

RAPPORT PREPARE PAR M. JEAN-JACQUES IVAIN

AU NOM DE LA COMMISSION DU TOURISME DES SPORTS ET DES LOISIRS

**ENJEUX ET POTENTIALITES DU TOURISME FLUVIAL
EN ÎLE-DE-FRANCE DANS LE CONTEXTE DU BASSIN
PARISIEN ET DE L'UNION EUROPEENNE**

Jean-Jacques IVAIN

REMERCIEMENTS

Tout au long de la préparation du rapport, la commission du tourisme, des sports et des loisirs du CESR a pu bénéficier d'une excellente coopération de la part des services du Conseil régional, du Comité Régional du Tourisme, de la Délégation régionale du Secrétariat d'Etat au tourisme, du Port Autonome de Paris, de Voies Navigables de France et des Compagnies consulaires franciliennes.

Elle tient à remercier tout particulièrement les personnalités qu'elle a pu entendre :

- *Monsieur Fabien BENTAYEB*, Chef du service Tourisme du Conseil régional de Bourgogne ;
- *Monsieur François BORDRY*, Président de Voies Navigables de France ;
- *Monsieur Jean-François DALAISE*, Président du Port Autonome de Paris et du Comité des armateurs fluviaux ;
- *Monsieur Gérard DUVAL*, Président de l'UNAT d'Ile-de-France;
- *Madame Bariza KHIARI*, Déléguée régionale Paris - Ile-de-France du Secrétariat d'Etat au tourisme ;
- *Monsieur Jean Louis LAVILLE*, Directeur du Comité Régional du Tourisme de Bourgogne ;
- *Monsieur Alain LELIEVRE*, Directeur du Syndicat mixte d'équipement du Canal du Nivernais ;
- *Monsieur Jean-Luc MICHAUD*, Président du Comité Régional du Tourisme et Conseiller régional d'Ile-de-France ;
- *Monsieur Constant PAFSIDES*, PDG de l'entreprise Locaboat Plaisance et Locaboat Industries ;
- *Monsieur Olivier PAPILLON*, Chargé du programme fluvial au service des transports du Conseil régional de Bourgogne ;
- *Monsieur Francis PARNY*, Vice-Président du Conseil régional d'Ile-de-France chargé des sports, des loisirs et du tourisme ;

- *Monsieur Jean-Claude RABY*, Chargé de mission du programme Véloroutes et " initiateur " du tourisme fluvial au sein du Conseil régional de Bourgogne ;
- *Monsieur Bernard SANDRAS*, Directeur du Comité Régional du Tourisme du Nord - Pas-de-Calais ;
- Les élus locaux, les professionnels et les plaisanciers, acteurs du tourisme fluvial, rencontrés sur le terrain.

Le président François MILLEREUX et le rapporteur Jean-Jacques IVAIN, ainsi que les membres de la commission du CESR en charge du tourisme, se réjouissent du dialogue ouvert et fructueux qui a pu être approfondi à l'occasion de cet important exercice de réflexion et de proposition.

Enfin, la commission du tourisme, des sports et des loisirs tient à remercier le président du CESR de Bourgogne, Monsieur Pierre BODINEAU, pour la qualité de son accueil, lors de la réunion d'information organisée le 17 décembre 2002 à Dijon, ainsi que les services du Conseil régional qui ont tout mis en œuvre afin d'apporter une information très complète sur la politique menée par la Région Bourgogne dans le domaine du tourisme fluvial.

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS

I - POURQUOI UNE AUTO-SAISINE DU CESR ILE-DE-FRANCE ?	10
II - RAPPEL DES TRAVAUX ANTERIEURS DU CESR.....	13

INTRODUCTION

I - QU'ENTEND-ON PAR TOURISME FLUVIAL ?	14
II - COMPETENCES TERRITORIALES ET RESPONSABILITES	15

PREMIERE PARTIE : LES CARACTERISTIQUES DU TOURISME FLUVIAL EN ILE-DE-FRANCE

CHAPITRE PREMIER :

LES POLITIQUES DE SOUTIEN AU DEVELOPPEMENT

DU TOURISME FLUVIAL EN ILE-DE-FRANCE

18

I - POLITIQUE MENEES DANS LE CADRE DU 4EME CONTRAT DE PLAN ETAT-REGION

18

A - Les financements prévus en faveur du tourisme fluvial

18

1) Equipement de la voie d'eau pour la plaisance..... 19

2) Equipement de la voie d'eau pour les bateaux à passagers

B - LA REHABILITATION DES BERGES.....

20

C – LES OPERATIONS DE DEVELOPPEMENT DU TOURISME FLUVIAL.....

20

II - AUTRES ACTIONS DE L'ETAT ET DU CONSEIL REGIONAL D'ILE-DE-FRANCE.....

21

A – Les actions de l'Etat

21

1) Voies Navigables de France..... 21

a) *Les missions de VNF*

b) *L'organisation de VNF*

c) *Les moyens financiers de VNF*

d) *Les actions de valorisation touristique de VNF*

2) Le Port Autonome de Paris

3) Une campagne sécurité des loisirs nautiques destinée
aux plaisanciers et aux riverains (hors CPER)

B- Les actions de la Région Ile-de-France.....	27
1) Les études réalisées dans le domaine du tourisme fluvial	28
a) <i>Etudes concernant l'offre et la demande de produits</i>	28
b) <i>Etudes concernant les travaux d'investissements à réaliser pour favoriser le développement du tourisme fluvial</i>	29
c) <i>Participation du Comité Régional du Tourisme au Réseau national d'observation du tourisme fluvial</i>	29
2) L'application du Schéma régional au tourisme fluvial	30
a) <i>Les pôles de développement touristiques d'Ile-de-France</i>	30
b) <i>Les équipements destinés à favoriser le tourisme fluvial</i>	31
c) <i>La signalétique sur la voie</i>	32
d) <i>La promotion du tourisme fluvial</i>	33
3) Le sport nautique en Ile-de-France.....	34
 III - ACTIONS DES CHAMBRES DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE D'ILE-DE-FRANCE	35
A - Le Port de Plaisance de Paris – Arsenal.....	36
B - Le Port de Plaisance de Cergy.....	37
C - Le Port de Plaisance Pays de Fontainebleau à Avon	38
 IV – ACTIONS DES COLLECTIVITES TERRITORIALES ET DES ORGANISMES DE PROMOTION DU TOURISME (CDT ET OTSI).....	39
A – Dans Paris.....	39
B – Dans la Seine et Marne et le Val de Marne	40
1°) Les Boucles de la Marne.....	40
a) <i>Interventions sur la voie d'eau et ses abords</i>	41
b) <i>Equipements pour le tourisme fluvial</i>	41
c) <i>Activités en liaison avec le tourisme fluvial</i>	42
2°) Dans le reste de la Seine et Marne	42
C –Dans les Yvelines.....	43
D – Dans l'Essonne	44
E - Dans les Hauts de Seine.....	45
F - Dans la Seine-Saint-Denis	45
G – Dans le Val d'Oise	47
 <u>CHAPITRE DEUX :</u>	
<u>LE TOURISME FLUVIAL FRANCILIEN.....</u>	49
 I - FORCES DU TOURISME FLUVIAL EN ILE DE FRANCE	51
A - Les synergies avec l'offre touristique environnante	51
1) La Vallée de la Seine	51
a) <i>La Seine Amont</i>	51
b) <i>La traversée de Paris</i>	52
c) <i>La Seine Aval</i>	52

2) Bassin Marne, Ourcq.....	52
3) Bassin Oise, Aisne, Meuse.....	53
4) Bassin de l'Yonne.....	54
5) Bassin Loire, et du Loing,.....	54
B - Les principaux équipements fluviaux : ports, haltes et escales fluviales régionales	55
C - Un important marché touristique	55
1) En ce qui concerne le tourisme de loisirs.....	56
2) En ce qui concerne le tourisme d'affaires.....	57
3) En ce qui concerne le tourisme économique.....	57
4) En ce qui concerne le tourisme culturel.....	57
II - FAIBLESSES DU TOURISME FLUVIAL EN ÎLE-DE-FRANCE.....	59
A - Une activité déséquilibrée	59
1) Une forte prépondérance du tourisme fluviale bateaux à passagers de promenade ou de croisière.....	59
2) Une faible exploitation du tourisme fluvial de plaisance en location.....	59
B - Un potentiel insuffisamment exploité	61
C - La raréfaction des équipements nautiques près des voies d'eau.....	61
D - Etat de la réglementation	62
1) Instauration au 1 ^{er} janvier 1992 d'une vignette	63
2) Nécessité pour les plaisanciers d'être titulaires d'un certificat de capacité... ..	63
3) Instauration de nouvelles dispositions du règlement de police de navigation	64
a) <i>Une nouvelle réglementation</i>	64
b) <i>Point de vue des utilisateurs</i>	64
4) La réglementation fiscale.....	65
E - Des initiatives à caractère social trop peu nombreuses	65
<u>CHAPITRE TROIS :</u>	
<u>LES CONDITIONS DU DEVELOPPEMENT DU TOURISME FLUVIAL.....</u>	66
I - PRESERVER L'ENVIRONNEMENT NATUREL	66
A - Améliorer la gestion durable de l'environnement naturel en milieu urbain... ..	66
B - Conforter la démarche stratégique environnementale.....	67
C - Rétablir les équilibres naturels.....	68
D - Garantir le positionnement de premier port fluvial à la capitale.....	68
E - Réhabiliter les fonctions naturelles de certaines voies d'eau pour mieux vivre	70
F- Favoriser le développement des ports dans le respect de l'environnement.....	71
G - Assurer la sécurité	71

II – DEVELOPPER LES DEBOUCHES EN MATIERE D’EMPLOI.....	72
A – Encourager la formation	72
1) La formation des professionnels	72
2) La formation des plaisanciers	73
B - Soutenir l’emploi.....	73
1) Le tourisme fluvial et la navigation, sources d’emplois directs et indirects ...	74
a) Valoriser les métiers de la navigation.....	74
b) Encourager le développement de chantier-école	74
2) Les contraintes les plus importantes	75
a) Contraintes pesant sur le personnel.....	75
b) Contraintes pesant sur les plaisanciers et les professionnels	75
C- Valoriser la réhabilitation des berges comme action formation-insertion	75
III – FAVORISER UNE APPROCHE SOCIALE.....	76
A- Faciliter et élargir l’accès au tourisme fluvial	76
1) Dans les entreprises et le monde associatif.....	77
2) Les publics scolaires et étudiants.....	77
B – Les bateaux affrétés par des associations franciliennes.....	78
1) L’association "Au fil de l’eau"	78
2) L’association "Marne d’hier et d’aujourd’hui".....	78
C– Les hébergements à caractère social sur bateau	79
1) L’hébergement des mariniers retraités.....	79
2) L’hébergement des sans abri.....	79
D- La mer à Suresnes	79
IV – VALORISER LES ATOUS CULTURELS FRANCILIENS.....	80
A – Le patrimoine lié à la batellerie	80
B - L’évènementiel, élément moteur de notoriété	81
1) L’initiative de Paris-Plage, la Seine retrouvée.....	82
2) Quelques initiatives franciliennes, hors de Paris	83
C - La pêche en Ile-de-France	83

**DEUXIEME PARTIE :LE CONTEXTE FRANÇAIS ET EUROPEEN
DE DEVELOPPEMENT DU TOURISME FLUVIAL**

CHAPITRE PREMIER –

LES REALITES FRANCAISES DU TOURISME FLUVIAL..... 85

I - POIDS ECONOMIQUE AU NIVEAU NATIONAL ET REGIONAL..... 87

II- IMPORTANCE ET DIVERSITE DES FLOTTES..... 88

A - Les flottes de plaisance 88

1) La location de coques de plaisance habitables 88

2) La plaisance fluviale privée 91

a) *La plaisance de transit* 91

b) *La plaisance locale ou régionale*..... 91

c) *Les bateaux-logements*..... 91

B – Les flottes de croisière 92

1) En Ile-de-France..... 92

2) A Paris..... 93

a) *Les bateaux à passagers* 93

b) *Les batobus* 93

c) *Le projet de métro fluvial*..... 94

d) *Les navettes desservant le centre de Paris* 94

e) *Les bateaux de croisières, réceptions et séminaires*..... 95

f) *Les bateaux d'animation, d'exposition et de restauration, à quai*..... 96

III – IMPORTANCE DU DEVELOPPEMENT DES VOIES NAVIGABLES DE FRANCE..... 96

CHAPITRE DEUX :

LE TOURISME FLUVIAL DANS LE CADRE DU BASSIN PARISIEN 98

I –UNE COOPERATION EN DEVENIR..... 98

**A - Les potentialités d'interactivités en matière de tourisme fluvial entre
l'Ile-de-France et l'ensemble du Bassin Parisien 98**

B - La première ébauche d'une coopération interrégionale 99

II - POLITIQUES DES AUTRES CONSEILS REGIONAUX DU BASSIN PARISIEN 101

A - La Région Bourgogne 101

B - La Région Centre 101

C - La Région Champagne-Ardenne 102

D - La Région Picardie..... 102

E - La Région Haute Normandie 103

III – INTERACTIONS AVEC LES BASSINS ENVIRONNANTS ET SYNERGIES ENVISAGEABLES	104
A - La Bourgogne	104
B – Le Nord-Pas-de-Calais	105
<u>CHAPITRE TROIS :</u>	
<u>LES INTERVENTIONS DE L'UNION EUROPEENNE</u>	
<u>DANS LE CADRE DU TOURISME FLUVIAL.....</u>	106
I – DANS LE CADRE DE LA POLITIQUE EUROPEENNE DE COHESION REGIONALE	107
A – L'OBJECTIF 2.....	108
1) L'Objectif 2 en Ile-de-France	108
2) Les opportunités dans le domaine du tourisme fluvial	108
B – L'OBJECTIF 3.....	109
1) L'Objectif 3 en Ile-de-France	109
2) Les opportunités dans le domaine du tourisme fluvial	109
C – Le PIC INTERREG III	110
1) Le volet INTERREG III-B.....	111
<i>a) Les principes d'intervention dans le cadre de ce volet B.....</i>	<i>111</i>
<i>b) Les opportunités dans le domaine du tourisme fluvial.....</i>	<i>112</i>
<i>c) L'exemple de Nord-Pas-de-Calais.....</i>	<i>115</i>
2) Le volet INTERREG III-C en Ile-de-France	116
<i>a) Les principes d'interventions dans le cadre de ce volet C.....</i>	<i>116</i>
<i>b) Les opportunités dans le domaine du tourisme fluvial.....</i>	<i>117</i>
II – DANS LE CADRE DE LA POLITIQUE EUROPEENNE DE DEVELOPPEMENT RURAL	117
III – DANS LE CADRE DE LA POLITIQUE COMMUNAUTAIRE DE L'EAU	118
IV – DANS LE CADRE DE LA POLITIQUE EUROPEENNE	
DE SOUTIEN AUX PERSONNES HANDICAPEES	119
CONCLUSION	
.....	121
ANNEXE 1	125
ANNEXE 2	130

AVANT-PROPOS

I - POURQUOI UNE AUTO SAISINE DU CESR ILE-DE-FRANCE ?

Depuis plusieurs années, le tourisme fluvial connaît, dans certaines régions de France et davantage encore chez nos voisins européens, un incontestable essor. Cette évolution est liée, tout à la fois, à un regain d'intérêt pour les activités de plein air, le tourisme vert, lié à une certaine conception de la culture et des loisirs ainsi qu'aux efforts fournis pour l'amélioration du réseau des voies navigables et des équipements d'accompagnement.

Si l'Ile-de-France se trouve placée en bonne position dans le domaine des bateaux-promenade, des péniches-hôtels, des paquebots fluviaux, il n'en est pas de même pour la location de plaisance.

Dans ce créneau particulier, l'Ile-de-France ne représente que 2 % de la flotte nationale et accuse un retard important par rapport à d'autres régions françaises comme, par exemple, la Bourgogne, le Languedoc-Roussillon ou la Lorraine.

Dès 1984, le CESR relevait qu'une politique spécifique au tourisme fluvial avait été engagée et il est apparu rapidement « qu'elle ne pouvait être efficace que si un véritable programme était défini afin de renforcer la coopération entre les différents acteurs et d'augmenter les crédits affectés à ces différentes opérations ».

Le CESR s'est régulièrement interrogé sur la modicité et sur la non utilisation de la ligne budgétaire affectée aux interventions du Conseil régional dans le domaine du tourisme fluvial. L'interrogation portait sur le fait de savoir si un financement de ce montant était trop ou pas assez important au regard des besoins et des enjeux liés à ce secteur d'activité en Ile-de-France.

En outre, le CESR s'était inquiété de ce que le premier Schéma régional de développement du tourisme et des loisirs, adopté en 1989, se soit présenté comme un document d'orientation et n'établisse pas de véritable échéancier dans la mise en œuvre des initiatives proposées. A cela s'est ajouté, en 1998, l'arrêt des initiatives prises dans ce domaine, à l'occasion du Contrat de plan interrégional pour 1994-1999.

Après avoir soutenu, en 2000, la mise en place d'un second Schéma régional du tourisme et des loisirs pour 2000-2010, le CESR a estimé nécessaire d'accompagner le Conseil régional dans sa stratégie d'intervention en matière de tourisme fluvial et ce, dans le contexte du Bassin parisien et de l'Union européenne.

Compte tenu de ces enjeux et de ces potentialités, la commission du tourisme, des sports et des loisirs du CESR a souhaité réaliser une étude sur ce thème. Cette proposition a été adoptée par le Bureau du CESR, lors de sa séance du 3 avril 2002 et le CESR a donc décidé d'émettre un avis sur les :

**« Enjeux et potentialités du tourisme fluvial en Ile-de-France
dans le contexte du bassin parisien et de l'Union Européenne »**

C'est pourquoi, le CESR a rencontré de nombreux partenaires et acteurs potentiels, liés à la diversité des activités publiques et privées pouvant être réalisées sur et autour du réseau des voies d'eau, pour étudier la problématique suivante : « Comment atteindre de nouveaux publics, notamment individuel et familial, grâce à l'important potentiel des voies d'eau franciliennes, tout en conciliant la protection d'une infrastructure écologique avec son développement économique, ludique, culturel voire pédagogique ? ».

Les questions sont nombreuses :

- Comment concilier le tourisme individuel, familial ou de groupe avec le transport des marchandises ?
- Comment intensifier la fréquentation touristique en développant des aménagements et équipements spécifiques tout en protégeant le milieu végétal et minéral, la faune et la flore ?
- Comment créer des sources de développement durable sur un territoire bien délimité, mais particulièrement soumis aux phénomènes naturels : intempéries, crues...?
- Comment concilier ces impératifs et atteindre des objectifs aussi différents que la sauvegarde de la beauté des berges, la qualité de l'environnement dans les zones touristiques, l'accès aux berges que l'on soit en ville ou à la campagne, et le développement économique nécessaire dans les haltes, les ports de commerce et de tourisme, les ouvrages et les bases nautiques ?

Par ailleurs, face à la diversité des sites, des potentiels, des volontés politiques et des initiatives privées locales qui se conjuguent en pôles et filières, ayant une personnalité et un dynamisme propre, le CESR s'est interrogé sur la nature du projet.

Doit-on parler d'un programme régional, à appliquer au tourisme fluvial en Ile-de-France, et qui tient compte des politiques européennes et nationales pouvant en conditionner la mise en œuvre ?

Cette approche doit passer par une connaissance des aménagements et des équipements et doit permettre de mesurer le niveau d'adéquation entre l'offre et la demande.

Les actions de commercialisation et de promotion de cette filière en direction des Franciliens et des marchés limitrophes, les initiatives et les perspectives de développement avec les différents acteurs régionaux voir interrégionaux sont également à valoriser, notamment en termes économiques, sociaux, culturels et environnementaux.

Les acteurs publics et privés ainsi que les moyens nécessaires pour le développement de la filière doivent également être étudiés, compte tenu des enjeux et potentialités liés au Contrat de plan Etat-Région pour 2000-2006.

En effet, ce 4^{ème} Contrat de plan Etat-Région pour l'Ile-de-France a prévu un volet spécifique consacré au tourisme fluvial. Cette priorité tend à encourager la mise en place de mesures de soutien définies par les collectivités locales riveraines, les Conseils généraux concernés et le Conseil régional, avec le concours des organismes chargés du tourisme et de l'aménagement des voies d'eau d'Ile-de-France.

Aussi, un bilan des principales activités et acteurs ainsi que des différents pôles permettra de constater les forces et les faiblesses du tourisme fluvial en Ile-de-France.

Il s'agit d'envisager tout ce qui peut, à partir du patrimoine francilien appréhendé dans ses dimensions touristiques, favoriser des projets de développement valorisant la voie d'eau comme vecteur d'activités économiques, sociales, culturelles, environnementale et d'emplois de proximité saisonniers ou permanents.

Tout particulièrement dans le domaine du tourisme fluvial, un projet doit faire rêver, donner envie et être accessible à chacun pour atteindre ces objectifs, tout en permettant d'obtenir une rentabilité à la fois économique et sociale.

Ce rapport tend à tracer quelques pistes de réflexions et propositions par lesquelles le CESR souhaite manifester combien le tourisme fluvial peut constituer un pôle de développement stratégique pour notre région.

Cette initiative fait suite aux travaux antérieurs, rapports et avis élaborés par le CESR dans le domaine du tourisme et du tourisme fluvial

II - RAPPEL DES TRAVAUX ANTERIEURS DU C.E.S.R

Dès février 1989, le rapport sur le « **Schéma régional de développement du tourisme en Ile-de-France** », présenté par Pierre LAUTUSSIER, indiquait que les « *potentialités de développement étaient nettement soulignées mais qu'il importait que le schéma tienne compte de la croissance prévue du tourisme fluvial individuel et collectif sur la Seine amont, la Seine aval et l'Oise dans la constitution des « produits » et la réalisation des équipements nécessaires* ».

En février 1992, l'avis du CESR sur le « **Schéma régional du tourisme fluvial en Ile-de-France** », présenté par René BOKOBZA, approuvait le schéma présenté par le Conseil régional dans son option incitatrice qui prévoyait d'« *initier et soutenir les initiatives publiques et privées locales, coordonner les projets d'équipements adaptés aux potentialités touristiques des quatre vallées et chacun d'eux devrait être appréhendés comme un plan d'eau dont les potentialités et la position stratégique interviendrait pour la composition d'itinéraires et le développement de produits de tourisme* ». Le CESR recommandait à cette occasion l'identification rapide de deux sites pilotes pour expérimenter la méthodologie préconisée.

Plus récemment, le rapport sur le « **tourisme en Ile-de-France : emploi et retombées économiques** », présenté en octobre 1998 par Joseph OLIVEREAU, soulignait, en ce qui concerne le tourisme fluvial, que « *riche, varié, bien réparti et s'ouvrant sur d'autres régions, le tourisme fluvial constitue une activité à développer pour un nouveau mode de vie. [...] Au niveau régional, le tourisme fluvial est déjà une réalité, quoique surtout dans Paris. Le potentiel hors de Paris est encore sous exploité. [...] Le tourisme qui s'y développe est collectif (promenade en service régulier ou à la demande, pour groupes) ou individuel. La clientèle y est souvent provinciale ou étrangère. Malheureusement, les infrastructures sont insuffisantes pour que ces circuits soient pleinement exploités. En particulier, manque un réseau d'escales permettant l'élaboration de véritables circuits. [...] Dans l'intérêt des utilisateurs, il convient de regarder au-delà des limites administratives de l'Ile-de-France et de coordonner toute action avec les régions avoisinantes concernées*».

Enfin, le rapport sur le « **Schéma de développement du tourisme et des loisirs en Ile-de-France pour 2000-2010** », présenté par Pierre BAUDOIN en avril 2000, demandait au Conseil régional d'envisager diverses mesures pour remédier à la « *sous exploitation de ce type d'activité touristique* » et « *s'interrogeait sur la faiblesse relative des financements par rapport aux investissements nécessaires pour accompagner le développement des infrastructures franciliennes dans ce domaine, tels que le réaménagement des berges et des chemins de halage* ».

Le schéma régional du tourisme et des loisirs en Ile-de-France 2000-2010 propose que la Région adopte une approche globale du développement de cette forme « oubliée » du tourisme lié au patrimoine naturel.

INTRODUCTION

I - QU'ENTEND-ON PAR TOURISME FLUVIAL ?

« Le tourisme fluvial est une expression très large couvrant un grand nombre d'activités. Il comprend bien évidemment les activités de la navigation touristique fluviale, à savoir les promenades et croisières effectuées dans des bateaux appartenant à des particuliers et des professionnels du tourisme, mais également les activités touristiques développées à proximité de la voie d'eau, telles que la visite des ouvrages fluviaux remarquables et la randonnée le long des chemins de halage, plus largement, toutes les activités de loisirs dont l'attractivité est directement liée à la présence de l'eau (base de loisirs, commerces, cafés, restaurants, auberges et guinguettes) »⁽¹⁾

Force est de constater que la plupart des activités touristiques développées à proximité de la voie d'eau ne sont ni recensées sous l'appellation « tourisme », ni sous l'appellation « excursionnisme », malgré leur potentiel d'animation des canaux et lacs et l'attraction qu'elles exercent sur les « touristes et excursionnistes ». ⁽²⁾

« Un excursionniste est un visiteur qui ne passe pas de nuit dans un établissement d'hébergement collectif ou privé dans le lieu de visite.

Cette définition regroupe les passagers internationaux en croisière qui arrivent à bord d'un bateau de croisière et reviennent chaque soir à bord du bateau pour y passer la nuit, même si celui-ci reste au port pendant plusieurs jours. Font également partie de ce groupe, les propriétaires ou passagers de yachts, ainsi que les passagers qui sont logés dans un train.

Un touriste est un visiteur qui passe au moins une nuit dans un établissement d'hébergement collectif ou privé dans le lieu de visite ».

Un visiteur est une « personne qui se rend, pour une période inférieure à douze mois, dans un lieu situé dans son pays de résidence ou non, mais qui ne correspond pas à son environnement habituel et dont le motif principal de visite est autre que celui d'exercer une activité rémunérée dans le lieu visité ».

Le tourisme fluvial, tel que le CESR l'appréhende, s'organise autour de diverses formes d'activités individuelles, familiales et collectives.

(1) Extrait du rapport «Le tourisme fluvial et la voie d'eau en Ile-de-France »
Marc PRIEUR-CCI Paris (6 mai 1999)

(2) Définitions de l'Organisation mondiale du tourisme. Direction du Tourisme. Les comptes du tourisme, compte semi définitif 1996, compte provisoire 1997(avril 1998)

Le concept de tourisme fluvial doit être appréhendé dans sa globalité : pratique nautique, aquatique, base nautique et activités de bords de voies d'eau.

Par ailleurs, il doit être mis en synergie avec l'offre touristique environnante et une demande potentielle latente qui a été mise en exergue par l'étude que le Comité Régional du Tourisme a fait réaliser sur le thème « *diagnostic et attentes en matière de plaisance fluviale privée en Ile-de-France* ».

II - COMPETENCES TERRITORIALES ET RESPONSABILITES

La loi de décentralisation du 22 juillet 1983 a conféré aux Régions des compétences en matière 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.

La création, en 1987, des Comités Régionaux du Tourisme (CRT) et celle, en 1992, des Comités Départementaux du Tourisme (CDT), a donné aux Départements et aux Régions la capacité d'intervenir dans le domaine du tourisme afin de contribuer à la promotion, par le biais de ces organismes d'animation et de coopération avec les professionnels concernés.

Néanmoins, compte tenu des aménagements et équipements liés aux voies d'eau, les acteurs institutionnels sont l'Etat et ses établissements publics spécialisés ainsi que les collectivités territoriales.

Depuis 1992, la mise en valeur du bassin de la Seine constitue une priorité du Conseil régional d'Ile-de-France qui en a prévu les orientations générales et les modalités d'action dans le cadre du schéma régional du tourisme fluvial, adopté en 1992.

En outre, le développement du tourisme fluvial a toujours constitué l'une des priorités des plans d'aménagement touristique de la Ville de Paris. La CCI de Paris exploite, avec la Ville de Paris, le port de plaisance de Paris Arsenal, la CCI de Versailles Val d'Oise/Yvelines, celui de Cergy et la CCI de Melun, celui d'Avon.

Avec la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Paris - Ile-de-France, ces Chambres consulaires ont été largement associées à l'élaboration et à la mise en œuvre du schéma directeur du tourisme fluvial.

Elles ont également contribué, aux côtés du Comité Régional du Tourisme (CRT), à la mise au point d'un outil d'observation statistique et à la promotion du tourisme fluvial, notamment par la réalisation, en 1996, d'un recueil de tous les équipements et produits touristiques situés à proximité de la voie d'eau.

La réalisation des aménagements de mise en valeur de la voie d'eau se heurte néanmoins à la complexité du régime domanial applicable. Il en est de même pour les bords de voie d'eau, principalement hors de Paris, avec la superposition de gestionnaires des berges.

En effet, les berges basses, s'agissant des fleuves et rivières navigables, relèvent du domaine public fluvial et sont gérés, soit directement par l'Etat, soit le plus souvent, par ses deux établissements publics spécialisés, Voies Navigables de France (VNF) et le Port Autonome de Paris. Les berges hautes relèvent en revanche du domaine public routier et leur entretien incombe, selon le cas (routes nationales, départementales ou communales), à l'Etat, aux Départements ou aux Communes.

Des cas fréquents 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.

Compte tenu de la pluralité des gestionnaires des voies d'eau en Ile-de-France (Voies Navigables de France, le Port Autonome de Paris et la Ville de Paris), les professionnels, les bateliers et les mariniers franciliens éprouvent souvent des difficultés à identifier les bons interlocuteurs.

Et ce, même si le directeur régional de VNF pour l'Ile-de-France est également directeur du Port Autonome de Paris et chef du service de navigation de la Seine, les ingénieurs d'arrondissement et de subdivision de VNF du bassin de la Seine ayant également les trois casquettes. Une structure s'avère donc nécessaire pour favoriser la concertation, assurer la cohérence, faciliter la conception des projets, leurs cofinancements et leur réalisation.

Ce phénomène se retrouve également en Bourgogne, du fait que l'inadéquation entre les limites géographiques des canaux et les gestionnaires entraîne la multiplicité des interlocuteurs et rend plus difficile l'émergence de synergies pour concevoir et mettre en œuvre une stratégie cohérente.

A cela s'ajoute la présence de deux directeurs régionaux de VNF en Bourgogne.

De façon schématique, les zones portuaires, exploitées dans un but industriel ou touristique, sont de la compétence du Port Autonome de Paris. Voies Navigables de France (VNF) assure la gestion du réseau, à l'exception du canal Saint-Martin, du canal Saint-Denis et du canal de l'Ourcq qui sont rattachés à la Ville de Paris (Service des canaux).

Les berges de la Seine qui n'ont pas été remises au Port Autonome de Paris sont par ailleurs gérées par VNF, pour l'essentiel.

Le souci de valorisation des voies d'eau et tout particulièrement de la Seine dans le centre de l'agglomération, constitue pour l'ensemble des acteurs une priorité clairement affirmée.

Le Port Autonome de Paris et Voies Navigables de France souhaitent développer l'activité sur les berges et sur la Seine de façon à valoriser au mieux le patrimoine portuaire.

La Région Ile-de-France, par le biais du CRT, a décidé d'encourager le tourisme fluvial dans le cadre de son schéma régional du tourisme et des loisirs pour 2000 – 2010.

Pour la Ville de Paris, enfin, la mise en valeur de la Seine a fait l'objet, en avril 1999, d'un plan d'aménagement qui repose sur trois objectifs (préserver le paysage, favoriser la découverte de la Seine et affirmer ses possibilités de transport). Par ailleurs, elle souhaite développer l'activité des canaux dont elle a la charge.

PREMIERE PARTIE

LES CARACTERISTIQUES DU TOURISME FLUVIAL EN ILE-DE-FRANCE

CHAPITRE PREMIER :

LES POLITIQUES DE SOUTIEN AU DEVELOPPEMENT DU TOURISME FLUVIAL EN ILE-DE-FRANCE

I - POLITIQUE MENEES DANS LE CADRE DU 4^{EME} CONTRAT DE PLAN ETAT-REGION

A- Les Financements prévus en faveur du tourisme fluvial

Le 4^{ème} Contrat de plan Etat-Région pour 2000-2006 a prévu, dans son article 10, un volet spécifique pour le tourisme, au titre de l'action concernant le renforcement de l'attractivité du territoire (pôles et filières).

Cet article du CPER prévoit la mise en place d'une convention spécifique avec les deux établissements publics spécialisés de l'Etat, Voies Navigables de France (VNF) et le Port Autonome de Paris, dont les financements viendront compléter ceux affectés directement par l'Etat et la Région.

Il faut souligner que le tourisme fluvial est la seule filière pour laquelle une convention spécifique a été signée par l'Etat, la Région, VNF et le Port Autonome de Paris. Cette convention relative au tourisme fluvial a été approuvée par le Conseil régional par une délibération du 29 mars 2001.

La convention prévoit cinq types d'actions au bénéfice :

- ➔ de l'équipement de la voie d'eau pour la navigation de plaisance ;
- ➔ de l'équipement de la voie d'eau pour les bateaux à passagers ;
- ➔ d'études pour le développement touristique ;
- ➔ de la signalétique ;
- ➔ de la qualification aux métiers du tourisme.

D'autres collectivités ou organismes, tels que la Ville de Paris pour ce qui concerne le réseau géré par celle-ci, les Départements, les Communes, les CCI ainsi que les professionnels du secteur apportent leur contribution pour les actions qui les concernent.

Un comité de pilotage régional, co-présidé par les représentants du Préfet de région et du Président du Conseil régional, rassemble les gestionnaires et les collectivités territoriales (notamment par le biais du CRT et des CDT) concernés.

A l'exemple du COREX (Comité Régional pour l'Exportation), la commission propose que ce comité régional de pilotage et de coordination pour le tourisme fluvial soit étendu aux CCI ainsi qu'aux acteurs professionnels concernés.

