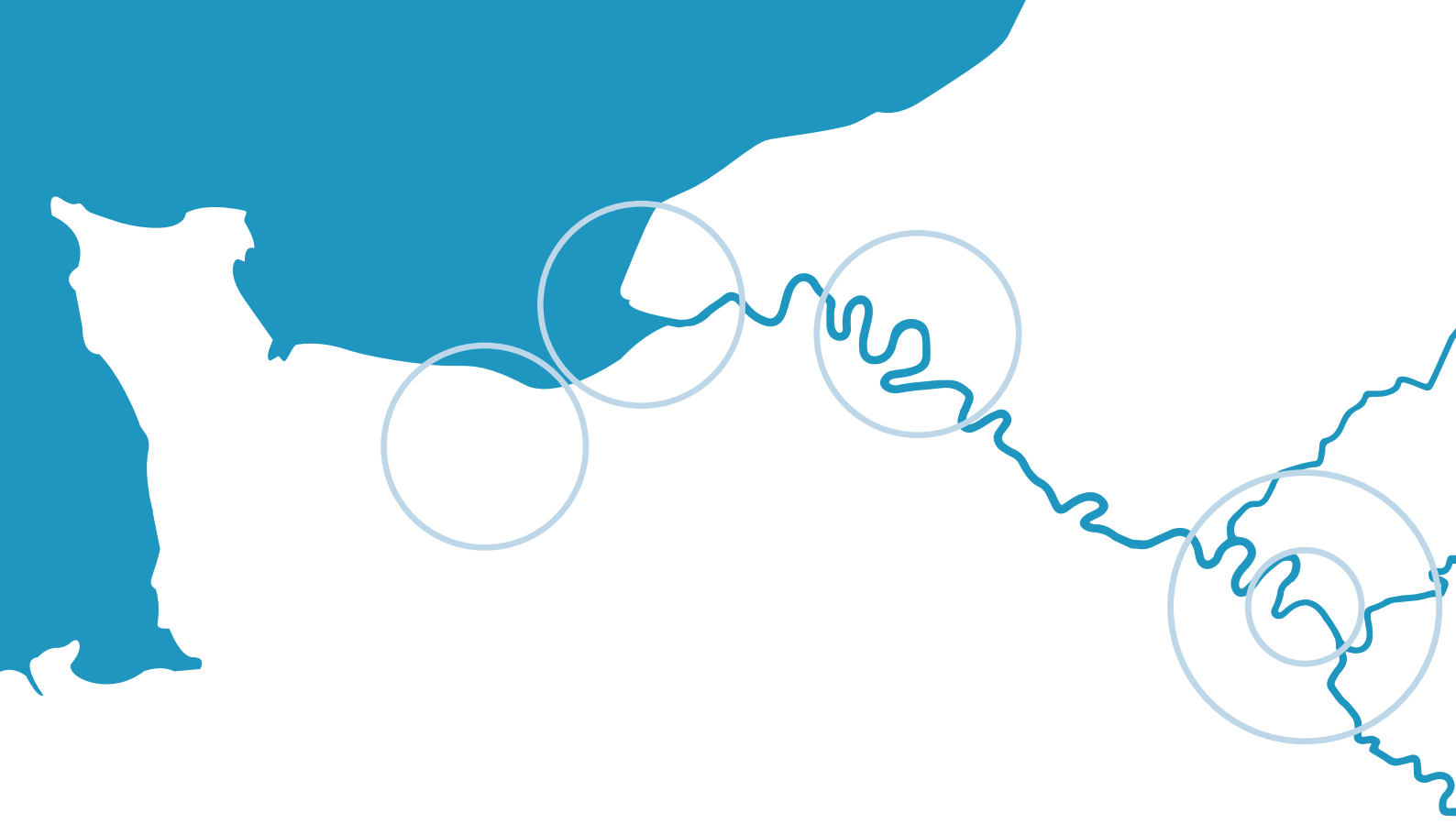




Volet 1
État des lieux
et enjeux

COOPÉRATION DES AGENCES D'URBANISME
APUR | AUCAME | AURBSE | AURH | IAU IDF



Vallée de la Seine

ÉTUDE 2018/2019

LE TOURISME FLUVIAL ET MARITIME DANS LA VALLÉE DE LA SEINE

LA COOPÉRATION DES AGENCES D'URBANISME DE LA VALLÉE DE LA SEINE

La coopération des agences d'urbanisme de la Vallée de la Seine apporte depuis 2010 son soutien technique aux politiques régionales et nationales à l'échelle de l'axe Seine.

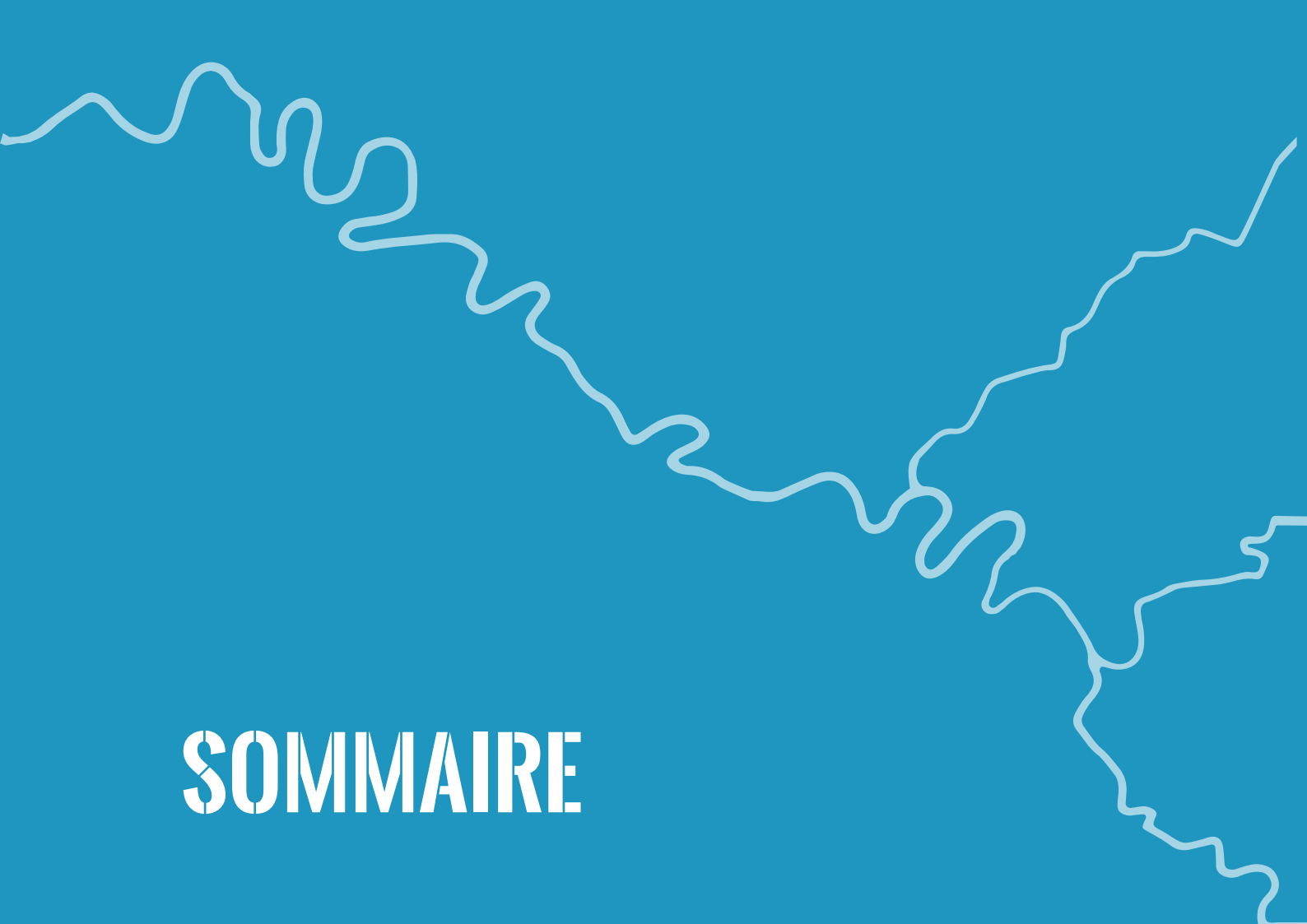
Elle rassemble cinq agences d'urbanisme – l'APUR, l'AUCAME, l'AURBSE, l'AURH, l'IAU ÎdF – dans le cadre du Contrat de plan interrégional État-Régions (CPIER) « Vallée de la Seine » 2015-2020. La coopération contribue ainsi à la dynamique du projet Vallée de la Seine en :

- développant un dispositif de suivi des dynamiques du territoire ; il constitue un socle commun de connaissances (données, cartes, études) que les agences partagent avec tous via un site internet www.vdseine.fr ;
- organisant la rencontre annuelle des agences d'urbanisme de la Vallée de la Seine qui est l'occasion de la présentation des travaux de l'année et d'un débat avec l'ensemble des partenaires intéressés.

