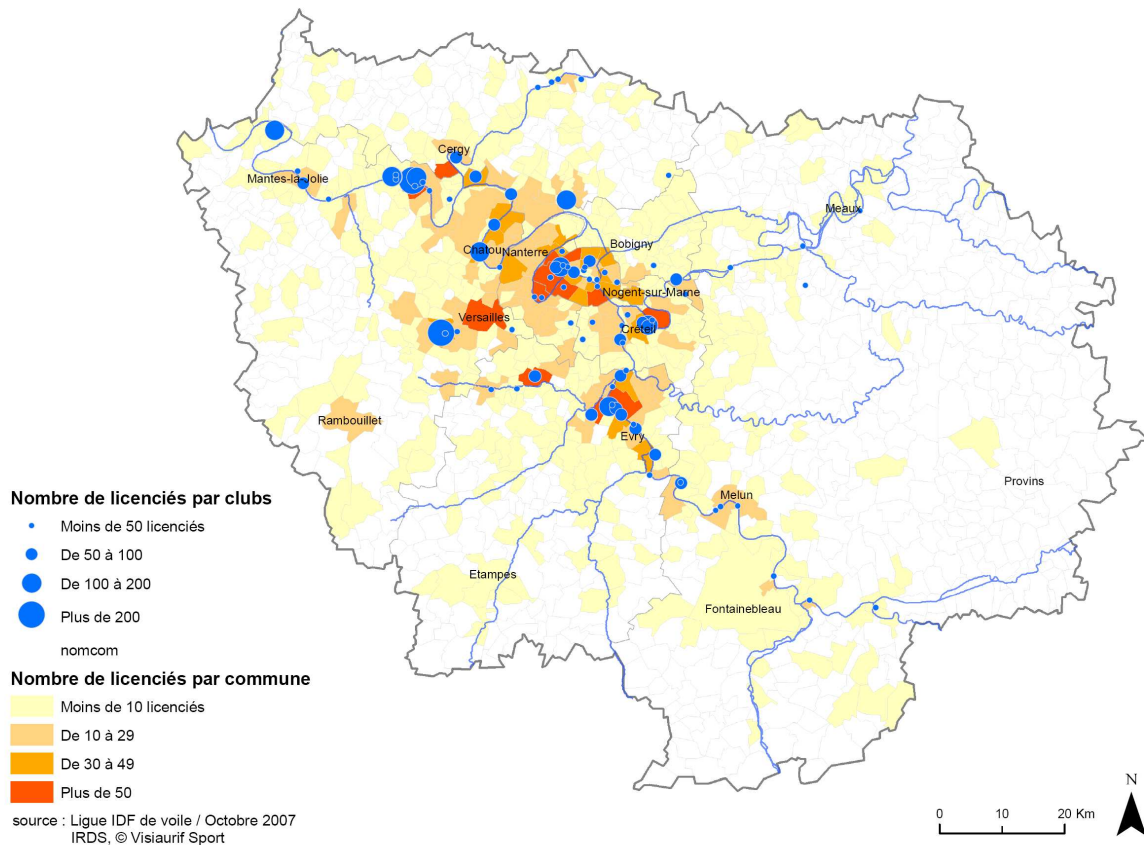
Les différences entre les clubs sont également très fortement marquées. Ainsi les clubs parisiens vont de 8 licenciés (Union des plaisanciers français par exemple) à 139 (Yacht club de France). Le plus grand club francilien est situé dans les Yvelines, sur la BPAL de Saint-Quentin-en-Yvelines. Il regroupe 374 licenciés en 2006.

Part des licenciés par département - Voile



Source : Institut régional pour le développement du sport, Ligue Île-de-France de Voile, 2006

Clubs de voile et nombre de licenciés en Île-de-France



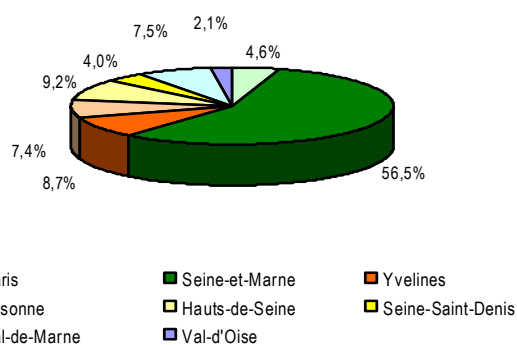
Ski nautique

Quant au ski nautique, son activité est essentiellement concentrée au sud de la Seine-et-Marne, département regroupant plus de la moitié des licenciés et 11 clubs sur 27. Cela s'explique notamment par le fait que ce sport occasionne un certain nombre de nuisances, et notamment du bruit. Les communes tendent donc à souhaiter déplacer les bassins de vitesse dans des zones où ces nuisances ont un impact plus faible.

La différence au sein des départements entre les clubs est relativement moins prononcée pour cette activité que pour les autres.

Il est nécessaire de soutenir le développement de ces activités sportives et de loisirs sur l'eau. En effet, elles représentent un potentiel d'animation, de développement touristique et d'amélioration du cadre de vie considérable et sont plus accessibles pour les Franciliens que la plaisance ou d'autres activités. Et elles permettront une réappropriation des cours d'eau régionaux par les habitants.

Part des licenciés par département - Ski nautique

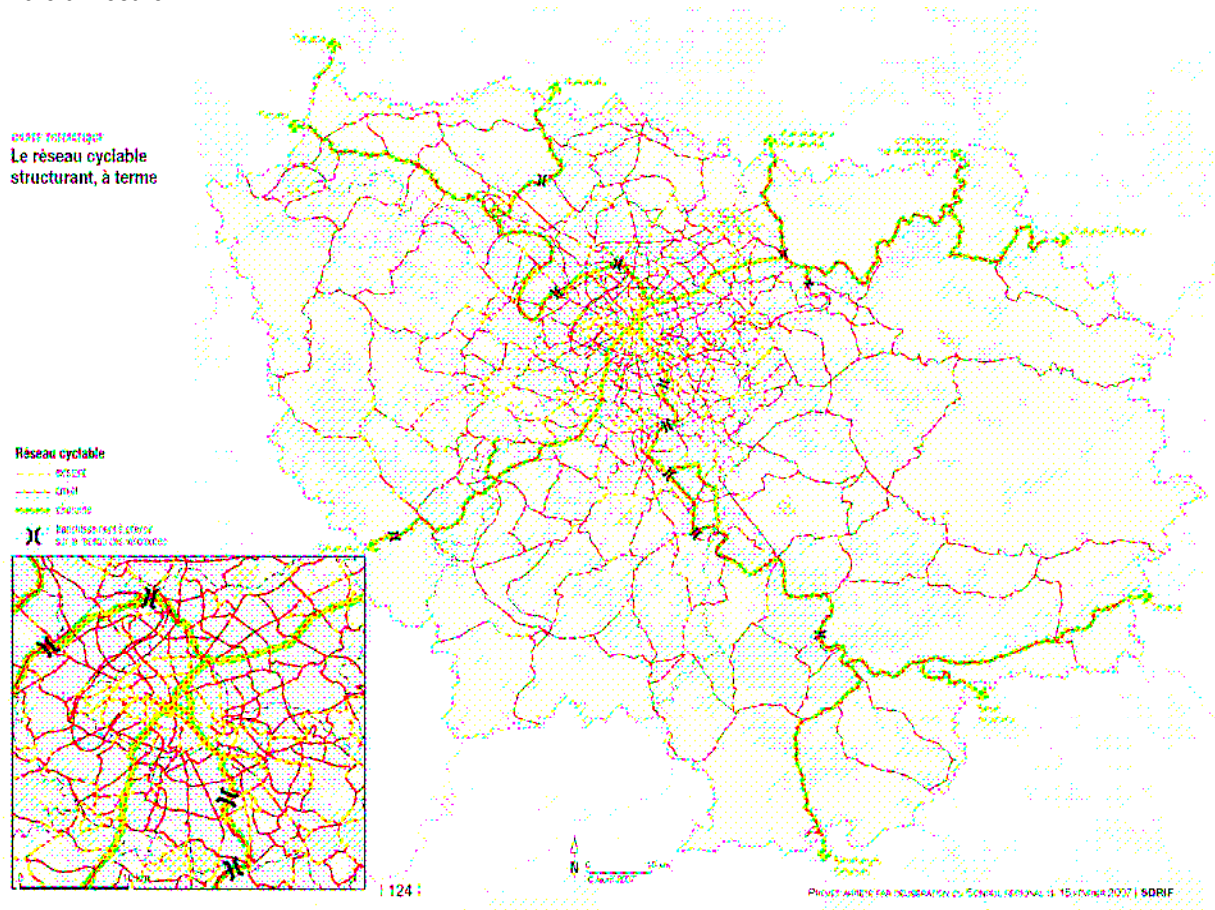


Source : Institut régional pour le développement du sport, Ligue Île-de-France de ski nautique, 2006

Les cours d'eau, lieux de pratique de nombreuses autres activités

N'oublions pas, en effet, l'ensemble des activités liées à l'eau ou se passant le long des voies d'eau (promenades, véloroutes et voies vertes, autres pistes cyclables, monuments spécifiques, usines élévatoires par exemple), qui représente une part importante de l'activité touristique fluviale, même si elle est plus difficile à mesurer.

Le long des voies d'eau ont été installées de nombreuses pistes cyclables, utilisant souvent d'anciens chemins de halage. Citons par exemple le canal de l'Ourcq en Seine-Saint-Denis. Et les projets de véloroutes en Île-de-France confirment ce constat.



Source : *Projet de Schéma Directeur de la Région Île-de-France, février 2007*

Les véloroutes sont des itinéraires cyclables de moyenne ou longue distance, continus (sans interruption, y compris dans les villes), jalonnés et sécurisés. Ces itinéraires peuvent emprunter plusieurs types de voies, dont notamment les voies vertes¹³. Les véloroutes franciliennes s'inscrivent dans un cadre national de grands itinéraires cyclables reliant les grands pôles urbains et touristiques du territoire français.

Le réseau cyclable défini dans le cadre du projet de schéma directeur de la région Île-de-France, voté en février 2007 par le conseil régional, envisage le réseau fluvial comme axe principal de déplacement. C'est ainsi que la Seine, l'Oise, la Marne, l'Ourcq, le Loing sont le support de ces grands itinéraires nationaux.

Nous voyons ainsi que les itinéraires Paris – Londres à l'Ouest, Paris – Champagne à l'Est, Paris – Orléans, Paris – Troyes et Paris – Sens au sud empruntent en totalité ou tout du moins en partie les tracés des fleuves et rivières.

¹³ **Rappel** : une voie verte est « une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers » (Art. R. 110-2 du code de la route)

Les différentes clientèles des pratiques fluviales

Selon les différents types de pratiques nautiques, qu'il s'agisse des croisières, des excursions, de la plaisance privée ou locative ou encore des bases de loisirs, les clientèles concernées sont relativement différentes¹⁴. Cela oblige donc à avoir une analyse fine de chaque secteur avant d'intervenir pour développer les activités.

Les croisières

La majorité des clients des croisières sont des étrangers, et en particulier des anglo-saxons et des japonais. Ils recherchent avant tout un contact avec la culture française, qu'elle soit proposée à terre, par des visites de sites prestigieux, ou à travers la navigation fluviale, par l'accès à une restauration de qualité sur le bateau de croisière. Ces touristes privilégient soit des croisières d'une semaine, vers la Normandie et les sites du débarquement par exemple, soit des croisières plus courtes, vers Compiègne notamment, qui jouent sur l'attrait d'une culture plus classique liée aux monuments, châteaux, etc.

Ils utilisent les 6 bateaux de croisière naviguant en Île-de-France, affrétés par quelques grandes entreprises internationales : « Croisieurope » à destination de la Normandie notamment, « Viking river Cruises », qui assure une croisière tous les 15 jours entre Paris et le Havre, « Global River Cruises » qui propose d'avril à novembre des croisières Paris - Rouen, « Peter Deilmann Reederei », également entre Paris et Rouen ou enfin « Canal & Company » qui propose des croisières entre Saint-Mammès et Compiègne ou entre Saint-Mammès et Rouen¹⁵.

La clientèle française est quant à elle plus intéressée par l'attrait de la navigation en soi. Les durées des croisières sont aussi plus courtes. Certaines entreprises envisagent les croisières comme un site inhabituel de séminaires, d'événementiel, associé à une restauration de qualité.

La clientèle familiale aura également une vision événementielle des croisières : mariages, événements familiaux, animations, spectacles, etc. Ces croisières peuvent compter une nuit à bord mais rarement plus.

Enfin la dernière catégorie de clients français est la clientèle sociale, les seniors et les scolaires. L'approche culturelle est privilégiée. La durée n'excédera jamais la semaine. Et le soutien des collectivités locales apparaît comme étant souhaité car la rentabilité de cette clientèle est limitée. Mais cela s'avère souvent difficile à mettre en œuvre du fait des exigences logistiques et de rentabilité qui régissent les actions des armateurs.

Bateau à passagers « Ville de Melun », halte de Melun



©Mélanie Hébert / IAU Île-de-France

Les excursions

Là encore, la séparation est nette entre la clientèle française et la clientèle étrangère. Cette dernière se concentre plus dans Paris intra-muros, avec quelques excursions à l'extérieur, vers Versailles notamment. La rentabilité de cette clientèle, du fait de la logique de transport de masse, est intéressante mais par contre aucune gratification pour les opérateurs n'est obtenue en retour. La navigation en elle-même ne les intéresse que peu.

« Bateau-mouche » sur la Seine à Paris



©Jean-Guy Jules / AERIAL/IAU Île-de-France

¹⁴ Source : *Diagnostic et attentes en matière de plaisance fluviale privée en Île-de-France*, Direction régionale du tourisme Paris-Île-de-France, Port autonome de Paris, Comité régional du tourisme Paris-Île-de-France, 2002

¹⁵ Source : http://www.prefecture-police-paris.interieur.gouv.fr/documentation.reportages/liaisons_89/panorama.pdf et les sites des entreprises de croisières

La clientèle française est plutôt répartie sur le réseau francilien, pour des balades de courte durée (moins d'une journée), locales, autour de thèmes précis. Citons l'exemple des promenades organisées sur l'Oise, à Pontoise, Auvers-sur-Oise et l'Isle Adam. Ce projet a été soutenu au départ par les villes, le conseil général et le conseil régional, par l'intermédiaire du pôle touristique régional prioritaire d'Auvers-sur-Oise, ces acteurs s'engageant à combler le déficit éventuel. Aujourd'hui, ils continuent de garantir cette activité même si l'opérateur parvient par lui-même à un équilibre financier.

Citons aussi le cas des croisières sur la Seine, organisées par l'office du tourisme de Marly-le-Roi et le SIVOM des coteaux de Seine, regroupant 9 communes (Bougival, Carrières-sur-Seine, Chatou, Croissy-sur-Seine, Le Pecq-sur-Seine, Le Port-Marly, Louveciennes, Marly-le-Roi, Noisy-le-Roi). Le SIVOM a armé un bateau en partenariat avec l'association locale Sequana. Et l'activité a lieu tous les week-ends de mai à octobre.

Les groupes scolaires ont quant à eux une vision plus pédagogique de cette activité, avec visites de sites industriels, appropriation des milieux naturels, etc.

De plus il existe une offre sociale plus ciblée, développée par exemple par l'association « Au Fil de l'Eau » qui propose des activités liées à une volonté d'un tourisme fluvial « à caractère solidaire et durable ». S'appuyant sur une flotte de plusieurs types de bateaux (catalanes, puces d'eau, une péniche « Etablissement flottant recevant du public », espace de formation et de découverte du fleuve, situé à Villeneuve-Saint-Georges, et un bateau à passagers, le Francilien, amarré à Nogent-sur-Marne), cette association propose de nombreuses activités à caractère social, accessibles au plus grand nombre¹⁶.

Le point important qu'il faut souligner à propos de la clientèle des croisières et des excursions est cette dichotomie nette qui existe entre Paris et le reste de la région francilienne. La croisière sur la Seine dans le bief de Paris, par l'intermédiaire des bateaux mouches, bateaux parisiens, etc., est essentiellement touristique. Et le public francilien évite ces secteurs. Les croisières courtes, en Île-de-France, sont au contraire destinées au public francilien. Et il est possible qu'un touriste de passage veuille y participer, mais il le fera plus pour « participer » à la vie locale que dans un but très touristique.

Il semble que de nombreux touristes, en particulier à Paris, souhaitent se mêler à la population locale. Or, ; une fois sur les bateaux naviguant sur la Seine, les touristes ré-adoptent une posture de « touriste ». Il sera ainsi sans doute important de voir comment développer une offre qui attire ces deux populations.

La plaisance privée ou locative

Le fort écart entre clientèle étrangère et clientèle française se retrouve toujours dans le secteur de la plaisance privée ou locative. Les étrangers, pour la plupart Britanniques, Néerlandais, Allemands, Belges, Suisses, ainsi que quelques Canadiens ou Australiens, représentent environ 70 à 75 % des plaisanciers présents en Île-de-France. Si les plaisanciers privés, en transit, sont généralement âgés de plus de 40 ans, la clientèle en location, dans les régions où il y en a, est plus diversifiée.

Ces plaisanciers, et plus particulièrement les propriétaires de bateaux, voient leur bateau comme une chambre d'hôtel, ou comme une résidence de vacances. Cela leur permet de se rendre à un endroit qu'ils veulent visiter puis ils utilisent les moyens de transports locaux pour se déplacer, une fois amarrés, en direction des sites les plus prestigieux.

La clientèle francilienne est, quant à elle, moins représentée. Cela est dû, à la fois, à l'absence de culture fluviale mais aussi au coût relatif de l'activité de plaisance. En effet, un Francilien aura tendance à ne pas souhaiter payer le prix de la location pour voir ce qu'il « connaît déjà ». De plus la majeure partie des Franciliens possédant un bateau de plaisance a tendance à pratiquer cette activité en mer et non sur les fleuves et rivières d'Île-de-France.