Dans son article 1, la convention définit la participation de chacun des signataires concernés, pour une enveloppe globale de 4,57 millions d'euros (les répartitions entre les cinq actions étant données à titre indicatif, étant susceptibles d'évoluer en fonction des demandes de financement):

ACTIONS	Montant global		Etat (tourisme)		Région		VNF		PORT AUTONOME DE PARIS	
	€	MF	€	MF	€	MF	€	MF	€	MF
1 /Equipement de la voie d'eau pour la plaisance	2.210.510,70	14,5	-	-	1.524.490,19	10	686.020,58	4,5	-	-
2/Equipement de la voie d'eau pour les bateaux à passagers	990.918,61	6,5	-	-	609.796,06	4	-	-	381.122,54	2,5
3/Etudes concernant la mise en tourisme	457.347,06	3	152.449,02	1	152.449,02	1	121.959,21	0,8	30.489,80	0,2
4/Signalétique sur la voie d'eau	762.245,10	5	304.898,03	2	152.449,01	1	259.163,33	1,7	45.734,71	0,3
5/Qualification des professionnels	152.449,05	1	152.449,02	1	-	-	-	-	-	-
TOTAUX	4.573.470,52	30	609.796,07	4	2.439.184,28	16	1.067.143,12	7	457.347,05	3

1) Equipement de la voie d'eau pour la plaisance

Les actions prévues, pour un montant global de 2,21 millions d'euros, consistent :

➔ en ce qui concerne la Région, à développer un réseau d'infrastructure d'accueil pour la plaisance individuelle, conformément au Schéma régional du tourisme fluvial approuvé en 1992 (1,52 millions d'euros) ;

➔ en ce qui concerne Voies Navigables de France, à mettre en œuvre le programme « 500 points Plaisance » et la création de nouvelles rampes de mise à l'eau (686 000 euros).

Par ailleurs, le programme de modernisation des ouvrages de navigation présenté au volet « voies navigables » pour 51,83 millions d'euros et le programme de fiabilisation engagé par VNF prennent en compte les besoins spécifiques à la plaisance.

2) Equipement de la voie d'eau pour les bateaux à passagers

L'activité des bateaux à passagers de promenade ou de croisière est particulièrement importante en Ile-de-France.

Un financement global de 990 918 euros est programmé afin de soutenir et de développer cette activité, notamment en dehors de Paris, où les infrastructures sont encore insuffisantes. La Région doit y consacrer 609 918 euros et le Port Autonome de Paris, 381 000 euros.

B- La réhabilitation des berges

Le Contrat de plan pour 2000-2006 a prévu 27,44 millions d'euros pour la politique de réhabilitation des berges des fleuves et rivières navigables d'Ile-de-France.

Dans le cadre du Contrat signé, pour la même période 2000-2006, entre la Région et chaque Département francilien, 16 millions d'euros ont été ainsi programmés afin de réhabiliter certaines berges de la Seine, de la Marne et de l'Oise.

Le montant global de ces travaux s'élèvent à 29,88 millions d'euros pour les Hauts-de-Seine, 22,86 millions d'euros pour les Yvelines et à 10,65 millions d'euros pour la Seine-Saint-Denis.

D'autres conventions sont en projet ou en voie de réalisation.

En Bourgogne, le CPER pour 2000-2006 prévoit 47 millions d'euros pour la rénovation des canaux en vue d'assurer l'étanchéité des écluses, la rénovation du système d'alimentation, la protection des berges et la profondeur de navigation.

C- Les opérations de développement du transport fluvial

L'article 3 du Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006 a affecté un montant de 51,83 millions d'euros aux opérations des voies navigables. Celles-ci sont financées à 65% par l'Etat et à 35% par la Région. Elles permettent notamment la remise en état d'infrastructures pouvant également bénéficier au développement du tourisme fluvial.

Parmi les nombreuses opérations programmées, il est prévu de réaliser, en 2003, la modernisation de la Seine à grand gabarit, à l'aval de Paris (barrage de Chatou et écluse de Bougival), pour un montant de 29,11 millions d'euros et celle de l'Yonne (écluses de Port Renard et de Vinneuf), pour un montant de 7,16 millions d'euros.

Les études préliminaires pour Chatou-Bougival étant estimées à 1,44 million d'euros, la Région attribue à Voies Navigables de France, maître d'ouvrage, une subvention de 506 800 euros.

Parmi les interventions envisagées, il est prévu de réaliser un aménagement paysager de ce site touristique, caractérisé par l'île aux impressionnistes qui sépare la Seine en deux bras à cet endroit.

Cet aménagement paysager du site et des ouvrages de navigation comportera également des panneaux explicatifs présentant le fonctionnement ainsi que l'historique de ces ouvrages.

Pour la modernisation de l'Yonne, le montant des travaux sur les deux écluses étant estimé à 6,86 millions d'euros, Voies Navigables de France, également maître d'ouvrage, bénéficiera d'une subvention régionale de 2,40 millions d'euros.

II - AUTRES ACTIONS DE L'ETAT ET DU CONSEIL REGIONAL D'ILE-DE-FRANCE

A- Actions de l'Etat

1) Voies Navigables de France

En 1991, L'Etat a créé Voies Navigables de France (VNF), sous la forme d'un établissement public à caractère industriel et commercial qui a succédé à l'Office National de la Navigation.

a) Les missions de VNF

Cette transformation s'est accompagnée d'un élargissement des missions qui lui sont confiées par l'Etat. VNF gère, entretient et assure également le développement des 6 700 km de canaux et de fleuves du réseau navigable français.

Cela a notamment conduit VNF à diriger les études du projet de canal à grand gabarit Seine-Nord, liaison devant permettre de renforcer, à l'horizon 2015, la liaison entre et bassin de la Seine et celui du Nord de la France et au delà.

VNF a également comme missions :

- d'exploiter les 80 000 hectares du domaine public fluvial français et gérer les 264 barrages mobiles existants ;
- de valoriser le patrimoine exceptionnel (écluses, barrages, berges, terrains, maisons éclusières, ponts-canaux) ;

- de participer à la politique d'environnement et d'aménagement du territoire en partenariat avec les collectivités locales ;
- de promouvoir la voie d'eau et sensibiliser les décideurs à l'intérêt du transport de marchandises par voie d'eau et du tourisme fluvial.

En prise directe avec les principes d'aménagement du territoire, VNF associe expertise et représentation de l'Etat, dans une logique de concertation.

b) L'organisation de VNF

Le siège qui évolue en fonction des mutations du secteur et des priorités comprend quatre directions, respectivement en charge de l'infrastructure (dotée d'un secteur environnemental), des ressources humaines et des services, du développement, et de la communication et de la promotion de la voie d'eau.

Sur l'ensemble du territoire, on compte 5 000 agents de l'Etat, répartis dans les dix-sept entités régionales (neuf directions régionales et huit représentations locales), constituées par des services spécialisés de navigation, des services maritimes et de navigation.

Enfin, le personnel du Service de la Navigation de la Seine est mis, en tant que besoin, à la disposition de VNF. Service de l'Etat, rattaché au Ministère de l'Equipement, des Transports et du Tourisme, il est chargé de la police des eaux, de la pêche et de la navigation.

Tous ces effectifs, mis à disposition de l'établissement public, occupent des emplois administratifs liés à l'exploitation et à l'entretien du réseau confié à VNF.

Au plan local, des arrondissements de développement de la voie d'eau ont été créés, au même titre qu'il existe des arrondissements d'exploitation pour la partie technique et l'entretien.

Par ailleurs, 200 agents propres à VNF contribuent également au développement des activités de la voie d'eau. Cette organisation éclatée ne facilite pas les relations inter institutionnelles ni les relations avec la clientèle, marinières et plaisanciers qui ne savent pas qui fait quoi, comment, où et quand ?

Enfin, sept commissions territoriales, à raison d'une par bassin de navigation, ont été créées dans le but d'établir une meilleure concertation entre les différents acteurs de la voie d'eau. Composées d'une quarantaine de membres, elles répertorient les projets et permettent aux directions régionales de VNF de dresser un bilan de leurs activités et d'enrichir les projets.

c) Les moyens financiers de VNF

Pour remplir sa mission en 2003, VNF disposera d'un budget global de l'ordre de 222,52 millions d'euros.

En ce qui concerne les recettes de fonctionnement attendues (117,91 millions d'euros), 70% doivent provenir des taxes hydrauliques, 14% des redevances domaniales, 8% des péages et 8% de recettes diverses.

Pour les recettes de la section investissement (104,61 millions d'euros), L'Etat s'est engagé à hauteur de 44 millions d'euros, les collectivités territoriales pour un montant global de 34 millions d'euros, les 26,61 millions d'euros représentant la capacité d'autofinancement et les remboursements obtenus sur les prêts effectués par l'établissement.

Pour les dépenses de fonctionnement (91,48 millions d'euros), 47% seront destinés à l'entretien et l'exploitation du réseau, 27% au fonctionnement de l'EPIC (Etablissement Public Industriel et Commercial), 11% au développement économique de la voie d'eau et 15% en dépenses diverses.

Pour les dépenses d'investissements (131,15 millions d'euros), 82% seront destinés à la restauration et au développement du réseau, les 18% restant sont répartis en matériel d'exploitation, investissements propres, développement et environnement, ainsi qu'en dépenses diverses.

d) Les actions de valorisation touristique de VNF

A Paris, ses attributions s'étendent au secteur central qui, à la création du Port Autonome de Paris en 1968, était dépourvu d'installations portuaires. Voies Navigables de France, qui gère en outre la berge basse de la Seine à Paris (berge du bois de Boulogne) est, de ce fait, un partenaire essentiel pour établir un programme de valorisation touristique de la voie d'eau en Ile-de-France.

Pour le tourisme de transit, c'est généralement VNF qui aménage et équipe les escales, positions et rampes d'accès. Pour le tourisme de bateaux à passagers et paquebots, c'est le Port Autonome de Paris qui aménage et équipe. Pour les escales de proximité, ce sont les Offices de Tourisme qui aménagent et équipent.

En matière de tourisme fluvial, VNF participe à la réalisation d'études générales, de publications et réalise des actions ponctuelles en faveur de la restauration des berges, de la signalétique.

Pour 2001-2002, VNF a co-financé avec la Région Ile-de-France plusieurs projets franciliens :

- trois rampes publiques à :
 - ➔ Moisson, pour un coût total de 40 980 euros (participation VNF de 26 637 euros) ;

- un poste d'attente à :
 - ➔ Vigneux sur Seine, pour un coût total de 40 304 euros (participation VNF : 26 197 euros) ;
 - ➔ Chatou, pour un coût total de 20 100 euros (participation VNF:13 065 euros) ;
 - ➔ Méry-sur-Marne, pour un coût total de 18 514 euros (participation VNF: 12.034 euros) ;
 - ➔ Isles-les-Meldeuses, pour un coût total de 18 514 euros (participation VNF : 12 034 euros) ;
 - ➔ Créteil, pour un coût total de 15 520 euros (participation VNF: 8 138 euros) ;
 - ➔ Neuilly-sur-Marne, pour un coût total de 8 107 euros (participation VNF: 5 269 euros) ;

- un développement de la signalétique à :
 - ➔ Moisson, pour un coût total de 17 899 euros (participation VNF : 11 634 euros) .

D'autres projets sont à l'étude, tels que :

- des embarcadères pour personnes à mobilité réduite ;
- l'aménagement de la plage de Champigny-sur-Marne ;
- la création de la « Maison de la Marne » à Nogent sur Marne ;
- l'ouverture d'un port de plaisance à Noisy-le-Grand ;
- la réalisation d'une troisième escale à Lagny-sur-Marne.

Ces actions sont réalisées dans le cadre du Contrat de plan Etat-Région pour 2000-2006.

2) Le Port Autonome de Paris

Le Port Autonome de Paris est un établissement public de l'Etat à vocation régionale. Créé en 1968, il gère le domaine et les installations portuaires de sa circonscription, soit environ 1 000 hectares en Ile-de-France répartis dans 70 sites (10 plates-formes multimodales et 60 ports urbains).

Dans Paris, son domaine d'intervention s'étend aux huit ports ayant développé des activités industrielles et commerciales ainsi qu'aux berges et aux plans d'eau situés de part et d'autre du secteur central et historique.

Premier port touristique fluvial mondial, avec 7,8 millions de passagers par an, le Port Autonome de Paris joue un rôle majeur dans le développement du tourisme fluvial en Ile-de-France. Caractérisé par l'importance du nombre de bateaux à passagers concentrés surtout dans Paris intra-muros, l'offre en matière touristique fluviale aura tendance à s'orienter vers la plaisance.

Un effort est prévu pour l'aménagement et l'équipement des soixante-dix sites gérés par le Port Autonome de Paris. Un plan d'investissement glissant de 114,35 millions d'euros a été mis en place sur cinq ans, dont 2,01 millions d'euros sont consacrés au développement des aménagements de loisirs. C'est ainsi que 12 km doivent être aménagés pour les piétons sur les bords de Seine entre la Tour Eiffel et la gare d'Austerlitz

Le Port Autonome de Paris a le souci d'innover, notamment pour assurer la sécurité des bateaux permanents et l'esthétique des berges.

Le Port Autonome de Paris est l'interlocuteur privilégié des collectivités locales pour ce qui concerne la voie d'eau dont elles sont gestionnaires. C'est lui qui procède aux aménagements et qui gère également 28 escales de bateaux à passagers.

Dès 1989, le Port Autonome de Paris a mis en œuvre un premier schéma des infrastructures portuaires

Ce document d'orientation stratégique a permis au Port Autonome de Paris d'engager des actions destinées à favoriser les différentes utilisations de la voie d'eau, y compris en termes de transport de passagers.

La première partie des années quatre-vingt-dix a été marquée par une conjoncture très déprimée qui n'a pas permis le développement escompté et a conduit le Port Autonome de Paris à se concentrer sur la réhabilitation de certaines installations portuaires dégradées.

La seconde partie de cette décennie a vu l'émergence d'une prise de conscience collective de la nécessité d'une nouvelle politique de transport pour les passagers, se traduisant par une revalorisation de l'usage de la voie d'eau à cet effet et, donc, du tourisme fluvial.

Au début de cette année 2003, le Port Autonome de Paris a décidé de présenter, à la concertation des autres acteurs franciliens, son projet de second schéma des infrastructures portuaires, permettant de définir dans ce domaine les orientations stratégiques à l'horizon 2020, notamment en matière de transport de passagers.

Ce document souligne les principaux enjeux liés au tourisme fluvial et à l'utilisation de la voie d'eau pour les déplacements de passagers, les loisirs et le tourisme.

Dans le cadre du Contrat de plan Etat-Région, le Port Autonome de Paris a passé une convention avec l'Etat et la Région qui lui donne des moyens complémentaires spécifiques pour intervenir notamment dans les pôles de développement touristique.

Quant à la gestion des rives, le Port Autonome de Paris et VNF ne souhaitent pas accroître le nombre de bateaux-logements en Ile-de-France qui seraient de 1 000 à 1 200 selon les sources.

Le but est, d'une part, que ces bateaux soient aux normes de sécurité dans des emplacements autorisés (cahier des charges à respecter) et, d'autre part, de réserver des espaces libérés à des projets culturels et de loisirs destinés au grand public (lieux flottants pour réunions privées, séminaires).

Les épaves sont évacuées par le Service de la Navigation de la Seine et l'application des réglementations lui incombe également.

Le Port Autonome de Paris participe à de nombreuses manifestations liées au tourisme fluvial, telles que le salon des loisirs et du plein air ou celui des vacances de France, ainsi qu'au festival de l'OH du Val-de-Marne (Ivry-sur-Seine et Bonneuil) .

De nombreux ouvrages pratiques à destination des touristes plaisanciers sont publiés par le Port Autonome de Paris et contribuent à la promotion des activités des bateaux à passagers implantés en Ile-de-France. Il s'agit notamment :

- du « *guide de plaisance – bassin de Seine* », diffusé en 10 000 exemplaires auprès des loueurs de bateaux ;
- du « *guide pratique du tourisme fluvial Ile-de-France – Bassin de Seine* » également diffusé en 10 000 exemplaires ;
- du document commercial relatif au réseau d'escales pour bateaux à passagers à destination des clients, des prospects, des organisateurs d'évènements et des prescripteurs en vue de promouvoir les sites portuaires, de développer l'utilisation des escales et de capter et de nouvelles clientèles.

Le Port Autonome de Paris a innové en équipant des quais d'un dispositif d'arrimage sécurisé télescopique, perfectionnement du traditionnel « Duc d'Albe », rendu nécessaire par l'élaboration du cahier des charges des bateaux-bus et ce, afin de leur permettre de naviguer dans les deux sens.

Dans le contexte du tourisme fluvial, les actions principales le Port Autonome de Paris concernent la création d'équipements adaptés (notamment les haltes nautiques, ports d'escales ou ports de passagers), la promotion de l'activité et l'observation.

Au cours de la période 2001-2002, ont été ainsi mis en service (avec un co-financement de la Région) :

- une halte de plaisance estivale au port de Grenelle pouvant accueillir une vingtaine de bateaux ;
- une nouvelle escale de bateaux à passagers à Conflans fin d'Oise, pouvant accueillir des bateaux de croisière jusqu'à 110 mètres de long ;
- un port à Sèvres pour escale de bateaux à passagers ;
- plusieurs escales à bateaux :
 - ➔ le long du quai Notre-Dame Montebello et de celui du Louvre, pour un coût total de 414 000 euros (participation Port Autonome de Paris: 269 100 euros) ;
 - ➔ au port de Javel pour un coût total de 340.000 euros (participation Port Autonome de Paris : 221 000 euros) ;
 - ➔ à Ivry-sur-Seine, pour un coût total de 215 000 euros (participation Port Autonome de Paris : 139 750 euros).

3) Une campagne sécurité des loisirs nautiques destinée aux plaisanciers et aux riverains (hors CPER)

Le Ministère de l'équipement, des transports et du logement lance chaque année une campagne de sécurité des loisirs nautiques, en mer et en eaux intérieures, en direction des vingt millions de vacanciers et des quatre millions de participants aux loisirs nautiques.

200 000 guides « *Au fil de l'eau sans risques* » ont été diffusés par les partenaires du tourisme fluvial. Par ailleurs, les ports organisent des visites d'écoles ainsi que des démonstrations de sécurité. La Fédération française de voile a institué, chaque 25 mai, une journée annuelle nationale « SECUMAR ».

La déclinaison de ces actions au plan régional permettrait d'une part de sensibiliser et promouvoir l'activité nautique sur les voies navigables franciliennes auprès du grand public et des riverains, d'autre part de rappeler les règles élémentaires de sécurité relatives à la pratique des berges et des voies navigables.

B – Les actions de la Région Ile-de-France

Le Comité Régional du Tourisme (CRT) d'Ile-de-France, dans le cadre de ses missions, a émis un certain nombre de propositions relatives au tourisme fluvial dans le schéma régional de tourisme et des loisirs en Ile-de-France 2000-2010.

Le CRT est chargé de la mise en œuvre de ce schéma qui vise notamment à mieux connaître l'activité dans le domaine du tourisme fluvial, à accroître la fréquentation des ports et à augmenter le trafic des bateaux.

En 2003, le budget régional prévoit, au titre des équipements sportifs, touristiques et de loisirs, une dotation de 0,6 million d'euros tourisme fluvial afin d'aider les différents maîtres d'ouvrage à réaliser des équipements qui densifieront le réseau existant.

Constatant que le tourisme fluvial reste encore mal valorisé, compte tenu des caractéristiques naturelles de l'Ile-de-France, le CRT propose :

- une approche globale du développement par une meilleure connaissance du marché et de la promotion ;
- la réalisation d'une étude sur la faisabilité technique et commerciale d'une extension des capacités d'accueil ;
- l'amélioration de la navigabilité sur le réseau (24 H/24 H) ;
- l'aménagement des berges, des escales, et le développement des prestations complémentaires ;
- la valorisation du tourisme fluvial et des loisirs nautiques ;
- la commercialisation des atouts du tourisme fluvial et la promotion de la filière en direction des franciliens et des clients étrangers.

1) Les études réalisées dans le domaine du tourisme fluvial

L'Etat et la Région ont confié au Comité Régional du Tourisme la responsabilité d'étude sur la demande de la clientèle, la signalétique et la qualification aux métiers du tourisme.

a) Etudes concernant l'offre et la demande de produits

Il s'agit de mener une observation régulière sur les modes de consommation ou les produits dans le domaine du tourisme fluvial. Pour l'analyse de la demande, le CRT réalise actuellement une enquête auprès des professionnels, des plaisanciers et des touristes fluviaux potentiels.

Elle devrait permettre :

- d'identifier les marchés ;
- de préciser les freins et motivations ;
- de définir une typologie de la clientèle ;
- d'identifier le potentiel de développement.

Des études qualitatives sur les retombées économiques en Ile-de-France et dans l'ensemble du Bassin parisien sont également prévues. Ces études visent à aider les professionnels à adapter leurs produits aux besoins de la clientèle et à la mise en marché de nouveaux produits.

Les résultats de l'étude réalisée par l'Institut d'Observation et de Décision (IOD), à la demande du CRT d'Ile-de-France, ont été présentés le 19 décembre 2002.

Le CESR constate que la plupart des chiffres présentés l'IOD recoupe ses propres observations et permettent de formaliser des propositions qui rejoignent, pour une part, les recommandations contenues dans cette étude.

La commission préconise de mettre à disposition des professionnels les résultats des études réalisées sous l'égide du CRT.

b) Etudes concernant les travaux d'investissements à réaliser pour favoriser le développement de nouveaux itinéraires

On observe dans d'autres régions, notamment au Nord-Pas-de-Calais, que le tourisme fluvial est particulièrement développé lorsqu'il est proposé des itinéraires en « boucle » qui permettent un circuit renouvelé.

Plusieurs parcours pourraient être concernés en Ile-de-France, tels que la liaison Marne-Ourcq, en partenariat avec le Service des canaux de la Ville de Paris, la boucle de Jablines (près de Lagny sur Marne), ou encore les anciens méandres de la Seine et des canaux désaffectés (secteur de la Bassée).

Des études de faisabilité tant économiques que techniques doivent être conduites afin de valider les potentialités touristiques de ces secteurs qui pourraient développer le tourisme fluvial en amont de Paris.

Cette action, qui doit mobiliser un montant total de 457 347 euros, est inscrite dans le cadre du volet tourisme fluvial du CPER pour 2000-2006, l'Etat prévoyant d'y consacrer 152 449 euros, de même que la Région, Voies Navigables de France 121 959 euros et le Port Autonome de Paris 30 490 euros.

La commission encourage vivement la création de circuits en boucle qui permettent un circuit renouvelé et de courte durée.

c) Participation du Comité Régional du Tourisme au Réseau national d'observation du tourisme fluvial

En avril 2001, le Réseau national d'observation du tourisme fluvial a été lancé au travers d'une convention de partenariat entre l'Observatoire national du Tourisme (ONT) et Voies Navigables de France (VNF).

Pour la première fois, le secteur du tourisme fluvial disposera d'indicateurs qui lui permettront de mieux connaître son marché, ses évolutions et son impact sur le territoire.

Ce réseau rassemble également les professionnels du tourisme fluvial et des Collectivités territoriales :

- l'Agence française de l'ingénierie touristique (AFIT) ;
- le Comité des armateurs fluviaux (CAF) ;
- la Fédération des industries nautiques (FIN) ;
- la Fédération française des ports de plaisance (FFPP) ;
- le Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques ;
- la Fédération nationale des Comités Régionaux de Tourisme ;
- la Fédération Nationale des Comités Départementaux de Tourisme.

Ce réseau est un lieu de concertation et un outil d'aide à la décision pour définir les politiques nationales et régionales du tourisme fluvial. Toutes ses actions sont soumises à l'approbation d'un Comité de développement.

L'Observatoire régional du tourisme d'Ile-de-France (ORTIF) assurera l'extraction des données franciliennes, à partir des données collectées par ce réseau d'observation.

La commission se félicite de la création de ce Réseau national d'observation du tourisme fluvial.

2) L'application du Schéma régional au tourisme fluvial

a) Les pôles de développement touristiques d'Ile-de-France

Pour les pôles de développement touristique définis par la Région et les Départements concernés, des investissements à forte dimension fluviale ont été déterminés dans le « Schéma régional du tourisme et des loisirs en Ile-de-France pour 2000-2010 » :

- les boucles de la Marne en Val-de-Marne et en Seine-et-Marne ;
- les boucles de la Seine dans les Hauts-de-Seine ;
- Auvers sur Oise dans les Val d'Oise ;
- le Canal de l'Ourcq et la Seine-et-Marne ;
- le Loing et le Sud de la Seine-et-Marne.

Le CESR se félicite des moyens financiers affectés en priorité par le Conseil régional d'Ile-de-France aux pôles touristiques envisagés par le Schéma Régional du Tourisme et des Loisirs.

A ces sites prioritaires, pourraient s'ajouter les confins de l'Oise et un site situé dans le département des Yvelines.

Le site emblématique de Conflans constitue déjà l'un des éléments fondamentaux pour développer une meilleure communication en faveur du tourisme fluvial (voir l'exemple de la Maison de la batellerie de Longueil-Annel dans l'Oise, avec sa péniche musée et son balisage pédagogique des bords d'eaux).

Même si le Conseil général des Yvelines n'a pas marqué son intérêt pour prendre part à la définition d'un pôle prioritaire de développement du tourisme fluvial sur son territoire, deux secteurs semblent cependant présenter une certaine opportunité en matière de développement des activités de tourisme fluvial.

Il pourrait être utile pour la Région et le Département d'étudier les synergies possibles à mettre en œuvre avec les communes et groupement de communes pour une meilleure utilisation de la voie d'eau, en particulier dans le domaine des loisirs et du nautisme.

Ainsi, la Communauté d'Agglomération de Mantes-en-Yvelines (CAMY) bénéficie de financement pour la valorisation touristique avec le PIC URBAN II (Programme d'Initiative Communautaire pour la revitalisation urbaine).

Dotée d'une halte fluviale peu performante actuellement, la CAMY, dans son schéma de développement touristique du Mantois qu'elle a récemment finalisé, préconise, comme axe stratégique, de travailler à l'amélioration des aménagement de loisirs liés à la Seine.

Le SIVOM des Coteaux de Seine (regroupant les communes de Carrières sur Seine, Chatou, Croissy, Port-Marly et Le Pecq) dispose pour ses activités touristiques du Pays des Impressionnistes. Cette structure met en valeurs outre le pôle de Chatou, avec la Maison Fournaise, la gare d'eau et une halte fluviale, les communes de Croissy, Bougival et le Pecq.

Plusieurs initiatives intéressantes existent et le Port Autonome de Paris a retenu, dans son projet de schéma des infrastructures portuaires, l'escale du Pecq comme un équipement à l'étude pour le transport de passagers. L'ensemble du méandre de la Seine est également cartographié par le Port Autonome de Paris comme "propositions de zone d'implantation".

La commission propose, qu'en ce qui concerne les Yvelines, l'un des deux sites du Mantois ou des Coteaux de Seine puisse bénéficier d'une attention toute particulière, dans le cadre du développement des pôles régionaux de développement touristique, tout particulièrement dans le domaine du tourisme fluvial.

b) Les équipements destinés à favoriser le tourisme fluvial

Le schéma régional du tourisme fluvial, approuvé en février 1992, a défini un programme de développement du réseau d'accueil pour la plaisance individuelle et collective.

Les infrastructures d'accueil pour le tourisme fluvial, présentées par les collectivités ou leurs regroupements, que la Région contribue à financer, doivent être compatibles avec les orientations de ce schéma.

Les infrastructures financées sont les escales publiques banalisées s'intégrant dans un réseau régional du tourisme fluvial (qualité et adaptation du site, potentialités touristiques).

Dans le cas où ces infrastructures sont intégrées dans les ports de plaisance et les bases nautiques, le financement régional ne porte que sur l'escale publique.

La Région cofinance les projets compatibles avec les orientations du schéma régional du tourisme fluvial à hauteur de 35 % du montant global du projet et un taux exceptionnel majoré de 45 % permet de valoriser les projets identifiés dans le schéma directeur du tourisme fluvial et s'intégrant dans une démarche intercommunale de développement touristique local.

Les travaux financés comprennent :

- L'aménagement de l'escale proprement dite (ponton, quai ou autre dispositif d'accostage) ;
- Les structures d'accueil et les équipements pour le public directement liés à l'escale (point ou local d'informations touristiques, poste d'avitaillement, sanitaires, mobilier urbain, Voies et Réseaux Divers (VRD) hors parking, paysagement, éclairage, équipements légers de collecte des déchets) ;
- Les honoraires de maîtrise d'œuvre et d'assistance à la maîtrise d'ouvrage sont également pris en compte.

L'accès par la voie d'eau aux activités commerciales et aux guinguettes est souvent difficile, voire dans certains cas impossibles, faute d'appontements suffisants et accueillants.

La commission souhaite que les acteurs publics accentuent leurs interventions afin de financer de nouveaux appontements ainsi que leurs équipements (éclairage, plan d'orientation, distributeurs de guides, etc).

c) La signalisation sur la voie d'eau et sur les équipements

L'étude et la réalisation d'une signalisation harmonisée sur la voie d'eau et les équipements constituant l'accompagnement indispensable.

Pour cette action, un montant global de 762 245 euros est prévu, dont :

- le Secrétariat d'Etat au tourisme, pour 304 898 euros ;
- Voies Navigables de France, pour 259 163 euros ;
- le Port Autonome de Paris, pour 45 735 euros ;
- la Région Ile-de-France, pour 152 449 euros.

Une charte nationale est proposée par VNF pour la signalisation en matière de tourisme fluvial.

Par ailleurs, la signalisation doit permettre le jalonnement et donner des explications sur ce qui est à découvrir. la Ville de Paris et celle de Créteil proposent ainsi une signalisation aboutie, mais différente.

A cet égard, une harmonisation est nécessaire sur l'ensemble du territoire, notamment francilien, au terme d'une concertation avec tous les acteurs concernés en tenant compte de l'état de l'existant et des projets en cours (plus de 55 % de plaisanciers interrogés souhaitent une signalisation plus visible, surtout celle concernant les sites à visiter).

Une réflexion doit s'engager afin de pallier le caractère hétéroclite de la signalisation des sites utiles dans le cadre du tourisme fluvial et ce, bien qu'il s'agisse d'un domaine réservé de l'Etat.

Les thèmes sont nombreux :

- réglementation fluviale (voir en amont des zones utilisées par les écoles de navigation : aviron, canoë-kayak, voile) ;
- patrimoine bâti ;
- sites et monuments remarquables ;
- haltes d'approvisionnement, de loisirs ;
- lieux de desserte pour réseaux et transports terrestres.

La commission propose, à partir de ce qui a été élaboré par le CRT, de définir une charte graphique du tourisme fluvial, conforme à celle de Voies Navigables de France, déclinable au plan local, selon des thématiques à déterminer en concertation avec les autres CRT du Bassin parisien.

Dans cette perspective, la commission suggère que les collectivités territoriales concernées puissent co-financer sa mise en oeuvre sur l'ensemble du réseau fluvial.

d) La promotion du tourisme fluvial

Le Comité Régional du Tourisme d'Ile-de-France, dans le cadre des missions qui lui sont confiées par le Conseil régional, assure la promotion du tourisme fluvial régional.

Afin d'identifier et de promouvoir l'offre en équipements un "guide des ports et haltes fluviales en Ile-de-France" a été publié en 1998 par le CRT et fait actuellement l'objet d'une mise à jour qui devrait être publiée dans le courant du premier semestre 2003.

Ce guide, réalisé avec la participation de la CCI de Paris, du Port Autonome de Paris, du Service de la Navigation de la Seine et du Service des canaux de Paris, fait un inventaire complet des 31 principaux ports, haltes, îles, marinas, cercles nautiques et canaux, offrant au total 2 500 anneaux.

Destiné aux responsables d'équipement d'accueil fluvial et aux offices du tourisme et syndicats d'initiative (OTSI) des communes concernées, il est inscrit dans un plan d'action plus large destiné à améliorer la qualité des services proposés aux plaisanciers, à élaborer des produits répondant à leur demande et à promouvoir ceux-ci en France et à l'étranger.

La commission demande que le CRT développe, en concertation avec les principaux acteurs professionnels et publics, une stratégie progressive de promotion du tourisme fluvial en fonction de l'adaptation à la demande des produits touristiques disponibles.

Le "guide pratique du bassin de la Seine Ile-de-France" est destiné aux plaisanciers. Edité en 2001 par le Port Autonome de Paris et Voies Navigables de France, il améliore l'information des plaisanciers (coordonnées des croisières, réceptions, séminaires, location de bateaux y sont répertoriés ainsi que les animations culturelles) mais ne constitue pas un outil de promotion grand public.

Un autre guide est davantage destiné aux touristes. Paru au cours de l'été 2002, à l'initiative du CDT du Val-de-Marne, du CAUE (Conseil d'architecture, d'urbanisme et d'environnement du Val-de-Marne) et du Syndicat mixte Marne Vive, avec le soutien du Conseil général du Val-de-Marne, des Archives départementales et de l'Agence de l'Eau Seine-Normandie, le guide "*Boucles de la Marne : itinéraires de découverte*" propose huit itinéraires de Charenton le Pont jusqu'à Gournay-sur-Marne.

Véritable invitation à découvrir le milieu naturel, l'histoire ainsi que l'architecture et les activités liées à la rivière, à pratiquer également les activités nautiques, ce guide s'inscrit dans un contexte de regain d'intérêt pour le tourisme fluvial. Cette initiative mériterait d'être généralisée au plan régional.

En librairie, s'il y a de nombreux guides relatifs aux canaux de province, à la plaisance sur le littoral, mais nous n'avons pas trouvé de guides spécifiques à l'Ile-de-France.

3) Le sport nautique en Ile-de-France

La démocratisation du sport a créé un marché potentiellement prometteur, notamment pour le sport nautique. Le Challenge Atlantique et le Tour de France à la Voile représentent deux compétitions dans lesquelles le Conseil régional d'Ile-de-France a engagé un bateau, confirmant ainsi son intérêt pour le sport nautique.

L'Ile-de-France dispose d'un patrimoine nautique permettant à plus de 11 000 licenciés et 30 000 plaisanciers de naviguer à proximité de leur domicile et d'acquérir ainsi une excellente préparation aux sorties en mer.

De plus, le Conseil régional poursuit, dans le cadre des onze bases de plein air et de loisirs (BPAL) régionales, le développement d'équipements nautiques à vocation ludique et sportive (rivière artificielle d'eau vive et télési nautique) destinés à développer la pratique du canoë-kayak, de l'aviron et venant compléter les aménagements dédiés à la baignade.