Les études annuelles ont mis en avant l'intérêt d'articuler les développements portuaire, logistique et industriel (« le développement portuaire et logistique au service du renouveau industriel de la Vallée de la Seine » - 2015), le potentiel économique et territorial du développement du cyclotourisme en Vallée de la Seine (« la Véloroute des bords de Seine comme levier de développement durable des territoires » - 2016) et l'importance de penser de nouveaux modèles de coopération territoriale à de nouvelles échelles et à géométrie variable (« Vallée de la Seine XXL » - 2017).

Pour l'année 2018/2019, les travaux des agences portent sur le thème du développement touristique de la Vallée de la Seine à partir des escales de croisières fluviales et maritimes sous l'angle de l'aménagement et de son articulation sur les territoires. Elle prend la forme de deux livrables :

- Volet 1 : état des lieux et enjeux du tourisme fluvial et maritime dans la Vallée de la Seine ;
- Volet 2 : analyse territoriale du développement touristique de la Vallée de Seine - de l'escale à l'hinterland.



SOMMAIRE

	Introduction	4
1	Synthèse des Interventions	7
1.1	Porter le paysage au cœur des dynamiques d'aménagement	8
1.2	Le tourisme fluvial et fluvestre dans la Vallée de la Seine : un potentiel de croissance sous-exploité	10
1.3	Le Schéma directeur de développement de la croisière fluviale avec hébergement	12
1.4	La démarche « tourisme fluvial » de l'Association des départements de l'Axe Seine (ADAS), vers une destination Vallée de la Seine ?	14
1.5	Les meilleures pratiques internationales du tourisme fluvial	16
1.6	Les circuits courts en Vallée de Seine : résultats du Projet OLICO-Seine	18
1.7	Les escales fluviales dans les Yvelines : Stratégies et plan d'action en direction des commerces	20
2	Enjeux	23
	Introduction	24
2.1	Chiffres-clé des croisières maritimes et du tourisme fluvial	26
2.2	Les usages du fleuve et de la façade maritime	32
2.3	Le tourisme fluvial et maritime : un levier de développement local et urbain ?	36
2.4	Tourisme fluvial et impact environnemental	40
2.5	Les mobilités : un enjeu pour le développement touristique de la Vallée de la Seine	44
	Vers une analyse territoriale	49
	De l'escale à l'hinterland en 12 séquences	50

Introduction

Le tourisme fluvial et maritime dans la Vallée de la Seine connaît un essor sans précédent qui pose de nombreuses questions : quelles formes pour ce tourisme ? quel modèle économique ? quelles retombées économiques et quelles contraintes pour les territoires ? Quelles conséquences sur la navigation ? Comment imaginer un tourisme fluvial et maritime vertueux pour les territoires, les acteurs économiques et les habitants ?

De nombreux acteurs économiques et institutionnels, tour-opérateurs, collectivités, associations, ont engagé des réflexions pour partager, comprendre et mieux planifier ce qui est perçu comme une opportunité pour le grand territoire de la Vallée de la Seine.

Dans le cadre du CPIER « Vallée de la Seine », la coopération des agences d'urbanisme de la Vallée de la Seine - APUR, AUCAME, AURH, AURBSE et IAU ÎdF - a souhaité travailler pour l'année 2018-2019 sur le sujet du développement touristique et de la mise en tourisme des territoires de la Vallée de la Seine, au travers de leur articulation avec les escales de croisières fluviales et maritimes, dans une approche de type « économie circulaire ».

Pour ce faire, une matinée d'échanges avec les acteurs impliqués dans le développement du tourisme fluvial et maritime a été organisée le 30 novembre 2018 à Paris. Elle visait à réaliser un état de l'art des questionnements et des enjeux, tout en installant les travaux des agences dans un cadre collaboratif.

Deux panels d'acteurs ont été invités : l'un sur le développement et la planification du tourisme fluvial et maritime dans la Vallée de la Seine et l'autre sur la relation de celui-ci avec l'hinterland.

Les intervenants ont pu présenter leurs points de vue, leurs analyses et le cas échéant les actions qu'ils mettent en œuvre, en soulignant quelles sont pour eux les opportunités et contraintes du développement du tourisme fluvial et maritime. Il leur a été demandé de préciser comment les territoires pouvaient faire face à la croissance de ce tourisme, optimiser les bénéfices pour leurs économies locales et comment ce tourisme pouvait se développer en réseau. Un moment d'échanges a ponctué les interventions.



La matinée s'est déroulée comme suit :

- Ouverture par **François Philizot**, Préfet Délégué interministériel au développement de la Vallée de la Seine et **Dominique Alba**, Directrice générale de l'Apur ;
- Intervention introductive : Joséphine Billey, paysagiste à l'École nationale supérieure du paysage de Versailles, sur le paysage et le tourisme dans l'aménagement du territoire de la Vallée de la Seine.

Séquence 1 : Développement et planification du tourisme fluvial et maritime dans la Vallée de la Seine

- **Frédéric Millet**, Responsable de la division Tourisme, Territoires, Services – Direction du développement de voies navigables de France, sur le développement du tourisme fluvial et fluvestre autour de la Seine ;
- **David Dajczman**, Responsable de département à la DGD HAROPA, sur le Schéma directeur de développement de la croisière fluviale avec hébergement ;
- **Anne Locatelli-Biehlmann**, Directrice Grand Paris Ouest, Conseil Départemental du Val d'Oise, sur la démarche tourisme fluvial de l'Association des départements de l'Axe Seine.

Séquence 2 : la croisière fluviale et maritime et sa relation à l'hinterland

- **Chloé Crober**, consultante, Grelet Conseil & Associés, sur les meilleures pratiques internationales du tourisme fluvial ;
- **Gwenaëlle Raton**, chargée de recherche,