Péniche de plaisance sur la halte de Souppes-sur-Loing, Canal du Loing

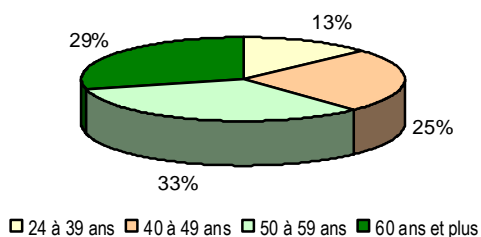


©Mélanie Hébert / IAU Île-de-France

¹⁶ Source : Association Au Fil de l'Eau <http://www.aufildeleau.eu>

Répartition des plaisanciers par âge*

Âge moyen: 54 ans



Source : *Diagnostic et attentes en matière de plaisance fluviale privée en Île-de-France*, op. cit.

* Attention : il s'agit de la répartition par âge des plaisanciers interrogés pendant l'enquête.

Il est important de signaler que les plaisanciers en eaux fluviales n'ont pas le même mode de pratique de leur activité que les plaisanciers maritimes. Ils naviguent en moyenne plus longtemps, puisque la durée minimale de navigation des plaisanciers fluviaux est d'un mois et que plus de la moitié d'entre eux navigue plus de 3 mois par an (juin à septembre environ). Leurs bateaux sont souvent plus anciens (environ 20 ans) et sont souvent des bateaux achetés d'occasion aux grands loueurs nationaux ou régionaux, ou encore des bateaux de mer reconvertis.¹⁷

Toutefois, au delà de cette caractérisation des plaisanciers fluviaux, on assiste à l'émergence d'un nouveau type de pratiques, notamment dans les biefs de Seine Amont. Il s'agit d'une pratique qu'on pourrait qualifier de proximité. Les propriétaires de bateaux, à l'attache dans les ports fluviaux locaux, pratiquent leur loisir fluvial de manière très locale, en utilisant leur bateau comme « résidence secondaire » pour les week-end par exemple, ou pour aller à un restaurant sur l'autre rive, pour faire quelques tours, sans traverser d'écluse. Et certains ports pourraient devenir des lieux de résidence de la part de ces « plaisanciers », avec une vie locale, etc.

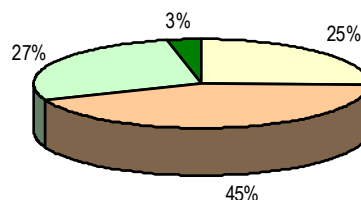
Ces pratiques qui semblent émerger sont relativement difficiles à mesurer car elles n'apparaissent dans aucun chiffre de VNF.

Il serait ainsi intéressant de mieux connaître ces pratiques et donc d'envisager une enquête dans les ports fluviaux franciliens afin de comprendre les raisons de cette « non-navigation ».

Les loisirs et sports nautiques

Les licenciés des clubs de sports nautiques d'Île-de-France sont pour l'essentiel des Franciliens. Il s'agit d'une population majoritairement masculine (72% pour l'aviron et 82% pour la voile par exemple).

Répartition des licenciés à la Ligue Île-de-France de voile - Âge moyen: 45 ans



□ 24-39 ans □ 40-49 ans □ 50-59 ans ■ 60 ans et plus

Source : Institut régional de développement du sport, Ligue Île-de-France de Voile, 2006

Si la moyenne d'âge des licenciés régionaux est de 45 ans, des partenariats existent en parallèle avec des établissements scolaires, notamment pour l'aviron. Ainsi 34 établissements scolaires sont liés à des clubs locaux d'aviron. Cette contractualisation entre clubs et établissements permet une diffusion accrue et facilitée des pratiques sportives nautiques.

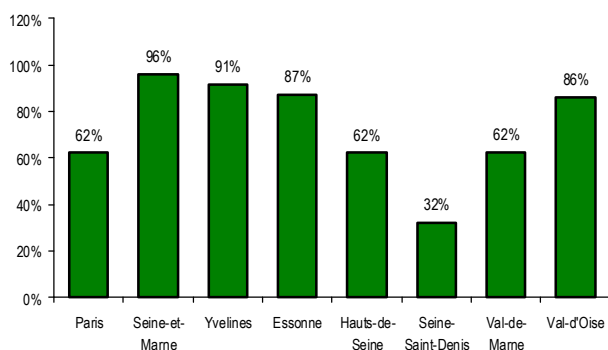
En étudiant, par club, l'origine des licenciés, on remarque un certain attachement territorial. Ainsi, pour les clubs d'aviron par exemple, 78 % en moyenne des licenciés d'un club situé dans un département d'Île-de-France habitent ce même département. Cette moyenne est de 77 % pour le canoë-kayak et de 56 % pour la voile.

¹⁷ Source : entretien avec les représentants de l'ANPEI (Association nationale des plaisanciers en eaux intérieures), 8 avril 2008

Ces chiffres cachent toutefois des variations très fortes, dues en particulier à la localisation des lieux de pratique. Ainsi si les clubs de Seine-et-Marne accueillent quasi exclusivement des licenciés seine-et-marnais pour l'aviron et le canoë-kayak, les clubs parisiens ont des licenciés d'origines plus diverses. Quant aux pratiquants de la voile, ils sont certes majoritaires à rester dans leur département mais cela est moins marqué que pour les autres sports nautiques.

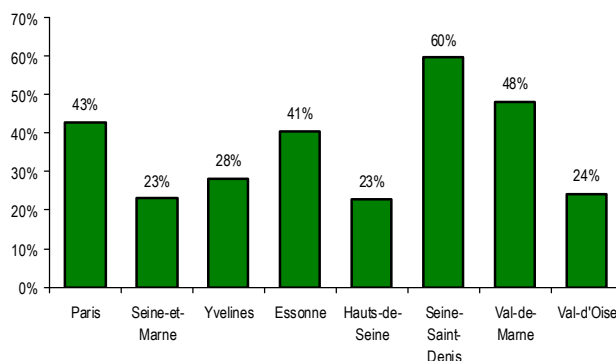
L'analyse des chiffres à la commune montre que ces activités sont relativement locales. Environ un tiers des licenciés, en particulier pour l'aviron et le canoë-kayak, résident dans la même commune que celle où le club est situé. Encore une fois cela est légèrement moins marqué pour la voile.

Part des licenciés résidant dans le département où leur club est situé
Aviron : moyenne régionale: 77,84%



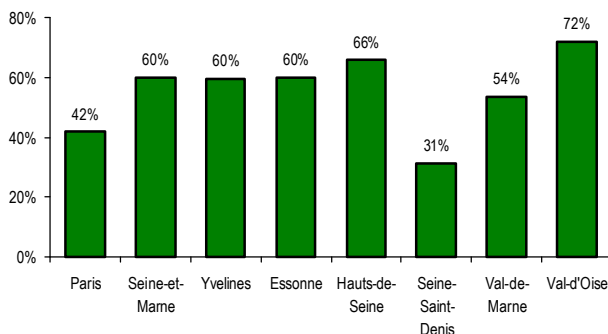
Source : Institut régional de développement du sport, Ligue Île-de-France d'Aviron, 2006

Part des licenciés résidant dans la commune où leur club est situé
Canoë-Kayak : moyenne régionale: 32,91%



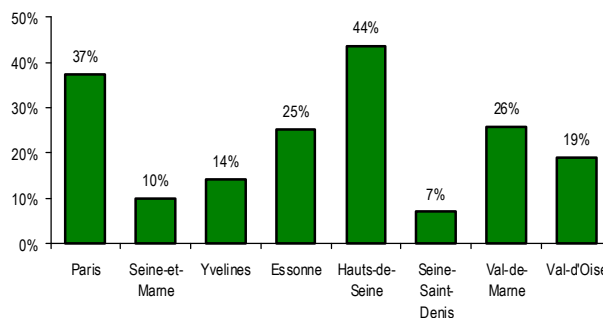
Source : Institut régional de développement du sport, Ligue Île-de-France de Canoë-Kayak, 2006

Part des licenciés résidant dans le département où leur club est situé
Voile : moyenne régionale: 55,93%



Source : Institut régional de développement du sport, Ligue Île-de-France de Voile, 2006

Part des licenciés résidant dans la commune où leur club est situé
Voile : moyenne régionale: 22,60%



Source : Institut régional de développement du sport, Ligue Île-de-France de Voile, 2006

Quelques événements d'échelle régionale

L'événementiel est l'un des moyens actuels pour diversifier l'activité touristique dans son ensemble. Ce mode de développement est d'ailleurs en pleine croissance. Et le tourisme fluvial n'échappe pas à cet état de fait.

Ainsi quelques événements d'ampleur régionale ont lieu en Île-de-France.

L'exemple le plus emblématique en est bien entendu le Festival de l'Oh, organisé chaque année par le conseil général du Val-de-Marne en partenariat avec les villes du département depuis 2001. La Ville de Paris, le conseil général de Seine-Saint-Denis et quelques villes de ce département ainsi que le conseil général de l'Essonne s'y associent depuis quelques années. Ce festival dure deux jours. Il est financé quasi-exclusivement par le conseil général du Val-de-Marne, à hauteur d'environ deux millions d'euros.

Il a pour but de faire découvrir la richesse du patrimoine aquatique, dans une ambiance conviviale et joyeuse. Il permet également de faire découvrir des créations artistiques contemporaines.

Ce festival propose de nombreuses activités variées, avec des espaces de débat, d'échanges, des scènes artistiques sur des péniches, un concours international de pêche, des croisières de découverte des bords de Marne, des randonnées à pied... les différents sites étant reliés par des navettes fluviales.

De nombreuses institutions y apportent leurs connaissances, comme l'Agence de l'eau Seine-Normandie, VNF, PAP, le SEDIF, le SIAAP, les Grands lacs de Seine, etc., pour sensibiliser les participants aux questions liées à la qualité et à la préservation de l'eau. De nombreuses associations participent également à l'animation de l'événement.

Ses retombées sont multiples, même si elles ne sont pas financières. Ce festival participe à une action d'éducation à l'environnement de manière forte, puisque c'est là son thème central, en mobilisant de très nombreux acteurs du secteur. Il améliore également l'image des lieux concernés, en animant les berges, les cours d'eau et les plans d'eau.



Source: <http://www.festival-oh.org>

Dans le Val-de-Marne, à Paris et en Seine-Saint-Denis, 25 escales sont prévues pour l'édition de mai 2008.

Bien sûr, cet événement est particulier mais pourrait mériter d'être développé et amplifié, notamment car il rencontre un succès local très important.

Il pourrait être couplé avec la Fête du nautisme, événement national qui se tient fin mai, chaque année depuis 1999.

D'autres événements utilisent la proximité de la voie d'eau comme cadre de qualité et comme image de marque. Citons ainsi le festival Rock en Seine, qui se tient dans le parc du Domaine national de Saint Cloud, à proximité de la Seine, ou alors le festival de jazz Django Reinhardt à Samois-sur-Seine.

Si nous nous sommes concentrés sur les événements d'ampleur régionale, n'oublions pas non plus les nombreux événements locaux qui se sont développés depuis quelques années, le long des voies d'eau.

Plusieurs villes se sont emparées de l'opportunité de valoriser leurs berges à destination de leurs habitants, notamment quand ils ne peuvent partir en vacances. L'exemple de Paris-Plage a été en quelque sorte l'initiateur d'un mouvement plus important. C'est, par exemple, le cas désormais dans plusieurs communes de Seine-Saint-Denis, longeant le canal de l'Ourcq (Bobigny, Pantin par exemple). En 2008, le CDT de Seine-Saint-Denis a d'ailleurs pour projet de relier par voie d'eau ces différents événements, depuis le bassin de la Villette jusqu'à « Bobigny-sur-Ourcq » au travers de l'opération « l'Été au canal, l'Ourcq en fêtes ».

« Neuilly – plage » - Neuilly-sur-Marne



©Mélanie Hébert / IAU Île-de-France

Le fleuve étant considéré comme un « territoire » à enjeux pour l'ensemble de la région, il pourrait être intéressant de soutenir la mise en place de manifestations d'échelles variées afin de permettre sa réappropriation par les habitants.

Bilan de la planification en matière de tourisme fluvial

Les schémas consacrés

Le tourisme fluvial a fait l'objet depuis de nombreuses années de plusieurs schémas de planification de la part des différents acteurs du secteur.

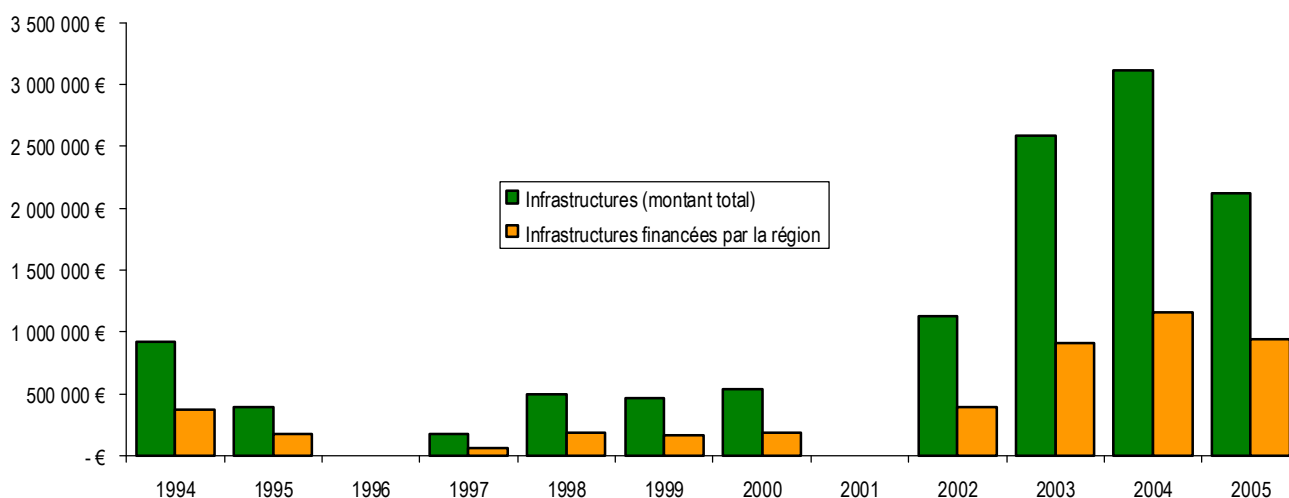
Ainsi, comme cela a été dit plus haut, le conseil régional a élaboré un premier schéma régional du tourisme fluvial en 1992, suivi du schéma directeur du tourisme fluvial dans le Bassin parisien en 1997 et enfin y fait de nouveau référence dans son schéma régional du tourisme et des loisirs en Île-de-France 2000-2010.

Le développement du tourisme fluvial est, en effet, un engagement fort de la part de la Région. Le contrat de plan État-Région 2000-2006 destinait des sommes importantes à ces actions. L'État s'engageait à y consacrer 4 millions de francs et la Région 16 millions de francs, soit 27 % de la ligne « Renforcer l'attractivité des territoires (pôles et filières) ». Le plus généralement, il finance 35% de l'infrastructure concernée.

Depuis le premier schéma régional du tourisme fluvial, le conseil régional a investi plus de 5 millions d'euros, sur un total de 13,5 millions d'euros de travaux réalisés.

Montants investis dans des infrastructures fluviales entre 1994 et 2005

(ports fluviaux, haltes, escales, postes d'accueil)



Source : conseil régional d'Île-de-France, Unité Société, Direction Culture, Tourisme, Sports et Loisirs

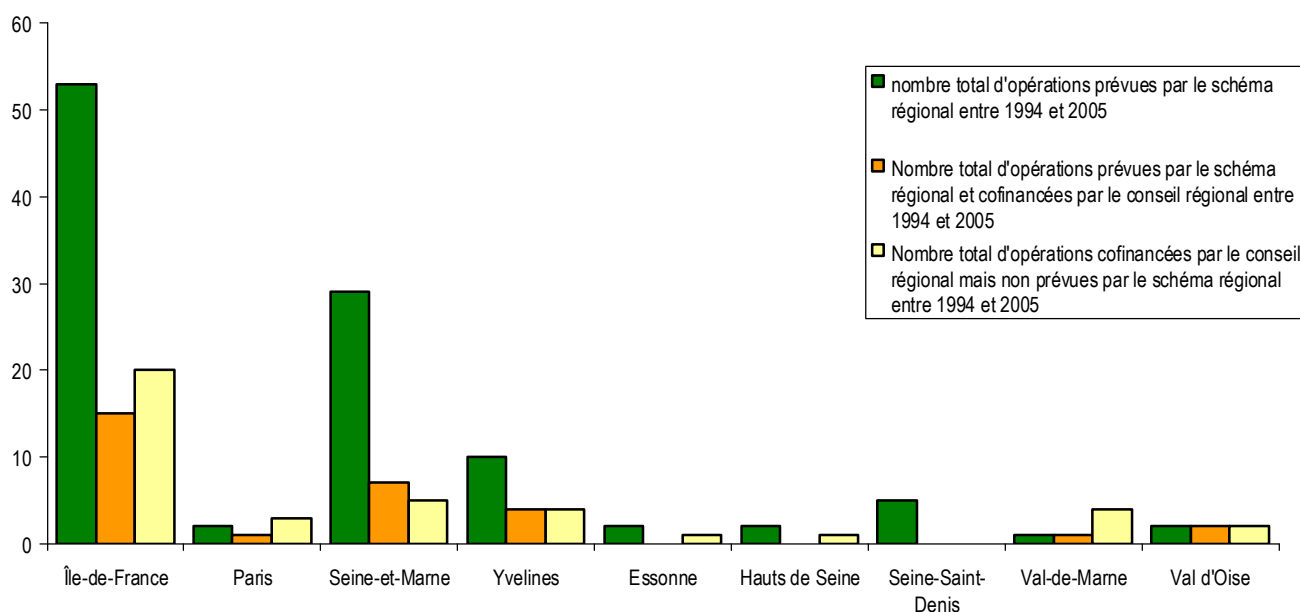
Les infrastructures développées

Les différents schémas qui se sont succédés depuis 1992 ont tous prévu un certain nombre d'opérations de construction d'infrastructures, d'amélioration ou de développement de l'existant. Ainsi, 53 actions étaient listées par le schéma régional du tourisme fluvial de 1992. Il s'agissait, pour 70% d'entre elles, de la construction de nouvelles infrastructures. Les autres consistaient en un renforcement d'infrastructures existantes.