Cependant, les espaces dédiés aux sports, aux loisirs, à la flore et à la faune, sont souvent situés hors des voies d'eau ou de leurs abords.

Cette situation a plus ou moins détourné les Franciliens, ainsi que les riverains, des voies d'eau et indirectement du tourisme fluvial .

La commission demande que les collectivités publiques d'Ile-de-France encouragent, au bord ou sur l'eau, un programme de construction et de réaménagement de piscines et de plages fluviales, d'aquariums et d'espaces muséographiques liés à la voie d'eau.

III - ACTIONS DES CHAMBRES DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE D'ILE-DE-FRANCE

Les Chambres de commerce et d'industrie d'Ile-de-France gèrent des ports de plaisance qui leur sont propres (Avon, en Seine-et-Marne) ou concédées par l'Etat ou les communes (Port de l'Arsenal, à Paris et Port Cergy, dans le Val d'Oise).

Leur vocation de gestion d'équipements tend à s'atténuer, faute de budgets suffisants, d'emplacements opportuns et aussi parce que les collectivités territoriales s'impliquent davantage (surtout depuis la première étape de décentralisation des années quatre-vingt).

Néanmoins, si des emplacements leur étaient concédés et dans la mesure où l'étude du marché y soit favorable, les CCI pourraient poursuivre leur vocation de gestionnaire.

A - Le Port de Plaisance de Paris – Arsenal (75)

Le Port de Plaisance de Paris-Arsenal a été conçu et réalisé par la Ville de Paris et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris afin de répondre au développement du tourisme fluvial.

Son exploitation a été confiée à une association privée, l'Association pour le Port de plaisance de Paris-Arsenal (APPPA).

Ce bassin met à la disposition des plaisanciers près de 180 postes d'amarrage à l'année, au mois ou à la journée, tout en permettant le passage quotidien des écluses.

Le port dispose de 176 anneaux (52 pour les bateaux de 5 à 10 mètres, 87 pour les bateaux de 10 à 15 mètres et 37 pour les embarcations de 15 à 24 mètres). Le trafic annuel en 2001 s'est élevé à 1300 bateaux, dont 70 % d'étrangers. La fréquentation par les plaisanciers se déroule surtout sur juin, juillet et août. La location à l'année représente 66 % des recettes et les locations à la journée 20 %.

Le port constitue un espace exemplaire d'accueil des plaisanciers et de promenade des Franciliens, bénéficiant d'une capitainerie et d'un personnel dédié.

Ses perspectives d'extension sont cependant limitées par la topographie de Paris alors que le marché potentiel justifierait un tel développement spatial. Un besoin d'au minimum de 50 places de bateaux sur 5 à 6 mois d'hiver a été évalué. La rentabilité d'un port étant atteint à partir de 100 bateaux, le site approprié reste à trouver et à aménager.

Faute de pouvoir étendre le port actuel, le Port Autonome de Paris a réalisé une halte de plaisance au port de Grenelle pour accueillir une vingtaine de bateaux. Il est également géré par l'APPPA. Il propose tous les services attendus par les plaisanciers (sanitaires, etc).

A ce titre, un telle halte de plaisance pourrait être l'équipement type à proposer aux collectivités locales qui souhaiteraient mettre à disposition des plaisanciers ce genre d'équipement fluvial. La durée de séjour est en moyenne de 3 jours. La clientèle est aisée (dirigeants, cadres et retraités).

D'autres possibilités de ports peuvent être envisagées, à condition que les emplacements soient libérés notamment par les bateaux-logements. En plus du port de la Concorde actuellement en chantier, un autre équipement fluvial pourrait être aménagé en aval, le long du Bois de Boulogne, voire dans le cadre du réaménagement de l'Ile Monsieur (rive de Sèvres) ou de l'Ile Seguin (Boulogne-Billancourt)...

La commission propose de conforter le développement d'activités touristiques dans les ports fluviaux actuels et si nécessaire, d'en créer de nouveaux.

Le stockage et l'enlèvement des eaux noires et huiles usées, de la pyrotechnie, des batteries et carburants, voire des pièces usagées demeurent un problème environnemental.

L'aide à l'équipement pour le traitement de la pollution est finançable (50 à 60 % par ADEM, la Région, le ministère des transports, voire l'Union européenne) mais pas son fonctionnement, évalué à 30 000 euros par an pour le port de l'Arsenal.

La commission demande une meilleure organisation des systèmes de collecte et de traitement des déchets au sein des ports et haltes fluviales, avec le concours des bateaux nettoyeurs existants et des services municipaux des communes concernées.

B - Le port de plaisance de Cergy (95)

Le port de plaisance de Cergy a été conçu et réalisé par le SAN de Cergy en 1987. Depuis 1993, la CCI de Versailles Val d'Oise/Yvelines, en tant qu'établissement public de l'Etat, en est le gestionnaire. Le capitaine du port dépend de Sodéport, co-concessionnaire avec la CCI.

Le port est intégré à une marina fluviale et son extension sur place n'est pas envisageable. Situé en bordure de l'Oise, il compte 103 anneaux et accueille 80 bateaux (plus gros que prévu).

De nombreux plaisanciers souhaiteraient y faire escale en été, parmi lesquels beaucoup de Hollandais et d'Anglais. Le parcours habituellement emprunté par les usagers venant de l'étranger passe par le Canal du Nord, le Canal de Saint Quentin, l'Oise et la Seine. Les destinations consistent soit dans la descente de la Seine jusqu'à Rouen, voire Le Havre, soit dans la montée de la Seine vers Paris, parfois vers le Canal de Bourgogne.

Un projet de halte avec avitaillement en carburant est envisagé sur la rive gauche de l'Oise ainsi qu'un port sec d'hivernage pour bateaux.

Si le montage financier de la halte fluviale ne semble pas présenter de difficultés, grâce au co-financement public - privé, il n'en va pas de même pour le financement de la station d'avitaillement en carburant.

La commission propose d'aménager des ports à sec pour stocker, notamment en période hivernale, les bateaux qui sont convoyés depuis les ports maritimes, ou pour les entretenir et les préserver des intempéries.

C - Le port de plaisance du Pays de Fontainebleau (Avon, Seine-et-Marne)

Ce port de plaisance est situé à Avon, sur les boucles de la Seine. Réalisé et géré par la CCI de Melun, il comprend l'ensemble des équipements nécessaires à l'accueil, dispose de 72 anneaux et propose également un personnel dédié. Il sert de base à une flotte de 12 coches et à l'accueil de plaisanciers permanents et temporaires.

La clientèle est essentielle étrangère et généralement aisée. Pour commercialiser les bateaux, la CCI de Melun a dû se lier à un loueur national qui prospecte la clientèle européenne et étrangère.

Les prix pratiqués pour assurer une relative rentabilité ne permettent pas de répondre aux catégories modestes. Les prix de location déterminent la capacité des bateaux, 6 à 10 passagers sont nécessaires pour amortir la location.

La CCI de Melun propose de nombreux itinéraires qui permettent de fréquenter la Marne, l'Yonne, la Seine, le Canal du Loing et le Canal de Briare. Hors période estivale, les locations se font essentiellement pendant le week-end. La tendance actuelle est le court séjour de un à quatre jours au lieu de huit jours.

Cela n'est pas sans poser des problèmes de rentabilité. L'idéal serait de louer toute la semaine par l'apport d'une clientèle de condition plus modeste, qu'il s'agissent de pratiquants du camping et du caravanning ou de personnes en groupe (scolaires, comité d'entreprises, clubs du 3^{ème} âge, handicapés). Cependant, des bateaux adaptés à la clientèle de groupe sont nécessaires.

Faute d'une fréquentation renforcée par un complément de clientèle pouvant bénéficier de tarifications d'appel (participation des entreprises ou des collectivités), le port d'Avon pourrait connaître des difficultés, voire cesser son activité. Cependant, un projet d'aménagement de ce port d'Avon est en cours d'élaboration par la CCI de Melun.

Cette fréquentation pourrait être développée par une campagne de communication forte et largement diffusée auprès des institutions (municipalités, comités d'entreprise, éducation nationale, clubs et associations) afin de contrer la mauvaise identification de l'Ile-de-France en matière de tourisme fluvial. et de leur faire bénéficier de tarifications accessibles, hors Paris.

Par ailleurs, pour répondre à la clientèle populaire, des bateaux de petite capacité devraient être mis à disposition afin de réconcilier les riverains et les Franciliens avec la pratique des sports et loisirs fluviaux.

Certains touristes voudraient pouvoir louer un bateau, pour une destination précise, pour une courte durée et ne pas être obligé de le rendre au même endroit, ce qui leur permettrait, soit de pouvoir séjourner sur place sans supporter la continuité d'une location, soit de rentrer chez eux par un autre moyen que la voie d'eau.

A noter que le Port d'Avon propose, à sa clientèle louant des "coches d'eau", le rapatriement des bateaux au port d'attache afin de proposer un trajet plus long sur une période de location plus courte.

IV – ACTIONS DES COLLECTIVITES TERRITORIALES ET DES ORGANISMES DE PROMOTION DU TOURISME (CDT ET OTSI)

La loi donne aux CDT et OTSI (Office de Tourisme et Syndicats d'Initiative) une mission de promotion du territoire et des sites. Selon les opportunités, les CDT s'impliquent fortement dans le tourisme fluvial, souvent lié au tourisme vert.

Une association de promotion de la Seine a été constituée en avril 2001, intitulée "LA SEINE EN PARTAGE". Une soixantaine de collectivités territoriales adhèrent à cette association qui compte également des associations de défense de l'environnement et des entreprises.

L'objectif principal, face à la superposition des gestionnaires du fleuve et à la multitude des intervenants (dont quatre ministères), est de réunir au sein de l'association toutes les personnes intéressées par le devenir de la Seine.

"LA SEINE EN PARTAGE" s'est également donné pour mission, entre autres, de promouvoir, voire de défendre, tout ce qui touche à la Seine, que ce soit le patrimoine fluvial, touristique, historique ou architectural.

L'association, qui édite un périodique intitulé « Au fil de la Seine », mène actuellement une étude pour définir un schéma cohérent des berges de la Seine.

A - Dans Paris

La Ville de Paris gère la berge haute qui, se situant au niveau de la chaussée, relève du domaine public communal.

Le Service des canaux de la Ville de Paris est, en outre, compétent en matière d'aménagement des canaux Saint-Martin, Saint-Denis et de la Villette.

Gestionnaire et propriétaire de ce réseau, la Ville de Paris souhaite définir des perspectives à long terme avec les 43 communes franciliennes qui bordent les 130 km que représentent ces trois canaux.

Elle met actuellement sur pied un Schéma directeur de valorisation et a constitué un comité de pilotage ainsi que trois groupes de travail (respectivement consacrés au frets et projets urbains, au ouvrages et à la gestion des canaux et, enfin, aux paysages, qualité naturelle et tourisme).

Ces canaux transportent 60. 000 touristes chaque année. Quant aux usines de pompage et les ouvrages hydrauliques, ils accueillent également 60 000 visiteurs.

Par ailleurs, la Ville de Paris a créé en 1995 une Mission Seine afin de rassembler les moyens humains nécessaires pour mettre en œuvre un plan de développement de la Seine.

En partenariat avec le Port Autonome de Paris, Voies Navigables de France et le Port de plaisance de Paris-Arsenal, la Ville a établi un programme d'aménagement des berges de la Seine intitulé "La Seine de vie". Une étude sur les transports est en cours, placée sous l'autorité du Maire-adjoint en charge des transports, de la circulation du stationnement et de la voirie.

Il y a une quinzaine d'années, il avait été envisagé d'étudier les potentialités du transport fluvial des riverains par la mise en eau d'une flotte de bateaux sur coussins d'air permettant de naviguer sans créer de mouvements de vagues et avec des haltes aux points stratégiques des connexions avec d'autres moyens de transport ou des pôles d'activités.

En matière d'événementiel, il est incontestable que l'initiative Paris-Plage a participé à la promotion de la filière même si les activités demeuraient purement terrestres et que l'interface avec le fluvial s'est limité au patrimoine architectural des berges de la Seine.

Son succès mérite qu'une stratégie événementielle soit engagée sur l'ensemble des voies d'eaux, notamment par la reprise d'animations traditionnelles, grâce à une adaptation de la réglementation (horaires et droits) permettant un accès aux voies navigables et à un plan d'animation coordonné avec les associations locales et les différents acteurs de la voie navigable.

De tout temps, les manifestations nautiques ont été organisées avec les autorités, en concertation avec les associations riveraines, à la fois pour des questions de sécurité et de coût et pour éviter que celles-ci ne se substituent à l'économie locale.

B - Dans la Seine-et-Marne et le Val-de-Marne

1) les Boucles de la Marne

Dans le cadre du CPER 2000-2006, l'Etat et la Région ont été à l'initiative d'une réflexion afin de renforcer l'identité des "Boucle de la Marne".

Le Syndicat Marne Vive (constitué en 1993), les collectivités territoriales, l'ensemble des partenaires liés au tourisme et les professionnels de la navigation ont proposé, dans ce cadre, mais également dans le cadre des Contrats régionaux "Réseau vert", un projet global et cohérent déjà très engagé.

Au total, 106 projets ont été répertoriés, qui concernent l'assainissement et la dépollution des eaux pluviales, l'aménagement de la rivière, les trames vertes, la réhabilitation des berges, les liaisons douces, les passerelles, les itinéraires de promenades et la signalétique interprétative.

Des actions de communication et de sensibilisation, des études sont prévues, de même que la mise en place d'un observatoire.

Un Contrat de Bassin a été créé dont le rôle est d'être un outil à la fois financier et de programmation, retenu pour la mise en œuvre des actions du Schéma Directeur. Sa durée de vie est de cinq ans, l'opérateur désigné étant le Syndicat « Marne Vive ». Le budget total s'élève à 55 millions d'euros, sur cinq ans. Il est consacré à 63% aux opérations d'assainissement (34,65 millions d'euros).

Trois types d'acteurs principaux sont concernés :

- ➔ le Syndicat « Marne Vive » qui joue le rôle central et fédérateur ;
- ➔ les communes et communautés qui conservent la maîtrise d'ouvrage pour leurs propres projets ;
- ➔ les financeurs (Etat, Région, Département, Agence de l'eau, Port Autonome de Paris, VNF).

a) Interventions sur la voie d'eau et ses abords

Il s'agit de Conforter et d'entretenir les berges, sur le territoire de la commune de Bonneuil (pour un coût total de 3 millions d'euros, dont 2,6 millions d'euros pour les sections végétalisées), le financement relevant du Port Autonome de Paris, avec le concours de l'Agence de l'Eau et de la Région.

De même est prévue la protection des îles par la création de réserves naturelles volontaires (secteurs de Bonneuil-sur-Marne et Champigny-sur-Marne).

Enfin, ces interventions doivent permettre la création d'emplois, notamment pour les jeunes sans qualifications particulières, par le biais d'actions d'entretien et de valorisation des berges, ainsi que par l'accueil des publics.

b) Equipements pour le tourisme fluvial

La reprise des pontons et des quais d'accueil pour l'accostage de « bateaux mouche » vers les guinguettes est programmée à Joinville-le-Pont.

Un projet d'un bateau guinguette a été élaboré, à la suite d'un accord entre la société « Adam Croisières » et les Vedettes du Pont Neuf pour partager l'activité entre la location de bateaux pour tout type d'événement et un service de navette avec les guinguettes de Joinville-le-Pont. Ce bateau pourrait contenir 153 passagers et accueillir 90 couverts ainsi qu'être aménagé en salle pour séminaires.

Par ailleurs, le réaménagement du port de plaisance de Joinville-le-Pont est également envisagé ainsi que la création d'une Maison de la Marne à Nogent.

Enfin, une signalétique, avec panneaux informatifs et logos spécifiques, est envisagée par le CDT, afin de valoriser les sites des bords de Marne.

c) Activités en liaison avec le tourisme fluvial

La création d'un Schéma départemental des pistes cyclables (Contrat régional Réseau Vert) doit permettre de contribuer à la valorisation des abords et circulation douce.

De plus, le développement d'activités à vocation touristique, culturelle et sportive, passe par le renforcement des pratiques nautiques grâce, notamment, à des aménagements d'équipements sportifs et de loisirs sur l'Ile aux loups (commune du Perreux) ainsi qu'à celui de l'Ile des Saints Pères pour la pratique de sports d'eau vive (Joinville-le-Pont). Ces projets seront complétés par l'implantation d'une école d'aviron et de kayak à l'Arche de Noé, (ancienne guinguette à Bonneuil-sur-Marne).

Enfin, un groupement d'employeurs notamment pour les « guinguettes » à l'activité saisonnière (350 000 visiteurs par an) doit être mis en place.

2) Dans le reste de la Seine-et-Marne

Meaux dispose depuis 1997, d'une base de location de bateaux de plaisance. Son développement est freiné par la faiblesse des infrastructures d'accueil. Cependant, une halte nautique pour les bateaux de plaisance individuels et une escale pour les bateaux à passagers sont en cours de réalisation ou programmées, ainsi que l'aménagement des abords, incluant la construction d'un kiosque d'information touristique.

Ainsi, l'escale fluviale (première tranche) a bénéficié d'un financement du Conseil régional de 76 000 euros et le financement de la deuxième tranche est programmé.

Par ailleurs, à Lagny-sur-Marne, une escale qui comporterait 8 à 10 anneaux est prévue pour accueillir les bateaux de plaisance et de croisière. La municipalité multiplie ses efforts pour développer et promouvoir le tourisme fluvial. De nombreux équipements sont programmés, notamment un bateau-moulin pour le plaisir des touristes. La CCI de Meaux est sollicitée pour gérer le port de plaisance. Une escale nautique est également prévue à Noisiel.

Nemours, située sur la rivière et le Canal du Loing, a pour projet de devenir une étape fluviale attractive pour le tourisme fluvial individuel et collectif en direction de la Région Centre et de la Bourgogne.

Elle figure parmi les sites identifiés au Schéma régional du tourisme fluvial. Une étude préalable pour l'aménagement d'infrastructures a été programmée dont le coût, d'un montant de 16 000 euros, est financé à 35 % par la Région.

Le Port de Souppes-sur-Loing, port de plaisance récemment créé a accueilli plus de 100 pénichettes en 2001 (83 passagers français et 167 étrangers). La promotion de ce nouvel équipement portuaire est assurée par l'OTSI de la commune.

A Bois-le-Roi, un projet d'hébergement est à l'étude sur la Base de Plein-Air et de Loisirs (BPAL).

C - Dans les Yvelines

Le Département et la Région financent un programme d'aménagement des berges de la Seine et de l'Oise pour un montant total de travaux estimé à 22,86 millions d'euros dont 13,72 millions d'euros liés aux aménagements proprement dits (re-naturalisation des berges par génie végétal).

Pour la re-naturalisation des berges par les techniques végétales, le Département participera à hauteur de 4,80 millions d'euros, la Région finançant, à hauteur de 40%, tous les aménagements de génie végétal, sur la base d'une participation, estimée actuellement à près de 3,05 millions d'euros.

Afin de mettre en valeur le patrimoine historique et culturel, neuf communes (Bougival, Carrières-sur-Seine, Chatou, Croissy-sur-Seine, Louveciennes, Marly-le-Roi, Noisy-le-Roi, le Pecq-sur-Seine et Port-Marly) ont créé un syndicat intercommunal, le "SIVOM des coteaux de Seine". Cette entité, labellisée "Pays des impressionnistes", permettra d'optimiser la promotion de nouveaux produits culturels, et touristiques sur les rives de la Seine.

Des croisières fluviales à thèmes, des régates à rame et à voile, des promenades sur un bateau à traction électrique complètent les activités proposées.

D'autres projets sont à l'étude comme la création d'une guinguette sur le site de la Grenouillère à Croissy-sur-Seine et une escale pour bateaux à passagers au Pecq.

Le Comité départemental du tourisme propose de multiples croisières promenades individuelles ou collectives au départ de Chatou, de Mantes-la-Jolie et au delà de la Roche-Guyon, dans le Val d'Oise. Croisières d'une, de deux ou trois heures voire d'une journée. Par ailleurs, Mantes-la-Jolie et Chatou se sont dotés d'une flottille de bateaux électriques sans permis.

D – Dans l'Essonne

La vallée de la Seine constitue un axe d'urbanisation majeur et un élément essentiel de la richesse du patrimoine naturel de l'Essonne. A ce titre, le Département, avec le soutien financier de la Région Ile-de-France et de l'Agence de l'Eau, a élaboré un " Schéma d'Aménagement des Berges de Seine".

Dans ce cadre il a été prévu :

- ➔ la création d'un aménagement pour les piétons, cycles et chevaux, reliant la forêt de Sénart au bois de Saint-Eutrope ;
- ➔ l'aménagement des rives de l'Yerres (commune de Brunoy).

Conformément aux orientations régionales et départementales, sur les bases du "Schéma d'Aménagement des Berges de Seine", les communes (ou leur groupement) pourront présenter des projets d'élaboration et d'aménagement de "circulations douces", qui seront subventionnés à hauteur de 25% des crédits affectés, pour l'entretien et l'aménagement des berges et de 20% pour la requalification des espaces publics (paysagement, espaces verts, ré-appropriation d'espaces).

Par ailleurs, les villes de Corbeil-Essonnes et du Coudray-Montceaux ont conçu un projet global d'aménagement des berges de Seine et de valorisation du patrimoine fluvial, du pont de Corbeil-Essonnes à l'écluse du Coudray-Montceaux. L'originalité du projet, d'après le revue "Au fil de la Seine", repose sur la complémentarité des sites et des activités économiques et touristiques proposées (tourisme fluvial, tourisme culturel et tourisme vert).

Trois sites auront vocation à recevoir plus particulièrement des aménagements.

Le port Saint Nicolas, situé en amont, a vocation à devenir une « véritable porte d'entrée sur le fleuve », un lieu de convergence et de départ des pistes cyclables et pédestres (anciens chemins de halage), ainsi qu'une halte fluviale pour les bateaux à passagers et pour la plaisance individuelle.

Le port Darblay, dédié autrefois au stockage et au transfert du bois nécessaire aux industries papetières, accueillerait quant à lui, un espace muséographique consacré à l'eau et au patrimoine fluvial, ainsi qu'un port. La partie aval devrait recevoir des activités récréatives en rapport avec ses potentialités faunistiques et floristiques, le site est classé "Espace Naturel Sensible".

Enfin, le site des écluses, situé sur la commune du Coudray-Montceaux devra s'organiser autour d'une liaison pédestre, entre les deux rives et autour d'un point d'observation.

L'aménagement des neuf kilomètres de berges situées entre Corbeil-Essonnes et le Coudray-Montceaux serait réparti en six séquences qui accueilleront un kiosque d'information, un ponton pour les bateaux à passagers et un autre pour la plaisance privée, ainsi qu'une passerelle piétonne (pour la halte fluviale Saint-Nicolas).

Le port Darblay verrait se développer un port en eau et un port à sec, ainsi que des aménagements à vocation culturelle et commerciale. Les berges seraient aménagées à des fins de promenades et les abords des écluses réaménagés.

Enfin, un projet d'escale à bateaux est également envisagé à Draveil.

E - Dans les Hauts-de-Seine

Conformément au Schéma régional du tourisme fluvial, le Département des Hauts-de-Seine et la Région, en liaison avec les services gestionnaires de la voie d'eau (Port Autonome de Paris et Voies Navigables de France) se sont engagés, dans le cadre du CPER 2000-2006, à développer le tourisme fluvial sur les 36 km de la Seine.

Des projets sont identifiés, notamment sur les îles Saint-Germain (Issy-les-Moulineaux), Seguin (Boulogne-Billancourt), Monsieur (Sèvres), à la Défense, et au port de Gennevilliers, une escale desservira le futur musée du transport à Colombes, un parc des bords de Seine doit être créé à Nanterre, les rives du château et musée de la Malmaison et les écluses de Suresnes sont appelés à être rénovés. Enfin, une escale pour bateaux à passagers est prévue à Levallois et à Clichy.

A l'article 5 du Contrat Région-Département, le Val-de-Seine est reconnu comme Pôle touristique majeur. En conséquence, un développeur de pôle touristique a été engagé sur trois ans (financement des deux premières années : Etat 25 %, Région 50 %, Département 25 % puis la 3^{ème} année Etat 25 %, Région 30 % et Département 45 %) pour réaliser l'étude à caractère stratégique et animer les projets.

Les Hauts de Seine possèdent déjà quatre ports de plaisance. Le Port Van Gogh à Asnières, le Port Masura Marine à Boulogne-Billancourt, le Port Sisley à Villeneuve-la-Garenne et la Marina Passerelle de l'Avre à Saint-Cloud, d'où seront organisées des escales à destination des guinguettes et des musées d'exposition des œuvres d'impressionnistes.

Pour les berges de la Seine, le département réalisera sur la période 2000-2006 un programme de travaux de l'ordre de 29,88 millions d'euros. La Région y participera à hauteur de 40% pour les aménagements de génie végétal, sur la base d'une participation actuellement estimée à 4,57 millions d'euros qui sera revue à mi-parcours.

F- Dans la Seine-Saint-Denis

Le troisième volet du Contrat de Plan Région-Département concerne les espaces verts et la valorisation des voies d'eau (berges de la Seine, de la Marne et des canaux).

Pour la valorisation des voies d'eau, le schéma de principe "d'aménagement des berges de la Seine" a été approuvé par le Conseil général de la Seine Saint-Denis le 30 avril 1993. Le programme d'aménagement est décomposé en deux tranches. La première a fait l'objet d'un Contrat régional en 2001.

La deuxième tranche d'aménagement des berges de la Seine sur l'Ile-Saint-Denis, Saint-Ouen et Epinay-sur-Seine, vise à réaliser des protections des berges contre l'érosion le long des infrastructures départementales (RD1, RD1 bis, chemin de halage), dans le cadre d'un aménagement paysager global et en créant des itinéraires de promenades « au bord de l'eau » pour les piétons et cyclistes.

La promenade sur berges de Saint-Ouen fera l'objet d'un aménagement paysager et de l'implantation d'un itinéraire cyclable et piéton.

La protection des berges contre l'érosion (chemin de halage à Epinay-sur-Seine et Quai Châtelier à l'Ile Saint-Denis) sera réalisée par des techniques minérales et végétales. A Epinay-sur-Seine, des aménagements piscicoles favoriseront le développement et l'installation de poissons.

Ces opérations sont programmées pour un montant global de 10,67 millions d'euros. La Région participera à hauteur de 40 % aux aménagements de génie végétal avec un montant plafonné à 25 % pour les aménagements des protections anti-crues retenus avec l'Etat, dans le cadre du Contrat de plan et avec des participations spécifiques aux aménagements du tourisme fluvial et au titre des « circulations douces ».

La consolidation des berges de la Haute-Ile est évaluée à 381 000 euros, avec participation de la Région à hauteur de 40 %.

La Ville de Paris et le département de la Seine-Saint-Denis ont conclu, en 2001, une convention d'objectifs pour un aménagement durable des canaux en Seine-Saint-Denis. Une étude sera diligentée et elle est évaluée à 60 997 euros avec une participation de 50 % de la Région.

Initiée en 2003 par le département de la Seine-Saint-Denis, une étude est en cours pour déterminer la faisabilité d'une navette par bateaux, pouvant desservir un parcours situé entre La Villette et Pavillons-sous-Bois.

Cette étude déterminera les lieux à desservir, les ports d'attache et les bases d'accueil, les fréquences, les moyens (mode de propulsion), les coûts d'infrastructure, de gestion et d'exploitation.

G – Dans le Val d’Oise

Le Val d’Oise, qui a beaucoup développé le parc naturel régional du Vexin, recense chaque année quelques 500 000 visiteurs, sur l’ensemble du département.

Le Comité Départemental du Tourisme (CDT), dont le budget avoisine 1,7 millions d’euros, agit activement dans le but de promouvoir et développer les richesses naturelles du département aux multiples facettes.

On peut citer notamment les châteaux de la Roche-Guyon (donjon construit au 12ème siècle), d’Auvers-sur-Oise (17ème siècle), l’Abbaye de Royaumont, les nombreux musées et expositions qui permettent d’admirer les œuvres des "impressionnistes".

Des entreprises privées ainsi que des organismes publics utilisent les services de prestataires tels que cette entreprise installée à Poissy qui se spécialise dans les croisières fluviales sur la Seine et l’Oise.

Cette société propose des croisières à des prix très abordables, passant par La Roche-Guyon, Vernon, Pontoise et Auvers-sur-Oise. Avec un chiffre d’affaires avoisinant 460 000 euros en 2001, cette entreprise emploie une vingtaine de personnes. Les bateaux accueillent 300 à 400 personnes par jour, à la belle saison.

Le Port de plaisance de Cergy, appartenant à la CCI du Val d’Oise depuis 1993 et géré par une société privée (Sodeport) sert d’étape chaque été à des centaines de bateaux de toutes nationalités se rendant soit à Paris dans la journée, à Honfleur en deux jours, en Belgique en quatre jours, ou sur la Côte d’Azur en neuf jours.

La CCI du Val d’Oise et l’Office de Tourisme d’Auvers-sur-Oise organisent des promenades sur l’Oise, au départ de l’embarcadère de Port-Cergy.

De l’autre côté de la rivière, la base de loisirs de Cergy-Neuville prolonge les plaisirs des plaisanciers (dériveurs, planches à voile, pédalos, tir à l’arc, pêche à la ligne, barbecue).

La sous-préfecture de Pontoise, en collaboration avec la CCI du Val d’Oise, le CDT, le Conseil général et les collectivités locales, s’est mobilisée pour créer un programme touristique ambitieux autour de la Vallée de l’Oise et des sites inscrits au patrimoine régional.

Dans ce contexte, le Port Autonome de Paris et Voies Navigables de France disposent de la technicité et de la capacité financière permettant de réaliser les aménagements et les escales nécessaires à l’accueil du public.

Entre autres activités, des croisières sont organisées en Vallée du Val d'Oise, sur deux jours, avec une nuit à bord et un parcours de Cergy, Pontoise, Auvers sur Oise, l'Isle Adam, Beaumont sur Oise et retour à Cergy.

A noter la visite du château d'Auvers-sur-Oise avec visite audio guidée du parcours spectacle du château d'Auvers "Voyage au temps des impressionnistes" (Cézanne, Daubigny, Van Gogh).

Enfin, des projets d'escales à bateaux sont envisagés à Argenteuil, Persan et Saint-Ouen-l'Aumône.

CHAPITRE DEUX :

LE TOURISME FLUVIAL FRANCILIEN

« Si l’Ile-de-France n’est pas une île, elle doit pourtant son nom aux nombreux fleuves, rivières et canaux qui parcourent son territoire. »⁽³⁾

Les départements qui la constituent sont dénommés à partir de ses fleuves et rivières (Seine, Seine-et-Marne, Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne, Val d’Oise et l’Essonne). Seules les Yvelines tiennent leur nom d’une forêt .

Toute île quelle soit, elle n’a jamais été un espace isolé, bien au contraire, un carrefour où vivent 11 millions d’habitants, où se croisent 36 millions de touristes par an (soit 3,8 % du total mondial) et où se réalise 28 % du PIB national (le tourisme étant estimé à lui seul à 10 % du PIB francilien).

Comme la montagne, le littoral, le milieu rural ou les villes, les voies d’eau sont une des grandes richesses de la France dont le réseau fluvial possède la plus grande étendue exploitable d’Europe et bénéficie d’un patrimoine fluvial particulièrement remarquable, notamment en Ile-de-France et dans le Bassin parisien.

Les voies navigables constituent également une entité géographique qui appelle une politique spécifique d’aménagement, d’équipement, de protection et de valorisation.

Les habitants de l’Ile-de-France, après avoir utilisé ces voies navigables à des fins industrielles et culturelles s’en sont détournés. Aujourd’hui les 710 km de voies fluviales, maîtrisées par de coûteux et ingénieux ouvrages créés très souvent au cours des XVIIème et XVIIIème siècles, sont principalement dédiés au transport de marchandises. Seule la préoccupation économique liée au transport de marchandises, semble avoir été retenue au cours de ces dernières décennies.

La Seine, dans sa traversée de Paris, tend à devenir un plan d’eau traversé par des péniches et barges de commerce et occupé au plan touristique essentiellement par les bateaux à passagers pour un public de masse et, de plus en plus, par des bateaux de croisières (la plupart étant utilisés pour des séminaires et opérations de promotion). Beaucoup d’activités nautiques ou commerciales y ont été abandonnées. Toute trace de la vitalité portuaire, autre que le tourisme ou l’activité industrielle y est affaiblie.

Le tourisme fluvial en Ile-de-France, hors de Paris, souffre d’une insuffisance d’identification des potentialités et d’un déficit d’image auprès des touristes étrangers en général et des Franciliens, en particulier.

(3) L’Ile-de-France, de Michel GIRAUD

Le réseau fluvial de l'Ile-de-France est très étendu. Il est constitué d'un fleuve et de rivières importantes que les aménagements réalisés au cours des siècles ont rendus propices à la navigation et prolongé par de nombreux canaux qui relient le bassin de la Seine à ceux des autres grands fleuves (Loire, Meuse, Rhin, Rhône, Somme).

Les biefs sont généralement longs, ce qui limite les contraintes apportées par le franchissement des écluses.

Ce sont des conditions favorables à la navigation, à peine entravées par l'existence de périodes de hautes eaux, pendant lesquelles les courants sont trop forts et les tirants d'air insuffisants. Les périodes d'étiage ont été quasiment supprimées par les réserves des grands barrages créés pour écrêter les crues.

A l'inverse, son climat océanique à influence continentale ne permet la vie en plein air que pendant une courte partie de l'année. La période d'ensoleillement est moindre que dans les régions davantage méridionales aux climats plus secs (Canal du Midi, en Midi-Pyrénées) ou plus cléments (Pays-de-Loire, Poitou-Charentes).

Si les sites jalonnant la voie d'eau sont diversifiés et présentent de réels attraits touristiques dans les villes, les forêts ou certaines parties de la campagne, ils manquent en certains endroits de pittoresque et sont même parfois peu attirants, notamment lorsque les rives accueillent des activités liées à la circulation, au stockage et aux transports, ou que les grandes cultures y ont pris une place prépondérante.