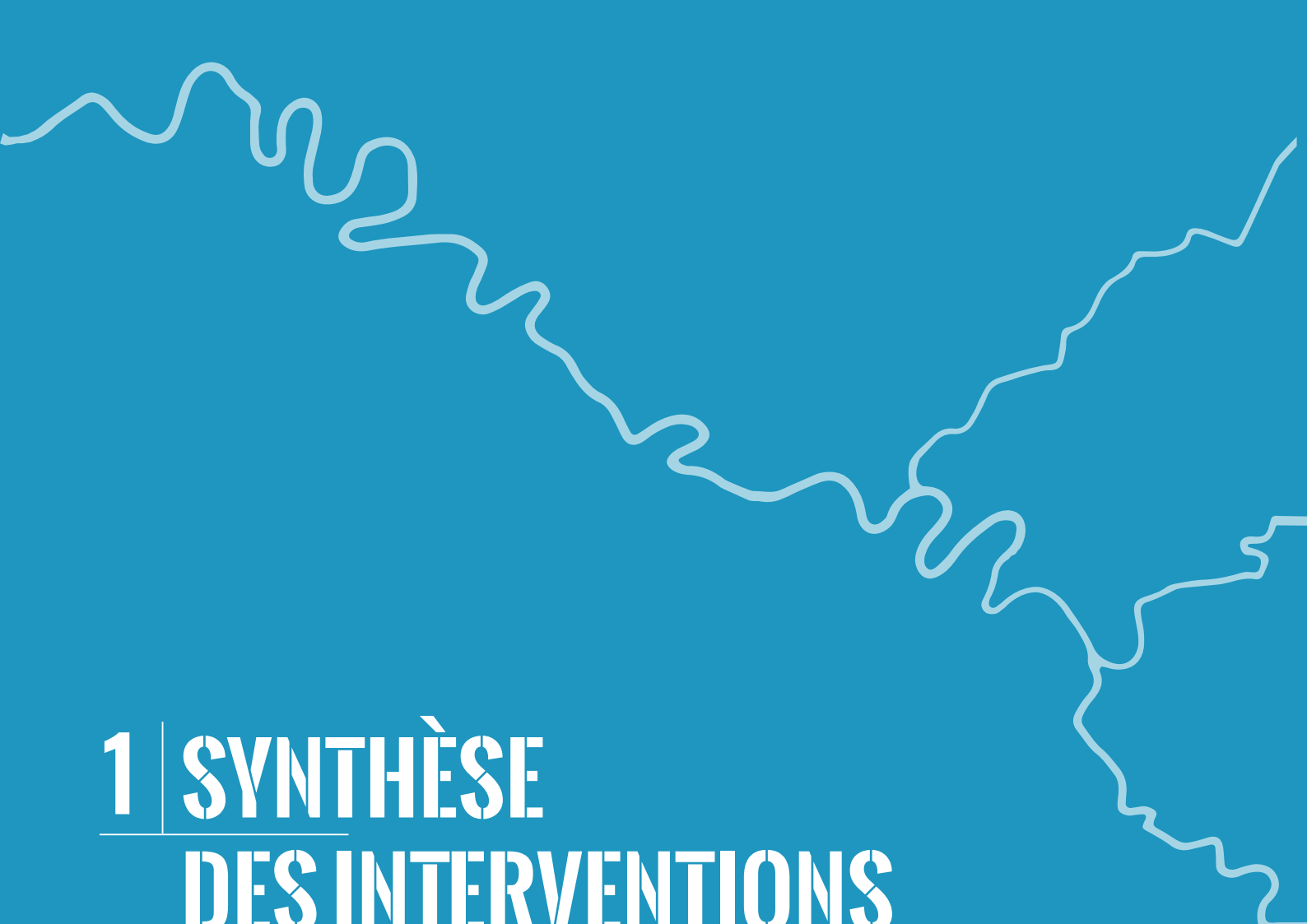
IFSTTAR, sur le projet OLICO Seine (Organisations logistiques intelligentes des circuits courts en Vallée de Seine) ;

- **Irène du Mas**, cheffe de projet Tourisme et Commerce, CCI Paris Île-de-France, sur les stratégies et le plan d'action en direction des commerces aux escales fluviales dans les Yvelines.

Cette synthèse propose dans un premier temps un résumé des interventions de la matinée puis, dans un second, une analyse des enjeux par les agences d'urbanisme de la Vallée de la Seine. Elle constitue l'amorce d'une analyse territoriale, dont le principe est présenté en troisième partie.

Dans ce document, il s'agit du système touristique de la Vallée de la Seine qui est étudié à travers le secteur d'activité de la croisière fluviale, de la croisière maritime et des tourisms qui leur sont propres. Bien que le tourisme fluvial et le tourisme maritime ne soient pas strictement synonymes, ils partagent néanmoins des problématiques et des enjeux communs, au niveau par exemple des escales et de l'articulation avec leurs hinterlands. Ce premier volet de l'étude propose donc une approche globale de ces tourisms, avec un présupposé que certains des enjeux décrits pourraient s'appliquer aux deux types de tourisms. Le 2^e volet s'attachera à le vérifier et à préciser ces enjeux en proposant une analyse fine, par séquences, des territoires où se développe le tourisme fluvial et maritime.





1 | SYNTHÈSE DES INTERVENTIONS

INTERVENTIONS

*Joséphine Billey,
paysagiste et chef de projet
« Paysage et mission
Vallée de la Seine »
à l'École nationale
supérieure de paysage (ENSP)
de Versailles*



PORTER LE PAYSAGE AU CŒUR DES DYNAMIQUES D'AMÉNAGEMENT

Le développement d'une culture commune autour des paysages de la vallée de la Seine est une nécessité pour pouvoir aménager ces territoires de manière cohérente et les guider vers l'accueil de nouveaux usages.

L'objectif de l'ENSP est de révéler et de valoriser les paysages séquanais ; et plus globalement de les promouvoir comme outils de développement et facteur d'attrait touristique. « Porter le paysage au cœur des dynamiques d'aménagement » constitue un enjeu majeur pour les régions mais aussi pour tous les acteurs de l'aménagement, car chacun est responsable de sa prise en compte dans les projets à toutes les échelles. S'agissant d'un enjeu qui dépasse les limites administratives, il est nécessaire de penser - au-delà des échelles fluviales - les continuités paysagères d'une part mais également, en termes de mobilités, les cheminements et les transitions entre les espaces. Des bords de Seine aux plateaux, de Paris à la Cherbouurg, quelles structures paysagères et quelles connexions entre les espaces pour un aménagement cohérent de la vallée de la Seine ?

En charge de l'axe « Connaissance des paysages et de leur évolution » depuis 2015 dans le cadre du CPIER, l'ENSP travaille en collaboration avec l'AURH et contribue à la mise en réseau des différents acteurs travaillant à l'aménagement de la Vallée de la Seine. Par une approche transversale, ce travail de terrain, d'animation et de sensibilisation vise à impulser et accompagner les politiques locales dans une démarche de paysage, et ouvrir la réflexion sur les territoires séqua-

niens de demain. Son action - visant à réunir des acteurs des 9 départements concernés par le CPIER, aux ambitions convergentes et aux compétences complémentaires - est axée autour de 4 dispositifs annuels.

L'organisation des Ateliers Pédagogiques Régionaux (1) où un groupe d'étudiants paysagistes de l'ENSP réalise, sur la proposition d'acteurs du territoire, une étude sur 6 mois pour les orienter vers un projet de paysage. Le Voyage-atelier professionnel (2) permet, dans le cadre de visites et de rencontres in situ, des échanges entre professionnels et le développement de perspectives collectives autour d'un site choisis entre Cherbouurg et Paris.

Le Workshop étudiant (3) sur dix jours, est un atelier itinérant et inter-écoles (d'architecture, urbanisme, paysagisme, de la marine marchande, etc.). Deux ateliers ont été organisés à ce jour : « La Seine à vélo » (2016) entre Cherbouurg et Paris et « La Seine sur l'eau » (2017) entre Paris et Le Havre. Chaque workshop, mené avec une équipe pluridisciplinaire de quinze étudiants, interroge un projet de développement territorial de la vallée de la Seine : par exemple « La Seine sur l'eau » s'appuyait sur le Schéma de développement fluvial produit par HAROPA/VNF.

Il s'agit de faire l'expérience du terrain avec le regard de jeunes professionnels, de tester sa praticabilité et de repérer ses potentialités. Un des principaux constats qui en ressort de ces workshops est le manque d'intermodalité,

« TOUTES LES DESTINATIONS
TOURISTIQUES DE LA VALLÉE
DE LA SEINE S'APPUIENT SUR
LEURS PAYSAGES. OR, QUAND
ON PARLE DE STRATÉGIE
TERRITORIALE, D'ÉQUIPEMENTS
TOURISTIQUES, ON OUBLIE
SOUVENT LES PAYSAGES DANS
LESQUELS ILS S'IMPLANTENT. »



1. ATELIER PARTICIPATIF AVEC DES PROFESSIONNELS DU TERRITOIRE
DU PNR BSN, APR « DES ÎLES AUX COURTILS » 2016-2017



2. VOYAGE-ATELIER PROFESSIONNEL « COHABITER AVEC
L'EAU EN 2100 »



3. WORKSHOP « LA SEINE À VÉLO » : PASSAGE AUX ANDELYS
ET RENCOTNRE AVEC M. DUCHÉ, MAIRE



4. RENTRÉE DU « RÉSEAU PAYSAGE » À L'HÔTEL DE LA RÉGION
NORMANDIE LE 27 SEPTEMBRE 2018

qui constitue un frein à la mobilité, à la mise en relations des territoires et de leurs acteurs. De plus, la difficulté à longer entièrement la Seine produit des ruptures physiques parfois justifiées par des implantations nécessaires en bord de Seine, mais pas toujours, au risque d'avoir

un impact sur la lisibilité de la continuité de la Seine. Enfin, la rentrée du « Réseau paysage » (4) permet de présenter la démarche aux élus notamment, afin de les sensibiliser et/ou les inciter à s'engager dans la valorisation de leurs paysages.