Le conseil régional a cofinancé 15 opérations, majoritairement des constructions d'infrastructures nouvelles. D'autres ont été réalisées sans l'aide de la région. Enfin, 12 opérations de création d'infrastructures d'accueil n'ont jamais vu le jour.

Toutefois, 17 autres opérations, non listées dans le schéma régional du tourisme fluvial de 1992, ont été cofinancées par la Région.

Opérations prévues / financées depuis 1994 par département



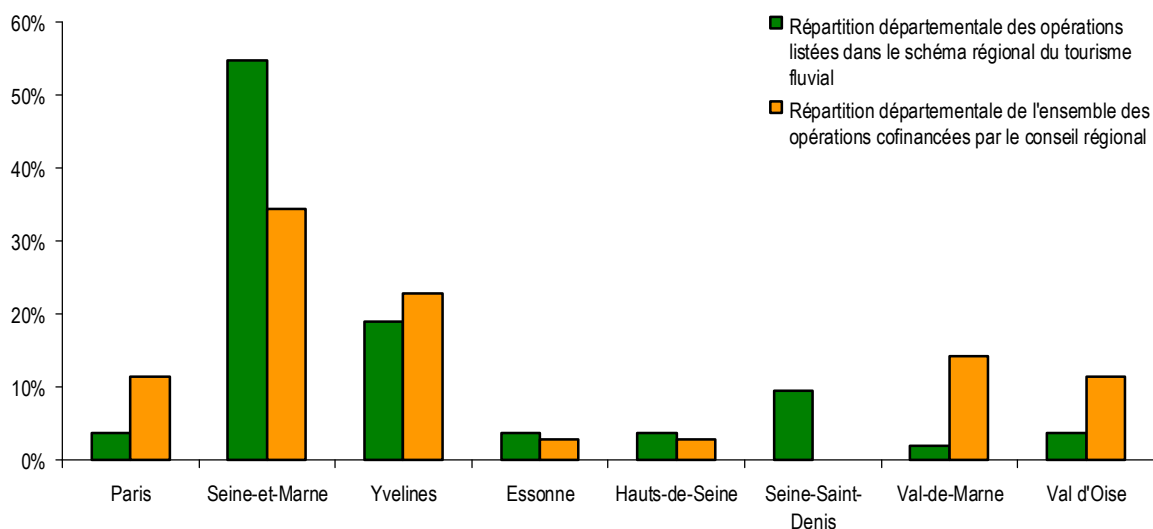
Source : conseil régional, unité société, direction culture, tourisme, sports et loisirs.

Les écarts entre la prévision et la réalisation s'expliquent notamment par le fait que nombre d'opérations prévues l'étaient sans lien réel avec une offre touristique locale structurée et dynamique. La justification d'une nouvelle opération n'était donc pas assurée. Et les porteurs de projets locaux ne se sont pas forcément précipités pour les mettre en œuvre. Ce manque de lien entre opérations programmées et offre touristique locale est d'ailleurs l'une des raisons du taux relativement faible de réalisation du schéma régional du tourisme fluvial de 1992.

La part importante de la Seine-et-Marne, dans ces financements, est bien entendu assez logique du fait de l'importance du réseau fluvial dans ce département. Mais, si la Seine-et-Marne représentait 55 % des opérations prévues par le schéma régional de 1992, elle compte 35 % des opérations financées par le conseil régional, qu'il s'agisse d'équipements prévus par le schéma ou non.

Le département des Yvelines représentait 20 % des opérations prévues par le schéma régional et a obtenu 23 % des opérations financées par le conseil régional. Le Val-de-Marne par contre ne comptait que 2 % des opérations prévues mais le conseil régional y a investi de manière plus importante, puisque cela représente 14 % du total des opérations financées. De même pour le Val-d'Oise dont le nombre d'opérations financées par le conseil régional équivaut à 11 % du total, alors qu'il ne comptait que 4 % des équipements prévus par le schéma.

Répartition départementale des opérations cofinancées par le conseil régional



Source : conseil régional, unité société, direction culture, tourisme, sports et loisirs.

Le schéma directeur du tourisme fluvial dans le bassin parisien a également prévu un certain nombre d'aménagements sur le territoire francilien. Ainsi une dizaine d'opérations est envisagée dans le cadre de ce schéma, majoritairement dans les Hauts-de-Seine (3 opérations dans la boucle sud de la Seine) et en Seine-et-Marne (4 opérations, sur la Seine et la Marne). Le Val-d'Oise est concerné à la limite ouest de l'Île-de-France, autour de la Roche-Guyon. Enfin, une opération est envisagée à Paris, à la limite avec les Hauts-de-Seine.

Toutefois, nous pouvons remarquer que, si les infrastructures étaient très présentes dans ces différents schémas, la dimension promotion, création du produit a été globalement sous développée.

Le schéma régional du tourisme et des loisirs 2000 – 2010 indiquait la nécessité de promouvoir la filière et les activités en lien avec les cours d'eau vers les Franciliens, les Français et les touristes des marchés limitrophes (Pays-Bas, Belgique, Royaume-Uni, Allemagne, Suisse...).

Les cours d'eau concernent également une autre politique régionale, dite des pôles touristiques régionaux prioritaires. Ceux-ci, institués lors du schéma de 2000 et du contrat de plan État- région 2000 – 2006, sont en effet souvent tournés vers la voie d'eau, où celle-ci est en quelque sorte la « colonne vertébrale » de ces pôles.

Il en est ainsi des trois pôles de Seine-et-Marne, Sud – Seine et Loing, Marne, Ourcq et Morins et Provinois, des pôles Vallée de la Seine dans les Hauts-de-Seine, Nord-Est parisien en Seine-Saint-Denis, Boucles de la Marne en Val-de-Marne et d'Auvers-sur-Oise dans le Val d'Oise¹⁸.

En matière de communication, au delà du « Guide du plaisancier » élaboré par VNF et le Port autonome de Paris, recensant les équipements touristiques fluviaux et les services proposés et de la brochure *Levez l'ancre* élaborée par le CRT, VNF et PAP, les documents de communication sont relativement rares. Les actions proposées par le schéma régional du tourisme, en particulier l'élaboration d'un « guide produit », n'ont pas été réalisées.

Le magazine *Fluvial* fait également le recensement des équipements touristiques fluviaux mais la liste qu'il propose n'est pas tout à fait la même que celle du *Guide du plaisancier*, qui contient un certain nombre d'erreurs dans le recensement des équipements et surtout des services qui y sont proposés.

D'autres actions de communication sont à signaler. La publication annuelle entre 2000 et 2007 du *Guide des Loisirs actifs* dans lequel certains prestataires proposant des activités fluviales / nautiques sont recensés, la participation du CRT, en partenariat avec

¹⁸ voir l'étude *Les pôles touristiques régionaux prioritaires en Île-de-France*, Emmanuel Blum, IAU Île-de-France, Mars 2006 et la note rapide n°414, *les pôles touristiques régionaux prioritaires, une politique d'aménagement touristique du territoire francilien*, Emmanuel Blum, IAU Île-de-France, Mars 2006

le PAP et VNF, au salon nautique de Paris en 2003, l'organisation en mai 2004 d'un accueil Presse au Port de l'Arsenal et sur l'Ourcq... Toutes ces actions participent à la promotion des activités fluviales et nautiques auprès notamment des Franciliens mais il est certain que leur impact reste limité.

Au delà des schémas régionaux qui se sont succédés, les conseils généraux font également le choix de travailler sur les questions liées au fleuve.

Les politiques départementales en faveur des berges en Île-de-France

Comme cela a été dit plus haut, le tourisme fluvial recouvre les activités pratiquées le long des berges. Or, il est nécessaire d'aménager ces berges afin de permettre leur utilisation par les différents pratiquants (cyclistes, promeneurs, etc.), notamment en zone urbaine dense.

Depuis la fin des années 1990, les départements franciliens et les communes concernées ont pris le parti de mener de vraies politiques globales d'aménagement et de gestion des berges.

Les éléments qui vont suivre sont essentiellement extraits de l'étude IAURIF « *Politiques des départements en faveur des berges du « Fleuve » en Île-de-France* » de juillet 2007¹⁹.

Plusieurs départements ont élaboré un schéma d'aménagement des berges du fleuve qui les traversent. Ainsi l'Essonne a-t-elle son « schéma départemental d'aménagement des berges de la Seine », tout comme les Hauts-de-Seine avec son « schéma d'aménagement et de gestion durable de la Seine et de ses berges ». Dans les autres départements, la politique d'aménagement des berges est généralement inscrite dans le schéma départemental d'aménagement (Schéma départemental d'aménagement « Objectif 2020 » pour le Val-de-Marne par exemple). Enfin il est généralement aussi question de cette problématique dans les schémas d'itinéraires cyclables (SDIC) ou les schémas verts (en Seine-Saint-Denis par exemple).

Les projets et schémas des départements sont assez différents du fait de la variété des problématiques liées aux particularités des cours d'eaux les traversant (Seine, Marne, Oise, canaux, etc.). Mais ils disposent d'un certain nombre de points communs, notamment

autour de la reconquête des berges par la promenade, les accès, les vues... Tous les départements, en effet, souhaitent développer des itinéraires de promenade le long des berges ou à proximité. Toutefois, la géographie et la composition des sites de berges étant très variables d'un département à l'autre, voire au sein d'un même département, la nature et le traitement des projets sont différents.

Seine-et-Marne

Si de nombreux projets sont envisagés (véloroute, activités de loisirs), notamment autour du canal de l'Ourcq, l'ampleur des investissements nécessaires freine un peu les différents partenaires, au premier rang desquels le conseil général et le conseil régional. Des expérimentations sont toutefois en cours, avec le financement par le conseil général et le conseil régional de pistes cyclables sur le canal du Loing entre Moret-sur-Loing et Episy, et sur le canal de l'Ourcq entre Claye-Souilly et la base régionale de plein air et de loisirs de Jablines-Annet.

Yvelines

La Seine est considérée comme un territoire « prioritaire » dans le Schéma départemental d'aménagement et de développement des Yvelines. A ce titre, en matière de développement du tourisme et des loisirs fluviaux, il préconise la mise en valeur des « territoires d'intérêt paysager et écologique » et des bases régionales de plein air et de loisirs de Verneuil-sur-Seine et de Moisson, la réalisation de parcs d'intérêt départemental...

Enfin, 2 itinéraires structurants ont été définis par le CAUE des Yvelines, dans le cadre de leur réflexion autour de la « route des paysages », le long de la Seine. Une signalétique paysagère et l'aménagement d'aires d'information sont en cours de réalisation.

Essonne

Le schéma départemental d'aménagement des berges de la Seine prévoit plusieurs types d'actions liées à la mise en valeur, quel que soit le public concerné (touristes ou habitants). Le principe d'une continuité de liaisons, d'accès aux berges, est inscrit dans ce schéma. Les liaisons piétonnes ou cyclistes le long des berges doivent être insérées dans un réseau maillé, et la qualité paysagère et floristique le long de ces berges doit être renforcée.

¹⁹ Source : *Politiques des départements en faveur des berges du « Fleuve » en Île-de-France*, sous la direction d'Elisabeth Bordes-Pagès, IAURIF, Juillet 2007, 134 p.

Les aménagements cyclables peuvent notamment être réalisés dans le cadre du schéma départemental d'itinéraires cyclables et du contrat particulier région – département.

Le conseil général souhaite également développer une mixité d'activités autour du fleuve, notamment en améliorant l'offre de ports et de haltes fluviales.

Enfin, le schéma pose le principe d'une valorisation du patrimoine et de son appropriation, avec la mise en valeur du patrimoine historique, la conception et l'élaboration d'un plan de signalétique...

Hauts-de-Seine

Le département des Hauts-de-Seine a approuvé en 2006 son « Schéma d'aménagement et de gestion durables de la Seine et de ses berges ». La volonté affichée est de considérer le fleuve comme un « système vivant », jouant un rôle de lien entre espaces verts du département. Les berges sont reconnues comme étant dotées d'une richesse faunistique et floristique à protéger, tout comme les îles existant sur ce territoire.

L'enjeu est un véritable partage de l'espace, notamment entre bateaux-logements, activités culturelles, de loisirs et touristiques et activités économiques.

Le schéma insiste notamment sur la nécessité de développer des liens entre les divers centres d'intérêt (nautisme, pêche, plaisance, événementiel...) mais aussi les futurs sites de loisirs et de détente, et les espaces verts existants ou projetés.

Promenade et détente en bords de Seine doivent être développés, avec en parallèle la valorisation du patrimoine naturel et culturel, architectural et urbain ainsi que de la pêche et des loisirs et sports nautiques.

En matière de développement du tourisme fluvial, le schéma propose de favoriser la découverte du fleuve par bateau, de valoriser et développer l'offre touristique en aménageant des points d'escale (Courbevoie, Levallois...).

Seine-Saint-Denis

Le département de Seine-Saint-Denis a lancé un travail de réhabilitation des berges de la Seine, de la Marne et des canaux Saint Denis et de l'Ourcq. Cela passe par de nombreux aménagements.

Sur la Seine, un travail de réaménagement des berges est mené depuis 1993. Le chemin de halage à Epinay-

sur-Seine a été aménagé pour en faire une promenade continue, reliant plusieurs parcs situés à proximité. La deuxième tranche de travaux concerne la commune de Saint-Ouen et le parc départemental de l'Île-Saint-Denis.

Les canaux sont également concernés, en partenariat avec la Ville de Paris, propriétaire des emprises. Le réaménagement du canal Saint-Denis a commencé, avec l'élaboration du projet « Parc – canal », dont les premières opérations ont été menées à Saint-Denis.

Le canal de l'Ourcq est au centre d'une volonté de mise en valeur d'ensemble, avec une nécessaire prise en compte des diverses activités, le canal de l'Ourcq étant à grand gabarit jusqu'à Pavillons-sous-Bois et petit gabarit au delà, limitant les possibilités de transport de marchandises. Une étude est actuellement lancée par les comités départementaux de tourisme de Seine-et-Marne et de Seine-Saint-Denis pour travailler à la mise en valeur globale de cette voie d'eau.

Quant au canal de Chelles, à Neuilly-sur-Marne, il a été intégré comme un élément majeur du futur Parc de la Haute Île.

Enfin, les schémas vert et d'itinéraires cyclables envisagent les différentes voies d'eau comme des axes structurants, à mettre en valeur.

Val-de-Marne

Le fleuve est considéré par le département du Val-de-Marne, au sein du Plan vert et du schéma départemental d'aménagement « Objectif 2020 » comme un élément levier du développement. A ce titre, il considère nécessaire la mise en valeur des cours d'eau en relation avec le cadre de vie, le tourisme et les loisirs.

Quant au plan vert, il insiste sur la nécessité de faciliter l'accès à l'eau et de relier le fleuve et les rivières aux espaces verts, naturels et au tissu urbain, et de conforter la lisibilité des vallées urbaines et naturelles, et favoriser la découverte d'ambiances paysagères originales.

Val-d'Oise

Le conseil général du Val-d'Oise a défini un « Projet d'aménagement des berges de l'Oise », dont la maîtrise d'ouvrage a été confiée à un syndicat (le Syndicat Mixte des Berges de l'Oise – SMBO).

Ce projet insiste tout particulièrement sur le fait que l'Oise bénéficie d'atouts forts en matière de tourisme fluvial : présence de nombreux équipements touristiques fluviaux, à proximité de pôles touristiques importants (Auvers-sur-Oise, l'Isle-Adam et Pontoise). Toutefois, il est rappelé que l'attrait touristique de ces territoires dépend aussi de la qualité et de l'entretien de ces équipements, qui laisse parfois un peu à désirer.

L'accessibilité aux berges est également citée comme point à travailler afin de renforcer l'attrait touristique de ce territoire.

Les quais de la Marne et la halte fluviale à Meaux



©Mélanie Hébert / IAU Île-de-France

On le voit, l'ensemble de ces politiques concourent à améliorer la qualité des berges et à en faire des supports de qualité pour des itinéraires de promenade pour les piétons. La plupart insistent également pour offrir aux excursionnistes et touristes des équipements touristiques et de loisirs de qualité, intégrés dans le territoire. C'est dans ce sens en effet que les différents partenaires parviendront à améliorer l'offre touristique francilienne.

Toutefois, l'ensemble de ces actions voit son efficacité diminuer du fait de faiblesses structurelles du tourisme fluvial en Île-de-France.