Au total, à l'exception du centre de Paris, dont l'intérêt majeur est de présenter un point de vue original sur de grandes réalisations architecturales classées au « patrimoine de l'humanité » et concentrées sur une courte distance, les rives de ces fleuves et rivières présentent rarement un paysage homogène, tels que ceux que l'on peut découvrir sur les canaux de Bourgogne, par exemple, ce qui rend d'autant plus difficile l'identification des publics désireux de les découvrir, en naviguant sur ces voies d'eau.

Le rythme de vie des Franciliens est totalement différent et le « stress » quotidien dû à la concentration de 11 millions de personnes, ayant beaucoup de difficultés à se déplacer, sur un territoire relativement limité, incline peu les individus vers la détente, les loisirs, les promenades au bord de l'eau ou le côté épicurien de la vie.

Le tourisme fluvial en Ile-de-France ne pourra que peu s'inspirer d'initiatives réussies dans d'autres Régions et il lui faudra être très imaginatif car s'il a l'avantage de posséder un potentiel exploitable important, il a l'énorme inconvénient d'être particulier, en ce sens que l'Ile de France est une Région à part entière, mais aussi... entièrement à part !

I - FORCES DU TOURISME FLUVIAL EN ÎLE-DE-FRANCE

A - Les synergies avec l'offre touristique environnante

L'Île-de-France possède un important patrimoine architectural, culturel, historique, paysager et des pôles d'intérêts touristiques riches et variés.

Avec ses 710 km de voies navigables situés dans ses limites administratives, l'Île de France est placée au centre du Bassin parisien. Le bassin de navigation touristique de l'Île-de-France est particulièrement dense et accessible.

Il est relié à celui des régions limitrophes, elles-mêmes dotées de réseaux fluviaux très actifs, voisins à l'est et au nord avec des régions européennes où le tourisme fluvial est très développé, situées en Belgique, aux Pays-Bas, en Allemagne et en Suisse.

1) La vallée de la Seine

Le bassin de la Seine, situé en position centrale, donne accès à la mer. Il est de plus soumis à la navigation commerciale de fret. La Seine est navigable à partir de Marcilly-sur-Seine jusqu'à son embouchure (517 km avec 25 écluses). Ce bassin concerne l'Île-de-France, la Haute Normandie, la Champagne-Ardenne et la Bourgogne.

Cas unique en France, la Ville de Paris est propriétaire et entretient un réseau fluvial de 130 km de voies navigables qui traverse cinq départements (Paris, Seine Saint-Denis, Seine-et-Marne, Oise et Aisne) et deux Régions administratives (Île-de-France et Picardie).

Ce réseau comprend les canaux Saint-Martin et Saint-Denis qui coulent dans Paris même, le canal de l'Ourcq, le petit canal de Clignon, la rivière d'Ourcq (en partie canalisée) et des rivières canalisées secondaires (la Collinance, la Gergogne, la Théroutte et la Beuvronne).

a) La Seine Amont

En amont de Paris, la Seine traverse une petite partie de la Champagne avant de découvrir les paysages d'Île-de-France, parmi lesquels on peut admirer les grandes cultures de la Brie et ses massifs forestiers.

De nombreux sites traversés par la Seine présentent un attrait certain pour les touristes qui peuvent ainsi découvrir Nogent-sur-Seine, le pays naturel de la Bassée, Montereau-Fault-Yonne, la ville pittoresque de Saint-Mammès (haut lieu de la batellerie), Samois-sur-Seine et la Ville de Melun.

Le cours amont de la Seine est bordé par les forêts domaniales de Sourdun, Traconne et Villefermoy.

b) La traversée de Paris

La Seine permet de découvrir la capitale sur une distance d'environ 13 km, jalonnée de monuments prestigieux, de ponts anciens et de vieilles demeures. Malgré les difficultés de navigation qu'elle présente, elle est un des éléments forts du tourisme en Ile-de-France. Construits en 1825 et 1821, les canaux Saint-Martin et Saint-Denis relient la Seine et le canal de l'Ourcq.

Le canal Saint-Martin, long de 4,5 km, entièrement situé à Paris (dans les XIX^{ème}, X^{ème}, XI^{ème}, IV^{ème} et XII^{ème} arrondissements), présente un patrimoine de qualité. Souterrain sur 2 km, il relie le bassin de la Villette à la Seine en passant par 9 écluses.

Le canal Saint-Denis, d'une longueur de 6,6 km, relie Saint-Denis au bassin de La Villette (XIX^{ème} arrondissement) par 7 écluses et traverse un secteur industriel en mutation.

c) La Seine Aval

De Paris à Rouen, la Seine couvre 235 km et comprend 6 écluses. Au sortir de Paris, la Seine parcourt plusieurs boucles encaissées qui offrent de beaux paysages, malgré la forte présence de la ville et de zones industrielles. Les sites formés par les falaises des boucles de la Roche-Guyon et des Andelys sont mémorables.

Parmi les lieux les plus attrayants situés le long de la voie d'eau, il faut citer Saint-Cloud (parc et terrasse), Chatou (Maison Fournaise, château de la Malmaison), le point de vue du Mont-Valérien, Saint-Germain-en-Laye (château, musée des antiquités nationales, terrasse du parc, forêt), Maisons-Laffitte (château), le zoo de Thoiry, le site et le port de Conflans-Sainte-Honorine, capitale de la batellerie (musée de la batellerie installé dans le château du Prieuré, péniche du marinier), Poissy (église, ancienne abbaye), Triel (église), Mantes (Collégiale), Vétheuil, la Roche Guyon, etc.

2) Le bassin de la Marne et de l'Ourcq

Le bassin de la Marne et de l'Ourcq comprend, en plus de ces deux rivières (pour partie canalisées), le canal latéral à la Marne, le canal de l'Ourcq, le canal de l'Aisne à la Marne, le canal de la Marne à la Saône et une portion du canal de la Marne au Rhin. Il donne accès au réseau de l'Est et du Sud.

Ce bassin concerne les régions de l'Ile-de-France, la Picardie et la Champagne-Ardenne. La liaison entre la Marne et le canal de l'Ourcq s'effectue par la Seine et le canal de Saint-Martin.

La Marne prend sa source sur le plateau de Langres et se jette dans la Seine à Charenton. Sa partie navigable, qui débute à Ay-Champagne, près d'Épernay, comprend 178 km et compte 21 écluses.

En Ile-de-France, la Marne traverse des sites attrayants, tels que Méry-sur-Marne, Lusancy, La Ferté-sous-Jouarre, Poincy, Meaux (ville ancienne, cathédrale Saint Etienne, Musée Bossuet), Lagny-sur-Marne (abbaye ancienne, église...), les Boucles de la Marne avec leurs guinguettes (Joinville, Nogent). En bordure de la Marne, quelques forêts domaniales agrémentent le parcours.

Le canal de l'Ourcq a une longueur totale de 108 km (du bassin de la Villette à Port aux Perches, près la Ferté Milon). Il comprend 10 écluses et est composé de trois tronçons principaux :

- ➔ le bassin de la Villette et la partie à grand gabarit, qui ont un caractère industriel et commercial (avec quatre ports de fret à Sérurier, Pantin, Bondy et Pavillons-sous-Bois) ;
- ➔ la partie à petit gabarit, de Pavillons-sous-Bois à Mareuil-sur-Ourcq ;
- ➔ la rivière d'Ourcq canalisée, de Mareuil à Port-aux-Perches.

Commencé en 1813 et achevé en 1821, le canal de l'Ourcq constitue un patrimoine architectural intéressant (usines élévatrices d'eau de Trilbardou et de Villiers-les-Rigault). Il offre de beaux paysages à partir de Sevrans et parcourt, à l'amont, la région naturelle de la Vallée de l'Ourcq jusqu'à la Ferté-Milon, à proximité de Villers-Cotterêts. La forêt de Retz (entre la Ferté-Milon et Villers-Cotterêts) est située à la fin du canal.

La rivière d'Ourcq est canalisée sur 10 km situés à l'amont de Mareuil-sur-Ourcq (Oise), à proximité de laquelle se trouvent les sites intéressants de Claye-Souilly et de Meaux, les villes et villages de l'ancien duché du Valois, avec églises et Châteaux (Crouy, la Ferté-Milon). Le canal traverse également les sites historiques de la première bataille de la Marne.

3) Le bassin de l'Oise, de l'Aisne et de la Meuse (canal de l'Est)

Ce bassin comprend, en plus de ces trois rivières de l'Oise, de l'Aisne et de la Meuse, le canal latéral à l'Oise, le canal latéral à l'Aisne, le canal de la Somme, le canal de l'Oise à l'Aisne, le canal des Ardennes et des parties du canal du Nord, du canal de Saint-Quentin et du canal de la Sambre à l'Oise.

L'Oise est navigable jusqu'à sa jonction sur l'Aisne. Les embarcations plus légères peuvent naviguer sur le réseau secondaire : le Grand Morin, l'Yerres, l'Essonne, le Loing et l'Epte. Le petit Canal de Clignon s'écoule de Montigny-l'Allier (Aisne) à Neufchelles (Oise) sur 2 km.

Ce bassin donne accès au réseau de l'Europe du nord, de l'est et à la mer, par la baie de la Somme. Ce bassin concerne l'Ile-de-France, la Picardie et la Champagne-Ardenne.

Pour la partie qui concerne l'Île-de-France, il faut citer l'Isle-Adam, Pontoise (vieille ville, cathédrale Saint-Maclou, musée, église Notre-Dame), Auvers-sur-Oise (Maison de Van Gogh, de Daubigny, église).

4) Le bassin de l'Yonne

Le bassin de l'Yonne comprend, en plus de cette rivière, le canal de Bourgogne (jusqu'à Montbard) et le canal du Nivernais (jusqu'à Clamecy). Il donne accès au réseau du sud de la France et est relié au bassin de la Loire. Il concerne l'Île-de-France et la Bourgogne. L'Yonne, navigable d'Auxerre à Montereau, coule sur 108 km et se trouve régulée par 27 écluses.

Le cours de l'Yonne offre les doux paysages de la basse Bourgogne et de l'Île-de-France, en arrosant de nombreux bourgs et cités de caractère : Auxerre (parcs et jardins), Joigny (vieilles rues et maisons de bois), Saint-Julien du Sault, Villeneuve-sur-Yonne (Collégiale créée au XII^{ème} siècle), Sens (cathédrale Saint-Etienne, riches musées, vieilles rues, parcs et jardins), Pont-sur-Yonne et Montereau-Fault-Yonne (Collégiale Notre-Dame, musée de la faïence, Prieuré Saint-Martin).

L'Yonne est bordée de forêts caractéristiques de la région de Bourgogne.

5) Le bassin de la Loire et du Loing

Enfin, le bassin de la Loire et du Loing comprend le canal du Loing, le canal de Briare et le canal latéral à la Loire, reliés aux réseaux de la Seine et de la Bourgogne. Il comprend également des sections indépendantes : le Cher canalisé, le canal d'Orléans, le canal de Berry et le Loir.

Ce bassin concerne les régions d'Île-de-France, du Centre, de la Bourgogne et des Pays de Loire.

Le canal de Briare, de Montargis à Briare, développe 54 km et comprend 32 écluses. Œuvre de Sully, il fût construit entre 1604 et 1642. Il est l'ancêtre et le prototype de tous les canaux français. Il est relié au canal du Loing (construit en 1723) couvrant 49 km, de Saint-Mammès à Montargis, avec 19 écluses.

Les canaux de Briare et du Loing ont un trafic commercial limité à quelques péniches transportant principalement des céréales, ce qui permet d'envisager de grandes possibilités pour le tourisme de plaisance. Ils traversent les paysages du Gâtinais.

Près de la confluence du Loing et de la Seine, s'étend la forêt de Fontainebleau qui offre de nombreux points de vues et chemins de randonnées. Plus bas sur le canal se situe la forêt de Montargis, à la confluence des canaux du Loing, de Briare et d'Orléans.

Deux points sont remarquables : le pont-canal de Briare (construit par Eiffel) et l'échelle de sept écluses de Rogny (ouvrage du 17^{ème} siècle) désaffectée et classée monument historique. Sa rénovation est envisagée.

Parmi les autres centres d'intérêts touristiques, il faut citer, sur le canal du Loing, Nemours (vieille ville, église, musée de la préhistoire), Moret-sur-Loing (belles portes anciennes de la ville) et, plus haut, Château-Landon. A proximité du canal se trouvent les parcs et jardins du Château de la Bussière (château des pêcheurs) et du château de Pontchevron.

B - Les principaux équipements fluviaux : ports, haltes et escales fluviales régionales

L'Ile-de-France compte 42 ports et 68 haltes de plaisance, avec une capacité d'environ 2 500 anneaux. ⁽⁴⁾

La commission suggère de recenser, avec l'appui des professionnels, les besoins en haltes fluviales, bollards ou anneaux, en vue de créer de nouveaux points d'amarrage des bateaux de plaisanciers sur les lieux touristiques.

Soixante pour cent des personnes interrogées marquent leur intérêt pour une augmentation du nombre de places dans les ports et 44 % demandent des emplacements supplémentaires pour l'hivernage. ⁽⁵⁾

Soixante et onze établissements spécialisés dans la réparation de bateaux, dont deux importants pour la construction sont répertoriés en Ile de France. Ils emploient près de 480 personnes.

Nombre de chantiers sont consacrés au déchirage (destruction des bateaux, une prime étant attribuée comme pour les bateaux de pêche). Les principaux chantiers de construction sont situés dans le nord de la France et les pays nordiques.

C - Un important marché touristique

L'Ile-de-France bénéficie d'un patrimoine historique et naturel exceptionnel qui lui donne d'importants atouts pour le développement du tourisme fluvial. Ainsi, le CESR avait déjà souligné dans son avis du 6 octobre 1998, « la complémentarité naturelle entre culture, patrimoine et tourisme qui ne se traduit pas toujours dans les stratégies et les moyens mis en oeuvre, notamment dans le domaine du faire-savoir ». ⁽⁶⁾

(4) Voir liste fournie par département en ANNEXE 2

(5) étude de l'IOD « diagnostic et attentes en matière de plaisance fluviale privée en Ile-de-France » décembre 2002

(6) Avis n°98-09 du 8 octobre 1998 sur « le tourisme en Ile-de-France : emploi et retombées économiques »

La commission estime qu'une véritable stratégie de communication, permettant de valoriser les pôles les mieux équipés et les plus attractifs, doit être élaborée, de façon à favoriser les projets mis en œuvre par les acteurs publics et privés franciliens.

1) En ce qui concerne le tourisme de loisirs

Dans un contexte international difficile, la France a finalement conservé son rang de première destination mondiale. Elle a accueilli en 2001 plus de 76,5 millions de touristes étrangers, qui ont dépensé 34 milliards d'euros soit 445 euros par personne. Si les Japonais et les Américains ont diminué leurs séjours (- 20 % en 2001), ils ont été remplacés par les Européens (Britanniques, Espagnols, Italiens, Scandinaves).

Après un déclin de 1 % du tourisme international en 2001, les événements internationaux du début de cette année 2003 font craindre une nouvelle aggravation de la situation économique et ce, tout particulièrement dans le domaine du tourisme.

Par ailleurs, les Français, qui bénéficient des 35 heures, tendent à effectuer davantage de courts séjours (selon la Direction du Tourisme, un court séjour s'entend par un maximum de trois nuits à l'extérieur du domicile) et choisissent plutôt la France, voire les pays européens environnants.

Cette tendance est confirmée par les agences en ligne, particulièrement bien implantées sur un marché caractérisé par la vente de dernière minute mais qui échapperait aux distributeurs traditionnels.

A noter que les autres régions françaises séduisent les Franciliens, cible prioritaire des comités départementaux du tourisme hors Ile-de-France, qui leur proposent des forfaits pour simplifier leur démarche .

Des campagnes de communication s'affichent ainsi dans le métro ou le RER ...

Les Franciliens se rendent régulièrement en courts séjours dans l'Ouest (28 %), le Bassin parisien (20 %) le Centre Est (12 %) le Nord et le Sud Ouest (8 %), l'Est et la Méditerranée (5 %) et seulement 9 % en Ile-de-France.

En Bourgogne, la clientèle est très majoritairement étrangère (seulement 20% de clientèle française) et a une culture de la nature très développée. Près de la moitié de cette clientèle est d'origine germanique (Allemagne, Autriche et Suisse allemande).

Les principaux centres d'intérêt de cette clientèle étrangère correspondent à triple besoin de découverte de la nature, du patrimoine ainsi que des produits du terroir.

La Bourgogne est une région très préservée au niveau de la nature. Elle bénéficie en outre d'une plus forte identité à l'étranger.

2) En ce qui concerne le tourisme d'affaires

Le tourisme d'affaires constitue un marché conséquent d'un montant global de 25,2 milliards d'euros. Ce marché serait en légère diminution, la majorité des entreprises françaises instaurant une maîtrise des frais de transport (le train étant préféré à l'avion) qui représentent 69 % des dépenses, le reste étant consacré à l'hôtellerie, la restauration, la location de voitures, voire à d'autres dépenses.

Pour les seuls congrès et salons d'Ile-de-France, les retombées économiques sont estimées à 3 milliards d'euros par an, dont 1,6 milliards d'euros consacrés au tourisme (hébergement, restauration, transport et loisirs). En 2002, 11,3 millions de visiteurs ont été accueillis à l'occasion des 2 164 manifestations organisées dans les onze centres d'exposition franciliens.

Le tourisme d'affaires est un enjeu très important pour l'ensemble de l'économie régionale. Un homme d'affaires dépense en moyenne 127 euros pour un séjour de 3 jours, 87 euros dans le shopping ... Pour les sorties, le cinéma représente 12 % des loisirs, les musées et les expositions 35 % et les bars 60 %.

3) En ce qui concerne le tourisme économique

Des entreprises artisanales et industrielles, liées directement ou indirectement à la voie d'eau, souhaitent ouvrir leurs portes aux touristes pour montrer et commenter leur savoir faire. En Pays de Loire, par exemple, le Comité régional de tourisme, en partenariat avec les Compagnies consulaires, organise des visites d'entreprises.

La commission suggère le développement du tourisme économique par l'organisation de visites commentées d'entreprises, à l'instar de ce qui se fait au port de Gennevilliers ou au port de Paris-Arsenal, dans certains barrages ou usines d'élévation d'eau comme celles de Trilbardou ou Villers-les-Rigault, en Seine-et-Marne.

4) En ce qui concerne le tourisme culturel

Ainsi que l'exprimait le CESR, dans le rapport sur le tourisme, présenté par Monsieur Joseph OLIVEREAU, en octobre 1998: ⁽⁷⁾

Le patrimoine constitue à la fois un atout et un enjeu. Classique (églises, châteaux, musées) ou nouveau (industriel ou artisanal), il suscite un intérêt croissant pour une population de plus en plus curieuse, à condition que l'offre soit adaptée aux nouvelles attentes (mise en valeur, gestion).

(7) Rapport du CESR, présenté le 8 octobre 1998 par Monsieur Joseph OLIVEREAU, au nom de la commission de la culture, des sports, des loisirs et du tourisme, sur « le tourisme en Ile-de-France : emploi et retombées économiques »

On ne peut donc dissocier le patrimoine culturel du tourisme, l'intérêt de l'un constituant souvent la motivation de l'autre. Il en va de même pour les festivals.

Encore faut-il veiller à ne pas opposer l'un à l'autre par des déclarations contradictoires selon qu'elles émanent de promoteurs de destinations touristiques à vocation culturelle ou de protecteurs de monuments historiques qui redoutent la pollution de ceux-ci par les touristes.

Chacun est conscient de la nécessité de concilier conservation de ces monuments et promotion touristique, grâce notamment à une coopération étroite et renforcée entre responsables culturels régionaux et leurs homologues du tourisme.

Dans ce domaine, des progrès ont été faits mais il faut encourager les parties à aller plus loin.

Même s'il est probable que l'application du plan « vigipirate » a eu des conséquences négatives sur les visites scolaires et du troisième âge qui se font quasi exclusivement en groupes, on peut espérer une progression sur le long terme car :

- *l'intérêt des visiteurs est de plus en plus grand ;*
- *de réels progrès ont été fait en matière de mise en valeur et de conditions d'accueil pour attirer les visiteurs , même si elles sont encore à améliorer ;*
- *la promotion de l'offre s'organise d'année en année ;*
- *les autorités du tourisme sont conscientes de la nécessité de lier culture et tourisme.*

On peut ajouter à cette forme de tourisme, le tourisme historique qui a pour objet de faire revivre l'histoire de grands hommes ayant marqué leur époque (maison de Chateaubriand ou de Van Gogh ainsi que la route des maisons des écrivains entre Paris et la Normandie).

Le tourisme culturel est une chance pour l'Ile-de-France. »

« En dehors de passages obligés comme Notre Dame qui attire plus de curieux, au bon sens du terme, que de pèlerins, le tourisme religieux est davantage provincial que parisien, voire francilien (Lourdes, Lisieux....).

En particulier, la richesse du patrimoine que représentent les églises est notoirement sous exploitée notamment dans les grandes villes.

Toutefois, l'importance du nombre des visiteurs est loin d'être négligeable dans certains édifices religieux parisiens tels que :

- *Notre-Dame, qui est autant visitée en qualité de monument que de site religieux (11 millions de personnes) ;*
- *le Sacré Cœur (5 millions) ;*
- *la chapelle de la Médaille miraculeuse, véritable lieu de pèlerinage (2 millions) ;*
- *la Sainte Chapelle (550 000) qui pourrait accueillir davantage de visiteurs si l'accès n'en était pas si difficile ;*
- *la Basilique Saint-Denis (100 000). »*

II - FAIBLESSES DU TOURISME FLUVIAL EN ÎLE-DE-FRANCE

A - Une activité déséquilibrée

En Ile-de-France, la répartition du chiffre d'affaires du tourisme fluvial de groupe et du tourisme individuel est déséquilibrée :

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

1) Une forte prépondérance du tourisme fluvial de bateaux à passagers de promenade ou de croisière

Le marché de la croisière a fait un bond de 118 % au plan national depuis 1995 et affiche un chiffre d'affaires de 22 millions d'euros.

En Ile-de-France, sur 7,8 millions de passagers, les croisières ne représentent cependant que la portion congrue (10 % du chiffre d'affaires national du secteur des croisières), 77 % de la demande portant sur des promenades commentées.

Néanmoins, trois nouveaux bateaux de croisières d'une grande compagnie américaine naviguent sur la Seine et seront rejoints en 2004 par un autre bateau.

2) Une faible exploitation du tourisme fluvial de plaisance en location

Le tourisme fluvial de plaisance en location est particulièrement inexploité en Ile-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 1365 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.

Les retombées sur la restauration sont conséquentes puisque 23 % des repas sont pris au restaurant. Par ailleurs, les trois quart des bateaux sont d'occasion, le prix moyen d'un bateau de plaisance est de 28 200 euros.

Il serait donc souhaitable qu'il existe en Ile-de-France une flotte de bateaux de petite dimension, notamment à propulsion électrique, adaptés à la location de courte durée et sans permis.

Même si des efforts importants sont actuellement réalisés, il apparaît cependant que les loueurs nationaux ou régionaux, ne privilégient pas l'Ile-de-France, du fait d'un manque d'infrastructures, de promotion coordonnée et d'attrait de certaines berges.

Afin de favoriser l'implantation en Ile-de-France de sociétés de location de bateaux de plaisance, la commission estime indispensable que le Conseil régional renforce ses interventions, tant en ce qui concerne la poursuite de réhabilitation des berges que la création de nouvelles infrastructures.

Si les potentialités de l'activité touristique fluviale apparaissent, dans leur ensemble, globalement plus importantes en Ile-de-France, cela tient surtout à la qualité et à la densité du patrimoine en bord de Seine, mais également à une pratique ancienne.

De plus, selon l'étude réalisée en 2002 par la Fédération des Industries Nautiques, 17,1 % des plaisanciers vivent en Ile-de-France contre 12,7 % en Bretagne, 10,6 % en PACA ... Si l'on se limite aux seuls voiliers, plus d'un propriétaire sur cinq résident en Ile-de-France, soit 20,1 % contre 14,6 % pour la Bretagne.

Cela s'explique bien sûr par la densité de population mais aussi par le pouvoir d'achat beaucoup plus important en Ile-de-France que dans certaines régions du littoral.

Ainsi, sur le territoire, un tiers des voiliers de plus de douze mètres appartient à des Franciliens. Cette proportion est à peine plus réduite concernant les gros bateaux à moteurs. Confinée à quelques plans d'eau, aux canaux et rivières, la pratique de la plaisance reste pourtant quasi insignifiante en Ile-de-France, avec 2 % des bateaux français y voguent contre 24,1 % le long des côtes bretonnes.

L'Association nationale des plaisanciers ne compte que 120 adhérents franciliens en Ile-de-France. 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.

La commission suggère de définir, après étude des besoins et des possibilités, les coopérations permettant la mise en place de stations de carburants par bornes de distribution, à l'instar des bornes de gestion technique des fluides.

De plus, 79 % d'entre eux manifestent un intérêt pour une augmentation du nombre de haltes, 74% pour l'entretien des voies navigables, 62% pour des brochures sur le tourisme fluvial, 56% pour une signalétique touristique sur les sites à visiter le long du fleuve, 50% pour l'accueil dans les ports et haltes et 45% pour un recensement de l'offre fluviale sur une base de données régionale. ⁽⁸⁾

B - Un potentiel insuffisamment exploité

Faute d'équipements suffisants, normalisés et facilement accessibles sur l'ensemble du réseau, la population francilienne n'est pas suffisamment intéressée par le tourisme fluvial.

Par exemple, les bornes de distribution d'eau et d'électricité destinées aux marinières et plaisanciers ne sont pas toujours conformes aux normes, ce qui oblige les usagers à utiliser des adaptateurs.

La commission suggère d'identifier les dysfonctionnements existants et d'étudier les moyens permettant d'équiper les ports de plaisance, les haltes fluviales et les terre-pleins fluviaux, de bornes de distribution aux normes ISO 9001.

Plusieurs publications récentes témoignent d'une méconnaissance certaine de ce que peut déjà offrir le tourisme fluvial en Ile-de-France.

Peu de reportages sont ainsi consacrés à la Seine et aux rivières et canaux du Bassin parisien, alors que les canaux des autres régions sont beaucoup mieux valorisés. Et lorsque des circuits touristiques autour des canaux sont proposés, il est rare qu'il soit fait référence aux voies navigables franciliennes.

La promotion du tourisme fluvial francilien nécessite donc une coopération étroite entre le CRT d'Ile-de-France et les éditeurs des guides touristiques spécialisés.

Compte tenu de l'important marché de proximité, Le CRT a vocation à s'appuyer non seulement sur les relais traditionnels, mais également sur ceux liés au monde éducatif, de l'animation des seniors, de celui des comités d'entreprise.

C – 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 Saint Pierre du Perray par exemple).

(8) étude de l'IOD « diagnostic et attentes en matière de plaisance fluviale privée en Ile-de-France » décembre 2002.

L'Ile-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. Autant de lieux de socialisation et d'expérimentation inexploités.

Louis XIV lui-même aimait se baigner dans l'eau du fleuve, à Marly. Il ne fut pas le seul car, au début du XIX^{ème} siècle, on comptait quatre établissements de bains chauds et une vingtaine de bains froids, tous pris d'assaut, ainsi que deux écoles de natation.

Qui n'a pas connu la piscine Deligny, du nom du maître nageur qui, entre 1801 et 1803, l'a fait construire le long du quai Solférino, en amont du pont de la Concorde ? En 1993, une avarie des barges fit sombrer l'établissement en moins d'une heure. Cet équipement, qui a accueilli en 1899 le premier championnat de France de natation, vécut près de 2 siècles.

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

Il en est de même des piscines couvertes, autrefois situées sur les bords des fleuves, et aujourd'hui construites sur les plateaux urbanisés, comme en témoignent les centres nautiques d'Argenteuil ou de Conflans-Sainte-Honorine.

Les quelques exemples de piscines en plein air et sur barges se situent hors d'Ile-de-France, comme la piscine située sur l'Ile du Ramier, à Toulouse, ou la piscine olympique de Lyon, située sur le bas port du Rhône, au même niveau que le fleuve

Paris, en proposant d'accueillir les jeux olympiques de 2008, avait prévu de profiter de cette opportunité pour construire la piscine olympique qui lui fait défaut.

Un à deux projets seraient programmés pour réaliser des piscines flottantes. Celle prévue quai François Mauriac, face à la grande Bibliothèque François Mitterrand, proposera de multiples activités mais avec un bassin de 25 mètres seulement, alors que 50 mètres sont nécessaires à une piscine olympique.

D – Etat de la réglementation

De tous temps, les réglementations, au nom d'une légitime préoccupation de sécurité, privilégient la navigation des bateaux de commerce de tous gabarits et, au centre de Paris, celle à des bateaux à passagers.

Pour la navigation de plaisance, l'âge requis pour conduire un bateau est de 16 ans, pour les bateaux de moins de 15 mètres, et de 18 ans pour les plus de 15 mètres. La vitesse autorisée varie selon les secteurs, à 6 km/heure pour les dérivations et canaux et à 12 km/heure pour Paris, la Marne et l'Oise. Elle peut atteindre 18 km/heure pour Montereau et Rouen...

Un certain nombre de dispositions réglementaires, mises en place récemment, pourraient s'avérer, à l'expérience, préjudiciables au développement du tourisme fluvial, phénomène observé aussi bien aux frontières du nord de la France, dont sont issus la plupart des touristes fluviaux étrangers, qu'à Paris et sur l'ensemble du réseau francilien.

1) Instauration de la vignette pour les bateaux

Depuis le 1^{er} janvier 1992, à l'initiative de Voies Navigables de France, une vignette a été instaurée pour tous les bateaux français et étrangers de dimension supérieure à 5 mètres, naviguant sur le réseau fluvial national.

Si cette vignette peut paraître justifiée dans son principe, il serait souhaitable d'en revoir les modalités d'application. En effet, elle pénalise essentiellement les plaisanciers étrangers et les bateaux qui circulent, dans la mesure où elle ne s'applique pas à ceux qui stationnent de façon plus ou moins prolongée (bateaux-logements). Par ailleurs, 20 % du réseau fluvial dépendent de Conseils régionaux ou des ports autonomes qui appliquent, pour ce qui les concerne, la gratuité.

2) Nécessité pour les plaisanciers d'être titulaires d'un certificat de capacité

Le certificat de capacité est exigé pour la conduite de bateaux de petite dimension, dont la puissance a été ramenée de 9 à 6 CV et la longueur est supérieure à 5 mètres.

Ainsi, les certificats pour la conduite de plaisance sont classés en trois catégories, selon la vitesse normale du bateau prévue par le constructeur et la longueur de la coque :

- certificat PP pour la conduite de péniches de plaisance de plus de 15 mètres et équipées pour circuler lentement ;
- certificat S pour la conduite de bateaux de sport fortement motorisés ;
- certificat C pour la conduite de coches de plaisance (bateaux habitables d'une longueur supérieure à 5 mètres et inférieure à 15 mètres et peu motorisés).

L'application de cette nouvelle réglementation : (*Article 1° du décret n° 91-731 du 23 juillet 1991*) n'est pas sans présenter quelques difficultés vis à vis des plaisanciers étrangers soumis, dans leurs pays, à des règles différentes.

3) Instauration des nouvelles dispositions du règlement de police de navigation

a) Une nouvelle réglementation

L'Arrêté du 10 mai 2002, fixant le règlement particulière de police de navigation sur la Seine à Paris, aboutit à restreindre la traversée de Paris par les plaisanciers individuels. Pourtant, jusqu'à là, la plaisance individuelle, les bateaux à passagers et le transport de marchandises cohabitaient sans grande difficulté sur la Seine.

Désormais, les bateaux transportant des passagers devront être équipés de deux systèmes à propulsion indépendants, permettant chacun d'aller à 3,6 km/heure. De plus, chaque bateau devra être équipé d'une radio VHF.

Sauf autorisation du chef de service de la navigation de la Seine, la navigation des bâtiments dont la propulsion est uniquement à force humaine ou à voile est interdite

Ces dispositions interdisent toute activité régulière de plaisance, canotage, voile sur Paris et empêche le passage entre la Seine Amont et la Seine Aval à ces bateaux.

b) Le point de vue des utilisateurs

Pratiquement 25 % des plaisanciers interrogés considèrent que la navigation fluviale en Ile-de-France est relativement difficile, surtout en haute saison, compte tenu de la forte fréquentation et de la navigation collective.⁽⁹⁾

Pour les mariniers, à l'exception des petites embarcations manœuvrées par des juniors, le conflit d'usage avec les plaisanciers n'existe pas réellement.

La commission suggère de réserver des chenaux au tourisme fluvial, dans les parties les plus difficiles. Il serait également souhaitable de favoriser le respect et le renforcement des limitations de vitesse, notamment aux entrées des villes et des centres nautiques, grâce à une signalisation plus visible.

Par ailleurs, il conviendrait d'aménager les bras morts pour le canotage et les sports nautiques.

(9) étude de l'IOD « diagnostic et attentes en matière de plaisance fluviale privée en Ile-de-France » décembre 2002

4) La réglementation fiscale

Une TVA élevée qui dissuade les investisseurs au profit des exploitants et des ports étrangers. De même, pour ce qui concerne les taxes sur les carburants pour la plaisance, alors qu'à l'étranger les produits et les taxes sont souvent au même prix que pour le transport fluvial.

En principe, de par les dispositions de la sixième Directive européenne sur la TVA, le taux normal (19,6 % pour la France) est applicable au secteur du tourisme.

Cependant, pour les services tels que le transport de personnes, cette même sixième Directive prévoit que les Etats membres peuvent appliquer un taux réduit. En France, ce taux réduit (à 5,5 %) devrait être généralisé à l'ensemble des prestations du tourisme fluvial dès 2003.

E – Des initiatives à caractère social trop peu nombreuses

Nous constatons qu'à l'exception des bateaux à passagers, il y a peu d'initiatives publiques et privées orientées vers les clientèles telles que les scolaires, les groupes de jeunes, les familles, les personnes âgées, les handicapés, les associations et les comités d'entreprise.

La flotte actuellement disponible n'y est pas adaptée. Les tarifications pratiquées pour assurer une certaine rentabilité de cette flotte sont dissuasives.