*Frédéric Millet,
Responsable
de la division Tourisme,
Territoires,
Services - Direction
du développement de VNF*

LE TOURISME FLUVIAL ET FLUVESTRE DANS LA VALLÉE DE LA SEINE : UN POTENTIEL DE CROISSANCE SOUS-EXPLOITÉ

Le tourisme fluvial en France en 2017 représentait près de 11,2 millions de passagers, une clientèle composée à 54 % de touristes étrangers (en majorité originaires de pays anglophones et germanophones) et 1,6 million de nuitées vendues sur les bateaux de croisière. En termes de retombées économiques, la filière - qui connaît une croissance continue depuis 2010 - représente plus de 630 millions d'euros par an, au niveau national, principalement issus des croisières en paquebots. Si le prix moyen des séjours est de 2 500 euros, ce budget est très inégal selon les produits et les compagnies. La question de l'accessibilité financière de ce genre de tourisme, abordée lors de la matinée d'échanges, interroge les choix de développement de la filière. La destination des recettes est aussi une préoccupation des acteurs du territoire, qui déplorent des publics « captifs » des opérateurs dont les dépenses bénéficient peu à l'économie locale. L'enjeu est donc d'engendrer de la valeur ajoutée sur le territoire, en valorisant les patrimoines locaux, d'identifier les leviers de développement, tout en préservant la population et la qualité des sites.

Frédéric Millet a exposé le potentiel de croissance de la filière en évoquant la marge de progression envisageable - en termes de flotte - et les perspectives de développement - en termes de services. Ces dernières années, le secteur a enregistré une forte croissance. On compte actuellement 53 bateaux de croi-

sière dans le réseau VNF dont 25 naviguant sur la Seine. En guise de comparaison, sur le Danube, 175 bateaux ont fait escale à Passau et Linz en 2017. Par ailleurs, dans cette compétition des bassins européens, la France est perçue comme une destination onéreuse. Un enjeu clé du développement est donc de penser l'enrichissement et la diversification de l'offre touristique afin de rendre les croisières plus actives et attractives. Ainsi, la complémentarité avec le vélo (Boat and bike ou Croisivélo), une tendance forte dont le succès a été confirmé dans le nord de l'Europe principalement, est un potentiel à développer. Ces produits itinérants au bord des voies d'eau se développant progressivement en France, dans le Midi et en Bourgogne notamment, pourraient être proposés en Vallée de la Seine. Une étude montre à ce sujet que 87 % du réseau de VNF est situé à moins de 5 km d'une véloroute.

Enfin, afin de répertorier et valoriser les offres touristiques à l'échelle de la Vallée de la Seine, un travail de communication est nécessaire. La présence des acteurs du fleuve sur les réseaux sociaux, engagée par VNF avec la page VNF tourisme - Voyages au fil de l'eau, permet à ce titre de transmettre du contenu à la fois informatif et promotionnel sur une plateforme touchant des publics très larges. Ce travail s'inscrit aussi dans une démarche de (re)connexion des habitants au fleuve.

« L'ENJEU EST DONC
D'ENGENDRER DE LA VALEUR
AJOUTÉE SUR LE TERRITOIRE,
EN VALORISANT LES
PATRIMOINES LOCAUX, TOUT EN
PRÉSERVANT LA POPULATION
ET LA QUALITÉ DES SITES. »



CANAL DE BOURGOGNE ENTRE ANCY-LE-FRANC ET DIJON

David Dajczman,
Responsable de département
à la DGD d'HAROPA - Ports
de Paris Seine Normandie



LE SCHÉMA DIRECTEUR DE DÉVELOPPEMENT DE LA CROISIÈRE FLUVIALE AVEC HÉBERGEMENT

Le schéma directeur vise à construire une politique optimisée d'investissements publics dans le réseau d'escales. Il s'agit de permettre une valorisation maximale de l'ensemble des attraits touristiques de la Vallée de la Seine tout en répondant aux besoins de développement de capacités identifiés par les opérateurs du secteur. La croisière fluviale est au cœur des ambitions de développement de HAROPA. Cette démarche s'inscrit dans la volonté de contribuer au rayonnement et à l'attractivité touristique des territoires. En effet, le secteur des croisières fluviales avec hébergement présente un fort potentiel économique et, ayant vocation à traverser l'ensemble de la Vallée de la Seine, joue également un rôle important dans la valorisation globale des territoires. Bien qu'il s'agisse d'un domaine « de niche »¹, il génère des revenus significatifs et constitue de ce fait un levier de développement qu'il convient d'orienter afin qu'il puisse bénéficier aux acteurs locaux.

Ce secteur fait l'objet d'un Schéma directeur, conçu avec VNF, co-gestionnaire et partenaire de HAROPA sur l'Axe Seine. Il aborde un triple enjeu : d'abord un enjeu d'infrastructure, ensuite un enjeu de services, enfin un enjeu lié aux retombées économiques et à l'impact social et environnemental. Le plan prévoit la mise en place d'un réseau d'escales élargi doté d'infrastructures qualitatives, en capacité d'accueillir et de structurer le développement futur à horizon 5/10 ans - 26 escales publiques pouvant accompagner un développement de l'ordre de

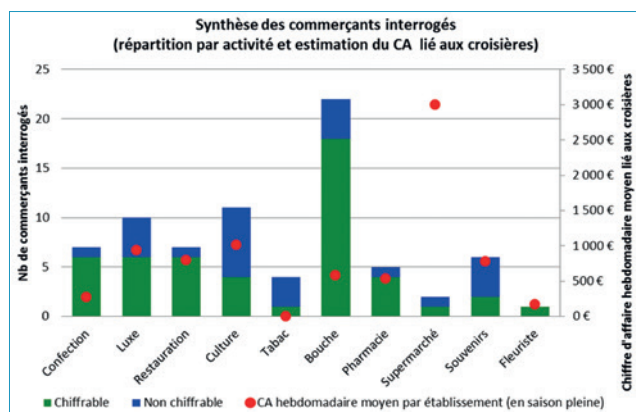
50 % de la flotte de paquebots anticipé par les opérateurs du marché à horizon 10 ans. Concernant l'offre de services aux escales, l'objectif poursuivi est son renforcement et sa modernisation afin d'apporter plus de valeur ajoutée aux paquebots en escale, par exemple, via le développement de bornes de raccordement à l'eau et l'électricité. Le développement de ces services a par ailleurs vocation à réduire l'impact environnemental de l'activité en contribuant à minimiser les nuisances d'exploitation en escales. Dans cette perspective, il a été mené un raisonnement par zones géographiques afin d'identifier les aires de concentration, d'attrait touristique ou de demande des opérateurs - qui sont potentiellement des espaces de congestion voire de saturation.

La programmation de 12 millions d'euros d'investissement public a pour objectif de :

- Répondre aux situations de saturation observées ;
- Identifier les potentiels points de développement pour de nouvelles escales - en évaluant la faisabilité technique, les attentes des opérateurs ainsi que l'acceptabilité locale du projet ;
- Mettre en place une politique de développement des services aux escales à l'échelle de l'Axe Seine, notamment en matière de raccordement à l'eau et à l'électricité ;
- Favoriser la consommation à terre des croisiéristes - développement de services complémentaires, faciliter les liens entre commerçants locaux et passagers ;

¹ - 80 000 passagers par an sur la Vallée de la Seine.