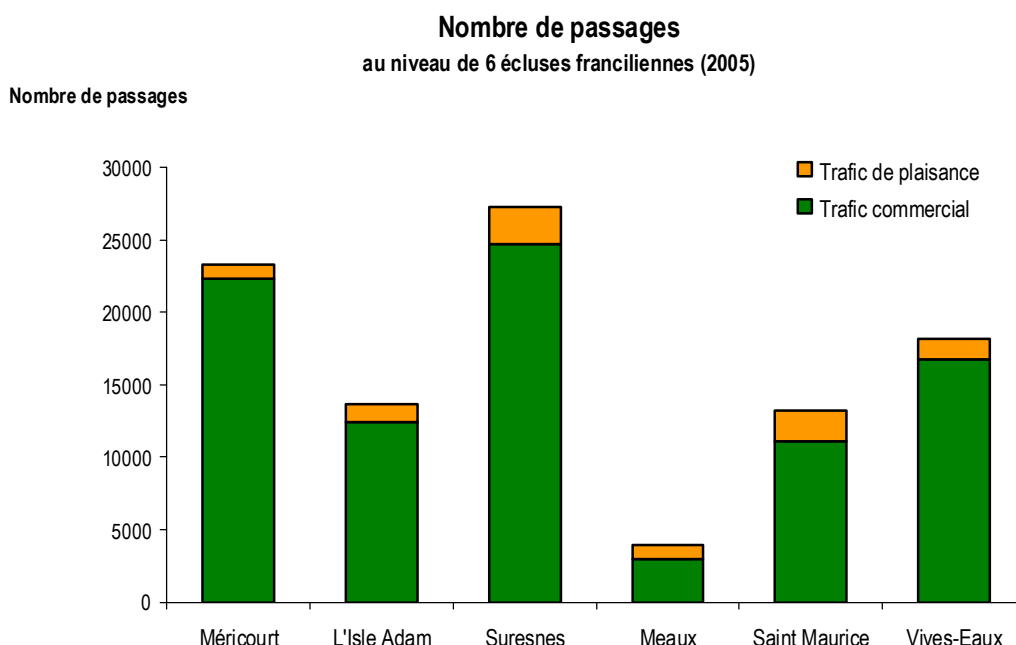
Faiblesses du tourisme fluvial francilien

Un trafic en baisse continue

L'analyse des passages aux écluses, comptabilisés par VNF, apporte un éclairage sur le trafic plaisance sur le bassin de navigation de la Seine.

Ces données sont recueillies par VNF à certaines écluses importantes de leur réseau, et de manière très complète depuis 1995.

La première remarque est que le trafic plaisance ne représente qu'une part minime du trafic fluvial francilien. En effet, le trafic de plaisance, sur l'ensemble du bassin de la Seine ne représente qu'environ 12% du trafic total, avec des variations très fortes en fonction des secteurs. Ainsi, à l'écluse de Suresnes, dernière écluse avant Paris en venant de la Seine Aval, il représente 10% du trafic total, contre 29% à l'écluse de Cannes-Écluses en Seine-et-Marne, et 4,4% à l'écluse de Méricourt dans les Yvelines.



Source : Voies Navigables de France

La seconde remarque à faire est que, globalement, le trafic plaisance en Île-de-France est en baisse assez importante par rapport à la situation de 1995. Sur l'ensemble du bassin de la Seine, la baisse du trafic de plaisance est d'environ 21 % entre 1995 et 2006, le trafic total ayant globalement baissé de 10 %.

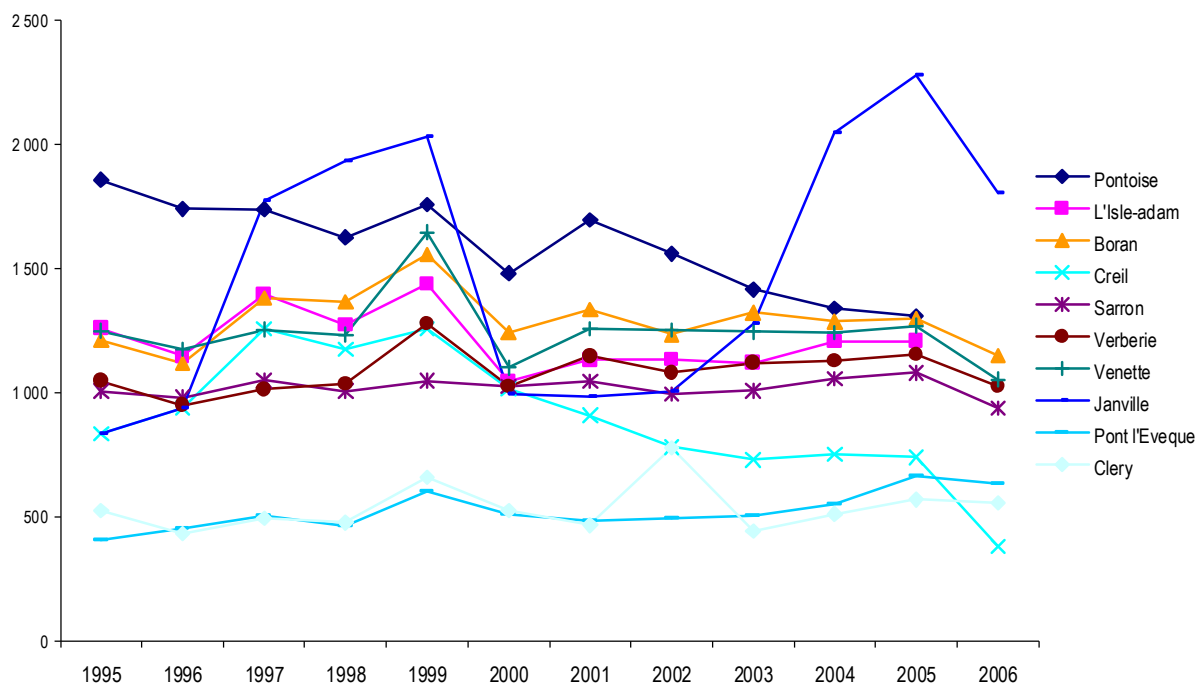
Les écluses de Basse Seine (de celle d'Amfreville, en Normandie, à celle de Suresnes) ont connu une baisse globale de 12,2 % du trafic plaisance cumulé, le trafic total connaissant une baisse de 2,1 %.

Les écluses de l'ensemble de l'Oise ont connu globalement une hausse, à l'exception des écluses franciliennes (Pontoise ou l'Isle-Adam), où la baisse du trafic plaisance atteignait les 30 % pour Pontoise et les 4,1 % à l'Isle-Adam.

Celles de la Haute Seine, de Port-à-l'Anglais à Cannes-Écluses, ont, quant à elles, vu une diminution de près de 14 % de la navigation de plaisance, face à une augmentation du transport de marchandises de plus de 7 %.

Enfin, celles de la Marne ont connu une baisse de 20 % en 10 ans, avec des chutes allant jusqu'à 43 % pour l'écluse d'Isles-les-Meldeuses, en Seine-et-Marne.

Trafic plaisance aux écluses de l'Oise



Source : Voies Navigables de France, Service de navigation de la Seine

Trafic plaisance aux écluses de l'Oise

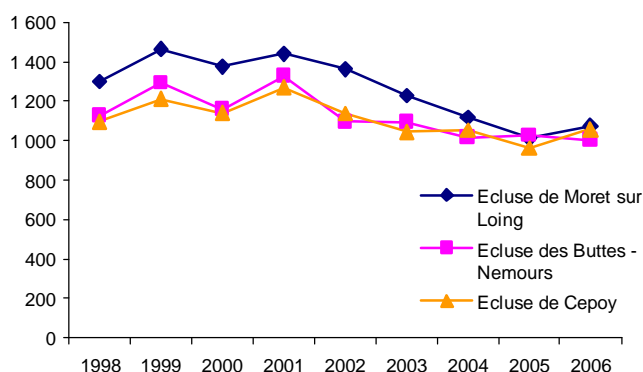
Écluse	Nombre de passages en 2006	Evolution 1995-2006
Pontoise	1 308	- 29,56 %
L'Isle-Adam	1 208	- 4,13 %
Boran	1 150	- 5,12 %
Creil	382	- 54,25 %
Sarron	938	- 6,85 %
Verberie	1 027	- 2,10 %
Venette	1 054	-15,68 %
Janville	1 804	116,05 %
Pont L'Evêque	636	56,65 %
Clery	557	6,10 %

Source : Voies Navigables de France, Service de navigation de la Seine

La hausse du trafic à l'écluse de Janville est toutefois à nuancer au regard des évolutions très fortes connues depuis 10 ans, puisque la fréquentation passe de 835 passages en 1995 à plus de 2 000 en 1999 pour retomber à moins de 1 000 en 2000, remonter ensuite à près de 2 300 passages en 2005 et retomber à 1 800 en 2006. Ces variations considérables sont probablement dues à des travaux de part et d'autre de l'écluse, mais aussi à la difficulté de collecte des informations.

Le trafic sur le canal du Loing connaît également une chute relativement importante du trafic plaisance, de près de 11 % entre 1998 et 2006, l'écluse de Moret-sur-Loing enregistrant plus de 17 % de baisse dans ce laps de temps.

Trafic plaisance aux écluses Canal du Loing



Source : Voies Navigables de France, direction interrégionale du Centre - Est

Ce ne sont ici que deux exemples d'une tendance globale à la baisse, même si quelques exceptions existent.

Les perspectives ne sont toutefois pas forcément sombres. Mais elles restent incertaines. En effet, il existe plusieurs facteurs qui pourraient entraîner une hausse de l'activité de plaisance fluviale. En premier lieu, le vieillissement des plaisanciers maritimes, dont certains pourraient être tentés de se reconvertir en plaisanciers fluviaux, attirés par le calme, une certaine lenteur et bénéficiant de plus de temps à consacrer à leurs loisirs. De plus, de grands loueurs nationaux ou régionaux devront renouveler leur flotte dans les années à venir et vendront en occasion de nombreux bateaux. Les prix relativement attractifs pourraient entraîner une augmentation légère du nombre de plaisanciers fluviaux.

Ces quelques éléments, couplés à une amélioration de l'accueil dans les équipements et aux écluses, méritent d'être suivis afin de voir l'impact qu'ils auront sur le trafic de plaisance fluviale.

Le Fleuve en Île-de-France, une image touristique peu développée

L'image de l'Île-de-France est assez fortement déconnectée des thématiques liées au tourisme fluvial. L'enquête *Diagnostic et attentes en matière de plaisance fluviale privée en Île-de-France*, menée par la direction régionale du tourisme Paris – Île-de-France, le Port autonome de Paris et le comité régional du tourisme Paris – Île-de-France²⁰, montre cela de manière relativement claire.

La plaisance est envisagée comme un moyen de se faire plaisir. Elle doit apporter détente, sérénité. Il s'agit avant tout d'un loisir, bénéficiant de l'attractivité de l'environnement écologique.

Au contraire de cette image de tourisme fortement lié à la nature, l'Île-de-France est vue, notamment par les Franciliens, comme ayant une vocation professionnelle et non de vacances. La région n'a pas d'identité touristique fluviale en soi. La Seine, plus particulièrement, est considérée plus comme une voie de transport et non comme un lieu propice aux loisirs. La notoriété des cours d'eau franciliens est d'ailleurs relativement faible face aux canaux de Bourgogne ou au canal du Midi, classé au patrimoine mondial de l'UNESCO. Et l'omniprésence des bateaux à passagers rend d'autant plus difficile la construction d'une véritable image en matière de plaisance car elle rend la navigation beaucoup plus ardue. La Seine est donc vue comme un fleuve saturé.

²⁰ *Diagnostic et attentes en matière de plaisance fluviale privée en Île-de-France*, Direction régionale du tourisme Paris-Île-de-France, Port autonome de Paris, Comité régional du tourisme Paris-Île-de-France, 2002

Quant aux étrangers, ils n'envisagent pas l'Île-de-France comme destination mais s'en tiennent à Paris, et y intègrent avant tout une finalité culturelle. La navigation sur la Seine à Paris, en bateaux à passagers, est vue non comme un produit en soi mais comme un moyen original de visite de la capitale, afin de voir ses principaux monuments culturels.

Si ce constat global correspond à l'image de la région dans son ensemble, il masque de fortes différences selon les différents secteurs de navigation. .

Seine aval

Ce secteur de navigation dispose d'une forte image touristique fluviale, et ce depuis longtemps. Les impressionnistes s'y installèrent et ont marqué le territoire par leur présence. C'est d'ailleurs autour de cette thématique que tournent les pratiques de loisirs et de tourisme : circuit des peintres dans plusieurs communes, etc. Ceci étant complété par la présence à proximité de villes royales, de sites prestigieux, allant de Versailles à Giverny, même si ce dernier site est en dehors des limites régionales.

Vue de la Seine depuis les coteaux de la Frette-sur-Seine



©Emmanuel Blum / IAU Île-de-France

Toutefois cette zone est considérée comme manquant d'équipements, malgré une certaine densité. Et elle souffre de la concurrence du trafic de marchandises, très important sur l'ensemble du secteur.

Seine amont

L'offre touristique de ce secteur est reconnue : Fontainebleau, Vaux-le-Vicomte, Moret-sur-Loing, Samois-sur-Seine. L'accès en transports en commun est relativement bien assuré. Mais il souffre d'un vrai déficit d'image en tant que zone fluviale, qu'amplifient le manque d'équipements et le fait que quelques équipements apparaissent comme non adaptés aux bateaux ou manquent de services à proposer aux plaisanciers.

Oise

Comme pour la Seine aval, l'Oise dispose d'une image touristique relativement forte, du fait également de la présence des impressionnistes (Auvers-sur-Oise, L'Isle Adam) et d'un port de notoriété (Port Cergy). Mais la période de navigation courte, le manque de rentabilité des équipements et notamment du port fluvial, le manque d'opérateurs privés et, encore une fois, la carence en équipements touristiques fluviaux et en hébergements, limitent l'attrait de cette zone au regard des plaisanciers et son développement.

Marne

La Marne est considérée par les personnes enquêtées comme une « région touristique nouvelle ». La proximité de Paris, le potentiel d'attraction des guinguettes sont autant d'attraits cités, même si l'image fortement industrielle des paysages conduit à nuancer ces appréciations.

La Marne est plus envisagée comme lien entre Paris et la Champagne que comme une desserte de sites des trois départements franciliens traversés, Val-de-Marne, Seine-Saint-Denis, Seine-et-Marne.

Et les manques d'équipements touristiques fluviaux, de signalétique sur le tracé et de promotion sont fortement soulignés comme freins au développement de cet axe important.

Halte fluviale de La Ferté-sous-Jouarre



©Emmanuel Blum / IAU Île-de-France

Canal de l'Ourcq

La variété de paysages traversés, depuis le bassin de la Villette jusqu'à la source de la rivière Ourcq, en Picardie est un grand atout du Canal de l'Ourcq. La proximité de Paris et le patrimoine industriel valorisant (stations de pompage, usine élévatrice, etc.) sont également des atouts bien perçus par les personnes interrogées dans le cadre de l'enquête. Mais ce territoire très étendu a pour conséquence la multiplication des partenaires et une vraie hétérogénéité des offres et des mises en valeur, du fait d'intérêts très diversifiés. Signalons toutefois l'initiative de la Ville de Paris, des comités départementaux de tourisme de Seine-et-Marne et de Seine-Saint-Denis, appuyés par les conseils généraux, le conseil régional et le comité régional du tourisme, qui ont lancé une étude sur le territoire total du canal de l'Ourcq pour y développer une offre touristique et de loisirs cohérente.

Le Fleuve à Paris, une situation paradoxale

Paris, et en particulier les quais de Seine, reçoivent chaque année de très nombreux touristes. La Seine fait partie de l'image de qualité de la ville de Paris. Ses berges sont d'ailleurs classées au patrimoine mondial de l'humanité par l'UNESCO.

Mais la Seine n'est pas vue comme un lieu touristique à part entière. C'est une voie de transport pour visiter Paris autrement. Ce n'est pas un hasard si Paris rassemble l'immense majorité des passagers transportés en Île-de-France. Et comme nous l'avons vu plus haut, les bateaux utilisés ne transportent quasiment que des touristes (étrangers ou français).

Les habitants ne sont guère attirés par cette offre et ont même tendance à la boudier. Ainsi, une offre touristique à destination uniquement des touristes fera fuir les habitants. La Seine est vue par les Parisiens comme un lieu agréable, où il peut faire bon se promener, mais elle n'est pas vue comme un lieu propice aux activités de loisirs.

Il est révélateur que les quais les plus fréquentés par les Parisiens ou Franciliens aux beaux jours sont les quais où l'offre touristique est quasi inexistante. Citons l'exemple des quais de la Tournelle et Saint Bernard, à proximité de l'Institut du Monde Arabe. Il n'y a quasiment aucune offre touristique (restaurants, sandwicheries, ni escale de bateaux à passagers...).

Une vraie réflexion est donc à mener pour arriver à faire cohabiter Parisiens, Franciliens et touristes autour des activités en lien avec l'eau. C'est une demande à la fois des habitants mais aussi des touristes qui souhaitent se mêler aux habitants pour mieux découvrir la ville.

Mais il faut aussi travailler en profondeur autour de l'offre touristique, et notamment en matière de services proposés. En effet, par exemple, l'offre en matière de restauration ne répond que très partiellement à la demande. La restauration présente autour de la Seine est une restauration classique, assise, avec service à table. C'est une restauration chère (en moyenne 30 €, boissons comprises). Les restaurateurs font d'ailleurs peu de volumes de clientèle. Cela montre donc que cette offre ne correspond plus aux souhaits des touristes. Ceux-ci demandent plutôt une restauration de type rapide et de qualité. Il sera donc nécessaire d'envisager un développement d'une nouvelle offre de restauration rapide de qualité, telle qu'elle commence à exister ailleurs dans Paris, le long de la Seine, et pourquoi pas sur les quais eux mêmes, quitte à utiliser des établissements flottants pour favoriser ce développement. Cela permettrait à la fois de répondre aux demandes des touristes mais aussi, pourquoi pas, à celles des Parisiens ou Franciliens qui travaillent à proximité ou flânent sur les quais.

Citons aussi le cas de l'hébergement. Devant l'augmentation probable du nombre de touristes en visite à Paris, de nouveaux types d'hébergements pourraient être envisagés, par exemple des hôtels flottants, comme cela se fait dans d'autres capitales européennes.

Le Port autonome de Paris a lancé une réflexion pour développer ses activités, notamment de loisirs. Une association entre le conseil régional, le PAP et la Ville de Paris permettrait de mettre ensemble les moyens pour arriver à dépasser la dichotomie entre public local et touristes et de fédérer les différents acteurs concernés (restauration, qu'elle soit rapide ou non, hébergements, acteurs culturels, organisateurs d'événements, etc.).