Or, le redéploiement du tourisme fluvial est pour partie dépendant d'équipements adaptés, tels que des bateaux de location à caractère familial, sans permis, électriques si possible, afin de respecter au mieux l'environnement, péniches réaménagées pour le transport passagers et activités festives ...

Dans le cadre du soutien aux efforts en matière de tourisme social, familial et associatif, il a été inscrit un volet « Droit aux vacances pour tous » à l'article 10 du contrat de plan Etat-Région, relatif au développement du tourisme et des loisirs.

Cela a notamment permis à la Région de subventionner l'Association "au fil de l'eau" pour une somme de 60 898 euros, destinée à l'agrandissement du bateau "le Francilien", réservé principalement aux publics à budgets limités (jeunes, scolaires, retraités, handicapés, associations). Ce bateau est spécialement équipé pour accueillir les personnes handicapées.

De même, l'Association "Contraste", créée depuis 1993 et située sur les rives du Canal de l'Ourcq, est spécialisée dans l'initiation à la navigation en bateaux pneumatiques. La clientèle ciblée est constituée essentiellement de comités d'entreprises et d'associations à vocation sociale.

CHAPITRE TROIS :

LES CONDITIONS DU DEVELOPPEMENT DU TOURISME FLUVIAL

Tous ces éléments conduisent à examiner comment libérer les forces et traiter les faiblesses pour que cette situation paradoxale puisse évoluer et permettre le développement d'un potentiel économique, social et culturel actuellement en friche. Et ce, d'autant plus que les spécialistes estiment que la fréquentation des voies d'eaux pourrait facilement être quadruplée.

I - PRESERVER L'ENVIRONNEMENT NATUREL

L'importance de la préservation de la nature nécessite une gestion rigoureuse de l'environnement.

A - Améliorer la gestion durable de l'environnement naturel en milieu urbain

Marquées par leur vocation d'infrastructure de transport, certaines voies navigables, aujourd'hui supplantées par les voies routières et autoroutières, sont longées, sur certains de leurs tronçons, de bâtiments, d'usines désaffectées et de dépôts de déchets en tous genres, à réhabiliter ou éliminer.

Ces zones, aux abords des villes, perturbent à la fois la diversité biologique (pollution des métaux, déversements de lubrifiants usés ...) et l'aspect esthétique de nos berges.

Par exemple, à Pontoise, la friche laissée par la démolition du bassin nautique sur l'Oise a suscité, en pleine ville, des dépôts sauvages et des graffitis défigurant les berges ...

Au-delà des acteurs principaux (Port Autonome de Paris, Voies Navigables de France, qui sont déjà très actifs), la mobilisation des communes environnantes, des organismes liés à la faune et à la flore, des associations d'insertion telles que celles d'éco-cantonniers devrait être soutenue financièrement par la Région et l'Etat.

La qualité des voies navigables et des berges est une condition préalable et indispensable au bon développement du tourisme fluvial..

B - Conforter la démarche stratégique environnementale

Depuis 1999, Voies Navigables de France a signé « *la Charte des entreprises publiques pour le développement durable* ». Consécutivement à cet engagement et dans le cadre de son plan environnement, cet établissement public a instauré pour ses principales activités *une démarche de management environnemental*.

VNF a engagé quatre activités stratégiques pour expérimenter cette démarche :

- ouvrir les chômages (canal et bras mort fermés à la navigation pour réparation ou nettoyage) par la gestion des transferts d'eau afin d'en maîtriser les impacts sur le schéma aquatique (protection piscicole, information des usagers) ;
- maîtriser les impacts de l'aménagement, de l'entretien et la restauration des ouvrages de la voie d'eau pour intégrer et mettre en valeur ses diverses fonctions, notamment en période estivale, pour qu'il n'y ait pas de conflits d'usage lorsque la navigation de plaisance bat son plein ;
- gérer les systèmes d'alimentation des canaux pour garantir un contrôle rigoureux de l'eau ;
- gérer les dépôts de matériaux de dragage et développer des traitements spécifiques (on pourrait y associer les dépôts des batteries, carburants et lubrifiants usagés issus du tourisme fluvial et proposer des procédures et des lieux de stockage).

Cependant, cette démarche n'est exercée actuellement que sur cinq sites pilotes. Le bassin de l'Ile-de-France n'y figurant pas, une extension progressive à notre région est à encourager mais nécessite de trouver des co-financements.

Dans ce contexte, une démarche de management environnemental pourrait être engagée en liaison avec l'Association des ports fluviaux.

En Languedoc-Roussillon, 9 millions d'euros ont été engagés pour une opération "ports propres".

La commission souhaite que la Région favorise la mise en place, en Ile-de-France, de la démarche de management environnemental, initiée par VNF, en participant au co-financement des mesures préconisées.

Cette initiative permettrait une labellisation des ports fluviaux franciliens et contribuerait à leur valorisation.

C - Rétablir les équilibres naturels

Le morcellement des territoires par des infrastructures terrestres conduit souvent à l'isolement et à l'appauvrissement de la faune et de la flore ainsi qu'à la réduction (voire la disparition) des habitats

Le rétablissement des équilibres naturels peut être regroupé sur quatre volets :

- le rétablissement de la libre circulation des poissons par la construction d'ouvrages de franchissement d'écluses;
- l'installation de passages à faune sur les canaux, pour l'accès des crêtes ou des versants abrupts des berges par le gibier d'eau ;
- le développement des techniques de génie végétal ;
- la réhabilitation des zones naturelles, par exemple des frayères, lieux de reproduction des poissons.

Elles sont source d'emplois, d'insertion sociale et professionnelle (métiers de l'environnement). Voies Navigables de France consacre chaque année 3,5 millions d'euros à ces programmes.

D - Garantir le positionnement de premier port fluvial à la capitale

La France est le seul pays d'Europe dont les cours d'eau s'ouvrent à la fois sur la Mer du Nord, l'Océan Atlantique et la Mer Méditerranée, tout en irriguant le territoire national. C'est une donnée géographique exceptionnelle qui a permis à notre pays de créer un réseau de voies navigables naturelles et artificielles unique au monde.

Une telle situation est un atout majeur pour favoriser le développement du tourisme fluvial.

La liaison du bassin de la Seine, et de ses affluents, avec les bassins voisins a permis à Paris de devenir le premier port fluvial français. Mais, pour ce faire, il a fallu maîtriser les obstacles naturels, les courants et les crues.

Si les crues de 1993 et 1995 ont encore sévèrement touché les vallées de l'Aisne et de l'Oise, les crues sur la Seine sont mieux régulées.

Cependant, le risque de montée des eaux de la Seine en hiver demeure car la période des inondations se situe principalement à cette saison, alors que les sols sont gorgés d'eau, que les nappes phréatiques sont à leur plus haut niveau et que les lacs-réservoirs, situés en amont de Paris, sont pratiquement pleins.

Pour limiter les dégâts provoqués par une crue aussi importante que celle de 1910, la capacité totale des lacs-réservoirs devrait être, au minimum, quadruplée. Un nouveau plan contre les inondations est en cours de réalisation, sous l'égide du ministère de l'Ecologie et du Développement durable.

Pour Paris, dans le cadre d'un PSSI (Plan de Secours Spécialisé Inondations), la mobilisation a déjà commencé avec la RATP, la SNCF, EDF-GDF et France-Télécom.

Les estimations des spécialistes nous indiquent qu'une inondation catastrophique, de l'ampleur de celle de 1910, pourrait toucher 40 000 hectares et concerner 800 000 personnes en Ile-de-France, dont 270 000 à Paris.

Plus de 100 km de tunnels parisiens pourraient être la proie des eaux, ce qui provoquerait des dégâts estimés à 3 milliards d'euros, nécessitant plusieurs années de travaux de réfection.

Dans ce contexte des risques d'inondations, la CCI de Paris avance un certain nombre de propositions, parmi lesquelles :

- ➔ mettre à jour les Plans d'Occupation des Sols (POS), en collaboration avec les acteurs économiques ;
- ➔ préciser les prescriptions d'aménagement et d'urbanisme relatives à ces risques et associer les entreprises à la procédure de consultation ;
- ➔ réaliser les ouvrages de protection les plus prioritaires ;
- ➔ inciter à l'entretien des réseaux hydrographiques ;
- ➔ améliorer l'information préventive des entreprises ;
- ➔ améliorer le système de l'assurance "catastrophes naturelles".

Le Code de l'Environnement donne compétence à l'Etat pour élaborer et mettre en application des plans de prévention des risques naturels prévisibles.

Les plans mettent en place des mesures d'interdiction ou imposent des prescriptions pour les constructions ou activités.

La canalisation des fleuves et des rivières de plaine, grâce à une technologie savante, et les barrages modulables, qui maintiennent les cours d'eau à un niveau constant, quelle que soit la faiblesse de leurs étiages, ont permis à la Seine, autrefois à sec l'été, comme la Loire de nos jours, d'être désormais navigable toute l'année.

E - Réhabiliter les fonctions naturelles de certaines voies d'eau pour mieux vivre

Le plaisir des promeneurs le long des berges, animées de bouillantes écluses, de ponts tournants et de passerelles, d'arbres centenaires et de bistrots à "atmosphère", les incline à une certaine nostalgie qui peut leur permettre de s'évader, de rêver et peut-être de mieux vivre en Ile-de-France.

C'est ainsi qu'il existe un projet de remise à l'air libre de la Bièvre (2,3 km jusqu'à la Seine, à la hauteur de la gare d'Austerlitz). Un autre projet tend à remettre à la mode le canal de l'Ourcq, le canal Saint Martin et le canal Saint Denis.

Paris n'est pas la seule ville à se pencher sur ses anciens cours d'eau. Au Japon, aux Etats Unis, en Italie, les villes réfléchissent aussi à la renaissance de leurs rivières, notamment en milieu urbain, afin d'en améliorer le cadre.

L'intégration des aménagements fluviaux dans les politiques de développement des villes trouve localement ses premières traductions en France.

A titre d'exemples, on peut citer :

- Arles, pour la réalisation de zones d'accostage (pour les paquebots hôtels, à passagers ou bus), la réhabilitation des quais, le traitement du site du pont Van Gogh ;
- Dunkerque, pour l'aménagement des berges des canaux, comprenant des équipements de plaisance fluviale, des liaisons piétonnes et cyclables ou l'implantation d'activités nautiques ;
- la Bourgogne qui aménage, pour les promeneurs, des chemins de halage, avec pistes cyclables le long des berges et certaines voies routières.

En Ile-de-France, Mantes-la-Jolie et Meaux ont des projets comparables. Les partenaires envisageables sont multiples, tels que Voies Navigables de France (VNF), la Délégation Interministérielle à la Ville (DIV), la Caisse de Dépôts et Consignations (CDC), sans oublier les collectivités territoriales concernées...

Aujourd'hui, les promeneurs ont remplacé les bateliers. Le tourisme fluvial a succédé à l'industrie liée à la batellerie qu'avait voulu Napoléon Bonaparte.

F - Favoriser le développement des ports dans le respect de l'environnement

Les concepts de ports propres et l'adoption d'une labellisation, le développement des zones de mouillages et des ports à sec, l'organisation des zones de baignade, de plongée et des sports nautiques ont été évoqués lors des "Rencontres du droit de la plaisance" qui se sont déroulées du 12 au 15 septembre 2002, à Marseille.

Elles avaient pour objectif de présenter le cadre environnemental, les réglementations nationales et communautaires, les techniques au service de la protection des sites et étaient essentiellement consacrées à la navigation maritime.

Il suffirait que les réflexions et propositions soient transférées à la navigation fluviale pour assurer une cohabitation harmonieuse entre les plaisanciers, les professionnels et les riverains.

Il n'y a pas de vide juridique en ce domaine.

G - Assurer la sécurité

La sécurité sur les voies navigables revêt de nombreux aspects :

➔ pour les plaisanciers, au delà d'une signalétique de qualité, la sécurité est affaire d'équipements, de respect des règles et des règlements, de prudence, de discipline et de bonne entente entre les touristes, les professionnels et les riverains ;

➔ pour les professionnels, c'est avant tout une parfaite connaissance et un respect stricte des règles de navigation et de sécurité des passagers.

Le Service de la Navigation de la Seine (SNS), dispose de deux animateurs dont la mission est d'assurer la sécurité des personnels qui travaillent sur le réseau fluvial, ainsi que celle du public qui l'utilise.

La sécurité est un atout majeur pour rassurer et convaincre de nouveaux plaisanciers à s'initier à la pratique du tourisme fluvial .

II - VALORISER LES DEBOUCHES EN MATIERE D'EMPLOI

A - Encourager la formation

1) La formation des professionnels

La conduite des bateaux nécessite une formation adaptée aux nouveaux outils mis à la disposition des pilotes et des marinières qui naviguent sur des voies navigables "intelligentes", de plus en plus fréquentées par des navires de grand gabarit comme par des bateaux de plaisance.

Deux écoles répondent pour partie à cette demande :

- ➔ le centre d'apprentissage du Tremblay-sur-Mauldre (78) ;
- ➔ l'institut supérieur de la navigation intérieure (ISNI), qui vient d'ouvrir à Elbeuf (Seine-Maritime) et propose des formations (Bac + 2).

Il s'agit d'abord de favoriser le perfectionnement des marinières. De même, l'éclusier est un maillon essentiel pour la vie et l'attrait des canaux qui doit être mieux formé à l'accueil de touristes étrangers.

Ainsi, en Bourgogne, 1 000 contrats de vacation d'éclusiers ont été conclus sur les 242 écluses de cette région. Les résistances face à la nécessité de faire évoluer le métier d'éclusier sont en train d'être surmontées.

Mais cela peut également contribuer à la formation de jeunes à ces nouveaux besoins, dans les domaines de la conduite des bateaux et de la sécurité des passagers, de l'accueil des touristes et de présentation des sites, de la pratique des langues étrangères, de l'hôtellerie et de la restauration ainsi que de la promotion du tourisme fluvial.

Le CESR suggère que la Région encourage financièrement la mise en place de stages de formation qualitative de reconversion pour les bateliers.

A ces écoles, il faut associer les centres de formation des apprentis pour l'hôtellerie et la restauration du ministère de l'Education nationale ou des Chambres consulaires.

La plate-forme pour la valorisation des métiers de l'hôtellerie, de la restauration et du tourisme, en cours de constitution par le CRT d'Ile-de-France, ainsi que les écoles et centres de formation participent également au développement du tourisme fluvial.

Le CESR suggère que la mise en place de réseaux d'entreprises et de groupements d'employeurs spécifiques à ces métiers soit programmée avec l'aide de l'Agence Régionale de l'Amélioration des Conditions de Travail (ARACT).

Compte tenu de la spécificité de ces métiers saisonniers, il importe d'être également attentif à la valorisation de leur image auprès des jeunes.

2) La formation des plaisanciers

Outre les professionnels, le convoyage par des plaisanciers des bateaux des ports maritimes aux ports fluviaux, haltes et embarcadères voire ports secs au réseau fluvial francilien nécessitent une formation.

Le coût de la formation des plaisanciers ne semble pas dissuasif (moins coûteux que pour la conduite automobile), En 2001, 600 permis auraient été délivrés en Ile-de-France.

Enfin, plusieurs écoles de navigation ont été identifiées en Ile-de-France, dont deux à Paris (port de l'Arsenal et port Solferino), mais également hors de Paris, à Joinville et à Choisy, notamment.

Le CESR souhaite que la Région encourage la formation des plaisanciers, en concertation avec les écoles franciliennes de navigation fluviale.

B - Soutenir l'emploi

Selon VNF et L'Observatoire National du Tourisme, les 312 sociétés dont l'activité est le tourisme fluvial (location de coches de plaisance, bateaux promenades, péniches-hôtels et paquebots fluviaux) représenteraient en France 1 800 emplois permanents auxquels s'ajouteraient environ 2 000 saisonniers.

En Ile-de-France, le tourisme fluvial représente environ 1 100 salariés (un paquebot fluvial génère à lui seul une trentaine d'emplois de personnels navigants).

L'évaluation des retombées économiques et des emplois directs et induits de l'activité touristique liée à la voie d'eau, tant à l'échelle nationale qu'à l'échelle régionale, ne peut donc être que partielle, d'autant qu'il s'agit d'activités itinérantes.

L'essor du tourisme fluvial (+ 20 % de fréquentation depuis 1997) s'est accompagné, ces trois dernières années, d'un accroissement de 27 % des recrutements qui s'avère insuffisant pour faire face aux besoins identifiés.

A cela s'ajoute le renouvellement des générations dans les services de navigation et la mise en œuvre des 35 heures, 52 % des personnes interrogées souhaitent un assouplissement des horaires d'ouverture des écluses. ⁽¹⁰⁾

(10) étude de l'IOD « diagnostic et attentes en matière de plaisance fluviale privée en Ile-de-France » décembre 2002

1) Le tourisme fluvial et la navigation,
sources d'emplois directs et indirects

a) Valoriser les métiers de la navigation

Malgré la modernisation des ouvrages et des bateaux, dont le fonctionnement des plus importants est informatisé et le développement des modes de transport alternatifs à la route et à la voie ferrée, le tourisme fluvial nécessite des recrutements dans tous les métiers de la navigation :

- ingénieurs, agents d'exploitation, éclusiers et contrôleurs, qui sécurisent le passage des bateaux et des riverains, ouvriers des parcs et ateliers pour le service navigation ;
- capitaines, pilotes et mariniers, dont la formation sur le tas n'est plus envisageable (désormais, ils doivent être formés sur des simulateurs de conduite) ;
- personnels de construction, de réparation et de gardiennage ;
- convoyeurs de bateaux de plaisance pour les Franciliens qui se rendent en été sur les côtes et veulent stationner leurs bateaux à secs durant les périodes d'hivernage ;
- avitailleurs, notamment pour les carburants et les pièces détachées ;
- hôtesse d'accueil, interprètes, et personnel de restauration et d'hôtellerie pour les bateaux à passagers ;
- éco-cantonniers et gardes-pêche pour l'entretien des berges et la surveillance de la faune aquatique.

Les informations concernant ces différents types d'emplois sont disponibles auprès du Service de la Navigation de la Seine, des DDE ou du ministère de l'Équipement.

b) Encourager le développement de chantiers-école

Outre l'activité touristique fluviale sociale, voire culturelle, on pourrait inciter, avec l'aide des ministères concernés (transport, culture, jeunesse et sports), la restauration de bateaux fluviaux tels que les péniches Freycinet en voie de disparition.

C'est ce qu'a réalisé, par exemple, l'association des "Amis du Musée de Conflans", en restaurant le "Jacques", un des premiers remorqueurs de Seine et son voisin de quai "Le Triton 25", dernier remorqueur construit en France pour la traction.

Ces deux bateaux restaurés participent chaque année à la fête du "Grand pardon" de Conflans-Sainte-Honorine.

Les chantiers écoles, qui pourraient être ainsi créés, permettraient la sauvegarde de savoir-faire traditionnel et, à terme, la création de nouveaux emplois.

2) Les contraintes les plus importantes

a) Contraintes pesant sur le personnel

La diversité des horaires pratiqués suivant les régions risque de favoriser l'embouteillage, voire la fermeture de certaines écluses qui bloqueraient les flux sur les canaux.

Les crues, dues à une climatologie incontrôlable, tendent à réduire l'activité professionnelle (emploi par intermittence).

b) Contraintes pesant sur les plaisanciers et les professionnels

La navigation est réglementée. Les conducteurs de bateaux non habitables, d'une longueur inférieure à 5 mètres et peu motorisés, sont les seuls à être exemptés du certificat de capacité. Cet avantage n'est pas assez présenté à la clientèle potentielle qui estime dissuasif l'apprentissage de la navigation (prix et connaissances nécessaires).

Sur certaines voies où la navigation est facile, c'est-à-dire sur la quasi-totalité du réseau français, hormis le Rhône et la traversée de Paris, les conducteurs de bateaux loués sont dispensés de titre de capacité lorsque les loueurs disposent d'un label délivré par la commission de surveillance.

C – Valoriser la réhabilitation des berges comme action de formation – insertion

Parmi les acteurs de la réhabilitation des berges, l'Association "Espaces" permet de concilier à la fois l'action d'insertion, l'accompagnement social et la réhabilitation des berges du Val de Seine.

Les chantiers d' "Espaces" sont les bords de Seine, du pont de Grenelle à l'autopont de l'A 13 à Saint-Cloud. C'est ainsi que sont traités 17,5 km de berges (boucles de la Seine), dont 7,5 km en friches naturelles à entretenir.

Les travaux à réaliser consistent en l'installation de barrières le long du chemin de halage, au maintien de la berge par fascinage, tressage, caissons et boudins végétalisés.

Les statuts offerts à ces acteurs sont, soit un contrat emploi-solidarité (mi-temps rémunéré au SMIC), soit une formation pré-qualifiante à l'aménagement et à l'entretien sélectif des espaces naturels (éco-cantonnier).

Les principaux partenaires pour ce type d'actions sont les communes concernées, la Fondation Novartis, l'Agence de l'eau Seine-Normandie, le FAS (Fonds Action Sociale), le bateau nettoyeur du Conseil général des Hauts-de-Seine (Le Bélénos), ainsi que des pêcheurs et résidents fluviaux...

D'autres partenaires sont envisageables, tels que la DIREN, le Conseil régional d'Ile-de-France (au titre de contrats verts), la DDTEFP (au titre de l'aide de l'Etat aux emplois d'insertion et de formation), la DIRPMI (au titre de l'aide à la création d'emplois d'insertion), le SIAPP, le Fonds social européen, la Caisse des Dépôts et Consignations, la Caisse nationale des Monuments historiques, la Fondation de la Caisse d'Epargne ou le Fonds départemental d'aide aux jeunes.

III - FAVORISER UNE APPROCHE SOCIALE

Le schéma régional du tourisme fluvial vise également à entreprendre des efforts en matière de tourisme social, familial et associatif.

Il s'agit d'attirer les touristes français et étrangers au budget limité, pour ouvrir le tourisme fluvial aux différentes tranches d'âge scolaire, aux groupes de jeunes, aux familles, aux seniors, aux handicapés et aux associations.

La commission suggère que la Région, au titre du tourisme social, puisse étudier la possibilité d'un accompagnement financier, en direction des clientèles à budget limité, pour ouvrir davantage le tourisme fluvial aux différentes tranches d'âge scolaire, aux groupes de jeunes, aux handicapés et aux associations.

Une politique d'appui pourrait, en particulier, être envisagée pour les entreprises, liées au tourisme fluvial, qui adapteraient leur flotte, leurs prestations et leurs tarifs à ce type de clientèles.

A- Faciliter et élargir l'accès au tourisme fluvial

Qu'il soit considéré à partir de l'intérêt représenté par le potentiel économique dont il est porteur ou du point de vue du champ culturel qu'il ouvre, le tourisme fluvial doit élargir le champ de ses adeptes et pratiquants.

Il s'agit aussi bien d'intérêt collectif que de justice sociale.

Une politique d'impulsion et de développement se doit donc de porter une attention toute particulière aux publics et catégories sociales qui, pour des raisons économiques (mais qui ont des conséquences culturelles), en sont aujourd'hui écartés.

Les caractéristiques actuelle de l'offre, notamment par le niveau des dépenses qu'elle implique pour les pratiquants, en écartent les populations à revenus modestes.

Ce constat concerne les bateaux à passagers et encore davantage le tourisme nautique individuel.

Il apparaît donc indispensable que les pouvoirs publics et les professionnels se saisissent d'une manière concertée de cette question avec l'objectif de rendre accessible l'activité à tous les publics.

1) Dans les entreprises et le monde associatif

Les salariés d'entreprises constituent une part importante de la population francilienne.

En relation, notamment, avec les comités d'entreprises, les organisations professionnelles et les structures spécialisées dans les différentes fonctions publiques, une telle politique conduirait à ouvrir le tourisme fluvial à des dizaines de milliers de franciliens qui, dans les conditions actuelles, ne peuvent y accéder.

2) Pour les publics scolaires et étudiants

Le tourisme fluvial, à la fois champ culturel, source de connaissances, loisir, moyen de comprendre son environnement et de s'y insérer, est un domaine et un outil qui devrait être largement ouvert et accessible aux élèves et étudiants.

Ces centaines de milliers d'enfants et de jeunes sont à la fois des utilisateurs immédiats et les pratiquants de demain.

Les enseignants et les acteurs de la formation peuvent disposer là d'un outil privilégié, pour peu qu'il soit rendu utilisable en facilitant l'accès sans grever les budgets familiaux.

Il serait donc extrêmement utile qu'en tant qu'outil de formation comme de préparation et d'ouverture aux pratiques adultes, l'accès à cette activité soit favorisé à tous les niveaux scolaires.

La commission demande que la découverte du patrimoine francilien par les jeunes soit favorisée, notamment au moyen des projets éducatifs liés à la voie d'eau.

Cela passe par un travail de promotion qui n'aura sens que s'il est accompagné de dispositions pratiques rendant le tourisme fluvial accessible aux jeunes, dans le cadre de leurs activités scolaires, comme péri et extra scolaires.

La concrétisation de ces objectifs passe par une politique "d'aide à l'accès" qui pourrait recourir à plusieurs moyens complémentaires (aide aux professionnels impliqués, aménagements fiscaux, intervention des caisses d'allocations familiales, subventions des collectivités publiques, pouvant également être prestataires directs, etc).

B- Les bateaux affrétés par des associations franciliennes

1) L'association "Au fil de l'eau"

A ce titre, en 2000, l'association "Au fil de l'eau" a bénéficié d'une subvention de 60 898 euros du Conseil régional d'Ile-de-France pour l'agrandissement et la restructuration de son bateau "le Francilien" .

Ce bateau, construit en 1990 et amarré à Nogent-sur-Marne, accueille des clientèles à dominante jeune et scolaire pour un coût raisonnable et avec un objectif pédagogique.

Le bilan positif de dix ans d'activité du "Francilien" a incité l'association à déposer un projet d'agrandissement du bateau (20 m, au lieu de 15) de manière à augmenter sa capacité pour mieux répondre à la demande, en accueillant jusqu'à 50 personnes à la journée et 28 en séjours.

Par ailleurs, la réalisation de ce projet permettra de recevoir les personnes handicapées en dotant ce bateau d'installations adaptées, offrant la possibilité d'accueillir 12 personnes en fauteuils roulants à la journée, ou 4 en séjours.

L'association a conçu des puces d'eau (canots voile-aviron, de 5 à 8 places), dont 5 navigent sur la Marne et permettent d'organiser des excursions. Elle propose également des bateaux équipés de moteurs électriques (8 places).

2) L'association "Marne d'hier et d'aujourd'hui"

Amarrée au quai du Pré Long à Lagny-sur-Marne, la péniche "Damami", gérée par l'association "Marne d'hier et d'aujourd'hui", accueille des groupes. Sa capacité est de 75 passagers.

Des initiatives semblables ont été prises depuis une quinzaine d'années dans d'autres régions. Elles ont permis de restaurer des péniches en voie d'être déchirées (déchirage bénéficiant de prime) et de les mettre à la disposition d'anciens marinières reconvertis dans le tourisme fluvial.

Ces bateaux peuvent servir étant adaptés à la promenade ou à des expositions culturelles et créent incontestablement une animation dans les villes où ils sont amarres.

C- Les hébergements à caractère social sur bateau

1) L'hébergement des marinières retraités

Le port Saint-Nicolas à Conflans-Sainte-Honorine permet à de nombreux retraités de la batellerie de rester sur leur bateau transformé en logement.

A proximité est amarré un chaland en béton armé baptisé "Je sers". Il abrite une chapelle, lieu de culte et centre de l'entraide sociale batelière. Un bateau qui doit être sauvegardé, pour sa fonction sociale et son témoignage d'une activité fluviale autrefois florissante.

2) L'hébergement des sans-abri

S'il y a plus de 1 000 bateaux-logements sur le bief de la Seine à Paris, on y compte également des bateaux de grande capacité pour l'hébergement des déshérités.

"L'Emmaüs" est à l'abandon et, à ses côtés, "Les Restos du cœur" est en activité, tous deux situés quai Saint-Bernard, à Paris.

D- La mer à Suresnes

Du 29 juin au 1^{er} septembre 2003 aura lieu à Suresnes le grand rendez-vous annuel, estival et sportif, intitulé "La mer à Suresnes". Pendant deux mois, les péniches vont une nouvelle fois partager le fleuve avec les enfants, dont 2 000 des Hauts-de-Seine suivront un stage d'initiation à la voile.

Depuis sa création en 1987, "La mer à Suresnes" a permis à plus de 22 000 enfants de s'initier à des activités nautiques (catamarans, kayaks, canoës et avirons). La mer à Suresnes est un véritable projet pédagogique, inscrit dans le cadre d'une volonté municipale d'intégration.

Dès 1992, cette manifestation a été promue "opération prévention de l'été" et a été intégrée, en 1996, au "Pacte 92", plan d'harmonisation sociale et urbaine, mis en œuvre par le Conseil Général des Hauts de Seine.

Le succès de "La mer à Suresnes" ne s'est jamais démenti et se renforce même, vu le nombre croissant de villes qui rejoignent chaque année cette opération. Le temps d'un été, les berges de la Seine vont se transformer en véritable station balnéaire, pour le bien de tous.

IV - VALORISER LES ATOUTS CULTURELS FRANCILIENS

L'UNESCO, dont le siège est à Paris, participe activement à la sauvegarde d'œuvres considérées comme biens de l'humanité en les inscrivant au " patrimoine mondial de l'humanité ".

Il est peu connu que les berges de la Seine à Paris ont été classées par l'UNESCO dans ce patrimoine de l'humanité, au même titre que la cathédrale Notre-Dame et les pyramides d'Egypte !

Un fleuve, un canal (voies de communication naturelle ou artificielle) portent témoignage d'une civilisation ou, pour le moins, d'un certain art de vivre, façonné par la proximité de ces voies d'eau.

La commission demande que les aménagements des voies d'eau puissent être étendus au-delà des berges, partout où le tourisme fluvial peut également se développer grâce à la richesse de l'offre culturelle environnante.

A - Le patrimoine lié à la batellerie

Installé à Conflans-Sainte-Honorine (département des Yvelines), le "musée de toutes les batelleries" témoigne des activités traditionnelles liées à la voie d'eau, comme ceux de Caudebec, de Châteauneuf-sur-Loire, de Cosne-sur-Loire ou comme la maison de l'eau à Auxerre.

Cela permet de montrer l'ancienneté de cette profession et son rôle primordial dans l'histoire du développement de notre pays.

En effet, la batellerie illustre :

- un patrimoine spécifique, lié à son milieu naturel, la voie d'eau (notamment les ouvrages de canalisation);
- des pratiques et des « techniques de l'homme de l'eau », qui distinguent, selon les agents économiques, des intérêts complémentaires ou contradictoires;
- des principes physiques à vocation pédagogique (situation stratégique des ports et haltes ou évolution de l'amélioration des ouvrages, des écluses et des bateaux);
- une démarche de sensibilisation par la découverte « in situ », d'observation approfondie des phénomènes morphologiques, fonctionnels, technologiques, historiques et sociologiques et d'expérimentation (visites, rencontres, ateliers et circuits).

Un ouvrage, intitulé « *Batellerie et pédagogie – patrimoine fluvial, quelques pistes pédagogiques* », édité par Bernard LE SUEUR (Institut Universitaire de Formation des Maîtres ou IUFM de Cergy), apporte des éléments pédagogiques « *pour une contribution à la mise en place d'une politique raisonnée et concentrée d'étude de protection et de mise en valeur du patrimoine fluvial* ».

Plus de 20 000 visiteurs découvrent ainsi chaque année, dans le musée historique et thématique de Conflans, l'univers de ce monde méconnu des voies navigables intérieures et de la batellerie (plans, maquettes, outillages de chantiers et appareils de navigation).

Ce musée est national, sous la tutelle du ministère de la Culture, au même titre que le sont les musées de l'Armée, de la Marine ou des Arts et Métiers.

Il serait souhaitable de le voir s'étendre sur place afin de présenter l'ensemble de ses œuvres et d'accueillir une collection proposée par le ministère de l'Équipement (maquettes d'ouvrages d'art).

B - L'événementiel, moteur de notoriété

Opérations de promotion, manifestations en tous genres, l'événementiel confère une visibilité festive et séduisante au territoire, participant ainsi à l'installation d'une image dynamique. Les Comités Départementaux du Tourisme (CDT) l'ont bien compris et jouent la carte de la créativité et de l'innovation.

Surprendre, porter une image attractive, la mettre en scène, créer un capital de sympathie constituent les ressorts de ce mode de communication, particulièrement lorsque ce sont les relais et leaders d'opinion qui sont visés.

Après les marchés, les halles de gare, les centres commerciaux, verrons-nous les voies navigables devenir le lieu privilégié de certains types de manifestations ?

Qui aurait imaginé, il y a une quinzaine d'années que les Nuits de Feu à Chantilly, à l'image du spectacle du Puy du Fou, d'abord de notoriété départementale, deviendraient des manifestations de renommée mondiale ?

Les 68 haltes et les 42 ports franciliens pourraient être autant de lieux de manifestations festives. Certains événements sont susceptibles de devenir des destinations à part entière. D'autres drainent un public essentiellement local et sont davantage appréhendés comme une offre de loisirs proposée aux résidents.

1) L'initiative Paris – Plage, la Seine retrouvée

Les berges de la Seine à Paris constituent à l'évidence un atout touristique pour la Capitale et pour l'ensemble des communes limitrophes.

Toutefois, leur aménagement et leur affectation ne sont pas toujours compatibles avec la fréquentation des touristes, notamment ceux dits "de proximité", les Parisiens et les Franciliens.

Par ailleurs, peu d'animations nautiques à caractère individuel ou collectif s'y déroulent en permanence.

L'initiative Paris-Plage de la Mairie de Paris a eu pour objectif de « *réconcilier les Parisiens avec leur fleuve* ». La première édition de l'été 2002 a attiré 2,2 millions de visiteurs, alors même qu'aucune animation sur le fleuve n'avait été prévue.

Cet événement souligne combien l'indifférence des Parisiens pour la Seine peut rapidement évoluer si une politique cohérente, durable et étendue à l'ensemble du réseau fluvial est programmée et largement explicitée auprès des différents acteurs, afin que la population résidente se l'approprie.

Le CESR estime qu'il serait opportun de transformer l'essai en organisant de grandes opérations estivales du type "journée du patrimoine", au bénéfice du tourisme fluvial Francilien.