« LA CROISIÈRE FLUVIALE
AVEC HÉBERGEMENT GÉNÈRE
DES REVENUS SIGNIFICATIFS
ET CONSTITUE UN LEVIER
DE DÉVELOPPEMENT
QU'IL CONVIENT D'ORIENTER
AFIN QU'IL PUISSE BÉNÉFICIER
AUX ACTEURS LOCAUX. »



► Favoriser les échanges entre opérateurs et fournisseurs locaux - organisation d'activités spécifiques notamment commerces de bouche et spécialités locales, mise en place d'un Club croisière qui facilitera une mise en relations des acteurs en s'inspirant de modèles déjà mis en œuvre sur les sites d'escale dans le secteur de la croisière maritime (tours opérateurs, collectivités et ODT, CCI et commerçants) afin de mieux adapter offre et demande et ainsi optimiser les chiffres d'affaires liés à la croisière.

Anne Locatelli-Biehlmann,
Directrice Grand Paris Ouest,
Conseil Départemental
du Val d'Oise



LA DÉMARCHE « TOURISME FLUVIAL » DE L'ASSOCIATION DES DÉPARTEMENTS DE L'AXE SEINE (ADAS), VERS UNE DESTINATION VALLÉE DE LA SEINE ?

Les 6 départements de l'ADAS¹ ont l'ambition de construire une vision partagée à l'échelle de l'Axe Seine, et de mener des actions communes en faveur du développement des territoires. Le tourisme fluvial constitue un axe de réflexion important, ayant trait à l'identité, à l'économie et à la gouvernance du territoire. Parmi les canaux de coopération et les supports de travail, on compte le Schéma directeur de développement de la croisière fluviale avec hébergement sur l'Axe Seine aval HAROPA-VNF, le Schéma stratégique d'aménagement et de développement de la Vallée de la Seine, les stratégies touristiques départementales et les schémas régionaux du tourisme. Ce secteur en développement bénéficie d'une visibilité internationale et représente actuellement une offre d'une quarantaine de croisières, d'une durée moyenne hebdomadaire et de budgets très variés. En repérant les potentiels à valoriser et en déterminant des orientations de développement, l'ADAS veut soutenir la croissance du tourisme fluvial tout en veillant à ce qu'elle bénéficie aux territoires, aux acteurs économiques, publics ainsi qu'aux habitants.

Parmi les actions de l'ADAS, l'organisation des Ateliers territoriaux entre avril et novembre 2018, qui ont rassemblés plus de 300 personnes, a permis de réunir élus, professionnels du tourisme, entrepreneurs et commerçants locaux afin d'identifier les enjeux qui se posent aujourd'hui en Vallée de la Seine. Aux termes de ces échanges, ont été soulignées les attentes suivantes :

► Améliorer la qualité de services aux touristes, en particulier internationaux,

et l'aménagement des escales ;

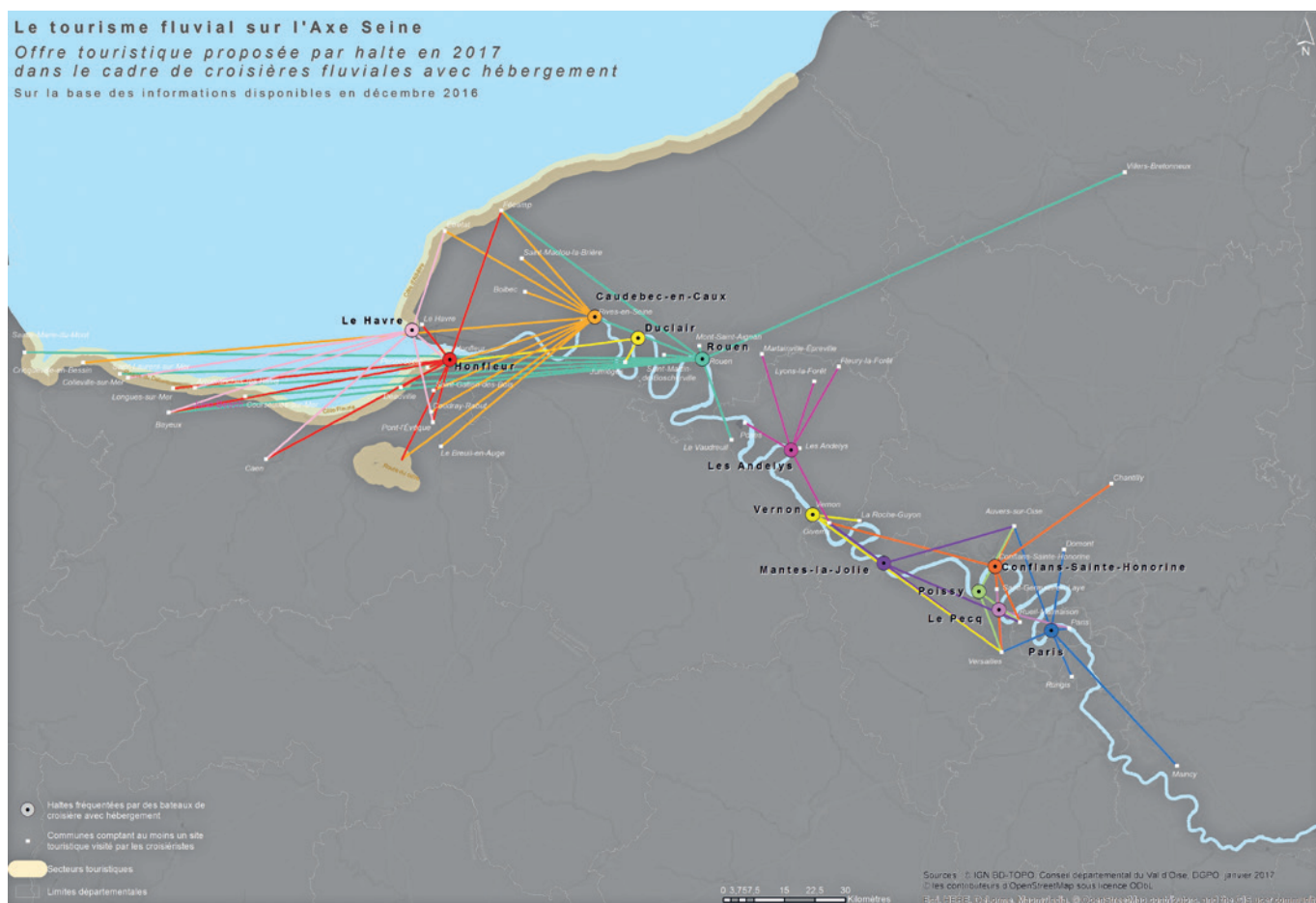
- Développer et coordonner les offres pour renforcer l'attractivité de l'Axe Seine ;
- Améliorer la synergie entre les offres fluviales et patrimoniales, culturelles et récréatives de l'hinterland ;
- Construire l'identité Axe Seine et en assurer la promotion ;
- Fédérer une multitude d'initiatives et une grande diversité de maîtrises d'ouvrage.

Ces rencontres ont aussi été l'occasion de réfléchir aux moyens d'améliorer le dialogue entre territoires et acteurs économiques, notamment les opérateurs du tourisme. En effet, il s'agit d'une coopération nécessaire au regard notamment des attentes exprimées par les touristes tels que l'accueil, la sécurité, le paysage, le patrimoine historique et l'offre culturelle ou encore les infrastructures et les transports - qui sont autant de domaines qui mobilisent les collectivités. Un travail partenarial, engagé avec les CAUE, a donné lieu à la production d'un carnet de diagnostic sur 12 haltes, de préconisations générales et particulières pour contribuer à l'identité des haltes fluviales de l'Axe Seine.

L'association, pour contribuer au développement de l'Axe Seine, a initié plusieurs chantiers avec les acteurs du territoire. Sont ainsi prévus autour de la Vallée de la Seine : un colloque sur le tourisme fluvial (printemps 2019), le week-end festif « Fête en Seine » (septembre 2019), un ouvrage recensant l'ensemble du patrimoine culturel et touristique de l'Axe Seine

¹ - ADAS : Hauts-de-Seine, L'Eure, Val d'Oise, Seine-Maritime, Yvelines, Calvados.