Des équipements fluviaux saturés

La majorité des ports fluviaux franciliens sont occupés, à l'année, par des bateaux permanents. En effet ceux-ci sont privilégiés par rapport aux bateaux de passage, notamment pour des soucis de rentabilité. On peut citer plusieurs exemples. Le port de Nogent-sur-Marne dispose de 170 places au total mais seulement 10 sont réservées à la clientèle de passage. Celui d'Avon 70 places et un seul ponton pour le passage.

Les ports fluviaux urbains sont donc quasiment (voire totalement dans le cas de Port Cergy par exemple) complets toute l'année, ce qui pose bien entendu problème pour les bateaux de transit qui ne peuvent s'amarrer en période estivale. Les possibilités de stationnement annuel se voient également restreintes du fait d'un accroissement du nombre de propriétaires d'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.

Port Cergy



©Mélanie Hébert / IAU Île-de-France

Cette saturation des équipements fluviaux urbains révèle une carence en infrastructures aggravée par une qualité médiocre 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 également très rares le long des voies d'eau franciliennes. Ainsi, entre Saint-Mammès et Conflans-Sainte-Honorine, il n'existe pas de station à l'exception d'une au port de l'Arsenal. Il n'en existe pas non plus entre Conflans-Sainte-Honorine et Compiègne.

Bien entendu, ce manque n'empêche pas la navigation, les plaisanciers s'approvisionnant dans des grandes surfaces ou stations essence situées à proximité des lieux d'amarrage. Mais cela est non seulement fortement réglementé mais le chemin pour se rendre de la halte à la station essence n'est généralement aucunement sécurisé ni aménagé. Il pourrait être intéressant d'envisager l'amélioration de cette situation.

Des conflits d'usage multiples

Les voies d'eau sont des éléments naturels autour desquels gravitent des activités de toutes sortes. En effet, 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 considéré comme prioritaire dans les faits sur tout autre type de navigation. Il affecte la plaisance et les autres activités nautiques par son intensité et son tonnage. Il pose des problèmes de navigation 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 règle engendre donc des temps d'attente importants sur les voies supportant un fort trafic de fret.

D'ailleurs, il est possible de remarquer qu'aux écluses où le trafic commercial augmente, il arrive souvent que le trafic plaisance diminue. Citons par exemple l'écluse de Port-à-l'Anglais par exemple où le trafic commercial a augmenté de plus de 9 % entre 1995 et 2006, passant de 16 225 passages annuels à 17 737, alors que dans le même temps, le trafic plaisance passait de 2 216 passages en 1995 à 1 936 en 2006, soit une baisse de près de 13 %. Cette relation n'est pas générale, mais se retrouve à de nombreuses écluses, notamment à proximité des pôles urbains (écluse d'Evry, Saint-Maurice, Saint-Maur, par exemple).

Ecluse de l'Isle-Adam



©Emmanuel Blum / IAU île-de-France

D'autre part, des conflits interviennent entre pêcheurs et pratiquants des autres loisirs liés à l'eau, dont kayakistes et autres sports d'eau vive, 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.

Le tourisme fluvial : des activités multiples mais déséquilibrées²¹

L'Île-de-France compte 53,7 % de la capacité en places assises de la flotte française de bateaux à passagers en 2006. La flotte francilienne est essentiellement composée de bateaux de taille importante, plus de 100 passagers, à l'opposé de la situation française où les bateaux de 30 à 99 places sont majoritaires. L'Île-de-France représente à elle seule 45 % de la flotte de bateaux de plus de 100 passagers et 73 % de celle des bateaux de 200 à 1 000 passagers. Ainsi, la capacité moyenne d'un bateau francilien est de 275 passagers alors qu'en province elle n'est que de 122 passagers. Et un bateau francilien transporte, sur une saison, en moyenne 65 420 passagers tandis qu'un bateau en province en transporte 11 250. Une société de bateaux transporte en une année 167 540 passagers en moyenne en Île-de-France, contre 16 310 en province.

L'Île-de-France connaît d'ailleurs une croissance du nombre de passagers transportés de près de 22 % entre 2002 et 2006, celui-ci passant de 5 642 000 à 6 869 000. Dans le reste de la France, la situation est plutôt à une légère augmentation, le nombre de passagers transportés étant de 2 610 000 en 2003, de 2 676 000 en 2004, de 2 652 400 en 2005 et 2 757 000 en 2006.

²¹ Source : *Le tourisme fluvial en France en 2006*, Réseau national d'observation du tourisme fluvial, Voies navigables de France et ODT France

L'Île-de-France dispose de 106 bateaux en 2006, ce qui signifie qu'elle est revenue au niveau de 2002, après une période de baisse (89 bateaux en 2004). Elle a également connu une légère hausse de sa capacité en passagers (25 231 passagers en 2006 contre 24 808 passagers en 2002, avec une chute à 22 259 en 2004 et 24 354 en 2005).

Bateau à passagers sur la Marne à Nogent-sur-Marne



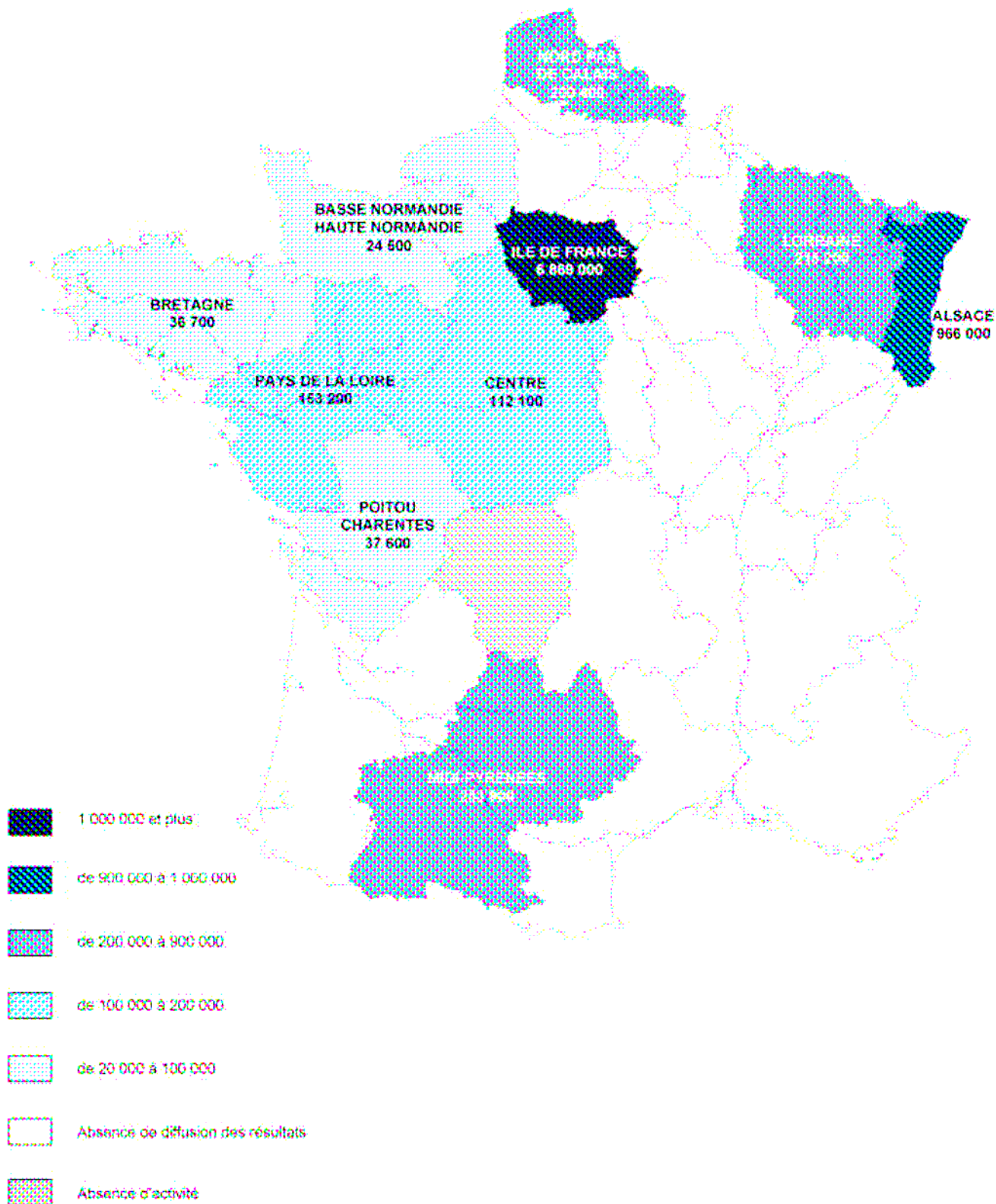
©Mélanie Hébert / IAU Île-de-France

Quant au service Batobus, il voit sa fréquentation augmenter de 14 % entre 2004 et 2005, avec environ 1,3 million de transports unitaires assurés. Un 6^{ème} navire a été mis à flot en 2005 et l'exploitation a été étendue sur 11 mois. Il dessert 8 escales : Tour Eiffel (53 % des achats de titres de transports), Notre Dame (17 %), Musée d'Orsay (6 %), Hôtel de Ville (6 %), Louvre (5 %), Champs-Élysées (5 %), Jardin des Plantes (4 %), Saint Germain des Prés (4 %)²². Et la clientèle des Batobus est très majoritairement touristique. Ce service n'est quasiment pas utilisé en tant que transport en commun.

Une spécificité francilienne repose sur le type de clientèle. Il s'agit, pour une majorité des clients, d'étrangers (58 % en 2002), alors que dans les autres régions, la clientèle française est largement majoritaire (74 % en région Rhône-Alpes, 91 % en région Centre, 92 % en région Nord-Pas-de-Calais, etc.).

²² Source : *Mémento de l'activité touristique à Paris – Île-de-France 2005* n°13, Comité régional du tourisme de Paris – Île-de-France

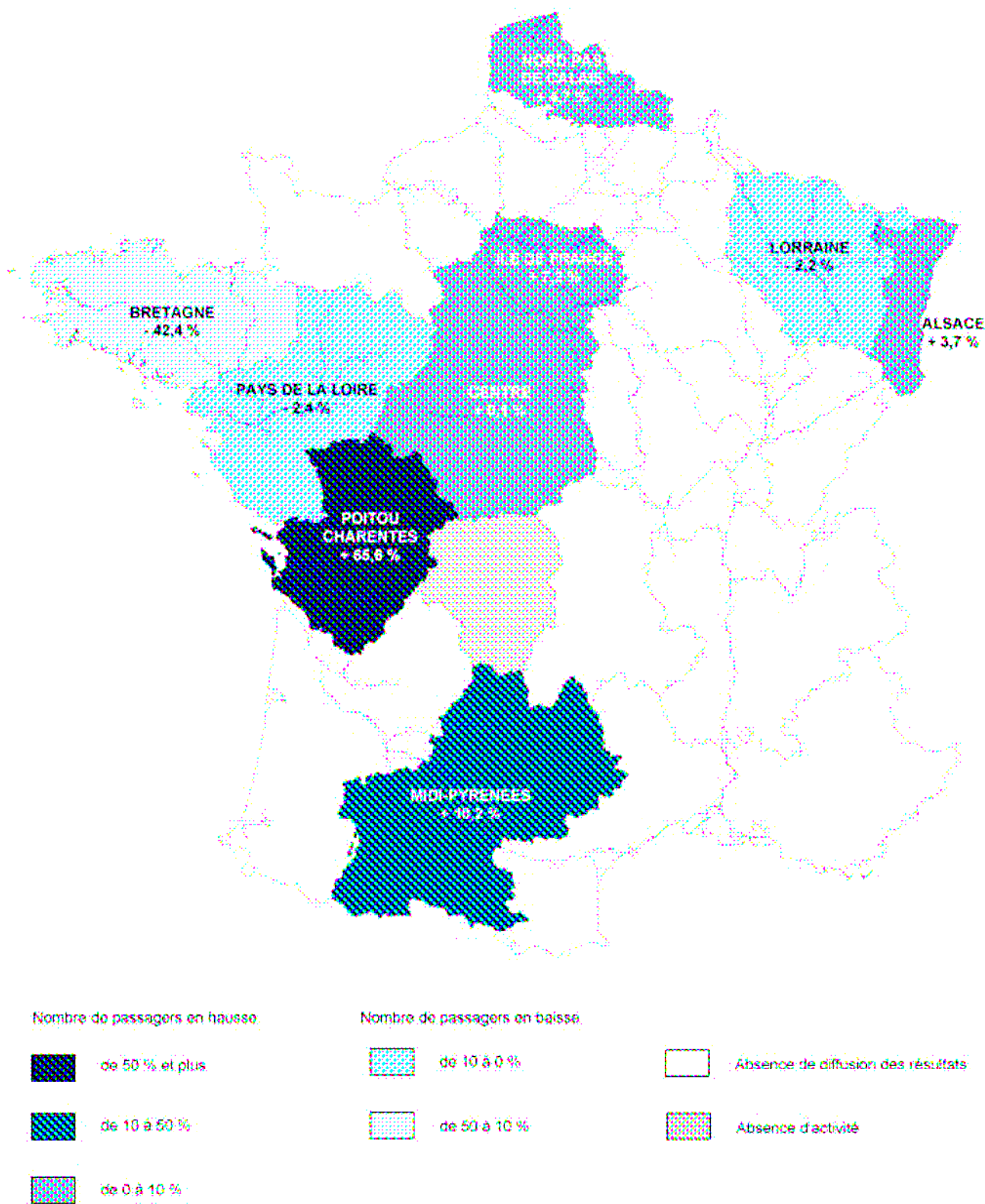
Nombre de passagers transportés en 2006 par région



Source : Réseau national d'observation du tourisme fluvial

Source : *Le tourisme fluvial en France en 2006*, Réseau national d'observation du tourisme fluvial, Voies navigables de France et ODIT France

Evolution du nombre de passagers transportés entre 2005 et 2006 par région



Source : Réseau national d'observation du tourisme fluvial

Source : Le tourisme fluvial en France en 2006, Réseau national d'observation du tourisme fluvial, Voies navigables de France et ODIT France

En Île-de-France, la répartition du chiffre d'affaires du tourisme fluvial de groupe et du tourisme individuel est très déséquilibrée²³ :

- 100 millions d'euros pour les bateaux à passagers de promenade ou de croisière (tourisme de groupe), soit 99% du chiffre d'affaire total ;
- 1 million d'euros pour le secteur de la location (tourisme individuel ou familial) soit 1%.

Sur un marché de 7,8 millions de passagers dans les bateaux à passagers de promenade ou de croisière, celles-ci ne représentent que la portion congrue, la plus grande part de la demande portant sur des promenades commentées.

Le tourisme fluvial de plaisance en location est particulièrement inexploité en Île-de-France. Or il constitue un potentiel économique important. A titre d'exemple, le budget annuel moyen consacré à la plaisance sur le réseau fluvial du Nord-Pas-de-Calais serait de 1 365 euros par an, auxquels il faut ajouter 518 euros pour l'entretien et 380 euros pour le gardiennage pour 36 jours de sortie par an.

Il apparaît que les loueurs nationaux ou régionaux ne privilégient pas l'Île-de-France notamment du fait du manque d'infrastructures, de promotion coordonnée et d'attrait de certaines berges. Les équipements des ports et des haltes fluviales sont considérés comme globalement insuffisants par 70 % des pratiquants du tourisme fluvial, 75 % souhaitant une augmentation des stations de distribution de carburant.

L'Île-de-France connaît une baisse constante de sa flotte de location, de plus de 70 % entre 2001 et 2005, et qui a complètement disparu fin 2005. 2006 a vu l'installation, aidée par le conseil régional, d'un nouveau loueur à la Ferté-sous-Jouarre. En 2006, sur le grand bassin de navigation du nord de la France (Nord-Pas-de-Calais, Picardie, Île-de-France, Normandie), le nombre total de contrat de location a diminué de 1,5 % en un an, alors que dans le reste de la France, l'augmentation a été en moyenne de 8,1 %.

Autre frein majeur au développement de la plaisance et des autres activités nautiques en Île-de-France : la difficulté extrême de traverser Paris, à la fois du fait qu'il est nécessaire de disposer d'un permis bateau, mais aussi du fait de l'omniprésence des bateaux à passagers limitant la capacité des bateaux de plaisance à naviguer.

Enfin, les horaires d'ouverture des écluses constituent également un frein à la navigation en Île-de-France. Dans l'enquête *Diagnostic et Attentes en matière de plaisance fluviale privée en Île-de-France*²⁴ ou dans l'enquête menée par l'IAU Île-de-France en 2007²⁵, les personnes enquêtées, qu'il s'agisse des plaisanciers ou des professionnels, soulignent l'étroitesse de l'amplitude horaire d'ouverture des écluses.

VNF, dans son Schéma directeur d'exploitation des voies navigables, a pris le parti, d'ici 2010, d'améliorer son service, en augmentant légèrement l'amplitude horaire. Ainsi, sur le réseau à grand gabarit (Seine et Oise), les écluses seront ouvertes aux plaisanciers en période diurne, limitée à l'ouverture prévue pour le commerce. Pour les autres voies fluviales franciliennes dépendant du réseau VNF (Marne et Loing), les écluses sont ouvertes depuis 2006 pendant 12 heures en semaine et le samedi, de 7h00 à 19h00, et 9 heures le dimanche, de 9h00 à 18h00²⁶. Cela fait, en moyenne, une augmentation de 2 heures de l'ouverture des écluses aux plaisanciers, à l'exception du dimanche où l'on perd une heure.

Il existe aussi une possibilité de passage à la demande, qui doit être faite au plus tard la veille du passage à l'écluse auprès de la subdivision VNF concernée et qui est facturée.