En 2003, il est prévu d'étendre cette initiative à la rive gauche, autour du quai Saint-Bernard dont le jardin "Tino Rossi", depuis son aménagement en 1987, est déjà très visité par le public.

Désormais, Paris – Plage est susceptible de prendre place parmi les grands rendez-vous parisiens de loisirs et préfigure également le remodelage des berges.

Cette manifestation aura permis aux Franciliens de se réapproprier temporairement la Seine, ré-appropriation encore balbutiante mais qui doit préfigurer une politique d'aménagement d'équipement et d'animation de la plupart des berges accessibles (ou à rendre accessibles), compte tenu de leur intérêt fluvial ou patrimonial.

La commission se félicite de l'initiative Paris-Plage et se réjouit qu'elle soit renouvelée.

La commission demande, à l'exemple de ce qui est réalisé en Nord-Pas-de-Calais, que cette initiative soit complétée par l'organisation et la coordination d'événements sportifs et culturels, liés à la voie d'eau, ainsi que par des manifestations commerciales et artisanales, pouvant animer les berges, à l'instar de ce qui se faisait autrefois.

2) Quelques initiatives franciliennes, hors de Paris

Alors que, depuis plusieurs siècles, les voies d'eaux étaient des lieux privilégiés pour les fêtes, organisées par les autorités publiques, il s'avère que les manifestations nautiques tendent à se raréfier.

Trois éléments semblent constituer cette régression : la pollution des eaux (en cours de résolution), la réglementation et le désintérêt apparent des Franciliens pour les bords de leurs voies d'eau.

Cependant, quelques initiatives s'attachent à relancer cette tradition francilienne des fêtes nautiques.

Le "Festival de l'Oh", organisé sous l'égide du Conseil général et du CDT du Val-de-Marne, réunit près de 100 000 personnes sur les bords de la Seine. Il mobilise une trentaine de communes du Val-de-Marne située autour de Choisy-le-Roi. Diverses animations liées à l'eau sont organisées, avec des moments forts comme un carnaval flottant, un "banquet de la Marne" ou des croisières sur la Seine et la Marne.

En 2002, la Ville de Paris a été associée au festival, ce qui a permis de mettre en place un système de navettes fluviales gratuites rejoignant le port d'Ivry, à partir de deux points d'embarquement parisiens. Près de 1 200 promeneurs ont emprunté ces navettes.

Dans le cadre du nouveau pôle touristique des Boucles de la Marne, un festival des guinguettes de l'accordéon est en projet, pour lequel un financement de 168 000 euros est envisagé.

C - La pêche en Ile-de-France

Les poissons sont évidemment les meilleurs témoins de l'état de nos réseaux fluviaux. Il semble, d'après les pêcheurs, que tous les efforts entrepris pour améliorer l'eau de nos fleuves et rivières franciliennes commencent à porter leurs premiers fruits.

Au total, on peut désormais trouver dans la Seine 24 espèces différentes de poissons. Les barbeaux, les ablettes, les anguilles reviennent...

Il serait dommage que l'action de l'Agence du Bassin Seine-Normandie et des industriels, agriculteurs et collectivités soit remise en cause par un bétonnage des berges et par des pollutions urbaines mal maîtrisées.

Sait-on que les gardons fixent leurs œufs sur des brins d'herbe, que les saumons fraient dans les gravières ou que les brochets se reproduisent dans les plaines inondables? Autant d'éléments de nature écologique que les aménageurs ignorent bien souvent.

Une valorisation de la pratique de la pêche pourrait contribuer à valoriser nos parcours d'eaux vives et plans d'eaux. Par ailleurs, cela permettrait également de favoriser les liens sociaux, notamment inter-générationnels, voire avec les personnes handicapées.

DEUXIEME PARTIE

LE CONTEXTE FRANÇAIS ET EUROPEEN DE DEVELOPPEMENT DU TOURISME FLUVIAL

CHAPITRE PREMIER :

LES REALITES FRANÇAISES DU TOURISME FLUVIAL

Près de 10 millions de Français pratiqueraient régulièrement une forme de nautisme, du surf à la grande traversée en passant par la plaisance fluviale.

Pour ce qui concerne la plaisance privée, les plaisanciers se situent dans la tranche d'âge de la cinquantaine, avec des revenus plutôt confortables.

Avec plus de 700 000 embarcations immatriculées auxquelles s'ajoutent nombre de navires visiteurs, avec ses 8 500 km de canaux, rivières et fleuves et 5 500 km de côtes, la France a un potentiel touristique nautique incomparable et le plus important en Europe. Si sur nos côtes, il est particulièrement exploité, il ne l'est pas assez sur nos voies fluviales par rapport à nos voisins européens, malgré un réseau fluvial moins développé que le nôtre.

Il n'est donc pas étonnant que le secteur du tourisme fluvial, au niveau national, enregistre, en 2001, une hausse de son activité de l'ordre de 3 %. Ce chiffre, associé à d'autres faits comme l'arrivée de nouveaux paquebots fluviaux de croisière sur le Rhône et la Seine, atteste de l'intérêt des touristes pour ce type de produit.

C'est pourquoi, VNF a développé un partenariat avec l'Observatoire national du tourisme pour évaluer de façon plus fine l'impact économique généré par le tourisme fluvial, tant en navigation qu'en termes d'activités terrestres.

En 2001, seule la zone de bassin de la Seine connaît un recul de l'activité (mouvement de bateaux et activités de location). Ce phénomène s'explique en partie par la durée des crues et par les événements du 11 septembre 2001 aux Etats-Unis (- 6 % pour les promenades et - 8 % pour les croisières avec hébergement).

Les plus fortes croissances sont enregistrées en Midi-Pyrénées et en Languedoc-Roussillon, le canal latéral à la Garonne (+ 32 % à Agen) et le canal du Midi (+16 % à Carcassonne) restant en tête de l'attractivité. Elles démontrent les potentialités de cette activité. Ces régions bénéficient outre d'un climat plus favorable, mais surtout d'une réelle politique en matière de tourisme fluvial.

Néanmoins en 2002, compte tenu des mauvaises conditions climatiques, Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon ont connu une légère baisse de leur activité.

Sur l'axe Rhône-Saône, et plus modestement sur la Seine, les bateaux de croisière connaissent un certain succès. Ils naviguent sous pavillon suisse, allemand ou français et offrent les prestations d'un hôtel de catégorie trois ou quatre étoiles.

Ces bateaux, d'une longueur moyenne de 110 m, peuvent accueillir de 120 à 160 passagers d'origine majoritairement nord-américaine ou d'Europe du Nord. La progression de cette clientèle est très importante. De 18 000 en 1997, le nombre de passagers devrait passer à 55 000 en 2002.

La projection à l'horizon 2006 table sur 73 000 clients. Actuellement, le taux de remplissage est de 85 %.

Le chiffre d'affaires annuel généré par un paquebot tourne autour de 5,3 millions d'euros pour 30 emplois. Ce chiffre d'affaires ne comprend pas les retombées sur les territoires d'escale.

D'une façon globale, en 2002, le réseau fluvial français comptait 77 sociétés, qui louaient 1 929 coches fluviaux (1 190 pour les loueurs nationaux et 739 pour les régionaux), et 235 sociétés de bateaux à passagers, qui exploitent une flotte totale de 390 bateaux (promenades, péniches-hôtels et paquebots fluviaux).

Ces 312 sociétés de location de bateaux de plaisance ou de bateaux à passagers (coches, bateaux de promenade, péniches-hôtels ou paquebots fluviaux), de taille très variée, représentent 1 800 emplois permanents auxquels s'ajoutent quelques 2 000 emplois saisonniers.

VNF a constaté une augmentation de 13 unités supplémentaires, soit + 3,3 % de la flotte, par rapport à 2001.

Types de bateaux	Nombre de sociétés	Nombre de bateaux	Nombre de passagers
Coches fluviaux (location)	77	1 929	194 000
Bateaux promenades	187	303	9 720 000
Péniches-Hôtels	42	64	22 000
Paquebots fluviaux	6	23	100 000

Source VNF (2002)

Parmi les 303 bateaux promenades, 142 offrent des possibilités de restauration. L'Ile-de-France sert de base de départ pour 5 des 64 péniches hôtels et 5 des 23 paquebots fluviaux (dont 4 à Paris et 1 en Seine-et-Marne).

I – POIDS ECONOMIQUE AU NIVEAU NATIONAL ET REGIONAL

Le chiffre d'affaires du tourisme fluvial français était évalué en 2002 à 225 millions d'euros, montant ne prenant en compte que les activités de navigation touristique fluviale, dont :

- 180 millions d'euros pour les bateaux à passagers (dont 100 millions d'euros sont réalisés en Ile-de-France, soit près de 56 %) ;
- 45 millions d'euros pour l'activité de location (dont seulement 1 million d'euros est réalisé en Ile-de-France, soit 2,2 %).

On estime que les retombées économiques du tourisme fluvial sur les zones traversées (construction, vente et entretien des bateaux, prestations touristiques aux escales, restauration et plus largement l'ensemble des activités tirant parti de la présence de la voie d'eau) représentent l'équivalent du chiffre d'affaires généré par l'activité elle-même.

C'est ainsi qu'en Bourgogne, le chiffre d'affaire du tourisme fluvial est d'un montant global de l'ordre de 30 millions d'euros pour l'économie régionale. La création d'un tour de Bourgogne par les chemins de halage, prévu dans le CPER, activité complémentaire de valorisation touristique des voies d'eau, devrait permettre d'augmenter significativement ce chiffre d'affaires.

Une étude récente constate simplement que le budget moyen de dépenses est de 60 euros par jour pour le plaisancier, propriétaire de son bateau, de 200 euros par jour pour le plaisancier, locataire d'un bateau (avec un budget alimentaire de 30 euros par jour et par personne). Notons que les croisières engendrent à chaque escale des retombées significatives pour l'économie locale.

Le bilan établi, pour 2002, par Voies Navigables de France, souligne qu'après une légère régression en 2001, le tourisme fluvial français progresse à nouveau en 2002 :

- ➔ pour la plaisance, le nombre de vignettes vendues est de 3 389, soit + 11% en nombre et + 12% en chiffre d'affaires, pour un montant de 0,2 million d'euros ;
- ➔ pour les péages, la croissance est de + 4,65 % au total, soit 0,8 million d'euros pour les bateaux à passagers et 0,1 million d'euros pour les bateaux de location.

Le nombre de passages de bateaux de plaisance aux écluses est en augmentation de 6 % par rapport à 2001 (soit 1 093 passagers supplémentaires).

La rivière la plus fréquentée est l'Yonne, avec 2 510 passages (écluse d'Epineau-les-Voves et 2 855 passages à celle de la Chaînette). En deuxième position arrive la Haute Seine, avec 2 134 passages à l'écluse de Champagne.

Pour les coches d'eau, l'Ile-de-France ne représenterait que 2,2 % du marché national, malgré la présence de loueurs locaux.

Cette comparaison entre les voies navigables franciliennes et françaises souligne la faiblesse de la location de bateaux « coches de plaisance » qui constitue un des paradoxes qui trouve de nombreuses explications dans ce rapport.

Il faut souligner la diversité des activités liées à la voie d'eau, qui fait une large place aux bateaux à passagers alors que les activités à quai (réceptions, restaurants, discothèques et animation culturelle) constituent la seconde utilisation de la Seine et de ses affluents, mais ne sont pas aujourd'hui totalement quantifiées.

II- IMPORTANCE ET DIVERSITE DES FLOTTES

A- Les flottes de plaisance

1) La location de coches de plaisance habitables

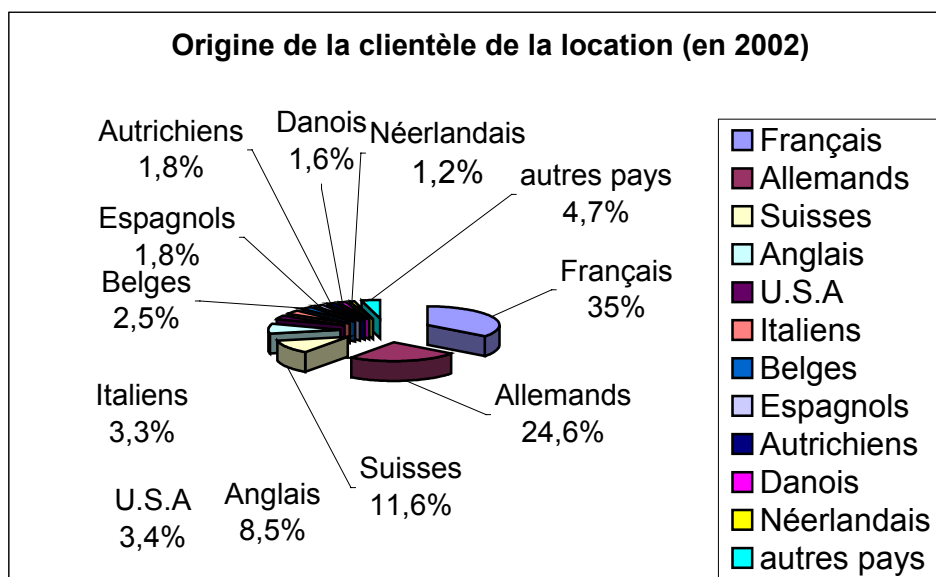
En 2002, 77 sociétés de bateaux de location exploitaient une flotte de 1 929 bateaux sur l'ensemble du réseau fluvial français (5 de dimension nationale, rassemblant 62% des bateaux loués, et 72 de dimension régionale).

Depuis dix ans, pratiquement tous les loueurs ont accru leur flotte.

En Ile-de-France, on compte 4 loueurs régionaux (c'est-à-dire dont les bases sont situées dans une seule région) avec 38 bateaux.

La fragilité de ces entreprises récentes les conduit à rechercher, en termes de distribution des produits, soit des accords avec des loueurs nationaux (qui disposent de bases dans plusieurs régions de France et qui concentrent 60 % de la flotte commercialisée en France), soit des synergies entre régions par l'intermédiaire des réseaux volontaires.

Les loueurs effectuent des efforts constants de promotion de leur activités à l'étranger et l'origine de leur clientèle est très diversifiée :



Source : VNF (2003)

Les bateaux des grands loueurs sont loués, en moyenne, de 18,5 à 20 semaines par an. Pour les loueurs, 68 % des locations portent sur une semaine. La location pour les week-ends est en progression et est destinée à une clientèle essentiellement locale.

Ces locations de courte durée constituent un bon produit d'appel. Néanmoins, les tarifs praticables, compte tenu des coûts d'exploitation élevés, ne permettent pas aux personnes à budget limité d'y accéder.

La majorité des plaisanciers recherchent plutôt des produits de courte durée, permettant d'allier la voie d'eau avec des visites de sites touristiques et de monuments historiques, de forêts, de musées, de guinguettes, avec restauration et hébergement à bord ou à terre (en cas de week-end), retour par car ou voie d'eau.

La commission préconise la création de produits touristiques complets, associant aux professionnels du tourisme fluvial d'autres acteurs du tourisme (accueil, restauration et musées), autour de projets thématiques permettant d'assurer une prise en charge totale du touriste pendant toute la durée de la prestation.

Depuis 1996, on observe une reprise notable de l'activité et une augmentation de la part de marché de la clientèle française. Les raisons avancées sont, entre autres, les campagnes de promotion engagées à l'échelle nationale et le classement du canal du Midi au "Patrimoine mondial de l'humanité".

En Bourgogne, le regroupement des loueurs au sein d'une centrale de location assure une certaine sécurité à la clientèle et permet à des entreprises de petite taille de vendre leurs produits et de participer à des salons.

Paradoxalement le classement des bords de Seine à Paris au "Patrimoine mondial de l'humanité" semble être ignoré, sans doute par le fait qu'il ne s'agit pas d'un canal avec des ouvrages d'art spécifiques, mais surtout, plus encore, par un manque de communication dans ce domaine. Le tourisme fluvial d'Ile-de-France souffre incontestablement d'un déficit d'image injustifié.

L'offre de location de coches en Ile-de-France est donc peu importante (2% de la flotte nationale) en comparaison du marché potentiel et du patrimoine fluvial, écologique, culturel et sportif disponible.

Les loueurs construisent leur offre autour de circuits de 2 jours (week-end) et de 7 jours avec accès, par exemple, au canal de Briare ou, comme à Mantes-la-Jolie, pour une promenade d'une heure.

Les loueurs possèdent quatre bases en Ile-de-France (Avon, Meaux, Moret-sur-Loing et Saint-Mammès), avec une flotte globale de 38 bateaux.

Le loueur, qui possède une base à Meaux, construit son offre autour de deux thèmes : « *la vallée des cathédrales* » (Notre-Dame de Paris, cathédrales de Meaux et Reims) et « *la vallée des capitales* » (capitale de la France et capitale du Champagne). Les départs s'effectuent depuis Meaux.

Les produits proposés correspondent à des durées différentes qui peuvent aller de deux jours à deux ou trois semaines.

Le loueur situé à Avon, propose des croisières d'une ou deux semaines, voire le week-end, aller-retour ou aller simple à partir de Fontainebleau, sur la Seine, le Loing, le canal de Briare ou le canal latéral à la Loire. A Moret-sur-Loing, un autre loueur propose la location de bateaux à propulsion électrique. Enfin, le loueur basé à Saint-Mammès propose la location de 6 bateaux, dont 4 sans hébergement.

Sur l'ensemble du territoire national, les passagers des coches de plaisance sont estimés à 194 000, soit 130 000 personnes pour les grands loueurs (100 passagers par bateau et par an, en moyenne) et 64 000 pour les petits loueurs (75 à 80 passagers par bateau et par an).

La clientèle des grands loueurs est étrangère à 80 % (50 % pour celle des loueurs régionaux).

Au plan national, l'activité de location génère directement plus de 45 millions d'euros de chiffre d'affaires, soit 225 euros par passager, alors qu'il n'est que de 18 euros par personne pour l'activité des bateaux à passagers.

L'activité de location induit bien d'autres effets sur l'économie (construction, vente et entretien des bateaux, prestations touristiques aux escales, ports et haltes nautiques ou restauration). Les retombées économiques du tourisme fluvial dans les zones traversées sont évaluées à 152 millions d'euros.

2) La plaisance fluviale privée

On identifie trois types de pratiques dans le bassin de la Seine (bateaux en transit, bateaux locaux ou régionaux en mouvement, bateaux-logement pouvant éventuellement se déplacer).

a) La plaisance de transit

La plaisance de transit génère un trafic évalué à 20 000 bateaux par an au niveau national et à 2 000 bateaux par an aux écluses d'entrée du réseau francilien (10 %) avec une pointe de 2 300 à Suresnes.

Cela paraît négligeable compte tenu de la situation et de l'attrait notamment de la région-capitale pour les Français et les étrangers notamment limitrophes (belges, hollandais, allemands, anglais, etc).

b) La plaisance locale ou régionale

La plaisance locale ou régionale est évaluée à environ 2 500 places dans les 42 ports du réseau francilien.

Une analyse du péage de plaisance sur le bassin de la Seine montre une progression du forfait loisirs (valable 30 jours non consécutifs), donc parfaitement adapté au nautisme de proximité et qui confirme la prépondérance de celui-ci .

c) Les bateaux-logements

Les bateaux-logements, constituent un parc d'environ 1 000 à 1 200 unités en Ile-de-France (selon les sources), dont 150 dans Paris intra-muros.

Cette clientèle représente une occupation supplémentaire du réseau francilien, même si certains bateaux ne bougent jamais. La réglementation en vigueur oblige cependant les bateaux-logements à être en conformité avec les règles de sécurité de la navigation.

On observe que, depuis quelques années, le nombre de bateaux-logements a diminué dans Paris intra-muros et, surtout, que le nombre de bateaux épaves régresse, du fait de la politique, engagée par le Port Autonome de Paris et Voies Navigables de France, pour libérer les berges et quais parisiens.

Il ne faut pas confondre les bateaux-logements et les bateaux à quai, qui constituent des équipements flottants d'animation culturelle, commerciale, de restauration ou de loisirs, permettant la promotion du tourisme fluvial, au cœur même de Paris.

A signaler que lorsque des bateaux logements se retirent, ils sont remplacés, autant que possible, par des bateaux à quai afin d'améliorer l'animation des rives.

Avec une flotte de plus de 700 000 bateaux immatriculés en France, qui ne trouvent pas place dans les ports maritimes, on peut s'étonner du nombre extrêmement réduit des plaisanciers privés sur les voies navigables.

L'aménagement et l'équipement de ports, de marinas, pourraient stimuler la fréquentation de la Seine, sous exploitée tant sur le plan de l'animation sportive que de loisirs.

B – Les flottes de croisière

1) En Ile-de-France

En 2002, le trafic annuel national des bateaux à passagers était estimé à 9,72 millions de personnes dont 7,8 millions en Ile-de-France. Les 41 sociétés de bateaux à passagers d'Ile-de-France exploitaient 104 unités qui représentaient une capacité globale de 24 808 places (dont 21 000 dans Paris).

Concernant les croisières en Seine Aval, à titre d'exemple, la première compagnie fluviale européenne de bateaux à cabines propose, d'avril à octobre, des croisières sur la Seine Aval, de Paris à Honfleur .

Depuis trois ans, tous les samedis d'avril en octobre, une autre société organise, au départ de Paris, des croisières pour Rouen. Les passagers peuvent effectuer des excursions dans les escales, mais celles-ci sont réalisées par les sociétés prestataires de services et non par la compagnie de bateaux de croisière.

Une troisième société propose chaque semaine, entre les mois de mars et novembre, des croisières entre Bougival et Joigny et, exceptionnellement, des croisières vers Rouen.

Sa clientèle provient des Etats-Unis à 90 %, composée essentiellement de personnes de plus de 50 ans, ayant beaucoup voyagé et disposant d'un important pouvoir d'achat.

2) A Paris

Même si les éléments de comparaison internationale manquent souvent de précision, Paris est reconnu comme le premier port touristique mondial avec 7,8 millions de passagers annuels.

En 2001, 3 nouveaux bateaux de promenade ont été mis en service sur le bief de Paris et l'initiative Paris-Plage a stimulé en 2002 la fréquentation des Batobus.

a) Les bateaux à passagers

En 2002, sur Paris, on comptait une vingtaine de sociétés de bateaux-promenade rassemblant au total 70 bateaux d'une capacité variant de 60 à 1 000 passagers et totalisant 21.000 places.

b) Les Batobus

Exploitée d'avril à octobre depuis 1990, le Batobus, filiale de la Compagnie des Bateaux Parisiens (Sodexho), propose huit escales entre la Tour Eiffel et le Jardin des Plantes. Cette ligne régulière fluviale n'a trouvé son équilibre qu'à partir qu'en 1998.

En 2001, le batobus a transporté 430 000 passagers. La concession est accordée jusqu'en 2006

Malgré sa vocation d'origine de transport des Franciliens, le Batobus est principalement utilisé par des touristes étrangers (70 %), complétant la flotte des trois compagnies situées sur la Seine (les Bateaux-Mouches, les Vedettes de Paris – Ile-de-France et les Bateaux Parisiens). Sur le trajet Tour Eiffel - Ile Saint-Louis, le Batobus est en concurrence directe avec le RER.

Le Plan de Déplacement Urbain (PDU) recherche à développer l'usage des voies d'eau pour décongestionner les quais et leurs alentours.

Les prix pratiqués n'en permettent pas un usage quotidien par les riverains.

Pour que ce mode de transport prenne son essor et soit accessible à tous, il serait légitime qu'un effort réel et substantiel soit fait en matière de tarification et de communication.

La commission estime qu'une convention avec le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) permettrait d'inclure ce type de transport dans le système de la carte orange .

Par ailleurs, il apparaît intéressant que des parcours sur plus longue distance soient étudiés tels que le trajet Tour Eiffel – Ile Saint-Louis sans escale, voire une liaison rapide entre Saint-Denis et la Défense, en complément des transports publics terrestres. Les Départements de la Seine et des Hauts-de-Seine seraient intéressés.

Certains imaginent une liaison rapide entre le Châtelet (au centre de Paris) et les Maisons de radios et de télévisions situées à l'ouest de part et d'autre de la Seine.

c) Le projet de métro fluvial

L'idée est simple. Ainsi que l'a précisé un article du "Parisien", elle consiste à mettre en place une ligne régulière fluviale qui desservirait six stations, entre le Val-de-Marne (à partir de Maisons-Alfort ou de Charenton) et les Hauts-de-Seine (à Issy-les-Moulineaux ou à Boulogne), en passant par le centre de Paris. Les arrêts ont été déterminés de telle sorte qu'il y ait intercommunication entre la ligne de transport fluvial et d'autres modes de transports (RER, bus ou métro).

Les navettes fluviales partiraient de Maisons-Alfort (Val-de-Marne), pour rejoindre ensuite un arrêt au niveau des gares de Lyon et d'Austerlitz, puis un arrêt au Châtelet, un à hauteur du pont de l'Alma, un autre à proximité de l'hôpital Georges Pompidou et enfin, une ultime station à Issy les Moulineaux (Hauts-de-Seine).

Le service pourrait être aussi régulier que sur une ligne de métro et accessible aux détenteurs de la « carte orange ». Ce métro fluvial, plutôt destiné à une clientèle accordant plus d'intérêt à la qualité du service qu'à la vitesse, fonctionnerait toute l'année, entre Ivry (94) et Suresnes (92), contrairement aux Batobus qui ne naviguent que dans Paris et ce, du printemps jusqu'au début de l'automne.

Un Comité de pilotage a été constitué, sous l'égide de la Mairie de Paris, pour réfléchir sur cette idée de métro fluvial, sur son fonctionnement, sur son financement, sur sa gestion et sur ses modalités de fonctionnement.

La commission considère qu'un projet fluvial alternatif aux services de transports de passagers est à encourager.

Aussi, la commission apprécie l'étude qui a été programmée afin de définir les meilleures conditions de réalisation, à Paris et avec les communes limitrophes, d'une ligne fluviale de transport en commun et estime que cette initiative est de nature à être appréciée et utilisée par les touristes.

d) Les navettes fluviales desservant le centre de Paris

L'interdiction de stations de cars dans les zones touristiques aux abords des sites patrimoniaux, culturels ou commerciaux (Le Louvre, Notre Dame) localisés à proximité des rives de la Seine, pourrait être compensée par la mise en circulation de batocars qui auraient pour port d'attache des parcs de stationnement situés en aval et en amont de Paris.

Dans ce contexte, et afin de limiter les nuisances sur l'Île de la Cité et l'Île Saint-Louis, le nouveau dispositif de desserte par navettes fluviales, élaboré par la Mairie de Paris, la Préfecture de Police et le Port Autonome de Paris, est entré en vigueur depuis le 5 avril 2003. Ce service a vocation à être assuré toute l'année, en dehors des périodes de crues.

Pour les touristes arrivant en car par l'ouest de Paris, leur prise en charge est organisée au pied de la Tour Eiffel, avec embarquement et débarquement par le port de la Bourdonnais ou celui de Suffren. A partir de l'est de la capitale, les groupes de touristes sont accueillis à l'escale de La Tournelle du port de Bercy.

Au cours de l'été 2003, deux nouvelles escales viendront compléter le dispositif, celle de Notre-Dame / Saint-Michel (quai des orfèvres) et celle du Louvre-aval.

L'arrêt et le stationnement des autocars de tourisme sont dorénavant interdits sur l'île de la Cité et l'île Saint Louis. Seule la circulation sur les axes traversant les îles pour relier les deux rives de la Seine reste autorisée.

e) Les bateaux de croisières, réceptions et séminaires

Au nombre de 11 (6 paquebots fluviaux et 5 péniches-hôtels) en Ile-de-France, les bateaux de croisières, réceptions et séminaires peuvent accueillir simultanément jusqu'à 3 125 passagers (de 80 à 650 personnes selon le bateau).

Les prestations des sociétés de bateaux à passagers de luxe varient. Elles sont généralement organisées autour d'un repas (petit déjeuner, déjeuner, brunch, cocktail, dîner) ou d'une durée (journée séminaire).

Leur design adapté aux différentes ambiances recherchées (de la péniche, au bateau à aubes en passant par le yacht), attire des clientèles diverses. Lors du salon de l'auto, les constructeurs automobiles louent ces bateaux pour accueillir leur clientèle d'entreprise et de prestige).

Les parcours sont très divers et varient selon les lieux d'embarquement. A titre d'exemple de parcours, on peut citer les croisières :

- du Grand Paris, du parc de Saint-Cloud à Chinagora (4 heures 30) ;
- du Paris historique, de la statue de la Liberté au pont Charles-de-Gaulle (2 heures 30) ;
- des Guinguettes, de Paris à l'île d'Amour (6 heures) ;
- du Musée d'Orsay au grand Stade, en passant par l'écluse de Suresnes et l'écluse de la Briche à Saint-Denis (2 heures à 3 heures 30) ;

Ils proposent des mini-croisières au départ du port de Javel Haut, du port de Grenelle, du port de Bercy aval, du port Henri IV et du port Debilly.

Enfin, la croisière avec hébergement est en développement, avec 5 bateaux ayant une capacité totale de 478 passagers.

En Bourgogne, des péniches-hôtels organisent de plus en plus de circuits à thème pour attirer et fidéliser la clientèle.

f) Les bateaux d'animation, d'exposition et de restauration à quai

A noter, au cœur de Paris, le projet "ARIANA", complexe d'animation culturelle ambitieux et original qui s'inscrit dans la réussite de l'initiative, prise par la Ville de Paris et Voies Navigables de France, et dont la réalisation est prévue pour le deuxième semestre 2004.

Ce projet s'articule autour de trois pôles complémentaires :

- un bateau "ARIANA", amarré au quai du pont Alexandre III;
- le quai du port des Champs Elysées,
- les culées du pont Alexandre III, après restauration et sécurisation.

Un groupe financier investirait 4,35 millions d'euros, pour la construction et l'aménagement du bateau et 2 millions d'euros pour la mise en conformité et l'aménagement des culées du pont Alexandre III.

On dénombre, dans Paris intra-muros, 34 établissements flottants proposant diverses animations :

- 4 bateaux-café-concerts ;
- 3 bateaux-théâtres ;
- 1 bateau-exposition ;
- 1 bateau-discothèque ;

Enfin, 4 bateaux-restaurants et 21 bateaux-réceptions permettent d'organiser fêtes, manifestations, séminaires...

III - IMPORTANCE DU DEVELOPPEMENT DES VOIES NAVIGABLES EN FRANCE

Le tourisme fluvial est une activité inscrite dans les politiques européennes et nationales. Les grands principes de liberté de navigation et d'égalité de traitement que sous-entendent les traités internationaux relatifs aux voies navigables permettent d'exporter et d'importer les prestations au delà des frontières.

La Communauté européenne et son extension aux pays de l'Europe d'Europe centrale et orientale, en levant les barrières douanières et en favorisant la mobilité comme l'interpénétration des économies, intensifient les flux, les échanges et l'accès aux voies navigables les plus éloignées.

L'Union européenne, l'Etat, Voies Navigables de France et le Port Autonome de Paris manifestent la volonté de renouveler et de dynamiser le transport fluvial et, indirectement, le tourisme fluvial.

Près de 800 millions d'euros sont prévus sur la période 2000-2006, au titre des Contrats de Plan signés par l'Etat avec les Régions et des programmes co-financés, soit six fois plus que dans les précédents Contrats pour 1994-1999.

L'objectif du doublement des trafics, d'ici 2010, concerne notamment la liaison Seine-Nord, qui est un des grands projets d'infrastructure au niveau européen. D'ores et déjà, près de 300 millions d'euros sont prévus sur la période 2000-2006 pour les programmes de modernisation des ouvrages (barrages, écluses, berges) de la Seine, de la Marne et de l'Oise, ainsi que pour ceux du Nord-Pas-de-Calais.

Le bassin Seine-Nord mettra en communication le vaste potentiel de l'Ile-de-France et les ports normands avec les pôles économiques, les métropoles et les ports du Nord de la France, de la Belgique, des Pays-Bas, du Luxembourg, de l'Allemagne et des pays de l'Europe centrale et orientale.

Ces grands travaux doivent être compatibles avec le développement et la valorisation du tourisme fluvial. Un partenariat doit s'instaurer entre les aménageurs et les usagers au titre desquels doivent être considérés les plaisanciers, ces aménagements et équipements concernant autant les ports de marchandises que les ports de plaisance.

Ainsi le programme pourra servir à l'amélioration du cadre de vie des populations et à la promotion de leurs loisirs. Il devrait permettre de soutenir les projets relatifs aux ports nautiques, à la pêche, au tourisme fluvial (notamment en termes de ports, de haltes, et de rampes) et au tourisme de bord d'eau (aménagement des chemins de halage en véloroutes et en voies vertes).

CHAPITRE DEUX :

LE TOURISME FLUVIAL DANS LE BASSIN PARISIEN

La Région Ile-de-France, par la convention relative au tourisme fluvial , signée dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006, entend valoriser le patrimoine francilien, contribuer au développement de cette filière et l'inscrire dans une logique interrégionale.

I – UNE COOPERATION EN DEVENIR

Le "bassin de navigation parisien" ⁽¹¹⁾ est constitué de 2 740 km de voies navigables (avec 580 écluses), sur les 8 500 km que compte la France (soit 31 % du réseau national).

Ce bassin est le plus étendu du réseau fluvial français. Il concerne les huit régions du Bassin parisien (Basse-Normandie, Bourgogne (Yonne uniquement), Centre, Champagne-Ardenne, Haute-Normandie, Ile-de-France, Pays-de-la-Loire (Sarthe uniquement) et Picardie.

La commission souhaite que la promotion du tourisme fluvial se fasse en liaison avec les Régions limitrophes du Bassin parisien.

A- Les potentialités d'interactivités en matière de tourisme fluvial entre l'Ile-de-France et l'ensemble du Bassin parisien

En Haute-Normandie, les Andelys, Rouen, les Abbayes et Honfleur sont les lieux de destinations privilégiés. Rouen sait reconquérir régulièrement les touristes avec, entre autres, les Vingt-Quatre Heures du motonautisme, l'Armada et l'escale de paquebots.

En Picardie, Laon et sa cathédrale, Amiens et ses hortillonnages, sa cathédrale et le Marquenterre sont les sites les plus visités dans la Somme et l'Aisne.