« RÉFLÉCHIR
ENS D'AMÉLIORER
DIALOGUE ENTRE
IRES ET ACTEURS
ÉCONOMIQUES »



et la réalisation de « La Seine à Vélo - de Paris à la Mer » (2020). Le développement du tourisme fluvial nécessitera une mobilisation des ressources du territoire et implique un travail de construction collectif pour mettre en place une amélioration des

conditions d'accueil, d'aménagement et de services ainsi qu'un marketing territorial plus important et organisé à l'échelle de la Seine pour en promouvoir tous les attraits. Ces actions doivent bénéficier aux touristes, aux territoires et aux habitants.

Chloé Crober,
consultante associée -
Grelet Conseil & Associés



LES MEILLEURES PRATIQUES INTERNATIONALES DU TOURISME FLUVIAL

L'étude menée en 2017 sur les meilleures pratiques internationales du tourisme fluvial par Grelet Conseil & Associés pour la DGE et le CGET a suivi une méthodologie en trois parties : analyse du contexte national (identification des forces/faiblesses/opportunités/menaces en Vallée de la Seine), benchmark international et recommandations. Les cas sélectionnés à l'étranger étaient : le Danube, le Mékong et le Canal Rideau - qui sont chacun porteur du secteur dans leur région. Par ailleurs, trois thématiques connexes ont également été traitées : environnement, innovation, ainsi qu'identité fluviale et promotion.

Le cas du Danube a été présenté comme particulièrement intéressant. Tout d'abord parce qu'il s'agit d'une région pionnière pour ce type de tourisme - croisière fluviale avec hébergement - en raison de son envergure ensuite : le fleuve relie 10 pays et totalise près de 240 paquebots en activité en 2017. Proposant une large offre de produits fluviaux comme le Donauradweg. Il s'agit par ailleurs d'un secteur très organisé, en termes de gestion des flux (mise en place de tarifs différenciés afin d'éviter les situations de saturation en haute saison), d'un point de vue environnemental (interdiction du rejet des eaux usées dans le fleuve) et énergétique (obligation pour les paquebots de se brancher à l'électricité aux escales pour éviter le fonctionnement des groupes électrogènes). De plus, très peu de conflits d'usages sont observés entre le fret et le transport de passagers principalement

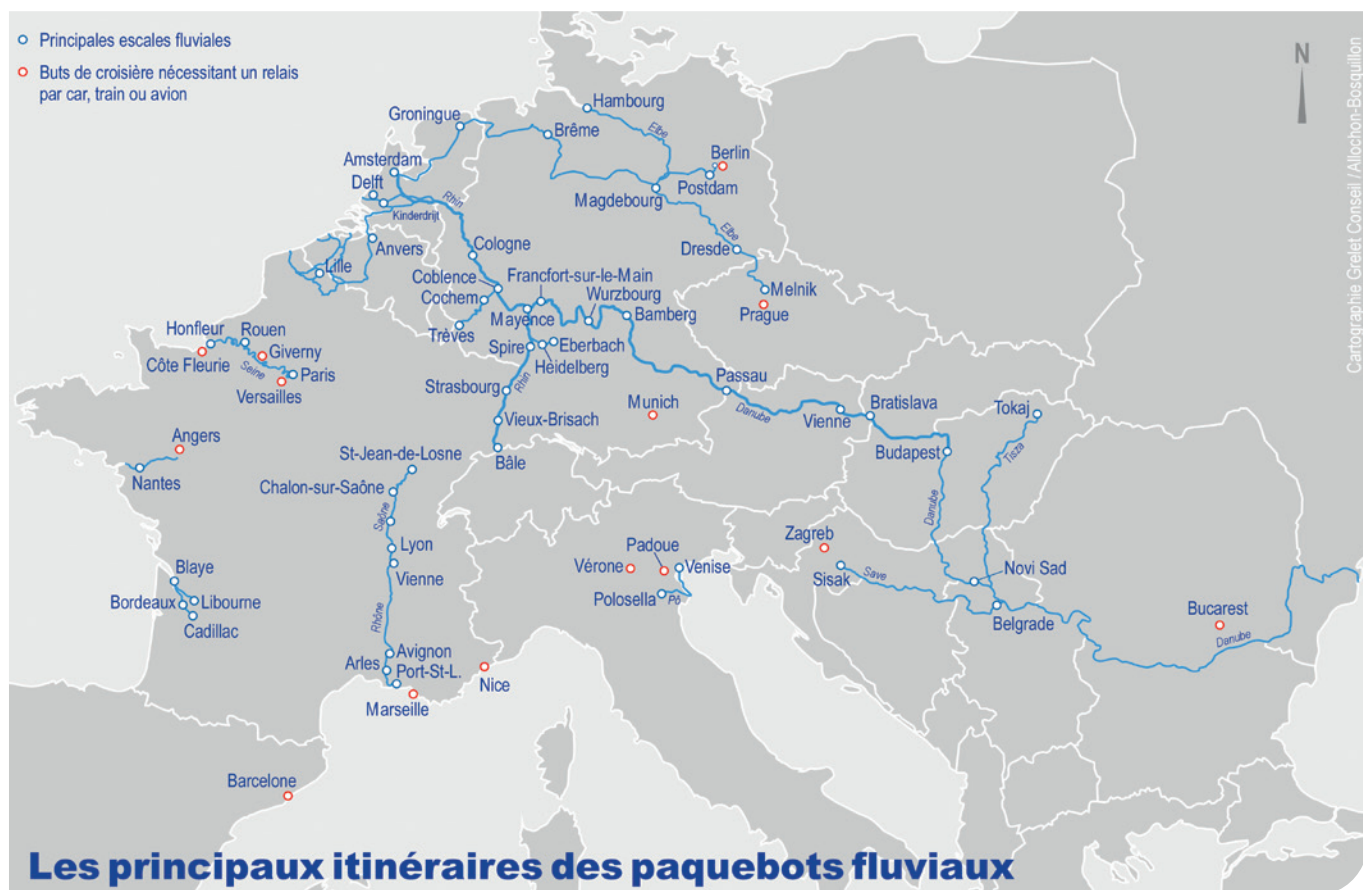
du fait de la mise en place de dispositifs divers : emplacements réservés, gestion du temps d'attente, signalétique, circulation alternée... En termes de gouvernance, la coopération transfrontalière se traduit notamment en une Conférence annuelle sur le Danube ¹, rassemblant acteurs publics et privés. En outre, se sont développées des organisations telles que la WGD, l'organisme de référence de gestion des escales et de la promotion du tourisme autour du Danube, notamment en Autriche et en Bavière. Ce type de démarche volontariste a aussi été observé sur le plateau des Lacs Mecklenbourgeois, dans le Nord-est de l'Allemagne. La promotion et la commercialisation touristique sur le Danube y sont assurées par un Office de tourisme associatif regroupant les acteurs publics et privés du tourisme, dans le cadre d'une charte partenariale. Outre le positionnement sport et nature, le choix a été fait de maîtriser les niveaux de fréquentation. Autant d'initiatives qui, selon leur pertinence et leur adaptabilité au territoire, pourraient être des pistes de développement pour la Vallée de la Seine.

Le secteur de la croisière fait également l'objet d'innovations en France, notamment avec la motorisation croissante des bateaux (électriques et électro-solaires) et la gestion des déchets. Divers projets sont également en phase d'expérimentation tels que les aménagements sur l'eau et la valorisation de la voie d'eau avec le développement de sites de baignade ou l'approvisionnement en transport fluvial. On observe aussi l'émergence d'ins-

¹ - Donautourismus / Donauschiffahrts & Tourismus Konferenz.

² - Application collaborative donnant des informations sur les mouillages et les ports et permettant de réserver des places de port.

« PEU DE CONFLITS D'USAGES
SONT OBSERVÉS ENTRE FRET
ET TRANSPORT DE PASSAGERS
SUR LE DANUBE DU FAIT
DE DISPOSITIFS DIVERS :
EMPLACEMENTS RÉSERVÉS,
GESTION DU TEMPS
D'ATTENTE, SIGNALÉTIQUE,
CIRCULATION ALTERNÉE... »



tances de gouvernance, associant les enjeux du nautisme, du tourisme et du développement territorial, à l'image de Finistère 360°. Enfin, le secteur accorde une place grandissante aux outils numériques d'une part pour

sa communication, via les réseaux sociaux ou la réalité augmentée, mais également à des fins de gestion avec le développement d'applications comme Navily ².