L'Île-de-France n'est pas non plus une région référence en matière de péniches-hôtels. On compte en effet, en 2006, 9 péniches-hôtels proposant des croisières sur l'ensemble du bassin de navigation nord, sur les 89 qui composent la flotte française. Ces 9 péniches-hôtels offrent une capacité totale de 174 lits. Elles ont accueilli 16 100 nuitées en 2006, contre 18 400 en 2004. Étant donné qu'en parallèle, le nombre de passagers transportés a diminué par rapport à 2005, passant de 4 600 à 3 800, cela signifie que la durée des séjours a diminué de manière importante. Les Américains représentent, sur le plan national, la clientèle principale (64 %), les Français arrivant en seconde position (28 %).

L'Île-de-France possède également une flotte de 4 paquebots fluviaux qui, du fait de leur taille, empruntent le réseau à grand gabarit.

²³ Source : *Enjeux et potentialités du tourisme fluvial en Île-de-France, dans le contexte du bassin parisien et de l'Union européenne*, Conseil économique et social de la région Île-de-France, 2003

²⁴ *Diagnostic et attentes en matière de plaisance fluviale privée en Île-de-France*, Direction régionale du tourisme Paris-Île-de-France, Port autonome de Paris, Comité régional du tourisme Paris-Île-de-France, 2002

²⁵ Source : Note rapide n°441, *Le tourisme fluvial en Île-de-France, une image à valoriser*, Emmanuel Blum et Mélanie Hébert, décembre 2007

²⁶ Source : *Schéma directeur d'exploitation des voies navigables*, Voies Navigables de France, 2005

Des retombées limitées pour l'économie locale

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 auprès des gestionnaires et acteurs du tourisme fluvial régional²⁷ montre que ces retombées auprès du commerce local sont relativement limitées. La plupart des plaisanciers reste peu de temps dans la commune mais peuvent s'y approvisionner. Cela constitue un complément de revenu pour les commerçants, durant la saison estivale. Toutefois, cela nécessite une volonté des commerçants de rendre leurs commerces attrayants aux yeux des plaisanciers, ainsi que la mise en place d'une signalétique adaptée depuis l'équipement touristique fluvial.

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.

Les communes peuvent choisir de rendre l'amarrage aux haltes gratuit afin de simplifier la gestion de l'équipement et le rendre attractif. Faire payer l'amarrage obligerait en effet à la présence d'un permanent sur le site dont le coût serait excessif au regard du nombre de bateaux concernés. De nombreuses communes font toutefois payer les services proposés (eau, électricité), quand ils sont de qualité. Mais certaines choisissent de ne pas le faire. Citons ainsi Meaux ou La Ferté-sous-Jouarre en Seine-et-Marne.

L'installation d'équipements touristiques fluviaux, leur entretien, ainsi que celui des berges, hors domaine public fluvial, sont à la charge des communes. Elles sont généralement subventionnées, 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 VNF, gérant de l'ensemble du réseau magistral français, ou le 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.

Borne d'approvisionnement en électricité et en eau à la halte fluviale de la Ferté-sous-Jouarre.



©Emmanuel Blum / IAU Île-de-France

L'établissement VNF dispose d'une obligation de maintien en état du domaine qu'il a en gestion. Il doit ainsi effectuer des travaux de consolidation ou de renforcement des berges, ou encore des travaux de réparation / modernisation des ouvrages d'art présents sur la voie d'eau. C'est pourquoi il réalise de nombreux travaux sur les écluses, les barrages, etc. Toutefois, il sollicite généralement de nombreuses aides pour financer ces travaux d'entretien, notamment auprès du conseil régional ou des conseils généraux. Et les réaménagements de berges reviennent souvent aux communes, VNF ne disposant pas d'un budget suffisant pour effectuer ces travaux lourds.

VNF doit, il faut le souligner, respecter dans tous ces travaux un principe de continuité de la voie d'eau, de la navigation et de sauvegarde des espèces animales présentes²⁸. C'est ainsi que, lors des rénovations des barrages, VNF se doit, selon la loi, d'aménager des passes à poisson et à bateaux en cas de navigabilité de la voie d'eau. Toutefois, l'absence d'un décret d'application listant les barrages concernés empêche l'application globale des exigences de cette loi.

²⁷ Source : Note rapide n° 441, *Le tourisme fluvial en Île-de-France, une image à valoriser*, Emmanuel Blum, Mélanie Hébert, IAURIF, décembre 2007

²⁸ Source : Loi n°2006 – 1772 du 30 décembre 2006 sur l'eau et les milieux aquatiques

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.

Catégories	Mus à force humaine	I	II	III	IV	V
		- de 12m ²	De 12 à - de 25m ²	De 25 à - de 40 m ²	De 40 à - de 60m ²	60m ² et plus
Année	35,10 €	81,20 €	116,20 €	233,50 €	377,20 €	467,10 €
Saison	-	73,10 €	104,60 €	210,10 €	301,70 €	373,60 €
Loisirs 30	-	29,60 €	61,20 €	90,80 €	120,40 €	151,70 €
Vacances	-	17,50 €	36,20 €	53,80 €	71,30 €	90,00 €
Journée	8,90 €	8,90 €	17,50 €	26,40 €	35,10 €	43,90 €

Source : Voies navigables de France

- 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)

Par exemple, pour une péniche de 40 m de longueur et 5 m de largeur, avec restauration à bord, le montant de la taxe de péage s'élève en 2005 à :

	Zone 1 *	Zone 2 **	Zone 3 ***
Forfait année	8 450 €	5 900 €	4 240 €
Forfait 180 j/an non consécutifs	5 070 €	3 540 €	2 550 €
Tarif promenade ****	39 € + 0,166 €/km-e	26 € + 0,166 €/km-e	19 € + 0,166 € / km-e

Source : Voies navigables de France

* La Seine « Bief de Paris » entre les écluses de Saint-Maurice et Suresnes, Strasbourg

** Région Île-de-France, hors zone 1

*** France entière, hors zone 1 et 2

**** Ce tarif correspond à une journée de navigation. Le calcul prend en compte l'intégralité du trajet parcouru (nombre de km aller et retour le cas échéant) et le nombre d'écluse franchies (aller et retour le cas échéant), chaque écluse étant comptabilisée pour 4 km (e = écluse)

Toutefois, si les retombées économiques sont limitées, les retombées en terme d'image, en particulier auprès des habitants, sont bien plus importantes.

L'aménagement d'une halte fluviale est souvent considéré comme une véritable amélioration du cadre de vie.

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.

En effet, le tourisme fluvial se heurte à une multiplicité des acteurs, souvent déroutante, notamment en matière de gestion du domaine public fluvial et des infrastructures qui y sont installées, d'aménagement, de mise en valeur des sites, etc. Ainsi, VNF est le seul gestionnaire légal du domaine public fluvial. L'accord de VNF est obligatoire pour toute installation d'un équipement touristique fluvial, puisque celui-ci se situe sur le domaine public fluvial. Or cet accord met parfois des années à être donné, ce qui peut entraîner des surcoûts non négligeables voire rendre caduc un projet.

Toutefois, PAP s'est vu confier la gestion de plusieurs équipements, comme par exemple des haltes à proximité d'écluses. Ainsi, pour aménager une halte fluviale, une commune peut avoir comme interlocuteur à la fois VNF et PAP et devra, donc, dans ce cas, verser une redevance à chacun des deux organismes. La plupart du temps, cette double coopération se passe bien, mais quelques conflits de gestion peuvent parfois surgir. Le fait que le Service de navigation de la Seine et le PAP aient le même directeur permet toutefois de les limiter.

En matière d'investissements dans les équipements, les acteurs sont également nombreux mais leur répartition est plus habituelle.

Les communes ou intercommunalités sont le plus souvent les maîtres d'ouvrage des opérations car les équipements sont souvent de leur ressort. Notons une montée en puissance des intercommunalités en la matière, avec par exemple l'aménagement d'un réseau de haltes fluviales par la communauté de communes du Pays Fertois, ou alors l'aménagement des quais du Canal Saint Denis, fortement souhaité par la communauté d'agglomération Plaine Commune, ou encore les opérations projetées par le Syndicat d'agglomération nouvelle du Val Maubuée à proximité

de la base de loisirs de Vaires-sur-Marne et des anciennes chocolateries Meunier à Noisiel.

Ces opérations sous maîtrise d'ouvrage communale et intercommunale sont le plus souvent fortement subventionnées, par VNF de temps à autre et pour des montants allant en diminuant, par les conseils généraux et le conseil régional surtout. La Région peut financer ainsi jusqu'à 35 % des investissements, voire 45 % quand le projet s'intègre dans une démarche intercommunale de développement touristique local²⁹.

Les acteurs institutionnels du tourisme fluvial en Île-de-France

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 VNF	Conseils généraux Communes et intercommunalités

Les plaisanciers ont, quant à eux, à payer des droits à la fois à VNF, pour l'autorisation de naviguer, à PAP, pour l'autorisation de s'amarrer à leurs infrastructures, ainsi qu'aux communes, pour pouvoir utiliser les services proposés sur les haltes fluviales, etc.

Quant aux gestionnaires de ports fluviaux, ils ne vivent généralement pas de cette activité. Il est très souvent nécessaire qu'ils disposent d'une deuxième activité professionnelle, notamment pour pallier la saisonnalité très forte de l'activité. Et ils privilégient plutôt l'hivernage et l'accueil de bateaux permanents pour s'assurer de revenus réguliers tout au long de l'année. Ils sont également confrontés à un certain nombre de contraintes souvent opposées :

- nécessité d'une stratégie à long terme obligeant un niveau élevé d'investissements mais aussi d'une rentabilité au quotidien,
- Tendance au développement de produits à vocation sociale (exemple de l'association « Au fil de l'eau ») sous réserve de l'aide des collectivités locales, tout en visant une clientèle de comités d'entreprises financièrement plus intéressante,
- Refus d'implantation dans certaines zones compte tenu de la faible activité, lançant un cercle vicieux de diminution de l'activité sur la zone.

Afin de limiter ces désagréments, le développement des loisirs nautiques ainsi que l'aménagement des berges (pistes cyclables, chemins de randonnées, etc.)

²⁹ Source : *Guide des aides régionales 2007*, Conseil régional d'Île-de-France.

paraissent des solutions intéressantes pour la mise en valeur de la voie d'eau.

La raréfaction des équipements nautiques près de la voie d'eau

Les équipements sportifs et de loisirs nautiques sont transférés vers les pôles de résidence ou d'attraction touristique ou commerciale (piscines, bases nautiques, aquariums à Marne-la-Vallée et Sénart par exemple).

L'Île-de-France ne profite pas suffisamment de ses atouts naturels. Les voies d'eau sont sous-utilisées. Les sites fluviaux à caractère culturel ou de découverte économique sont délaissés.

Actuellement, sur les berges de Seine, de l'Oise ou de la Marne, la plupart des piscines découvertes alimentées par l'eau filtrée des fleuves et rivières ont disparu (Argenteuil, Pontoise...). Certaines subsistent, comme par exemple à l'Isle-Adam, plus grande plage fluviale de France.

Plage fluviale de l'Isle-Adam



©Emmanuel Blum / IAU Île-de-France

La raison majeure de cette disparition des équipements sportifs et de loisirs nautiques le long des voies d'eau est la pollution de l'eau. En effet, la qualité de l'eau a diminué à partir des années 1960 et les normes de sécurité ont interdit toute baignade dans l'eau des cours d'eau. C'est ainsi qu'on n'a plus pu se baigner dans la Marne comme cela était courant dans les années 1950.

Aujourd'hui, la qualité s'est considérablement améliorée et a retrouvé le niveau des années 1950. Toutefois, les normes de sécurité sont plus lourdes et la baignade est toujours interdite.

Il est toutefois permis d'imaginer que d'ici quelques années, ces pratiques puissent reprendre, avec ainsi une vraie animation des berges. De nombreux aménagements devront toutefois être réalisés pour proposer des sites de qualité.

Il existe enfin quelques projets de piscines flottantes, comme à Paris, où la piscine Joséphine Baker a été ouverte en 2006, en face de la bibliothèque nationale François Mitterrand.

D'autres types d'équipements sur la voie d'eau pourraient être développés. C'est le cas dans quelques villes européennes ou mondiales, qui réalisent des équipements culturels ou commerciaux flottants, en premier lieu à destination de leurs habitants mais aussi pour les touristes. Citons l'exemple de Copenhague qui a développé une scène de spectacle flottante.

Scène flottante à Copenhague



Source : <http://www.cphx.dk>

L'objectif recherché était de créer une scène de spectacle mobile en plein air, à partir d'un nouveau concept architectural, dans un quartier en reconversion. Cette barge peut donc se déplacer dans différents lieux, entre mai et octobre.

L'équipement fait 21 mètres de long, 15 mètres de large et la scène a 3,5 mètres de profondeur. Plusieurs rangs de gradins peuvent être construits sur les berges, dans six lieux différents de Copenhague afin d'y accueillir la scène.

Un tel concept pourrait être envisagé, à plus ou moins long terme, en Île-de-France, dans une logique de développement d'une programmation événementielle variée et accessible à tous, et ce dans un cadre insolite.

Le Fleuve, un territoire touristique à valoriser et développer

Si les différents schémas régionaux du tourisme, du tourisme fluvial insistent sur la mise en valeur de ce territoire touristique, toute politique future devra nécessairement prendre en compte les orientations définies dans le projet de Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF), arrêté par le conseil régional en février 2007.

Le Fleuve, territoire stratégique du SDRIF³⁰

Le projet de SDRIF consacre le Fleuve comme « site stratégique » et « élément fédérateur du projet spatial régional ».

« Élément structurant, fédérateur du territoire régional et porteur de l'identité de l'Île-de-France, il doit être reconnu dans ses différentes fonctions : corridor biologique d'importance nationale et européenne, axe de transport, axe économique, axe de renouvellement urbain, axe de loisirs et de tourisme, élément marquant de la composition urbaine et paysagère du territoire régional.

Ce réseau fluvial mobilise des territoires d'ampleur très diverse et représente un écosystème dont la régulation nécessite un mode de gestion à différentes échelles et une coordination étroite entre de nombreux acteurs.

Sa valorisation repose sur les principes de mixité d'usages et de maîtrise des risques et des pollutions, de l'amont à l'aval, tenant compte de la diversité des sites et des acteurs. Elle s'inscrit nécessairement dans une démarche de coopération avec les Régions voisines qui relèvent aussi du Bassin de la Seine, de l'amont à l'aval, en cohérence avec le plan Seine interrégional. »

« Pour réaliser cet objectif de valorisation touristique du fleuve et des territoires qui l'entourent, il faut :

- *favoriser la diffusion des flux touristiques par la voie d'eau vers ces territoires ;*
- *prévoir une réorganisation progressive de l'offre en places et services aux plaisanciers, en la mettant en relation avec l'existence du patrimoine régional et local et celle d'équipements touristiques et de services. Cette réorganisation implique d'associer tous les partenaires concernés par cette valorisation conjointe patrimoniale et touristique ;*

- *assurer les moyens d'une cohabitation harmonieuse entre les différents usages, tel celui de protection des milieux naturels par rapport aux projets touristiques. »*

« Utiliser les berges et les rives comme support privilégié d'itinéraires de promenades

Créer un véritable maillage entre les berges du fleuve et la ville nécessite de :

- *construire un partenariat exceptionnel et durable avec les acteurs institutionnels responsables de la gestion du domaine public fluvial (VNF, PAP) et les partenaires (publics ou privés) qui en partagent l'usage afin de définir les modes d'accessibilité et d'occupation des berges ;*
- *assurer une continuité des itinéraires de promenades sur les berges ou à proximité. L'enjeu, à terme, est la réappropriation la plus complète possible des berges en tant qu'« espace public régional majeur » ;*
- *traiter les effets de coupures qui existent entre la ville, le fleuve et ses berges. Dans le cas des infrastructures routières, cet effacement des coupures exige une implication forte des collectivités concernées pour transformer les voies dédiées au trafic routier en voies de partage des modes (circulation piétons et cyclistes, transports en commun, voitures particulières) permettant un accès facilité aux berges du fleuve. »*

« Confirmer le corridor fluvial comme axe privilégié pour assurer la continuité des itinéraires des « vélos routes » et des « voies vertes »






Les grands itinéraires cyclables transnationaux empruntent les axes des principales vallées. L'objectif est de favoriser l'accès au fleuve et aux vallées à partir de ces grands axes, en développant des itinéraires à thème, des parcours en boucles et les services d'accompagnement nécessaires à ces activités. »

³⁰ Source : *Projet de Schéma directeur de la région Île-de-France*, chap. 3.2, arrêté par délibération du conseil régional le 15 février 2007

BREFE SYNTHÉTIQUE

Prendre en compte l'écosystème, valoriser le patrimoine, développer le tourisme






Valoriser l'écosystème

-  confirmer le rôle de corridor biologique du fleuve (protection des bras morts, respect d'une zone tampon de rive, préservation des zones humides relatives aux berges...)
-  valoriser le territoire du fleuve pour renforcer les vocations des espaces naturels et remarquables
-  valoriser le territoire du fleuve en assurant les travaux pour créer ou conforter les grandes lignes régionales
-  établir ou conforter les coupures magiques à l'habitat faune, transverse au fleuve
-  lutter contre la vulnérabilité aux inondations (réaliser des plans de gestion des eaux courantes (PGE), définir les PPR, préserver les zones d'expansion de crues...)



Valoriser le patrimoine

paysager et bâti lié au fleuve

valoriser et reconnaître le «patrimoine fluvial» levier du développement, de l'aménagement et révélateur de l'identité des territoires en s'appuyant sur les :

-  grandes entités paysagères (Sens, Marne, Oise et Yonne)
-  principaux patrimoines bâtis et arts majeurs
-  sites et lieux patrimoniaux naturels
-  patrimoine culturel
-  principaux points de vue

Développer le tourisme et les loisirs en rapport avec le fleuve

-  valoriser le fleuve et les circuits d'activités pour appuyer de la valorisation de territoires à enjeux touristiques et de loisirs
-  bases de plein air et de loisirs (sur la Seine, la Marne et l'Oise)



D'ailleurs cette carte montre bien l'adéquation entre pôles touristiques régionaux prioritaires tels qu'inscrits dans le schéma régional du tourisme et les territoires à enjeux en matière de développement et valorisation touristiques liés au fleuve.