Dans l'Oise, à la confluence de l'Oise et de l'Aisne, la ville de Compiègne, avec sa forêt, son palais impérial, ses musées et la clairière de l'Armistice apporte diverses opportunités d'excursions aux abords de la voie d'eau.

On compte aussi une Maison de la batellerie à Longueil-Annel, créée à l'initiative de trois communes, dans le cadre de l'Association des trois vallées.

(11) notion explicitée par l'Institut d'Aménagement et d'urbanisme de la Région Ile-de-France (IAURIF)

En Champagne-Ardenne, la Meuse offre de nombreux sites d'intérêt (villes, musées, parcs) réunis sur le canal de l'Aisne à la Marne, tels Reims pour sa cathédrale et ses caves, de même qu'Épernay, sur le canal latéral à la Marne ou Châlons, sur le canal de la Marne au Rhin.

La Bourgogne, haut lieu du tourisme fluvial, peut être rejointe grâce, notamment, au canal de Bourgogne qui longe les vignobles et traverse les villes aux célèbres abbayes.

Enfin, le Centre et le Val-de-Loire présentent des sites intéressants, localisés non loin du Cher canalisé, à l'exemple des châteaux de la Loire. A Bourges, le canal du Berry a retrouvé son activité après avoir été déclassé. Cinq bateaux électriques l'empruntent, entre le canal de Briare et le canal latéral à la Loire.

Cependant, la diversité des acteurs institutionnels concernés ne permet pas une bonne stratégie globale du tourisme fluvial dans le Bassin parisien en général et en Ile-de-France, en particulier. Une telle stratégie devrait répondre à trois objectifs principaux :

- donner envie aux touristes de découvrir le tourisme fluvial ;
- affirmer auprès des professionnels la volonté des collectivités publiques d'inscrire dans la durée la promotion du tourisme fluvial ;
- ancrer en Ile-de-France des sociétés de location de coches, des croisiéristes et des activités liées à la vente et à la réparation de bateaux qui, actuellement, font défaut.

La commission suggère que soit constitué un Comité de pilotage des Comités Régionaux du Tourisme, concernés par le tourisme fluvial au sein du Bassin parisien.

B- La première ébauche de coopération interrégionale

Dès le début des années quatre-vingt dix, le tourisme fluvial avait mobilisé les Régions constituant le Bassin parisien. Il s'agissait de créer les conditions permettant à tous les acteurs concernés de bénéficier de la complémentarité entre plaisance individuelle et tourisme collectif et ce, même si les potentialités en étaient inégalement valorisées.

Le 20 septembre 1994, la signature du Contrat de plan interrégional du Bassin parisien, constituant la première étape d'une véritable coopération solidaire interrégionale, était signé entre l'Etat et les Régions concernées (Basse-Normandie, Bourgogne, Centre, Champagne-Ardenne, Haute-Normandie, Ile-de-France, Pays-de-la-Loire et Picardie).

Ce Contrat de Plan interrégional s'est traduit, dans son article 11, par l'élaboration d'un Schéma directeur du tourisme fluvial, définissant les actions d'équipement des voies navigables.

Le Schéma directeur a été établi sous l'autorité du Président du Conseil régional d'Ile-de-France, chef de projet, et d'un Comité de pilotage, dans lequel étaient représentés les Préfets de région, les Présidents des Conseils régionaux et des Comités régionaux du tourisme de six Régions (Bourgogne, Centre, Champagne-Ardenne, Haute-Normandie, Ile-de-France et Picardie), ainsi que le ministère du tourisme, le Secrétariat général du Bassin parisien, VNF et les Agences de l'eau.

La Ville de Paris (section des canaux) a été associée à la démarche. En Bourgogne, seul le département de l'Yonne a été intégré au périmètre d'étude. Au total, 24 départements étaient concernés.

Le Schéma directeur interrégional proposait :

- la création d'un réseau d'infrastructures d'accueil, véritable réseau interrégional d'escales publiques, pour le tourisme collectif et la plaisance individuelle (avec équipement d'information et signalisation adaptés);
- l'équipement du réseau navigable, en adoptant les voies navigables au tourisme fluvial (notamment les écluses) dans une perspective au transit européen ;
- l'agrandissement et la diversification du réseau navigable (avec la restauration des voies et bords désaffectés et l'ouverture de nouvelles liaisons) ;
- la promotion et la commercialisation (les CRT devant élaborer des produits combinés) et la mise en place d'une banque de données, d'une signalétique et d'une cartographie commune équipant les voies navigables.

Les actions envisagées étaient destinées à améliorer le réseau d'infrastructure, à améliorer l'état des voies navigables, des ouvrages et du patrimoine bâti fluvial (telles que les maisons éclusières ou les ouvrages pour les bateaux), mais aussi tout ce qui y est lié (pistes cyclables, loisirs nautiques, observation de l'activité touristique, hébergement, signalisation).

Au titre des aménagements, trois opérations spécifiques avaient été programmées en région Centre, considérant que le réseau francilien des voies navigables était bien relié avec la Bourgogne mais pas avec celui de la région Centre.

Il s'agissait de :

- la remise en état du Canal du Berry, qui a été réalisé depuis, (2,13 millions d'euros) ;
- la remise en état de l'usine élévatoire sur le Canal de Briare, (0,45 millions d'euros) ;
- l'aménagement des berges d'ouvrages d'art et des moulins, (0,45 millions d'euros).

L'abandon, en 1998, du Contrat de Plan interrégional a mis fin aux coopérations interrégionales qui auraient sans doute permis à l'Île-de-France de davantage développer un réflexe, voire une culture du tourisme fluvial.

Etant donné la qualité des études qui ont été élaborées, notamment par l'IAURIF, à l'occasion du Contrat de Plan Interrégional (CPI) de 1994-1998, la commission propose qu'un nouveau CPI soit mis en œuvre dès 2006, à l'occasion de la prochaine programmation.

II - POLITIQUES DES AUTRES CONSEILS REGIONAUX DU BASSIN PARISIEN

A- La Région Bourgogne

Même si, dans le cadre du Bassin parisien, seul est pris en compte le département de l'Yonne, il est néanmoins intéressant de savoir que la Région Bourgogne a instauré des schémas globaux d'aménagement touristique par voie d'eau avec valorisation des chemins de halage (pour les piétons et les vélos), renforcement des équipements pour la navigation de plaisance.

La Bourgogne est l'un des plus grands réseaux fluviaux de France, avec quelques 1 200 km de voies navigables, dont 600 km de canaux. Cette région compte 28 bases de location (avec un total de 450 bateaux de location).

La Bourgogne bénéficie d'une forte image à l'étranger mais le réseau des canaux reste fragile. Sa survie passe essentiellement par le développement d'activités du tourisme fluvial.

B- La Région Centre

Le Centre recherche à remettre en navigabilité certains sites et à développer les relations entre le tourisme fluvial et les sites remarquables.

C- La Région Champagne-Ardenne

La Champagne, avec ses 449 km de voies navigables est principalement traversée par la Marne, les canaux de l'Aisne à la Marne et celui des Ardennes, par le canal latéral à la Marne, ainsi que celui de l'Ourcq.

Ses 14 ports, 40 haltes, 14 rampes et 7 chantiers, accueillent les plaisanciers venant de l'Est et de la Marne au Rhin (Lorraine, Alsace, Luxembourg et Allemagne).

Il semblerait que la fréquentation soit en régression sur les canaux situés entre les caves de Champagne et les guinguettes. La Champagne-Ardenne vise principalement à améliorer le réseau d'infrastructures d'accueil des plaisanciers.

La Région Champagne-Ardenne a ainsi mis en place un dispositif de soutien aux projets de haltes d'accueil, haltes nautiques et relais nautiques présentés par les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale.

Par ailleurs, la Région Champagne-Ardenne a élaboré en 2002 un schéma régional des Véloroutes et des Voies Vertes, dont le lien avec le tourisme fluvial est important, notamment par le biais de la réhabilitation des chemins de halage.

D- La Région Picardie

Les rivières et canaux de Picardie sont le prolongement des voies d'eau du Bassin de la Seine et de ses affluents, reliant notamment celui-ci au Nord-Pas-de-Calais, à la Champagne-Ardenne et à la Belgique.

Les canaux sont gérés par VNF, à l'exception d'une partie du canal de la Somme, entretenue et gérée directement par le Département.

Les canaux de Saint-Quentin, de la Sambre à l'Oise et de la Somme, le canal latéral à l'Oise, ainsi que ceux de l'Oise à l'Aisne et de l'Aisne, constituent un réseau de 604 km, dense et varié.

Le canal de Saint-Quentin, quant à lui, permet de découvrir les origines de la technologie fluviale avec le franchissement du plus long souterrain navigable de France, grâce à la technique du touage (système de traction par chaîne immergée).

Les 5 ports, 20 haltes, 10 rampes et 8 chantiers contribuent à la fréquentation de la Picardie, lieu de passage entre le Nord-Pas-de-Calais et la Seine.

La Région Picardie, dans le cadre du programme interrégional d'aménagement de l'Oise (section d'environ 100 km, située entre Janville et Andrésy), contribue à améliorer la gestion hydraulique, pour mieux prévenir les risques d'inondations, tout en sécurisant les conditions de navigation dans cette partie du bassin.

Près de 100 millions d'euros sont consacrés à cette opération par l'Etat (50%), le Conseil régional d'Ile-de-France (35%), le Conseil régional de Picardie (7,5%) et le Département de l'Oise (7,5%). La maîtrise d'ouvrage est assurée par Voies Navigables de France.

Le programme des travaux comporte la reconstruction de 7 barrages de l'Oise aval (Venette, Verberie, Sarron, Creil, Boran, l'Isle-Adam et Pontoise), la modernisation, sur la Seine, des barrages d'Andrésy et Denouval ainsi que la fiabilisation des écluses et la création d'un système d'aide au trafic.

Ce programme s'inscrit dans le cadre de la Charte de gestion du risque d'inondation sur les bassins versants de l'Aisne et de l'Oise, signée le 8 janvier 2001, par les Préfets de région et de département concernés, l'Entente interdépartementale Oise-Aisne, l'Agence de l'Eau Seine-Normandie et Voies Navigables de France.

Ce programme doit favoriser le développement du transport fluvial (marchandises et passagers) et celui du tourisme. Il s'inscrit dans la perspective de modernisation de la liaison Seine-Nord.

E- La Région Haute-Normandie

La Haute-Normandie développe l'accès au patrimoine et le tourisme de croisière. La Région Haute-Normandie a créé également l'ISNI, Institut Supérieur de la Navigation Intérieure.

La Région a lancée en 2002 un programme de quatorze animations : « *Vivez l'été de scènes à Seine* » de Vernon au Havre, avec représentations théâtrales sur une péniche, expositions et spectacles à l'Abbaye de Jumièges, dimanches guinguettes au Port Saint Genons à Rouen, épopées viking ou festival de chansons à Giverny.

La Région Haute-Normandie a créé également l'ISNI (Institut Supérieur de la Navigation Intérieure), qui contribue à favoriser une meilleure prise en compte du tourisme fluvial dans le développement de l'utilisation de la voie d'eau.

III - INTERACTIONS AVEC LES BASSINS ENVIRONNANTS ET SYNERGIES ENVISAGEABLES

Si le tourisme fluvial est considéré comme une filière d'activité à fort potentiel, il est cependant nécessaire de le conforter, notamment par le développement d'interactions entre les bassins environnants.

Des investissements importants sont prévus au titre du développement durable, au bénéfice des vallées franciliennes et, plus largement, pour les régions périphériques dotées d'un réseau fluvial complémentaire à celui de l'Ile-de-France.

Ces efforts risquent cependant de ne pas avoir les effets économiques escomptés, compte tenu d'une réglementation de la navigation fluviale dans Paris qui dissuade, voire interdit, la jonction des bassins.

A- La Bourgogne

Située à la ligne de partage des eaux entre les bassins de la Seine, de la Loire et du Rhône, la Bourgogne offre au tourisme fluvial près de 1 200 km de rivières ou canaux.

Afin de réunir entre eux ces trois bassins fluviaux, toute une série de canaux a été construite en Bourgogne entre le XVII^{ème} et le XIX^{ème} siècles qui, s'ajoutant aux rivières navigables (la Saône, l'Yonne et la Seille), constitue un réseau d'un intérêt touristique exceptionnel.

Il s'agit des canaux de Bourgogne, du Nivernais, de Briare, du Centre, de ceux du Rhône au Rhin et de Roanne à Digoin, ainsi que du canal latéral à la Loire et de ceux du Loing et de la Marne à la Saône.

Sur l'ensemble de ses rivières et canaux, la Bourgogne compte 13 ports de plaisance, 26 haltes nautiques et 54 escales techniques. Quinze sociétés, implantées sur 28 bases, constituent une flotte de plus de 400 bateaux et font de la Bourgogne un des premiers acteurs du tourisme fluvial français, avec environ 20 % du parc national.

D'importants investissements ont été programmés pour développer et promouvoir le tourisme fluvial en Bourgogne et des partenariats avec des régions limitrophes et européennes sont envisagés.

Un effort particulier est fait en vue d'aménager des pistes cyclables et des anciens chemins de halage pour permettre des randonnées pour piétons.

Des synergies avec l'Ile-de-France sont à étudier, notamment dans le domaine de croisières sur plusieurs jours avec des programmes bien définis, des visites organisées et notamment des séjours, dans la capitale ou dans des grandes villes franciliennes.

B- Nord-Pas-de-Calais

Le Nord-Pas-de-Calais, avec ses 686 km de voies navigables, ses 9 ports de plaisance et ses 45 haltes fluviales, constitue un lieu privilégié pour le tourisme fluvial.

C'est la raison pour laquelle les pouvoirs publics ont investi, sur une période de cinq années, près de 46 millions d'euros.

Une dizaine de loueurs (bateaux passagers, promenades et électriques) totalisent près de 70 unités avec des capacités très variables, pouvant aller jusqu'à 180 places.

Les touristes sont essentiellement étrangers (60 %) et le Nord-Pas-de-Calais a enregistré en 2001 près de 11 000 mouvements de bateaux, soit une progression de 4 %, par rapport à l'année 2000 (86 % de bateaux privés, 11 % de bateaux à passagers et 3 % de locations). En 2000, 1 490 vignettes ont été vendues et le nombre de permis délivrés oscille entre 1 000 et 1 200 par an.

Par ailleurs, 1 088 km de berges sont ouvertes à la randonnée pédestre et 116 km, en superposition de gestion (VNF, collectivités locales et départementales), sont proposés pour la pratique du cyclotourisme.

Dans le domaine nautique, 25 associations de canoë-kayak, 10 associations d'aviron et 15 associations de plaisanciers sont également répertoriées.

Depuis 1996, le CRT a été mandaté par le Conseil général du Pas-de-Calais afin de promouvoir le tourisme fluvial. Un programme de coopération transfrontalière a été conçu avec les provinces belges du Hainaut et de Flandre Occidentale.

Une campagne de communication sur le tourisme fluvial euros-régional, "La ruée vers l'eau", a permis de décliner, sur le plan national et international, les actions de promotion réalisées pour valoriser et coordonner les nombreuses manifestations locales organisées par des communes, autour du thème de la voie d'eau.

L'Ile-de-France ne pourrait-elle pas s'inspirer de telles initiatives ?

CHAPITRE TROIS :

LES INTERVENTIONS DE L'UNION EUROPEENNE DANS LE DOMAINE DU TOURISME FLUVIAL

Ainsi que le rappelait le CESR dans le rapport présenté en octobre 1998 par Joseph OLIVEREAU, la Commission européenne a abordé dès novembre 1997 la problématique "tourisme et emploi".

« Encore faut-il une réelle volonté politique en faveur du tourisme puisque les projets communautaires, élaborés dans ce domaine, requièrent l'unanimité du Conseil des ministres de l'Union. Or le premier programme (PHILOXENIA) a échoué en 1998 avant d'être mis en chantier, faute d'avoir recueilli l'accord des quinze ministres représentant les Etats membres de l'Union.

Ce projet se proposait :

- de développer la connaissance dans le domaine du tourisme ;*
- de simplifier l'environnement législatif et financier du tourisme ;*
- d'améliorer la qualité des services et produits offerts ;*
- d'accroître le nombre des touristes de toutes provenances » (12)*

Le nouvel objectif stratégique, fixé au printemps 2000 par le Conseil européen de Lisbonne, visant à faire de l'Union européenne l'économie de la connaissance la plus compétitive et la plus dynamique du monde, est d'une importance toute particulière pour la politique d'entreprise et le secteur du tourisme.

Les mesures de soutien aux entreprises se sont relayées essentiellement sur les Euros-info-centres (EIC). Pour le secteur du tourisme en particulier, la Commission européenne a publié en ligne un guide Internet « Mesures communautaires en faveur du tourisme – Guide Internet pour le secteur du tourisme » qui identifie les programmes, fonds, initiatives, actions et instruments communautaires intéressants.

Un développement équilibré et durable du tourisme, et donc du tourisme fluvial, est appelé à être soutenu par des financements européens et ce, en particulier, afin :

- de moderniser des infrastructures liées au tourisme et renforcer leur efficacité ;*
- d'améliorer les compétences et les profils professionnels afin de mieux répondre aux aspirations des touristes et aux besoins de ce secteur ;*
- d'encourager les partenariats inter-entreprises, la coopération entre acteurs publics et privés ainsi que la mise en réseau, dans le but d'améliorer l'intégration des différents services intervenant dans la chaîne touristique.*

(12) rapport du CESR sur « le tourisme en Ile-de-France : emploi et retombées économiques », présenté le 6 octobre 1998 par Joseph OLIVEREAU, au nom de la commission de la culture, des sports, des loisirs et du tourisme

Dans le domaine de la formation, de l'amélioration des compétences et de la main-d'œuvre, outre la poursuite des actions au sein de programmes tels que SOCRATES et LEONARDO, qui peuvent également profiter aux mesures concernant le tourisme, la question des inégalités sociales a été abordée au niveau européen depuis 2000.

La commission demande que la connaissance des politiques européennes, notamment menées dans les domaines du soutien au monde rural ou aux personnes handicapées, soient mieux diffusée et permette ainsi d'intégrer des cofinancements européens dans les projets franciliens concernant le tourisme fluvial, qu'ils soient portés par des collectivités locales, des professionnels ou des associations.

I - DANS LE CADRE DE LA POLITIQUE EUROPEENNE DE COHESION REGIONALE

La mise en œuvre des fonds structurels pour la nouvelle période 2000-2006 doit permettre aux projets franciliens, dans le domaine du tourisme en général et du tourisme fluvial en particulier, de bénéficier de financements communautaires.

En effet, les orientations des Objectifs 2 et 3 de la politique européenne de cohésion régionale reconnaissent le tourisme comme un secteur porteur, tant en termes de résultats que de création d'emplois.

Mais, ainsi que l'a souligné un récent rapport du CESR, le faible taux de consommation des crédits européens, accordés pour financer des projets franciliens, principalement au titre de l'Objectif 2, est apparu révélateur d'un manque de compréhension des opportunités offertes, dans ce contexte, aux acteurs d'Ile-de-France qu'ils soient publics, privés ou associatifs.⁽¹³⁾

Ainsi, au 1^{er} janvier 2003, le taux de consommation des fonds programmés n'étaient que de 15,1%.

Or, du fait du dispositif de dégagement d'office, mis en place en 2000 par les institutions communautaires, les territoires franciliens concernés par l'Objectif 2 courent le risque d'une perte de plus de 30 millions d'euros, la Commission européenne devant annuler, fin 2003, les crédits obtenus en 2001 et non consommés pendant deux ans.

(13) rapport du CESR relatif à « la lisibilité des interventions communautaires en Ile-de-France et des actions européennes de la Région Ile-de-France – Réalités et enjeux » présenté le 6 février 2003 par Rémi BONNEVIALLE, au nom de la commission de l'action européenne et internationale

Enfin, des projets concernant le tourisme fluvial ont été ainsi financés, notamment en Nord-Pas-de-Calais, dans le cadre des Programmes d'Initiative Communautaire (PIC) de coopération interrégionale INTERREG (1988-1993) INTERREG II (1994-1999).

Pour qu'une stratégie soit élaborée dans la perspective d'une coopération interrégionale de nature à favoriser le développement du tourisme fluvial en Ile-de-France, la commission propose de faire appel à des cofinancements européens, dans le cadre des Objectifs 2 et 3 de la politique européenne de cohésion régionale ainsi que dans celui du Programme d'Initiative Communautaire (PIC) INTERREG III de coopération interrégionale.

A- L' Objectif 2

1) L'Objectif 2 en Ile-de-France

L'objectif 2 est un Objectif prioritaire à vocation économique et territoriale. Il vise, avec la définition d'un zonage, à soutenir la reconversion économique et sociale de zones en difficulté structurelle, autres que celles éligibles à l'Objectif 1, telles que les difficultés de restructuration ou de diversification économique.

Ce sont des zones en mutation ou en déclin, qu'elles soient rurales, industrielles, urbaines ou touchées par la crise de la pêche. Environ 18 % de la population de l'Union sont concernés par cet Objectif. La dotation de l'Objectif 2 représente 11,5 % de la dotation globale et s'élève à 22,42 milliards d'euros pour la période 2000-2006.

Vingt-deux régions françaises bénéficient de l'Objectif 2, parmi lesquelles, pour la première fois, l'Ile-de-France, qui est ainsi susceptible de mobiliser un financement de 142 millions d'euros (par deux fonds communautaires, le Fonds européen de Développement régional ou FEDER et le Fonds social européen ou FSE) pour la période 2000-2006.

2) Les opportunités dans le domaine du tourisme fluvial

Parmi les vingt-sept communes éligibles aux financements européens de l'Objectif 2 (essentiellement de Seine-Saint-Denis, mais aussi des Hauts-de-Seine et du Val d'Oise), plusieurs sont concernées par le projet de schéma des infrastructures portuaires du Port Autonome de Paris, en termes d'équipements pour le tourisme fluvial.

Une création d'équipement nouveau est ainsi envisagée à Epinay-sur-Seine. De plus, des projets permettant de renforcer ce qui existe (notamment pour l'aménagement des haltes fluviales déjà réalisées à Gennevilliers et à Saint-Denis) pourraient également être soutenus dans le cadre de l'Objectif 2.

Enfin, les projets de réhabilitation des berges et des anciens chemins de halage, leur aménagement ainsi que la mise en place de nouveaux équipements, pour accompagner le développement d'activités liées au tourisme fluvial, pourraient être également financés dans ce contexte.

Cela concerne plusieurs communes riveraines de la Seine (Colombes, Epinay-sur-Seine, Gennevilliers, L'Ile-Saint-Denis et Villeneuve-La-Garenne) ou de canaux, qu'il s'agisse de celui de l'Ourcq (Bobigny, Bondy et Pantin) ou de ceux de Saint-Denis et Saint-Martin (Aubervilliers et Saint-Denis)

En effet, des projets destinés à soutenir la réalisation d'équipements fluviaux peuvent être financés en Ile-de-France, dans le cadre de l'Axe 3 de l'Objectif 2 de la politique européenne de cohésion régionale, pour "soutenir, renforcer et développer le tissu économique et l'emploi":

- ➔ encourager les actions en faveur du tourisme (action 1 de la mesure 4) ;
- ➔ requalifier l'environnement des espaces portuaires (action 3 de la mesure 5) ;
- ➔ restructurer et requalifier l'environnement des activités économiques liées à la voie d'eau (action 4 de la mesure 5).

B- L'Objectif 3

1) L'Objectif 3 en Ile-de-France

Il s'agit d'un Objectif à vocation sociale qui concerne toutes les régions de l'Union en dehors de celles éligibles à l'Objectif 1 (aide aux régions en retard de développement). L'Objectif 3, qui est financé par le biais du Fonds social européen (FSE), rassemble toutes les actions en faveur du développement des ressources humaines, pour moderniser les systèmes de formation et promouvoir l'emploi.

La dotation de l'Objectif 3 représente 12,3 % de la dotation totale et s'élève à 24,05 milliards d'euros, en augmentation sensible par rapport à la programmation précédente. Le montant des financements destinés à la France s'élève à 4,7 milliards d'euros dont 442 millions d'euros pour l'Ile-de-France.

2) Les opportunités dans le domaine du tourisme fluvial

Le soutien à la lutte contre la discrimination entre hommes et femmes sur le marché du travail, la formation d'enseignants et de formateurs ou l'aide à la création d'entreprises sont autant de possibilités de faire une utilisation imaginative du FSE dans le but de promouvoir les besoins de développement économique des régions touristiques.

Le FSE a un rôle indéniable à jouer dans le cadre de l'encouragement de l'investissement dans les compétences des personnes employées par le tourisme. Il dispose du potentiel nécessaire pour contribuer à accroître le nombre et la viabilité des petites entreprises de l'industrie du tourisme.

Le fait de susciter un engagement en faveur de l'éducation et de la formation tout au long de la vie peut avoir une influence décisive sur la qualité de service offerte dans l'industrie du tourisme.

Cela est particulièrement intéressant dans le cadre d'une filière, telle que celle du tourisme fluvial, où les nécessités liées à la reconversion d'anciens marinières et à l'émergence de nouveaux métiers, rendent les demandes de formation particulièrement utiles.

C- LE PIC INTERREG III

Le PIC (programme d'initiative communautaire) INTERREG III concerne la coopération transrégionale destinée à favoriser un développement harmonieux et équilibré du territoire européen.

Dotée d'un budget total de 4,87 milliards d'euros pour la période 2000-2006, l'initiative INTERREG III est mise en œuvre selon trois volets d'action :

➔ **INTERREG III-A** : soutien aux projets de coopération transfrontalière avec une promotion du développement régional intégré entre les régions frontalières (**l'Ile-de-France, du fait de son positionnement géographique, n'y a pas accès**) ;

➔ **INTERREG III-B** : encouragement à la coopération transnationale au sein de zones géographiques prédéfinies destinées à favoriser une intégration territoriale harmonieuse de l'Union européenne et avec les pays candidats, voire d'autres pays voisins (**l'Ile-de-France fait partie de la Zone ENO ou Europe du Nord-Ouest**) ;

➔ **INTERREG III-C** : valorisation des échanges d'expériences et des meilleures pratiques entre Régions grâce à des coopérations interrégionales permettant des coopérations transnationales ou trans-régionales (sans tenir compte d'une contiguïté territoriale) destinées à améliorer les politiques et les techniques de développement régional d'intérêt commun (**le volet INTERREG III-C est doté d'un budget de 295 millions d'euros pour la période 2000-2006**).

1) Le volet INTERREG III-B

a) Les principes d'intervention dans le cadre de ce volet B

Dans le cadre des programmes INTERREG III-B, du type de celui de l'ensemble géographique ENO, un projet doit avoir un caractère transnational en permettant la coopération entre des partenaires de régions appartenant à deux pays différents de la zone considérée (telle que l'ENO). Chaque partenaire doit contribuer au financement du projet et participer activement à sa mise en œuvre.

Cependant, dans le cas de projets nécessitant des investissements d'infrastructure, il est possible que le caractère transnational ne soit recherché que dans l'impact que le projet aura dans d'autres Etats.

Cette approche concerne tout particulièrement les projets d'aménagements de la voie d'eau, dans le contexte du tourisme fluvial, dont les implications se répercutent en amont et en aval, sur tout le bassin fluvial concerné et, même au-delà.

En effet, nombre des bassins environnant celui de la Seine sont reliés par un réseau de canaux qui permet des liaisons avec la Belgique, les Pays-Bas, l'Allemagne et la Suisse.

Ainsi, les projets susceptibles d'être présentés doivent traiter soit :

➔ **d'un problème transnational**, c'est-à-dire d'un thème dont un traitement aux niveaux local, régional ou national n'est pas optimal et qui nécessite une coopération transnationale ;

➔ **d'un problème commun**, auquel sont confrontées plusieurs collectivités territoriales sur l'ensemble du territoire européen, et pour lequel une coopération transnationale apporterait des solutions plus innovantes et plus efficaces.

Ainsi, le développement du tourisme fluvial en Ile-de-France ne peut être séparé de la mise en place d'une coopération interrégionale dans le contexte transnational de la zone communautaire de l'Europe du Nord-Ouest qui regroupe notamment la Belgique, dix provinces du sud des Pays-Bas et les Länder allemands les plus à l'ouest avec les régions du Bassin parisien, plus quelques autres parmi lesquelles l'Alsace, la Bourgogne, la Lorraine ou le Nord-Pas-de-Calais.

Or l'un des points communs à toutes ces régions tient aux liaisons en matière de tourisme fluvial qui mériteraient d'être mieux coordonnées. En effet, la plupart de ces régions sont reliées par voie d'eau grâce aux bassins amont et de la Seine et à leur interconnexion, via les canaux de liaison, avec les bassins de la Meuse, de l'Escaut et du Rhin.

Dans le contexte du programme INTERREG III-B ENO, des projets d'intérêt commun, concernant des questions telles que celles de la signalétique touristique, d'une meilleure desserte des points d'avitaillement, voire du renforcement de la subsidiarité professionnelle des éclusiers (formation à accueil, aux langues étrangères, etc.) pourraient certainement être soutenus par l'Union européenne.

Mais, plus spécifiquement, et c'est là une des particularités des programmes INTERREG III-B, du type de celui de l'ensemble géographique ENO, un problème commun (ouvrages fluviaux remarquables, type ascenseurs à bateaux, ponts-canaux, écluses historiques, etc.)

Il s'agit de mettre en œuvre des projets offrant des résultats matériels et concrets dans l'intérêt conjoint du partenariat transnational qu'ils contribuent à faire émerger.

Aussi, des investissements d'infrastructure de petite envergure, à visée communautaire ou d'intérêt pour l'ensemble de la zone, ainsi que des investissements dans des PME peuvent être soutenus financièrement dans le cadre du programme INTERREG III-B.

L'un des objectifs d'INTERREG III-B est d'impliquer un public plus large que les seules collectivités publiques, afin d'associer, par exemple les services de transport, les associations œuvrant dans le domaine de la voie d'eau, spécialistes de l'environnement et entreprises du secteur privé (restauration, location de bateaux, avitaillement en fluides, etc).

Dans cette perspective, la participation de certains publics, comme les personnes handicapées, à des activités de tourisme fluvial, peut être l'un des champs de co-financement européen à explorer.

b) Les opportunités dans le domaine du tourisme fluvial

Certains domaines prioritaires, tels que les systèmes de transport et le patrimoine culturel, à promouvoir dans le cadre du volet INTERREG III-B, sont étroitement liés au tourisme.

Dans bien des cas, la compréhension et la prise en charge de problèmes de conservation du patrimoine et de l'environnement ou de développement économique, peut être facilitée grâce aux échanges de bonnes pratiques, aux transferts de connaissances et de savoir-faire ainsi qu'à des activités ou des projets pilotes communs.

Le programme INTERREG III-B ENO comporte cinq grandes priorités parmi lesquelles, certaines mesures des priorités 1, 3 et 4, telles que présentées dans le tableau ci-dessous, concernent directement ou indirectement le tourisme fluvial.

**Les priorités du programme d'initiative communautaire ENO
(Europe du Nord-Ouest (INTERREG III-B))**

	PRIORITES				
	<u>1</u> <i>Un système attractif et cohérent de centres urbains et de régions</i>	<u>2</u> <i>L'accessibilité interne et externe</i>	<u>3</u> <i>Les ressources en eau et la prévention des sinistres dus aux inondations</i>	<u>4</u> <i>Les autres ressources naturelles et le patrimoine culturel</i>	<u>5</u> <i>La promotion de l'intégration territoriale dans les zones maritimes de l'ENO</i>
MESURE 1	Des régions métropolitaines plus attractives dans le contexte mondial et européen	Gestion durable de la mobilité	Occupation des sols et systèmes hydriques	Renforcement de l'armature verte, réduction de l'empreinte écologique	Promouvoir la coopération entre ports maritimes et intérieurs
MESURE 2	<u>Un modèle cohérent et polycentrique de centres urbains, de zones rurales et de régions côtières et périphériques complémentaires</u>	Amélioration de l'accès à la société de l'information	Prévention des sinistres dus aux inondations	Protection et mise en valeur créative du patrimoine culturel	Faciliter la coopération entre régions maritimes et intérieures

Dans le cadre de la Priorité 1, la mesure deux tend à promouvoir les projets favorisant le développement touristique des régions rurales. A titre d'exemple, un réseau de villes moyennes fortement impliquées dans cette filière du tourisme fluvial, pourrait se constituer et élaborer un projet commun de développement concerté dont les actions seraient susceptibles d'être cofinancées au titre de cette mesure.

De même, dans le cadre de la première mesure de la Priorité 3, des actions transnationales coordonnées sont finançables, soit:

- ➔ dans la mesure où elles permettent de promouvoir la gestion écologique du système d'eau et de préserver les utilisations positives des rivières, lacs et ports de plaisance, en eau potable et transport ;
- ➔ si elles consistent en des projets intégrés pour une utilisation transnationale de loisir des voies navigables, pouvant intégrer divers partenariats d'importance transnationale entre secteur public et secteur privé ;
- ➔ si elles favorisent une amélioration de la qualité de vie (nature, loisirs) dans les régions urbaines via une gestion durable des eaux.

Dans le contexte du développement du tourisme fluvial francilien, de telles mesures pourraient être l'occasion d'associer tous les partenaires du Bassin parisien et d'autres régions françaises et européennes (notamment belges et allemandes) afin de valoriser au mieux l'ensemble constitué par les bassins de la Seine, de la Meuse et du Rhin, via les différents canaux ouverts à la navigation de passagers et de plaisance.

Enfin, l'étude de la Priorité 4, consacrée aux autres ressources naturelles (que l'eau) et à l'héritage culturel, peuvent permettre de conjuguer des éléments communs à différentes régions concernées par le tourisme fluvial (sauvegarde ou réhabilitation du patrimoine architectural ou naturel lié, par exemple, aux écoles de peinture impressionniste et naturaliste, ou ayant une valeur historique, tels que les ascenseurs à bateaux, les ponts-canaux ou les maisons d'éclusiers).

La première mesure de cette Priorité 4 permet notamment :

- ➔ de sauvegarder l'intégralité naturelle et historique des sites et des paysages par le développement de principes communs et de normes de bornes pratiques et par une utilisation stratégique de la planification territoriale pour protéger les paysages ;
- ➔ de promouvoir l'utilisation durable des ressources, par exemple au moyen de circuits régionaux ;
- ➔ d'organiser des séminaires et des conférences pour diffuser les connaissances relatives aux aspects opérationnels de la gestion des ressources naturelles, de l'infrastructure écologique et de l'héritage culturel ;
- ➔ d'augmenter la qualité de la vie et l'attrait des régions de l'ENO.