Gwenaëlle Raton,
chargée de recherche -
IFSTTAR -
Laboratoire SPLOTT



LES CIRCUITS COURTS EN VALLÉE DE SEINE : RÉSULTATS DU PROJET OLICO-SEINE

Le projet OLICO-Seine ¹ (2016-2018) piloté par l'IFSTTAR ² et financé par l'ADEME dans le cadre du CPIER Vallée de la Seine (« Transition écologique et valorisation économique ») réunit 6 partenaires ³ autour des thèmes de l'agriculture et de l'alimentation, de la logistique et du transport. Le projet vise à d'étudier les contraintes logistiques qui pèsent sur les exploitations agricoles qui commercialisent leurs produits en circuits courts (CC) ⁴. Ces travaux ont donné lieu à la création de Logicout ⁵, une application qui permet de calculer le coût des livraisons en CC, pour aider les producteurs à établir leurs prix de vente, optimiser leurs déplacements et évaluer la rentabilité de leur activité. La présentation a exploré les possibilités de tisser des liens entre le front fluvial et l'hinterland, compte tenu des contraintes logistiques observées.

sur les marchés et la commercialisation aux détaillants, des offres pourraient s'articuler au secteur touristique. De manière générale, il faut noter que les producteurs en circuits courts ont des contraintes logistiques fortes. En effet, la livraison implique des fréquences élevées et un temps consacré au transport conséquent pour desservir un nombre souvent élevé de points de vente. Ainsi les producteurs y consacrent en moyenne 8h30 hebdomadaires et 48 % d'entre eux vont livrer au moins 3 jours par semaine. Par ailleurs, les études ont montré des coûts logistiques très inégaux en Vallée de la Seine : 50 % des trajets du panel ont un coût logistique et transport compris entre 90 et 300 euros. Il est donc intéressant d'évaluer les pratiques de mutualisation, à l'image des « ruches », qui permettent de réduire de 30 à 70 % les coûts pour le producteur et pour la collectivité.

1 - Organisations Logistiques Intelligentes des Circuits Courts en Vallée de la Seine.

2 - Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux.

3 - L'IFSTTAR ; La Chambre d'Agriculture de Normandie ; le CEREMA - Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement ; les Acteurs du Paris durable - Agence d'écologie urbaine de la mairie de Paris ; La Ruche qui dit oui ; l'Association Bio-Normandie.

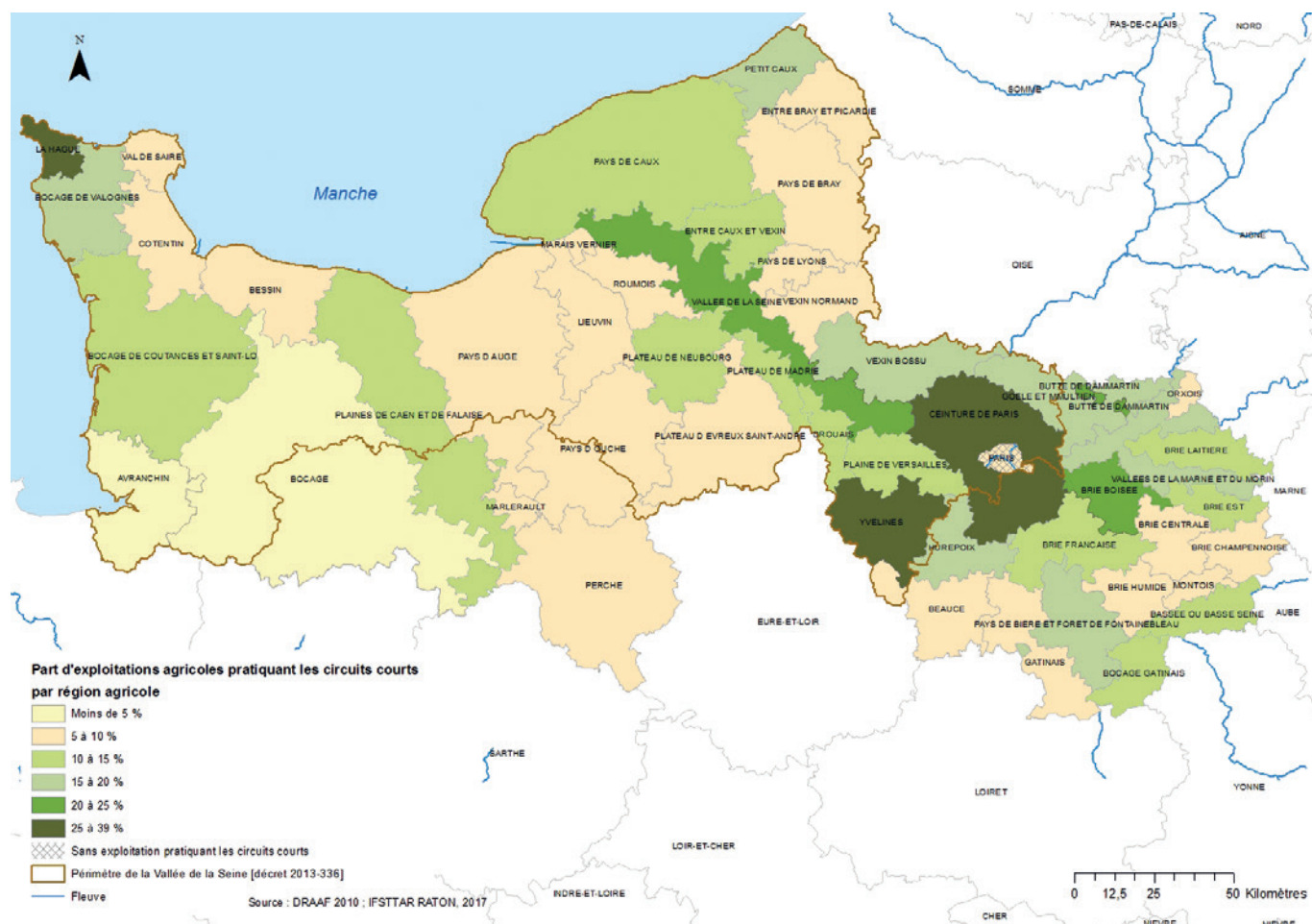
4 - Le circuit court est un mode de commercialisation des produits agricoles, soit par la vente directe du producteur au consommateur, soit par la vente indirecte à condition qu'il n'y ait qu'un seul intermédiaire.

5 - www.logicout.fr

La première phase du projet, qui consistait en un diagnostic des circuits courts en Vallée de Seine, a fait ressortir divers constats. Les circuits courts sont moins développés en Vallée de la Seine qu'à l'échelle nationale, avec 10 % des exploitations vendant en CC contre 21 % à l'échelle nationale en 2010. Il existe de fortes disparités à la fois interrégionales (écart important entre l'Île-de-France et la Normandie) et intrarégionales. On observe une localisation privilégiée le long du littoral ou en périphérie des villes et une proportion plus forte d'exploitations pratiquant les CC dans les régions agricoles les plus peuplées. Les débouchés traduisent des spécificités locales en termes d'offre. Parmi les 3 modes de distributions dominants qui sont la vente directe à la ferme,

Les relations entre circuits courts et tourisme fluvial peuvent être abordées de deux manières. Les produits locaux et les CC peuvent constituer des opportunités pour le tourisme fluvial et maritime. Cela apporterait une « territorialisation » et une montée en gamme de l'offre de services à bord, en permettant de promouvoir un tourisme local, responsable et durable. Le tourisme peut aussi venir en soutien aux CC, dans l'hypothèse d'une organisation collective des approvisionnements, en constituant un débouché pour les producteurs en Vallée de la Seine. Ainsi, penser l'articulation des circuits courts avec le secteur des croisières fluviales avec hébergement pourrait à la fois enrichir la programmation des croisières et servir l'économie locale.