Qu'il s'agisse des pôles d'Auvers-sur-Oise, Marne – Ourcq et Morins, Fontainebleau – Seine et Loing, Boucles de la Marne, Nord-Est Parisien ou Vallée de la Seine, le fleuve y est considéré comme colonne vertébrale du développement touristique et des loisirs, comme nous l'avons vu plus haut.

Toutefois, si le SDRIF affirme cette volonté de développement du tourisme et des loisirs liés au fleuve, ce sera dans le cadre des réflexions autour du prochain schéma régional du tourisme et des loisirs que ces réflexions aboutiront et que la concertation devra avoir lieu.

Construire des offres touristiques intégrées aux territoires

Comme il est dit dans le projet de SDRIF, il sera nécessaire d'accompagner toute opération d'amélioration de l'offre d'équipements touristiques fluviaux par une véritable mise en tourisme des territoires alentours.

Les plaisanciers cherchent avant tout à profiter de leur parcours pour visiter les villages de caractère qu'ils traversent, les sites touristiques et monuments historiques qu'ils longent. Ils souhaitent donc pouvoir faire halte à proximité de ces sites et cela nécessite ainsi de pouvoir disposer d'équipements de qualité, entretenus, sur l'ensemble du territoire régional.

Une réflexion sur un réseau régional de ports, haltes, escales doit donc être engagée afin d'améliorer l'efficacité des investissements publics sur le secteur, en concertation avec l'ensemble des acteurs du secteur (VNF, PAP, Fédération des ports de plaisance d'Île-de-France, collectivités locales...). Ce réseau, connecté au réseau de transports en commun régional, permettra de relier ces équipements aux pôles touristiques structurants et donc de faire du Fleuve une véritable porte d'entrée attractive de la région.

Ce réseau régional devra bien entendu ne pas se contenter de se préoccuper des équipements mais également des services proposés aux plaisanciers / croisiéristes. Qu'il s'agisse de services liés à la navigation elle-même (avitaillement, chantiers de réparations, fourniture d'eau ou d'électricité) comme de services plus « touristiques » : restauration, location de vélos, documentation, etc.

Vue du donjon de Grez-sur-Loing, depuis le pont médiéval enjambant le Loing



©Julie Missonnier / IAU Ile-de-France

Il est important de signaler que la mise en place de ce réseau régional ne nécessite pas des investissements lourds mais plutôt des opérations ponctuelles d'amélioration du service. Quelques équipements devront être également réalisés, bien entendu, mais ils resteront limités en nombre.

Afin de répondre à la demande des plaisanciers, souhaitant pratiquer du cabotage, il serait intéressant d'envisager qu'il y ait un équipement (qu'il s'agisse d'un port, avec des services de qualité proposés, d'une halte, avec, en plus des services de base, eau et électricité, une borne wifi, ou d'un simple ponton d'amarrage, avec eau et électricité) tous les 30 à 40 kilomètres. Au minimum il s'agirait pour les plaisanciers de disposer d'environ 50 mètres de linéaire de quai, soit 5 ou 6 anneaux³¹.

Les plaisanciers ne demandent ainsi pas des investissements considérables mais une amélioration de la qualité globale de l'existant. Et la région pourrait convaincre VNF et le PAP d'inclure certains équipements (quais d'attente aux écluses par exemple...) en contrepartie des financements qu'elle apporte pour la rénovation des berges ou des ouvrages d'art (écluses, ponts, etc.). Cela permettrait de répondre ainsi à de nombreuses demandes des acteurs de la voie d'eau.

³¹ Source : entretien avec les représentants de l'ANPEI, op. cit.

L'enjeu est de créer une offre intégrée qui permette de rehausser l'attractivité de la région en matière de tourisme fluvial. Et cela mettrait en valeur l'ensemble du territoire et donc améliorerait la diffusion des flux touristiques et de leurs retombées notamment économiques mais aussi en matière de cadre de vie.

« *Le tourisme fluvial n'est attractif que si vous avez des activités à proposer également sur terre... On parle de terrain fluvial* »³².

En matière de croisière, notamment de courte durée, le réseau régional devra se concentrer sur certains territoires en particulier, disposant d'une population suffisante pour assurer un bon retour sur investissement, et de caractéristiques paysagères, patrimoniales, mais aussi commerciales de qualité. Paris, l'Oise, la Seine aux alentours de Fontainebleau, les boucles de la Marne sont ainsi des territoires au fort potentiel.

L'enjeu à Paris en particulier est d'importance. Il faudra parvenir à créer une offre qui attire des Parisiens et des Franciliens en même temps que les touristes. Une réflexion sur les services à offrir à ces différents types de visiteurs est ainsi à développer.

Enfin une communication adaptée devra être développée pour faire connaître et mettre en valeur ce réseau régional, ce afin d'accroître la fréquentation des équipements touristiques fluviaux.

Améliorer la cohabitation des différents types d'utilisation de la voie d'eau.

Comme nous l'avons vu, la très difficile cohabitation entre les différents types d'utilisation des voies d'eau est l'un des freins les plus importants que rencontrent les pratiquants, qu'ils soient plaisanciers, sportifs, pêcheurs, ou simples promeneurs.

L'amélioration de cette situation doit être une priorité pour les prochaines années afin de permettre un développement des activités ludiques et nautiques.

Le conseil régional pourrait, affirmant ainsi son rôle de coordinateur, réunir l'ensemble des partenaires – VNF, PAP, les sociétés de bateaux à passagers, les ligues régionales des sports nautiques, la fédération francilienne des ports de plaisances, les représentants des pratiquants (plaisanciers, sportifs, transporteurs), etc. – afin d'arriver à trouver des solutions partagées entre tous. D'autant plus qu'il est

peu probable que des évolutions législatives se mettent en œuvre pour clarifier les compétences de chacun. Les réflexions autour du prochain schéma régional du tourisme peuvent être l'occasion de ce travail de concertation.

Utiliser le tourisme fluvial pour améliorer le cadre de vie des Franciliens

Du fait des aménagements qu'il nécessite, le tourisme fluvial est relativement peu rentable, sauf cas exceptionnels. Toutefois, en plus des retombées générées par les pratiquants, l'installation d'équipements touristiques fluviaux, la mise en place d'activités sportives nautiques, la réhabilitation des berges, la mise en place de voies vertes le long de celles-ci, ou tout autre aménagement concourent à une amélioration sensible du cadre de vie des habitants.

Une belle halte fluviale, installée le long de quais rénovés et mis en valeur, est un plus certain vis-à-vis des habitants qui viendront se promener le long du cours d'eau les jours de beau temps.

Et, développer des produits tels que des promenades en bateau, de courte durée, permet aux habitants de porter un autre regard sur des lieux qui leur sont familiers, et de leur faire mieux s'approprier leur environnement quotidien.

La réhabilitation des quais permet aussi d'envisager l'installation d'établissements de restauration, de cafés, de guinguettes qui participeront à l'animation de la ville, en améliorant la qualité d'accueil de la ville.

Les quais de Marne à Meaux.



©Mélodie Hébert / IAU Île-de-France

³² Source : *Diagnostic et attentes en matière de plaisance fluviale privée en Île-de-France*, Direction régionale du tourisme Paris-Île-de-France, Port autonome de Paris, Comité régional du tourisme Paris-Île-de-France, 2002

Le tourisme fluvial, dans son ensemble, est vecteur d'une image de tourisme de qualité, ainsi que d'une certaine qualité de vie. Il serait intéressant de profiter de cette image pour faire se retourner les villes vers les cours d'eau. Que ceux-ci redeviennent des axes de loisirs.

Enfin, cela permet de valoriser l'image de la région. Qu'un touriste s'amarre à un équipement de qualité, dans un environnement agréable, il est probable qu'il aura une impression très positive de l'accueil en Île-de-France et qu'il reviendra plus facilement. Qu'il soit forcé de s'arrêter à une halte mal entretenue, mal reliée à la ville, et il est quasiment certain qu'il ne restera pas, et surtout qu'il ne reviendra pas.

Valoriser la pratique des loisirs et sports nautiques

Les sports nautiques participent largement à l'animation des cours d'eau et à la vie locale de nombreuses communes. Ces activités restent toutefois mal connues des Franciliens.

Il est donc nécessaire de soutenir le développement de ces activités afin, encore une fois, de valoriser le fleuve aux yeux des Franciliens.

L'organisation d'événements d'échelle régionale est un bon moyen de faire connaître ces activités, de les valoriser. Le CRT a commencé à travailler avec les ligues régionales dans cette optique.

Mais il serait intéressant d'amplifier ces événements pour leur donner un véritable impact. L'opportunité d'un événement régional unique pour l'ensemble des sports et loisirs nautiques, point d'orgue d'une saison par exemple, est à étudier.

Mais parallèlement au soutien d'événements, il serait nécessaire d'appuyer aussi le développement des activités en investissant auprès des clubs pour améliorer leurs installations notamment. Enfin, l'installation de loueurs de petits bateaux électriques, comme par exemple le loueur qui va s'installer sur le bassin de la Villette ou celui qui existe à Nogent-sur-Marne, doit être soutenue. En effet cette offre de plaisance à destination de clientèles locales est accessible et attractive pour un grand nombre d'habitants.

Prioriser l'action régionale selon la localisation des projets

Le conseil régional, pour affirmer son action et en démultiplier les effets, doit définir des priorités pour l'attribution de ses subventions. Cela renforcerait l'efficacité de ses investissements. Ainsi, les équipements définis comme faisant partie du réseau régional, les opérations se situant dans des zones « délaissées » par le transport de marchandises (petits bras de la Seine, à Andrésy, par exemple, Petite Seine (Bassée), Loing, canaux de Paris, boucle de Saint-Maur, etc.). Ces zones sont en effet plus accessibles pour les pratiques de loisirs nautiques, notamment, que les bras principaux du fleuve et des rivières franciliennes.

Citons aussi les ENS (espaces naturels sensibles) sauvegardés par les différents conseils généraux. Ces espaces, que les conseils généraux souhaitent souvent mettre en valeur, tout en les protégeant, peuvent servir de base à certains aménagements.

Enfin, les propriétés régionales (BPAL ou encore terrains de l'AEV) pourraient être des territoires expérimentaux d'excellence en matière de développement du tourisme fluvial et notamment des activités nautiques. Le conseil régional pourrait s'affirmer d'autant plus comme acteur premier du secteur, vis à vis de VNF en particulier, utilisant les financements régionaux comme contrepartie au soutien aux activités et pourquoi pas à un transfert de ces compétences.

Communiquer

Une meilleure communication est une nécessité. Celle-ci doit avoir plusieurs cibles : les Franciliens, afin de développer les pratiques, les étrangers (et notamment les pays du nord de l'Europe), afin d'en faire venir de nouveaux, et enfin les acteurs du secteur, pour améliorer le dialogue et les faire participer plus efficacement au développement de ces activités.

Si les moyens traditionnels de communication sont importants (guide du plaisancier mis à jour, participation à certains salons, etc.), l'organisation d'événements à l'échelle régionale, regroupant l'ensemble des activités touristiques, sportives et de loisirs fluviales, permettrait de démultiplier l'effet des opérations de communication.

Panneau d'information à Conflans-sainte-Honorine



©Mélanie Hébert / IAU Île-de-France

Le rôle du conseil régional pourrait être celui de coordinateur de l'organisation de ces manifestations pour leur donner un véritable retentissement à l'échelle de la région. Quant au comité régional du tourisme, il aurait un rôle double. Fournir une vraie aide à la décision auprès du conseil régional afin d'orienter les investissements et l'action de celui-ci vers les projets les plus structurants au regard de l'objectif de développement de la filière et de l'image de la région Île-de-France. D'autre part, être l'outil de communication principal, afin de donner aux activités concernées un rayonnement régional.

Une question à régler : le financement des opérations

Nous l'avons vu, la question du financement, notamment des travaux lourds sur le domaine public fluvial, est une question centrale. VNF ne dispose pas forcément des moyens financiers nécessaires et les collectivités ne sont pas non plus disposées à financer ces travaux, puisqu'ils ne relèvent normalement pas de leurs compétences.

Or les budgets, notamment en matière de travaux sur berges, sont très importants. La nécessité d'un accord global entre les différents acteurs est régulièrement soulignée. Ainsi le projet inscrit dans le schéma d'aménagement et de gestion durables de la Seine et de ses berges, porté par le conseil général des Hauts-de-Seine, prévoit 130 millions d'euros d'investissements sur dix ans de la part de l'ensemble des collectivités concernées.

Une intégration des problématiques à l'échelle du bassin parisien

On ne peut envisager toute action d'envergure en matière de développement du tourisme fluvial sous toutes ses composantes en dehors de l'échelle du bassin parisien. Cela est, bien entendu dû, au fait que les voies navigables relient la région Île-de-France à ses voisines. De plus, la construction du canal Seine-Nord-Europe amplifiera cette liaison interrégionale. Ce canal permettra probablement d'ailleurs une augmentation de la fréquentation des plaisanciers et croisiéristes étrangers. Même s'il posera de nouveau la question de la cohabitation entre trafic de marchandises et tourisme et loisir fluvial.

D'autre part, une action à cette échelle permettrait de démultiplier son impact dans l'ensemble des régions concernées, et de proposer une offre structurée globale.

Certains projets comme l'aménagement d'un port fluvial de grande taille, apte à recevoir des loueurs de bateaux par exemple, pourraient être financés par un groupement de régions par exemple, car une telle infrastructure concernerait nécessairement les voies d'eau de ces régions.

Conclusion

Comme nous l'avons vu, le tourisme fluvial recouvre de très nombreuses activités, concernant des pratiques très différentes, qu'il s'agisse de la plaisance fluviale, du tourisme à vélo le long des berges ou des loisirs nautiques.

L'enjeu du conseil régional est d'apporter une réflexion globale, à l'échelle de l'ensemble de la région, mettant ensemble ces activités variées pour redonner aux voies d'eau une place dans l'offre touristique francilienne.

L'Île-de-France ne dispose pas d'une identité liée au tourisme fluvial. Il est donc nécessaire d'utiliser ces activités comme vecteurs d'une image de qualité. L'amélioration du cadre de vie liée à l'implantation d'une halte, à l'aménagement des berges et quais, générera, en plus de retombées économiques, certes limitées, pour l'économie locale, une animation locale intéressante.

Au regard de la situation relativement fragile des activités phares du tourisme fluvial, et notamment de la plaisance, l'enjeu est de promouvoir la voie d'eau comme lieu de loisirs variés, accessibles à tous. Le soutien à la création d'événements est ainsi l'une des possibilités. Cela permet à la fois de montrer aux Franciliens la présence des différents types d'activités, mais aussi d'œuvrer à une éducation à l'environnement et à la préservation de la ressource en eau.

Le soutien au développement des loisirs nautiques en est une autre. Les sites ne manquent pas, qu'il s'agisse des bases de plein air et de loisirs, de certaines propriétés de l'Agence des espaces verts régionale, ou alors de la boucle de Saint-Maur sur la Marne, des petits bras de la Seine, de la Petite Seine ou encore du Loing par exemple, peu ou pas utilisés pour le transport de marchandises. Une priorité dans le soutien régional pourrait ainsi être inscrite pour les investissements sur ces secteurs.

Enfin, une politique d'amélioration de la qualité de l'accueil dans les différents équipements touristiques fluviaux et des services qui y sont proposés doit être mise en place. Si l'Île-de-France ne nécessite pas forcément l'implantation de nouveaux équipements, l'existant doit voir sa qualité largement améliorée.

Mais tout ceci ne peut être envisagé sans la mise en place d'une coordination à l'échelle régionale, afin de débloquer certains projets, ou d'améliorer le service proposé aux usagers de la voie d'eau. Le conseil régional peut être l'institution référente en la matière. Partenaire naturel de VNF et du Port autonome de Paris, subventionnant fortement les travaux sur les berges, tout comme les investissements liés à l'aménagement des quais et des équipements touristiques fluviaux, il pourrait tout à fait porter ce dossier. L'importance du fait que la puissance publique intervienne pour organiser, cadrer le développement des activités en lien avec l'eau est soulignée par la plupart des acteurs privés. Et cela est confirmé par le fait que les grandes opérations d'aménagement de quais, ou d'anciens ports en désuétude dans de nombreux pays étrangers, européens ou non, est contrôlée par un schéma d'aménagement des secteurs concernés, porté par les collectivités compétentes, voire par l'Etat.

ENTRETIENS REALISÉS

Conseil régional d'Île-de-France

- Marie RICHARD, Vice-Présidente chargée du tourisme, des sports et des loisirs, Maire de la Ferté-sous-Jouarre
- Jérôme MAUNOURY, Gilles BONNET, Martine MEISEL, Unité Société, direction culture, tourisme, sports et loisirs.
- Geneviève LAFFERRERE, Unité aménagement, direction des routes et circulations douces

Comité régional du tourisme

- Yves QUEGUINER, responsable du développement territorial, Fanny HAEMMERLIN, Delphine RICAUD

Comités départementaux de tourisme

Seine-et-Marne :

- Gaëlle JOULAUD, chargée de développement du pôle touristique régional Marne - Ourcq et Morins,
- Florent PIPINO, chargé de développement du pôle touristique régional Fontainebleau - Seine et Loing,

Hauts-de-Seine :

- Henri ENAUX, chargé de développement du pôle touristique régional de la Vallée de la Seine,

Seine-Saint-Denis :

- Daniel ORANTIN, Directeur,

Val-de-Marne :

- François ROBLLOT, chargé de développement du pôle touristique régional des Boucles de la Marne,

Val-d'Oise :

- Fatah NEKHILI, directeur de l'office du tourisme d'Auvers-sur-Oise et chargé de développement du pôle touristique régional d'Auvers-sur-Oise.