A titre d'exemple, un projet a été développé dans le cadre d'INTERREG II (1994-1999) pour promouvoir un réseau de programmes de réhabilitation des canaux et autres voies d'eau intérieures.

Il a regroupé treize collectivités territoriales partenaires, issues de Belgique, d'Irlande, des Pays-Bas et du Royaume-Uni et a obtenu un financement communautaire de 1,122 millions d'euros (pour un budget total de 1,986 millions d'euros).

Ce projet a permis d'élaborer des actions, au travers de cinq objectifs permettant, notamment, de maximiser les avantages économiques, environnementaux, sociaux et culturels de voies d'eau intérieures historiques et d'intégrer ces programmes de réhabilitation de canaux dans le cadre de l'aménagement du territoire et de l'environnement naturel (paysages, particularités locales des villes et campagnes traversées par ces canaux).

Enfin, le réseau RDC (Réhabilitation Durable des Canaux) a été mis en place pour réaliser différents projets pilotes et des études dont une destinée à identifier une approche stratégique permettant « de développer et de promouvoir le tourisme sur les voies d'eau intérieures ».

c) L'exemple de Nord-Pas-de-Calais

Dans le contexte du tourisme fluvial, la coopération transnationale peut donc apporter une valeur ajoutée aux réalisations menées par des acteurs séparés par la mise au point de solutions intégrées, innovantes et plus efficaces.

C'est ce que la Région Nord-Pas-de-Calais a réalisé, certes dans le cadre du volet transfrontalier (volet A de l'initiative INTERREG), mais cet exemple et les actions qui y sont programmées pourraient certainement être transposées dans le cadre du volet B d'INTERREG.

Le projet INTERREG III-A, dont le chef de file est le CRT de Nord-Pas-de-Calais, envisage une coopération transfrontalière tripartite avec les deux Provinces belges du Hainaut et de Flandre Occidentale.

Pour mémoire, dans le contexte du PIC INTERREG (période de programmation 1988-1993), un premier projet avait déjà permis au Nord-Pas-de-Calais de réaliser une première coopération avec la Flandre Occidentale. Par ailleurs, dans le cadre du PIC INTERREG II (1994-1999), un autre projet de développement du tourisme fluvial avait permis une coopération avec la Province du Hainaut et le Département de l'Aisne (associé en fin de programme).

L'ambition de ce projet est d'animer l'ensemble de la filière du tourisme fluvial. Pour ce faire, le projet prévoit des actions non seulement dans le domaine de la promotion et de communication, mais prévoit également des fonctions d'observation du marché, de mise en réseau des acteurs, d'assistance à la conception de produits de qualité, d'information et de sensibilisation des professionnels.

Il est également intéressant de souligner, comme le fait ce projet, que « *les efforts entrepris depuis plus de dix ans par les trois régions partenaires (la Région Nord-Pas-de-Calais et les deux Provinces belges) en faveur du développement du tourisme fluvial sur le territoire transfrontalier doivent être poursuivis au cours des dix prochaines années afin de capitaliser l'ensemble des investissements réalisés (équipements de sites, actions de promotion, etc.)* ».

Cela permet de remarquer deux choses importantes dans le contexte francilien :

➔ tout d'abord, que le développement du tourisme fluvial est à considérer sur le moyen voire le long terme (du fait des investissements qu'il nécessite) ;

→ mais également, que la possibilité de développer des coopérations interrégionales, que cela soit au niveau du Bassin parisien, voire avec d'autres régions françaises (telles que, par exemple, celles de Lorraine ou d'Alsace) ou européennes (belges, hollandaises, allemandes ou même suisses) peut être de nature à favoriser le développement interconnecté du tourisme fluvial.

En effet, une coopération interrégionale en matière de tourisme fluvial est d'autant plus nécessaire que « *l'évolution favorable constatée du marché, la prise de conscience progressive des collectivités locales et des intercommunalités à la nécessité vitale d'aménager leur équipement et d'animer la voie d'eau, constituent un enjeu déterminant de développement* ».

Enfin, le projet présenté par le CRT Nord-Pas-de-Calais exprime clairement le fait qu'au-delà « *des simples actions de promotion (salons, éditions), la volonté des partenaires est d'engager une démarche très large d'animation de la filière, englobant des actions très diverses et variées, mais complémentaires, et avec le souci permanent, non seulement de valoriser le tourisme fluvial en tant que tel, mais également de développer toutes les activités de loisirs en bordure de la voie d'eau qui s'adressent aux clientèles de proximité (et notamment les populations locales)* ».

2) Le volet INTERREG III-C en Ile-de-France

a) Les principes d'intervention dans le cadre de ce volet C

Le volet C d'INTERREG III, qui bénéficie de 6% des allocations globales de cette initiative communautaire (soit 292,5 millions d'euros pour la période 2000-2006), permet la promotion de la coopération transnationale et interrégionale destinée à améliorer les politiques et techniques de développement régional.

INTERREG III-C permet à des régions, qui ne sont pas forcément contiguës, de nouer des relations qui peuvent aboutir à des échanges d'expérience et à l'établissement de réseaux en faveur d'un développement équilibré, harmonieux et durable de l'Union européenne et des pays tiers.

La contribution du FEDER peut atteindre de 200 000 à 1 million d'euros (dont un maximum de 40% pour le chef de file du projet). Les participants doivent être des autorités publiques ou des structures.

Un large partenariat entre les différents niveaux d'administration et les acteurs socio-économiques étant recherché, tous les acteurs publics et privés sont considérés comme étant des bénéficiaires potentiels (administrations nationales, régionales ou locales, autres organismes publics, instituts de recherche, universités, acteurs ou organisations socio-économiques, etc).

b) Les opportunités dans le domaine du tourisme fluvial

Quatre zones de programmes sont définies et la zone nord-ouest regroupe l'ensemble des régions déjà incluses dans la zone ENO (Europe du Nord-Ouest),

Ainsi, si un porteur de projet doit déposer celui-ci auprès du secrétariat de "sa" zone de programmation, cela n'a aucune conséquence sur le choix des partenaires qui peuvent venir de toute l'Union. Les projets peuvent même inclure des partenaires de pays tiers, mais leur participation ne pourra pas être prise en charge par le FEDER.

Les réseaux associent les différentes régions dans et hors de l'Union européenne dans le cadre de méthodes de mise en œuvre et de développement de projets. Les réseaux représentent entre 10 et 20% du financement de chaque programme INTERREG III-C et bénéficient d'un financement FEDER situé entre 200 000 et 1 million d'euros.

Les orientations du volet C d'INTERREG III mentionnent le tourisme parmi les questions prioritaires pour la coopération interrégionale, ce qui permet d'envisager le soutien de projets dans le domaine du tourisme fluvial.

II - DANS LE CADRE DE LA POLITIQUE EUROPEENNE DE DEVELOPPEMENT RURAL

L'Agenda 2000 prévoyait un renforcement de la politique communautaire de développement rural qui est devenue le "deuxième pilier" de la Politique agricole commune (PAC).

Au cours de la période 2000-2006, le financement communautaire du développement rural par le Fonds Européen d'Orientation et de Garantie Agricole (FEOGA) sera d'environ de 50 milliards d'euros, soit plus de 7 milliards d'euros par an.

Parmi les vingt-deux mesures pouvant bénéficier d'un soutien du FEOGA, l'une concerne directement le tourisme et doit permettre d'encourager les activités touristiques et artisanales en milieu rural. Cependant, les vingt et une autres mesures de développement rural peuvent également, de manière directe ou indirecte, permettre le financement de projets franciliens qui s'inscrivent dans le développement du tourisme fluvial en zone rurale.

Cela pourra être le cas, par exemple, pour les projets aidant à préserver et à améliorer l'environnement naturel de ces zones, qui constitue un élément de leurs attraits pour les activités touristiques et de loisirs.

L'application française du Règlement européen de développement rural (qui régit le deuxième pilier de la PAC) est réalisée par le biais d'un plan national, le Plan de Développement Rural National (PDRN).

Les mesures de ce PDRN, qui a été approuvé le 7 septembre 2000 par la Commission européenne pour la période 2000-2006, sont mises en œuvre au niveau le plus approprié (national, régional ou départemental).

Les dossiers de demande d'aide, présentés dans le cadre du PDNR, sont instruits par les services du ministère de l'agriculture et de la pêche, en particulier les directions départementales de l'agriculture et de la forêt (DDAF), en liaison avec les associations départementales pour l'aménagement des structures des exploitations agricoles (ADASEA).

Les priorités du PDNR pour la France sont au nombre de six :

- ➔ promouvoir une agriculture durable et multifonctionnelle ;
- ➔ valoriser et développer les ressources forestières dans une approche multifonctionnelle ;
- ➔ développer la valeur ajoutée et la qualité des produits agricoles et forestiers,
- ➔ équilibrer l'occupation du territoire et réduire les inégalités économiques en promouvant l'emploi ;
- ➔ protéger et mettre en valeur le patrimoine écologique ;
- ➔ accompagner la formation des acteurs.

Plusieurs de ces priorités du PDNR pour la France peuvent correspondre à des types de projets liés au développement du tourisme fluvial.

III - DANS LE CADRE DE LA POLITIQUE COMMUNAUTAIRE DE L'EAU

L'activité touristique est souvent tributaire de la qualité des cours d'eau, lacs et eaux côtières.

Les activités humaines produisant des eaux usées urbaines et industrielles, la pollution liée à l'agriculture intensive et certains aspects de l'industrie du tourisme elle-même peuvent avoir un impact considérable sur le tourisme fluvial.

L'année 2000 a été marquée par l'adoption de la nouvelle Directive européenne établissant un cadre communautaire dans le domaine de l'eau ⁽¹⁴⁾, qui complète la législation déjà en vigueur sur "l'impact des eaux urbaines résiduaires et de la pollution agricole".

(14) Directive 2000/60 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2000 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau

Les principaux objectifs de cette Directive peuvent concerner, au moins de façon indirecte, le développement du tourisme fluvial:

- en protégeant l'ensemble des cours d'eau et lacs et assurer une bonne qualité de ceux-ci dans les quinze ans ;
- en fondant la gestion des eaux sur les bassins hydrographiques et non sur les limites administratives.

III - DANS LE CADRE DE LA POLITIQUE EUROPEENNE DU SOUTIEN AUX PERSONNES HANDICAPEES

De plus en plus de personnes souffrant d'un handicap entreprennent des voyages ou périples divers, utilisent les services hôteliers et s'adonnent à des activités de loisirs. Ce marché, combiné avec celui du troisième âge et de toutes les autres personnes nécessitant une attention spéciale, est synonyme de substantielles recettes annuelles pour l'industrie du tourisme.

Par sa communication "Vers une Europe sans entraves pour les personnes handicapées", adoptée le 12 mai 2000, la Commission européenne s'efforce de promouvoir l'accessibilité de manière coordonnée dans le cadre de plusieurs domaines d'activité au niveau de l'Union.

Cela englobe, par exemple :

- la promotion de mesures visant à faire en sorte que les architectes, les ingénieurs en construction et les autres personnes participant à la conception et à la construction du milieu physique aient accès à des informations adéquates sur la politique des personnes handicapées et sur les mesures destinées à garantir l'accessibilité ;
- l'intégration des exigences d'accessibilité, conformément à des normes approuvées ou à de bonnes pratiques avérées dans la conception et la construction, dans le cas des projets entrant en ligne de compte pour un financement par l'Union européenne ;
- l'organisation d'actions de sensibilisation, par lesquelles le secteur des entreprises (y compris l'industrie du tourisme) est encouragé à se conformer aux bonnes pratiques dans le domaine des normes d'accessibilité.

Aussi, des projets visant à faciliter les échanges d'expérience en matière d'accessibilité des équipements franciliens de tourisme fluvial aux personnes handicapées, voire le soutien à l'adaptation des infrastructures concernées, pourraient être cofinancés par l'Union européenne. Cela est tout particulièrement vrai en 2003, proclamée "Année européenne des handicapés".

Dans le contexte de cette Année européenne des personnes handicapées, un Comité de coordination a été mis en place en mai 2002, au niveau français (présidé par Monsieur Jean-Luc SIMON, Président du GFPH, Groupement français des personnes handicapées).

Ce comité a formulé des propositions sur les actions susceptibles d'être conduites au niveau local, régional, national ou transnational pour atteindre les objectifs de l'Année européenne des personnes handicapées.

Il a eu également pour fonction d'assister le ministère de la santé, de la famille et des personnes handicapées dans le cadre de la sélection des bénéficiaires de subventions octroyées au titre de l'AEPH (un appel à projets a été ouvert jusqu'au 31 octobre 2002 afin de recueillir les projets susceptibles de bénéficier d'un cofinancement européen).

CONCLUSION

Ainsi que ce rapport a pu le préciser, la politique de mise en valeur des voies d'eau franciliennes et de leurs équipements représente un vecteur important du développement économique, social, sportif et culturel de l'Ile-de-France.

Ce n'est pas par hasard que, depuis le nuit des temps, les hommes ont construit près des voies d'eau. L'histoire de la batellerie témoigne du rôle important joué par le monde fluvial jusqu'à la moitié du XIXème siècle, autant dans le domaine du transport des marchandises que dans celui des passagers.

Aujourd'hui, les touristes ont remplacé les bateliers et la plupart des marchandises sont transportées par d'autres moyens que celui de la voie d'eau.

Cependant, quelque chose d'important est en train de changer dans la vie quotidienne des hommes avec la progression constante du "tourisme vert" qui donne toutes ses chances à l'activité complémentaire que représente le tourisme fluvial.

Une politique en faveur du tourisme fluvial digne des enjeux

L'Etat et la Région ont un rôle déterminant à jouer dans le soutien au redéploiement du tourisme fluvial.

Le tourisme possède un fort potentiel de croissance. Selon l'organisation mondiale du tourisme, le nombre de touristes internationaux devrait doubler d'ici à 2020 pour atteindre 1,6 milliard d'arrivées, soit une croissance annuelle de 4 %.

Cette évolution comporte des tendances lourdes telles que la réduction du temps de travail, l'allongement de la durée de vie et des congés annuels, la fragmentation de ces congés sur des périodes plus courtes ainsi que l'augmentation de la part des dépenses allouées aux loisirs. Cela se conjugue à une attente croissante en matière culturelle et touristique.

La France en général, et l'Ile-de-France, en particulier, disposent d'avantages concurrentiels importants et durables que constituent le développement du tourisme d'affaires, la diversité de son patrimoine naturel et culturel ainsi que la qualité de ses infrastructures.

En ce qui concerne le tourisme fluvial, des infrastructures existent mais elles ne sont pas toujours adaptées. Il s'agit souvent de sites techniques liés à la batellerie et à la navigation de commerce, non conçus pour la visite touristique. Cela permet de comprendre la nécessité d'aménagements et d'équipements spécifiques, sécurisés, pédagogiques, et accessibles en tous temps et par tous.

En Ile-de-France, le tourisme fluvial, hors de Paris, souffre d'une identification insuffisante de ses potentialités et d'un déficit d'image, tant auprès des touristes étrangers que des Franciliens.

Le formidable attrait de Paris, première destination touristique de France, avec son exceptionnel patrimoine architectural, culturel et historique, est une véritable chance pour l'Ile-de-France, à condition que des synergies soient établies entre la capitale et les autres départements franciliens, ainsi qu'avec les régions limitrophes.

La voie d'eau constitue un moyen privilégié pour atteindre cet objectif important pour le développement du tourisme francilien et des complémentarités interrégionales avec les régions du Bassin parisien, voire d'autres régions françaises et européennes.

Et ce, d'autant plus que le tourisme de plaisance en location est encore peu exploité par rapport à d'autres régions françaises ayant les mêmes atouts en matière fluviale.

Des moyens permettant de faire évoluer la situation

Comme toute activité de loisirs, le tourisme fluvial doit faire rêver, donner envie durablement et être accessible par tous. Le tourisme fluvial apparaît comme une activité encore peu exploitée en Ile-de-France. Cela explique qu'il ait été défini comme l'une des priorités du Schéma régional de développement du tourisme et des loisirs d'Ile-de-France pour 2000-2010.

Cela nécessite une politique volontariste. Aussi, l'Ile-de-France pourrait se fixer pour objectif de doubler son activité au cours de cette décennie.

La mise en place d'une stratégie en faveur du tourisme fluvial nécessite d'identifier préalablement, avec les différents partenaires, les potentialités territoriales et les clientèles à cibler.

Ainsi, la gestion des ports fluviaux existants ne permet pas toujours d'atteindre le seuil de rentabilité suffisant pour assurer correctement l'ensemble des services et des offres touristiques nécessaires pour développer l'activité.

Il paraît donc souhaitable d'être prudent dans la réalisation d'équipements nouveaux en veillant à ce que ceux-ci soient adaptés aux potentialités de développement des différentes utilisations possibles de la voie d'eau et, parmi celles-ci, du tourisme fluvial.

En ce qui concerne les aménagements et surtout les équipements liés au tourisme fluvial, le rôle de la Région devrait être renforcé. En ce sens, la décentralisation ne pourrait-elle pas permettre un transfert de compétences et des crédits correspondants au niveau régional afin de permettre davantage de réactivité ?

La seule incitation fiscale au développement de l'offre pourrait être un levier important, mais pourrait avoir des effets pervers si, dans le même temps, les conditions de la croissance de la demande ne sont pas réunies.

Parmi ces conditions, l'adaptation d'une réglementation trop contraignante envers l'utilisation des voies d'eau navigables pour le tourisme fluvial est primordiale, dans la mesure où elle diffère de la réglementation maritime qui concerne, de façon davantage harmonisée, tant le canotage que les activités nautiques à caractère familial.

Des interventions pour améliorer l'attractivité

Comme toute activité qui s'adresse à des pratiquants, priorité doit être donnée à l'accès, puis à la fidélisation de la clientèle, notamment francilienne, à travers l'amélioration de la qualité des services offerts et des prestations (labellisation des équipements et des sites spécifiques).

Rien ne sert de promouvoir le tourisme fluvial, si les clients, à l'occasion de leur séjour, sont déçus par rapport à ce qu'ils étaient en droit d'espérer, qu'il s'agisse de la flotte disponible, des aménagements et équipements accessibles, voire des activités, y compris les excursions possibles sur l'eau ou au abords de la voie d'eau.

Pour cela, non seulement les aménagements et les équipements doivent être adaptés à la plaisance individuelle ou familiale de proximité, mais un effort important est également nécessaire en matière de formation et de professionnalisation sur l'ensemble de la filière.

Des actions pour favoriser une culture du tourisme fluvial

L'amélioration de l'image du tourisme fluvial constitue la seconde priorité. Elle passe au préalable par une meilleure connaissance des attentes des publics potentiels.

L'Etat et, plus encore, la Région ont un rôle important à jouer, notamment dans le soutien au développement d'aménagements et d'équipements spécifiques, de projets de thématiques (ainsi que le montre l'exemple de la notoriété qu'ont acquis l'Armada et les Vingt-quatre heures nautiques de Rouen), de publications spécifiques, voire audiovisuelles (comme cela se pratique déjà pour les sports et loisirs nautiques).

Il est indispensable de mobiliser tous les acteurs franciliens du tourisme fluvial, qu'ils soient publics et privés et ce, en concertation avec les autres régions du Bassin parisien, afin d'engager une campagne de promotion importante, pour les touristes en général et les professionnels, en particulier.

Donner envie de découvrir le tourisme fluvial et donner aux professionnels des perspectives d'avenir, tels sont deux des axes majeurs pouvant servir de base à une politique de promotion du tourisme fluvial francilien.

Des initiatives pour développer le partenariat entre acteurs publics et privés

Le rôle des entreprises, des associations comme des collectivités concernées doit être valorisé. Leurs contributions respectives dans l'animation locale, la commercialisation de leurs offres, la professionnalisation de leur personnel doivent être mieux reconnues et davantage favorisées.

Toutes ces actions ont un rôle particulier à jouer dans le redéploiement du tourisme fluvial et la reconquête de flux des clientèles franciliennes, limitrophes et étrangères.

L'Etat, la Région, les autres collectivités territoriales franciliennes, ainsi que les associations et les entreprises doivent mettre en place les conditions d'un doublement du tourisme fluvial à l'horizon 2010, et ainsi permettre davantage de croissance globale, d'emplois et de mieux-vivre en Ile-de-France.

L'Ile-de-France bénéficie d'un réseau fluvial très important, situé pratiquement au centre de plusieurs bassins fluviaux français et européens. Aussi doit-elle saisir l'opportunité de la décentralisation pour élaborer une politique dynamique et ambitieuse qui permette la mise en place d'une véritable unité d'action touristique, dotée de moyens humains et budgétaires adaptés aux enjeux du tourisme fluvial en Ile-de-France et au sein du Bassin parisien.

ANNEXE 1

L'historique du tourisme fluvial

L'eau a toujours été une véritable force attractive pour l'homme.

En occident, ce ne fut que vers la fin du XIX ème siècle que l'on considérait l'élément liquide comme source d'agrément.

Plus qu'aujourd'hui encore, la vie dépendait des cours d'eau dans la mesure où les hommes les utilisaient quotidiennement. Cette proximité expliquerait le pouvoir ludique du domaine fluvial. La population s'y rassemblait sur les berges pour pratiquer les bains, les jeux, les fêtes nautiques données par les autorités, commercer, rencontrer des amis....

Apparition des premiers « coches d'eau »

Dés le début du 17^o siècle, on notait la présence de « coches d'eau » (1) sur les rivières de France et notamment vers 1650, celle d'un « bateau de poste » (2) halé par des chevaux, naviguant entre Libourne, Bergerac et Agen.

Puis des « bachots »

Dans les grandes villes et pour les petits trajets, les passagers étaient transportés dans des « bachots » (3) Ceux-ci n'avaient pas le droit d'accepter plus de 16 personnes à la fois (ordonnance royale de 1735). Ils étaient réglementés par le Bureau de la Ville et les salaires des bachoteurs étaient réglés par le Prévôt des Marchands.

L'Ancien régime réservait la navigation aux corporations de bateliers. Pour une promenade en bateau, le public devait déjà louer les services d'un professionnel.

Entre 1820 et 1860, de nombreux canaux, barrages et écluses furent construits sur l'ensemble du territoire français. Ils permirent une navigation régulière, plus rapide et l'aménagement de ports et haltes.

Précédemment, il fallait 12 jours pour remonter la Seine de Rouen à Paris et 9 jours pour la descendre, les bateaux étant tirés par des chevaux.

Des premiers bateaux à vapeur et à roue à aubes

Après avoir mis au point son « digesteur » (marmite de Papin) et inventé pour celui-ci la soupape de sûreté (1679), Denis Papin construisit à Kassel, en 1707, le premier bateau à vapeur.

Les essais eurent lieu sur la Fulda (Allemagne), mais il fut rapidement saccagé et détruit par les bateliers de Minden (près Hanovre), jaloux de leurs privilèges.

C'est alors qu'en 1776, on vit apparaître les premiers essais publics d'un bateau à vapeur, à roues à aubes, réalisés par le marquis Jouffroy d'Abbans (ingénieur français).

Quarante ans plus tard, en 1816, un bateau à vapeur et à roues à aubes, « l' Elise », effectua le premier parcours officiel de Rouen à Paris, avec une centaine de passagers.

C'est ainsi qu'on verra apparaître, en 1818, les premiers bateaux à vapeur, à roues à aubes sur la Seine et le Garonne, en 1822 sur la Loire, en 1829 sur l'Allier, la Vienne et la Maine, en 1836 sur l'Oise et l'Aisne.

Dès 1829, des bateaux à vapeur, à roues à aubes, assuraient un service régulier entre Paris et Saint-Cloud, à raison de trois départs journaliers et sept, à partir de 1837. Pour l'anecdote, en 1824, Louis XVIII et sa cour se rendait régulièrement à Saint-Cloud par bateau à vapeur et à roues à aubes.

« Bateaux postes » et « galiotes » assurent des services réguliers »

Ce ne fut qu'en 1836 que la « Compagnie des canaux » mit en place un service régulier de « bateaux de poste » (2) et « galiotes » (4) qui sera exclusivement réservé aux déplacements ou loisirs des passagers.

En 1838, sur le Rhône, un peu plus de 25 000 passagers furent transportés, sur le Rhin 324 000 , sur la Loire entre Orléans et Nevers 37 000 et entre Orléans et Angers 70 000.

Les mariniers avaient tendance à développer ce nouveau mode de transport et de loisirs car il était plus rémunérateur que le transport des marchandises. C'est dire l'importance que revêtait la voie d'eau au milieu du XIX^e siècle d'autant que parallèlement, les plaisirs nautiques commençaient à se vulgariser.

Le canotage et les guinguettes

Sous la monarchie de juillet, la promenade sur l'eau prit une forme nouvelle. L'individu délaissa les « bachots » des marinières pour mener lui-même, à sa guise et à ses risques son embarcation (la Seine n'était pas encore complètement canalisée).

C'est ainsi que se développa le canotage, entre 1825 et 1839, mais qui ne devint vraiment populaire que vers 1850 (année de la mise en service de l'écluse de la Monnaie qui finalisa la canalisation de la Seine).

L'individu pût ainsi, avec son « canot » (5), naviguer où bon lui semblait, fréquenter les « guinguettes » et goûter tous les plaisirs liés à la présence de l'eau. Les bains flottants et les plages se développèrent. Au fur et à mesure que les barrages éclusés se construisaient, les mouillages s'aménageaient.

Les bateaux à passagers et de croisière

Pour le tourisme au sens propre (action de voyager pour son plaisir), ce fut d'abord l'ère des croisières maritimes, vers 1840, avec l'apparition des grands paquebots de ligne, à vapeur.

La propulsion des bateaux par hélices mobiles fit son apparition vers 1859.

Puis au début du XX^{ème} siècle apparurent de très grandes unités, comme le « Normandie », par exemple, qui permirent de relier le vieux continent à l'Amérique.

Ces croisières en mer, tout en apportant une grande satisfaction à leurs passagers, présentaient les inconvénients d'une traversée de longue durée, avec un coût relativement élevé, ce qui ne les destinait qu'à une clientèle aisée ou fortunée.

Entre 1810 et 1850, plusieurs compagnies de batellerie eurent l'idée d'organiser des croisières fluviales, à la grande satisfaction des touristes de toutes classes sociales.

Pour un coût beaucoup plus modeste, ceux-ci purent ainsi goûter au plaisir bucolique lié à la découverte de l'eau, apprécier la convivialité de la vie à bord et jouir du spectacle des rives et des régions traversées.

L'apparition des « Mouche » en 1867, pouvant transporter 150 passagers, fit disparaître le service régulier de Paris à Saint-Cloud.

En 1873, fut créé le service des « hirondelles parisiennes » et une concurrence acharnée s'établit avec les « Mouche ».

En 1885, une troisième concurrente fit son apparition : la « Compagnie des Bateaux parisiens express ».

L'affaire se régla ultérieurement par la fusion des trois, pour constituer la « Compagnie générale des bateaux parisiens ».

Chemin de fer, métropolitain, taxis et tramways.

L'arrivée du chemin de fer en 1837, avec l'inauguration de la première ligne Paris Saint-Lazare et Le Pecq, la création en 1898, du Métropolitain et enfin le développement des automobiles et des taxis, après la guerre de 1914-1918, modifièrent considérablement les conditions de transports en général et ceux par la voie d'eau, en particulier.

Les congés payés, la pollution, le développement du transport des marchandises et l'attrait du littoral ont éloigné les franciliens du tourisme fluvial.

En 1936, lors de la généralisation des congés payés, la province s'organisa pour attirer la clientèle parisienne. Le littoral devint son choix préféré.

La capitale possédant un attrait touristique incontestable auprès des étrangers transforma ses pratiques, jusque là informelles et spontanées, en circuits fluviaux organisés et destinés à toutes les catégories de clientèles.

Quant aux autres pratiques nautiques, elles furent freinées voire dissuadées par l'élimination progressive des établissements flottants et autres équipements, dans l'objectif d'améliorer le chenal dans la traversée des villes pour les péniches et les barges tractées, puis poussées vers 1950, ainsi que par la pollution des rivières et fleuves de plus en plus industrialisés.

Les établissements de bains flottants furent remplacés par des piscines installées sur les berges et des plages dites de rivières construites au cours de la première moitié du 20^{me} siècle, non loin des anciens bains.

C'est ainsi qu'aux « trains de plaisirs » s'ajoutèrent les « trains de plages » qui desservaient les vallées franciliennes.

Quant à la pêche, la satisfaction des besoins alimentaires et la disparition du canotage en ont profondément modifié la pratique. C'est désormais un loisir économique et populaire qui devrait bénéficier du repeuplement en poissons permis par la requalification des eaux fluviales.

La presse a changé cette image de « passe temps » en « sport ». Mais cette évolution a davantage profité à la pêche en mer qu'à la pêche en rivière. Par ailleurs,

les pêcheurs ont pris l'habitude de se diriger vers les étangs privés repeuplés en permanence et non pollués.

Le canotage, comme la baignade devant obéir à une stricte réglementation, d'autres plaisirs s'y sont substitués.

Les mariniers qui travaillent cohabitent difficilement avec les praticiens des sports nautiques, de la plaisance et des loisirs.

D'où le transfert des sports nautiques sur des bassins aménagés dans d'anciennes gravières où la compétition devient possible.

Quant à la plaisance individuelle, c'est principalement sur le littoral et sur les canaux qu'elle se pratique actuellement.

Le tourisme fluvial organisé domine le marché

Seul le tourisme fluvial organisé « bateaux à passagers » et indirectement les « Batobus » pouvant rivaliser avec les péniches et barges ont pu se maintenir sur les voies navigables franciliennes, de même que les bateaux de croisières.

L'encombrement du littoral n'offrant plus de possibilités suffisantes (700 000 bateaux immatriculés dont certains attendent plusieurs années pour obtenir un anneau), le « tourisme vert » peut être une alternative dont il faut évaluer le potentiel et l'impact auprès de toutes les catégories de clientèles, notamment franciliennes.

(1) **Coche d'eau** : bateau à voyageurs qui naviguait sur les cours d'eau, remorqué par des chevaux circulant sur le chemin de halage.

(2) **Bateau de poste** : bateau remorqué par des chevaux et pouvant transporter une centaine de passagers.

(3) **Bachot (de bac)** : petite barque, petit bac.

(4) **Galiote (de galère)** : Sorte de gondole étroite et légère, arrondie à l'avant et à l'arrière.

(5) **Canot** : Embarcation légère non pontée qui se manœuvre généralement à la rame ou à la godille.

ANNEXE 2
Classement des 110 ports et haltes de plaisance en Ile-de-France
(42 ports et 68 haltes)

PARIS :

Escale du Bassin Louis Blanc
Escale du Parc de la Villette
Escale du Bassin de la Villette
Escale de Grenelle
Escale Notre Dame
Escale du Louvre
Escale d'Orsay
Escale de Bercy
Escale du Parc Citroën
Port de l'Arsenal
Port des Champs Elysées

SEINE-ET-MARNE (77):

Halte de Bray sur Seine
Halte de Champagne sur Seine
Halte de Champigny sur Seine
Halte de Château Landon
Halte de Claye Souillis
Halte de Congis
Halte de Crouy sur Ourcq
Halte de Dammarie les Lys
Halte de Ecuelles
Halte de Episy
Halte de Fresnes sur Marne
Halte de Fublaines
Halte de Germigny l'Evêque
Halte de Héricy
Halte de La Ferté sous Jouarre
Halte de La Madeleine sur Loing
Halte de Le Mée sur Seine
Halte de Luzancy
Halte de Marolles sur Seine
Halte de Mary sur Marne
Halte de Montcourt Fromenville
Halte de Moret sur Loing

SEINE-ET-MARNE (suite & fin):

Halte de Nanteuil sur Marne
Halte de Nemours
Halte de Poincy
Halte de Saint Germain Laval
Halte de Samois
Halte de Trilport
Halte de Vaires sur Marne
Halte de Varreddes
Halte de Veneux les Sablons
Halte de Vernou
Halte de Vignely
Port de Avon
Port de Boissettes
Port de Chalifert
Port de Changis sur Marne
Port de Chartrettes
Port de Lagny sur Marne
Port de Lisy sur Ourcq
Port de Meaux
Port de Montereau Fault Yonne
Port de Saint Mammès
Port de Souppes sur Loing

YVELINES (78) :

Halte de Andrésy
Halte de Bougival
Halte de Chatou
Halte de Maison Lafitte
Halte de Mantes la Jolie
Halte de Medan
Halte de Meulan
Halte de Sartrouville
Port de Bennecourt
Port de Carrière sous Poissy
Port de Conflans Sainte Honorine
Port de Limay
Port de Poissy
Port de Saint Martin la Garenne
Port de Sandracourt
Port de Triel sur Seine
Port de Vaux sur Seine
Port de Villennes sur Seine

ESSONNE (91) :

Halte de Athis-Mons
Halte de Champagne sur Oise
Halte de Corbeil Essonne
Halte de Persan
Halte de Pontoise
Halte de Ris Orangis
Halte de Soisy sur Seine
Halte de Viry Chatillon
Port de Draveil
Port de Evry
Port de Morsang sur Seine
Port de Saintry sur Seine
Port de Vigneux sur Seine
Port de Villeneuve Triage

HAUT-DE-SEINE (92) :

Halte de Issy les Moulineaux
Halte de Puteaux
Halte de Rueil Malmaison
Port de Asnières sur Seine
Port de Boulogne Billancourt
Port de Gennevilliers
Port de Saint Cloud
Port de Sèvres
Port de Villeneuve la Garenne

SEINE-SAINT-DENIS (93) :

Halte du Stade de France (canal Saint Denis)
Port de Neuilly sur Marne

VAL-DE-MARNE (94) :

Halte de Alforville
Halte de La Varenne Sainte Hilaire
Halte de Le Perreux sur Marne
Port de Créteil
Port de Joinville
Port de Nogent sur Marne

VAL-D'OISE (95) :

Halte de Auvers sur Oise
Halte de La Frette sur Seine
Halte de l'Isle Adam
Halte de Persan
Port de Cergy
Port de Eragny sur Oise
Port de Noisy sur Oise.