Collectivités locales

Ville de Paris

- M. CHARDON, Directeur du Service des Canaux, Mairie de Paris,

Seine-et-Marne

- M. DABIN, Maire de Saint-Mammès,
- Mme DHUINSIBELLE, SAN Val Maubé,
- Mme GALLINIER, Maire-adjointe, Ville de Lizy-sur-Ourcq,
- M. GARCIA, Chargé de mission développement économique, Ville de Conflans-Sainte-Honorine,
- M. GRAO, Ville de Château-Landon,
- M. GUIHENEZ, Ville de Vaires-sur-Marne,
- M. GUILLO-LOHAN, Maire de Samois-sur-Seine,
- M. MORER, Maire de Trilport,
- Mme PARAISO, Directrice du Patrimoine, des Affaires Culturelles et du Tourisme, Mairie de Melun,
- M. SARKISSIAN, Directeur des services techniques et de l'urbanisme, Ville de Nemours,

- M. SATIAT, Maire de Bray-sur-Seine,
- M. THEBAUD, Maire de Souppes-sur-Loing,
- M. VAN DRAVIK, Directeur général adjoint, Communauté de communes des deux fleuves (Montereau-Fault-Yonne),

Yvelines

- Mme YACEF, Directrice des Services techniques, de l'urbanisme et de l'environnement, Ville d'Andrézy,

Hauts-de-Seine

- M. SOULIE, Ville de Saint Cloud,

Val-d'Oise

- M. BERNIOT, Maire de Champagne-sur-Oise,
- M. BEQUET, Maire d'Auvers-sur-Oise,
- M. BOURDON, Conseiller municipal délégué aux Affaires fluviales, La Frette-sur-Seine,
- M. PONIATOWSKI, Maire de L'Isle-Adam.

Voies Navigables de France

- Christian BAUDEWYNS, Chef de la Subdivision de Meaux,
- Jean-Claude ZIZA, Responsable développement – aménagement.

Port autonome de Paris

- Maud CARBALLIDO, Responsable tourisme.

Ports fluviaux / opérateurs privés

Seine-et-Marne

- M. DE FREYTAGS, gestionnaire du port d'Avon,
- M. HAMARD, loueur, La Ferté sous Jouarre,

Yvelines

- M. ARDOUIN, Port de Limay,
- M. et Mme BOUCHARD, port de Vaux sur Seine,
- M. BRUMENT, Port de l'Ilon, Saint Martin la Garenne,
- M. GATTA, Port de Carrières-sous-Poissy,
- M. GUYARD, Port de Bennecourt,

Essonne

- M. PIROT, Port de Saintry-sur-Seine,

Seine-Saint-Denis

- M. KHODJA, Capitaine du port de Neuilly-sur-Marne,

Val-de-Marne

- M. BOVET, port de Nogent sur Marne,

Val-d'Oise

- M. et Mme DUVINAGE, Port Cergy,

France

- Olympe PAFSIDES, Société « Locaboat Holidays ».

Bases de plein air et de loisirs

- M. ROUX, Directeur de la BPAL de Val de Seine,
- M. DE RONCHI, Directeur de la BPAL de Créteil.

Ligues franciliennes de sports nautiques

- Guy JOUANNO, Président de la Ligue Île-de-France d'aviron
- Tifenn GLEONNEC, Ligue Île-de-France d'aviron
- Michel JOMIN, Président du comité régional Île-de-France de canoë-kayak
- Pierre MAHAUT, Président de la Ligue Île-de-France de voile
- Claude DAYON, Ligue Île-de-France de voile
- Rémi VIENOT, Président du Centre de formation francilien des sports nautiques
- Thomas WEISZ, Centre de formation francilien des sports nautiques.

Offices du tourisme

- Sophie COUDEVILLE, Directrice, Office du tourisme de Meaux,
- Elisabeth FORGET, Directrice, Office du tourisme de Maisons-Laffitte..

Associations

- M. DAVID, Vice Président, Délégué régional Île-de-France, M. THIEFFINE, Secrétaire adjoint, et M. MASSIOU, Association nationale des plaisanciers en Eaux intérieures (ANPEI)

Experts

- M. GAZEAU, Gazeau Expertises

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages généraux

- *Code général de la propriété des personnes publiques*
- *Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure*
- *Le tourisme fluvial en France en 2004*, Réseau national d'observation du tourisme fluvial, 2005
- *Le tourisme fluvial en France en 2005*, Réseau national d'observation du tourisme fluvial, 2006
- *Le tourisme fluvial en France en 2006*, Réseau national d'observation du tourisme fluvial, 2007
- *Schéma directeur d'Exploitation des Voies navigables*, Voies navigables de France, mai 2005
- *France à vélo, France des voies vertes*, ODI France, décembre 2006
- *Guide fluvial des ports et des chantiers 2007*, Fluvial, n°168, décembre 2006 – janvier 2007
- *Le Fleuve, un système, des territoires, des acteurs*, Cahier de l'IAURIF n°141, 2004

Région Île-de-France

- *Schéma régional du tourisme fluvial en Île-de-France*, conseil régional d'Île-de-France, février 1992
- *Schéma directeur du tourisme fluvial dans le Bassin Parisien*, IAURIF, octobre 1997
- *Schéma régional du tourisme et des loisirs en Île-de-France 2000-2010*, conseil régional d'Île-de-France, comité régional du tourisme Paris Île-de-France, 2000
- *Plan Seine*, 2006
- *Contrat de plan État – Région 2000 - 2006*
- *Contrat de projets État – Région 2007 – 2013*
- *Guide des aides régionales 2007*, conseil régional d'Île-de-France
- *Schéma directeur de la région Île-de-France*, projet arrêté par délibération du conseil régional le 15 février 2007
- *Politique des départements en faveur des berges du « Fleuve » en Île-de-France*, sous la direction d'E. Bordes-Pagès, IAURIF, juillet 2007
- *Diagnostic et Attentes en matière de plaisance fluviale privée en Île-de-France*, comité régional du tourisme Paris Île-de-France, août 2002
- *Le tourisme et la voie d'eau en Île-de-France*, Rapport présenté par M. PRIEUR, Chambre de commerce et d'industrie de Paris, mai 1999
- *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, mai 2003
- *Véloroutes et voies vertes en Île-de-France, éléments pour un schéma d'organisation*, Christian Jacob, IAURIF, octobre 2001
- *Le tourisme fluvial : une image à valoriser*, Emmanuel Blum et Mélanie Hébert, Note rapide n°441, IAURIF, décembre 2007
- *Le Fleuve, élément incontournable pour un développement régional durable*, sous la direction d'E. Bordes-Pagès, IAURIF, septembre 2006
- *Les pôles touristiques régionaux prioritaires en Île-de-France*, Emmanuel Blum, IAURIF, mars 2006
- *Les bases de plein air et de loisirs d'Île-de-France, état des lieux 2001/2002*, Claire Peuvergne, IAURIF, septembre 2002
- *La Seine en Île-de-France*, Encyclopédies du Voyage, Gallimard, 2007
- *Avis à la Batellerie*, n°1 – 2007, Voies navigables de France
- *Ports en Île-de-France*, Port autonome de Paris, IGN, 2004
- *Bassin de la Seine, Chiffres clés 2005*, Voies navigables de France, Direction interrégionale du bassin de la Seine
- *Levez l'ancre*, Comité régional du tourisme Paris Île-de-France, Port autonome de Paris, Voies navigables de France, 2005
- *Guide du plaisancier*, Voies navigables de France, Port autonome de Paris, 2005
- *La Seine, l'un des plus beaux « terrains » de sports*, Ligues Île-de-France d'aviron, de canoë-kayak, de ski nautique et de voile, 2006

Documents locaux

- *Schéma de développement de la vallée du Loing*, Voies navigables de France, 2002
- *Pays Fertois, où le fleuve vous amène à la campagne*, Communauté de communes du Pays Fertois, 2006
- *Le sud de la Seine-et-Marne au fil de l'eau : un nouveau concept de croisières fluviales avec escales découvertes*, mémoire de Mélanie Hébert, Université Paris III Sorbonne Nouvelle, Master 2 pro MITT, 2007

Sites Internet

- Voies navigables de France : <http://www.vnf.fr>
- Service navigation de la Seine : <http://www.sn-seine.equipement.gouv.fr>
- Port autonome de Paris : <http://www.paris-ports.fr>
- Fluvialnet : <http://www.fluvialnet.com>
- Office du tourisme et des congrès de Paris : <http://www.parisinfo.com>
- Comité départemental de tourisme de Seine-et-Marne : <http://www.tourisme77.net>
- Comité départemental de tourisme des Yvelines : <http://www.tourisme.yvelines.fr>
- Comité départemental de tourisme de l'Essonne : <http://www.tourisme-essonne.com>
- Comité départemental de tourisme des Hauts-de-Seine : <http://www.tourisme-hautsdeSeine.com>
- Comité départemental de tourisme de Seine-Saint-Denis : <http://www.tourisme93.com>
- Comité départemental de tourisme du Val de Marne : <http://www.tourisme-valdemarne.com>
- Comité départemental de tourisme du Val d'Oise : <http://www.val-doise-tourisme.com>
- Comité régional du tourisme Paris – Île-de-France : <http://www.pidf.com>
- Comité des armateurs fluviaux : <http://www.caf.asso.fr>
- <http://www.peniche.com>

LISTE DES SIGLES

AEV :	Agence des espaces verts
ANPEI :	Association nationale des plaisanciers en eaux intérieures
BPAL :	Base de plein air et de loisirs
CAUE :	Conseil d'architecture, d'urbanisme et d'environnement
CCI :	Chambre de commerce et d'industrie
CDT :	Comité départemental du tourisme
CRT :	Comité régional du tourisme
ENS :	Espace naturel sensible
MJC :	Maison des jeunes et de la culture
PAP :	Port autonome de Paris
SDIC :	Schéma départemental des itinéraires cyclables
SDRIF :	Schéma directeur de la région Île-de- France
SEDIF :	Syndicat des eaux d'Île-de-France
SIAAP :	Syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne
SMBO :	Syndicat mixte des berges de l'Oise
SNS :	Service de navigation de la Seine
UNESCO :	United nations educational, scientific and cultural organization
VNF :	Voies navigables de France

LES EQUIPEMENTS TOURISTIQUES FLUVIAUX FRANCILIENS

Source : IDFMedi@ 2006 – comité régional du tourisme Paris – Île-de-France.

LES PORTS FLUVIAUX (le nombre d'emplacements correspond au nombre de place sur l'eau et non à terre)

Seine aval

- Marina Port Saint-Louis, Carrières-sous-Poissy / PK RG 81,100 / 300 emplacements
- Port de plaisance de l'Ilon, Saint-Martin-la-Garenne / PK RG 121,000 / 250 emplacements
- Port Conflans Ambiance Yachting / PK RG 69,000 / 150 emplacements
- Port Van Gogh, Asnières-sur-Seine / PK RG 24,000 / 45 emplacements
- Port/Chantier de l'Île de Migneaux, Poissy / PK 79,050 / 45 emplacements
- Port Saint-Nicolas, Bennecourt / PK RD 139,150 / 40 emplacements
- Port/Chantier les Marines de Limay / PK RG 109,900 / 30 emplacements
- Port Sisley, Villeneuve-la-Garenne / PK RG 29,000 / 20 emplacements
- Port Dynamic Plaisance, Vilennes-sur-Seine / PK 80,000 / 17 emplacements
- Port/Chantier de Triel-sur-Seine / PK RG 85,650 / 10 emplacements
- Port de Détroit Marine, Vaux-sur-Seine / PK RD 87,450 / 10 emplacements

Seine amont

- Port Premier Paris, Vigneux-sur-Seine / PK 149,000 / 95 emplacements
- Port aux Cerises, Draveil / PK 146,500 / 85 emplacements
- Port du Pays de Fontainebleau / PK 89,760 / 70 emplacements
- Port de Plaisance de Morsang-sur-Seine / PK 128,800 / 60 emplacements
- Amicale des Navigateurs, Villeneuve-saint-Georges / PK 154,550 / 50 emplacements
- Port de Saintry-sur-Seine / PK 128,800 / 20 emplacements
- Port Saint Jacques, Boissettes / PK 111,800 / nombre d'emplacements non renseigné
- Port de Melun / PK 108,900 / nombre d'emplacements non renseigné

Oise

- Port Cergy / PK RG 9,000 / 83 emplacements

Marne

- Port de Neuilly-sur-Marne / PK RG 164,740 / 100 emplacements
- Port de Nogent-sur-Marne / PK RG 170,920 / 100 emplacements
- Port de Lagny-sur-Marne / PK 151,000 / 80 emplacements
- Port de Joinville / PK RG 161,350 / 55 emplacements
- Port de Bonneuil-sur-Marne / nombre d'emplacements non renseigné
- Port de Plaisance de Créteil / PK RG 171,450 / nombre d'emplacements non renseigné

Loing

- Port de Moret-sur-Loing – Saint-Mammès / PK 47,850 / 25 emplacements

Canal Saint Martin

- Port de l'Arsenal, Paris / PK : 168,10 / 170 emplacements

LES HALTES FLUVIALES

Seine aval

- La Croix D'Achères / PK 74,000
- Halte d'Andrézy / PK RG 73,000
- Halte de Bougival / PK 48,100
- Port de Chatou / PK RG 45,300
- Halte de la Frette sur Seine / PK 62,400
- Halte de Maisons-Laffitte / PK 58,000
- Halte de Mantes la Jolie / PK 109,000
- Halte de Medan / PK 83,000
- Halte de Meulan / PK 92,000
- Escale de Mousseaux / PK 124,900
- Halte de Poissy / PK RG 77,900
- Halte fluviale de Rueil-Malmaison
- Marina - Passerelle de l'Avre, Saint-Cloud / PK 14,700

Seine Amont

- Halte de Bray-sur-Seine / RG PK 45,000
- Club Nautique de Chartrettes / PK 100,800
- Chantier naval de la Seine, Choisy-le-Roi / PK 157,000
- Port de Choisy / PK 157,000
- Chantier Genevois / PK 134,000
- Halte de Marolles / PK 61,000
- Escale du Mée-sur-Seine / PK 111,000
- Halte de Samois / PK 93,000
- Halte de Viry-Châtillon / PK 145,000

Oise

- Halte d'Auvers-sur-Oise / PK RD 21,700
- Halte de Bruyères-sur-Oise / PK 39,200
- Halte Decarpentrie, Eragny / PK RG 15,000
- Halte de L'Isle-Adam / PK RD 27,000
- Base Nautique Port Montjoie, Noisy-sur-Oise / PK 39,000
- Halte de Persan / PK 34,300

Marne

- Club nautique du plan d'eau (port privé), Chalifert / PK 145,700
- Halte de Congis / PK 118,300
- Halte de Fublaines / PK 128,400
- Halte de Germigny-l'Evêque / PK 121,000
- Halte de la Ferté-sous-Jouarre / PK 90,400
- Halte de Lagny-sur-Marne / PK 151,000

- Halte du Perreux / PK 168,500
- Halte de Luzancy / PK 85,400
- Halte de Mary-sur-Marne / PK 111,000
- Halte Fluviale de Meaux / PK RG 135,500
- Halte de Nanteuil / PK 74,000
- Halte Privée du Cercle Nautique de Poincy / PK RG 125,000
- Halte de Trilport / PK 127,000
- Halte de Vaires-sur-Marne / PK 156,500

Yonne

- Halte de Montereau-Fault-Yonne / PK 107,909

Loing

- Halte de Plaisance de Château-Landon et le Gâtinais / PK 15,500
- Halte d'Ecuelles / PK 46,500
- Halte d'Episy / PK 41,780
- Halte de la Madeleine-sur-Loing / PK 22,635
- Halte de Montcourt-Fromonville / PK 35,000
- Halte de Nemours / PK 29,000
- Le Port aux Pierres-Vallée du Loing, Souppes-sur-Loing / PK 18,950

Canal de l'Ourcq

- Halte de Claye-Souilly / PK 24,350
- Halte de Crouy-sur-Ourcq / PK 89,165
- Halte de Fresne-sur-Marne / PK 32,900
- Escale de Pavillons-sous-Bois / PK 9,700
- Halte de Lizy-sur-Ourcq / PK 77,310
- Halte de Mareuil-sur-Ourcq / PK 96,780
- Halte de Meaux-Saint-Remy / PK 47,700
- Halte de Varreddes / PK 64,730
- Halte de Vignely / PK 40,300

Canal Saint-Denis

- Halte de plaisance Saint -Denis Stade de France / PK 3,800

LES ESCALES FLUVIALES

Escales du Port autonome de Paris

- Escale Alfortville / Chinagora
- Escale d'Ivry-sur-Seine
- Escale Javel Bas / Parc André Citroën
- Escale de l'Hôtel de Ville
- Escale du Louvre
- Escale de Bercy
- Port des Champs-Élysées
- Escale de Passy
- Escale Solferino / Musée d'Orsay
- Escale de l'Île-aux-Cygnés
- Escale des Saint Pères - Saint Germain des Près
- Escale de Montebello - Notre Dame
- Escale Henri IV
- Port de Grenelle / PK 175,000
- Escale du Jardin des Plantes
- Escale Notre Dame - Saint Michel
- Escale de la Gare
- Escale de la Tournelle
- Halte de plaisance Paris Tour Eiffel

Seine aval

- Escale de Bonnières-sur-Seine / PK 139,600
- Escale de Guernes / PK 116,700
- Escale du Pecq / PK 52,000
- Escale de la Roche Guyon / PK 133,000
- Escale de Vétheuil / PK 128,150

Seine Amont

- Escale de Hericy / PK 92,000

Canal Saint-Martin

- Escale du bassin Louis Blanc / PK 0,300

Canal de l'Ourcq

- Escale du Bassin de la Villette / PK 0,000
- Escale du Parc de la Villette / PK 1,426