« PENSER L'ARTICULATION
DES CIRCUITS COURTS AVEC
LE SECTEUR DES CROISIÈRES
FLUVIALES AVEC HÉBERGEMENT
POURRAIT À LA FOIS ENRICHIR
LA PROGRAMMATION DES
CROISIÈRES ET SERVIR
L'ÉCONOMIE LOCALE. »



Irène du Mas,
Chef de projet
Tourisme et Commerce -
CCI Versailles-Yvelines



LES ESCALES FLUVIALES DANS LES YVELINES : STRATÉGIES ET PLAN D'ACTION EN DIRECTION DES COMMERCE

Le projet SPÔTT Seine Aval (Structuration des Pôles Touristiques Territoriaux) a été conçu dans l'objectif de « construire des destinations de qualité, riches en contenu et accessibles »¹. L'action de la CCI Versailles-Yvelines s'articule en trois axes : d'abord analyse et réflexion sur l'offre, les chiffres, les perceptions ; puis valorisation de l'offre comme intermédiaire entre collectivités et voyageurs, partenariats, marketing territorial ; enfin animation et accompagnement des entreprises TPE/PME du tourisme, projet Club Escales.

La démarche Club Escales Seine Aval, regroupe l'ensemble des acteurs locaux du tourisme fluvial. Elle a pour objectif de valoriser le territoire et maximiser les retombées économiques de leurs activités. Cette structure aura à la fois une mission de gouvernance et d'accompagnement économique. Les objectifs seront de fédérer les acteurs publics et privés autour de la dynamique fluviale à travers un projet commun partagé, de promouvoir la destination auprès des opérateurs, de valoriser les TPE/PME du territoire pour enrichir l'offre à terre et de sensibiliser les acteurs de la filière aux enjeux de la qualité de l'accueil. Le projet Club Escales Seine Aval s'inscrit dans une démarche commune pour l'ensemble des escales de l'Axe Seine portée par l'association Paris Seine Normandie.

Le périmètre du territoire Seine Aval - Yvelines comporte 4 escales pour paquebots fluviaux avec hébergements (Le Pecq, Conflans-Sainte-Honorine, Poissy, Mantes-la-Jolie), 10 haltes fluviales et 4 ports de plaisance. Les retom-

bées économiques liées au tourisme fluvial des paquebots avec hébergement sur ce territoire sont estimées à 10,8 millions d'euros, soit 10 % de l'ensemble de la Vallée de la Seine². Dans une phase de diagnostic, les 4 escales majeures ont fait l'objet de fiches analytiques détaillant la fréquentation, les retombées économiques (réelles et potentielles) ainsi que les défis, besoins et attentes recueillis auprès des publics, des compagnies de croisière et des commerçants locaux. Les données récoltées permettent de concevoir des stratégies « sur mesure » pour chaque escale afin d'apporter outils et financements adaptés. Actuellement, les retours d'enquêtes révèlent des potentiels inexploités dus à un déficit d'informations, notamment entre opérateurs et commerçants. Ainsi, les opérateurs souhaiteraient un référencement des commerçants et services³, ainsi que davantage de communication sur les événements et les spécificités des escales, afin d'enrichir leur programmation en la territorialisant⁴. Les commerçants attendent également des informations sur les arrivées des croisiéristes, ainsi qu'une amélioration de leur visibilité (par une communication renforcée) et de leur accessibilité (par une signalétique et transports performants).

En conclusion, le retour sur les actions menées par la CCI Versailles-Yvelines et ses partenaires entre 2017 et 2018 a mis en lumière les actions de valorisation de l'offre touristique du territoire (Eductour, workshop et « Rendez-vous en Yvelines »), le test d'une opération Vélo à Assistance Électrique (VAE) à l'escale du Pecq avec Viking Cruises ou encore

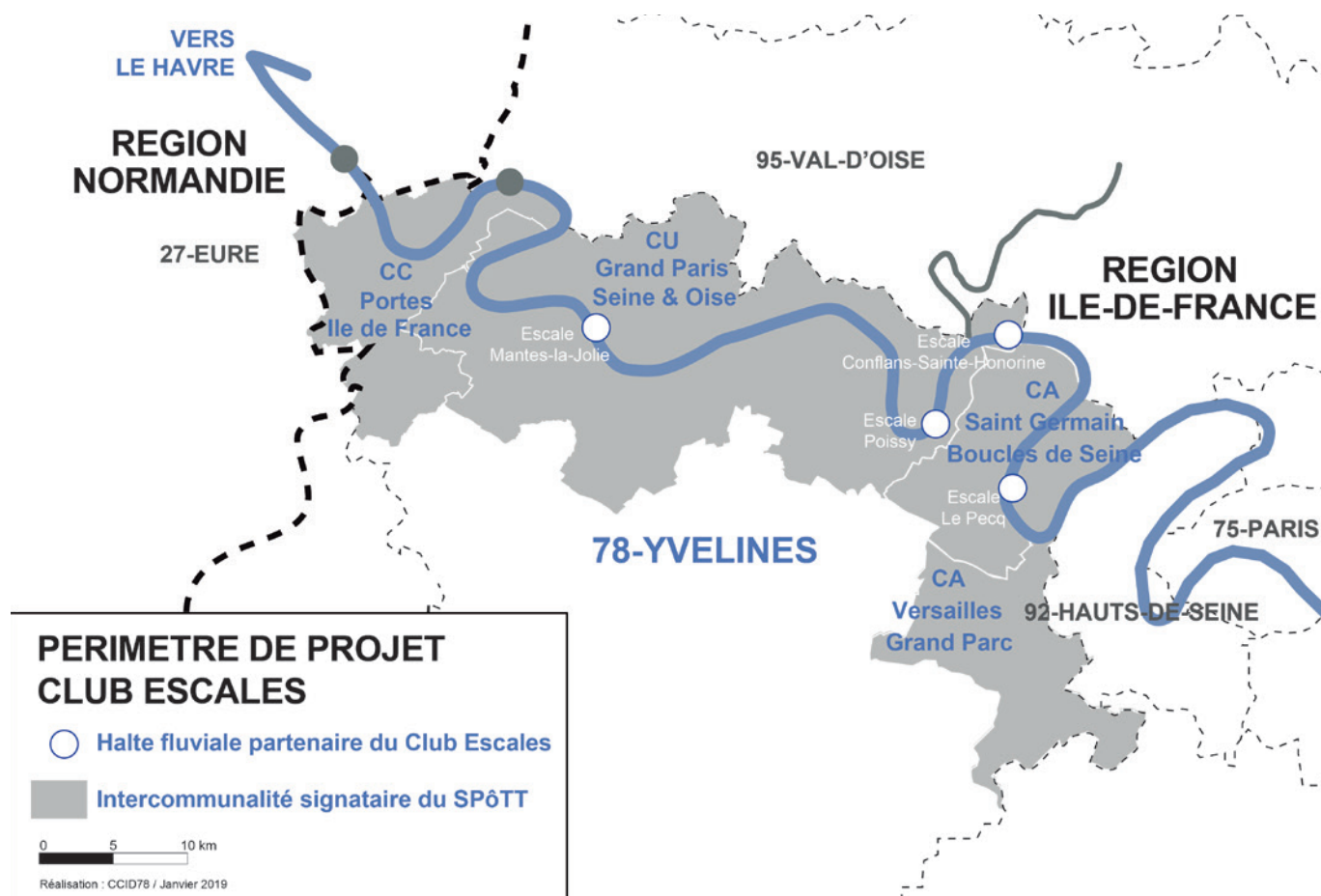
1 - Dans une dynamique collective avec les intercommunalités (CU Grand Paris Seine & Oise, CA Saint-Germain Boucles de Seine, CC Portes de l'Île de France, CA Versailles Grand Parc au titre de la commune de Bougival), le Conseil Départemental des Yvelines, le Comité Régional du Tourisme Ile-de-France, sous le pilotage de la CCI Versailles-Yvelines.

2 - 130 millions d'après les chiffres VNF.

3 - Indiquant les conditions d'ouverture et les compétences linguistiques par exemple.

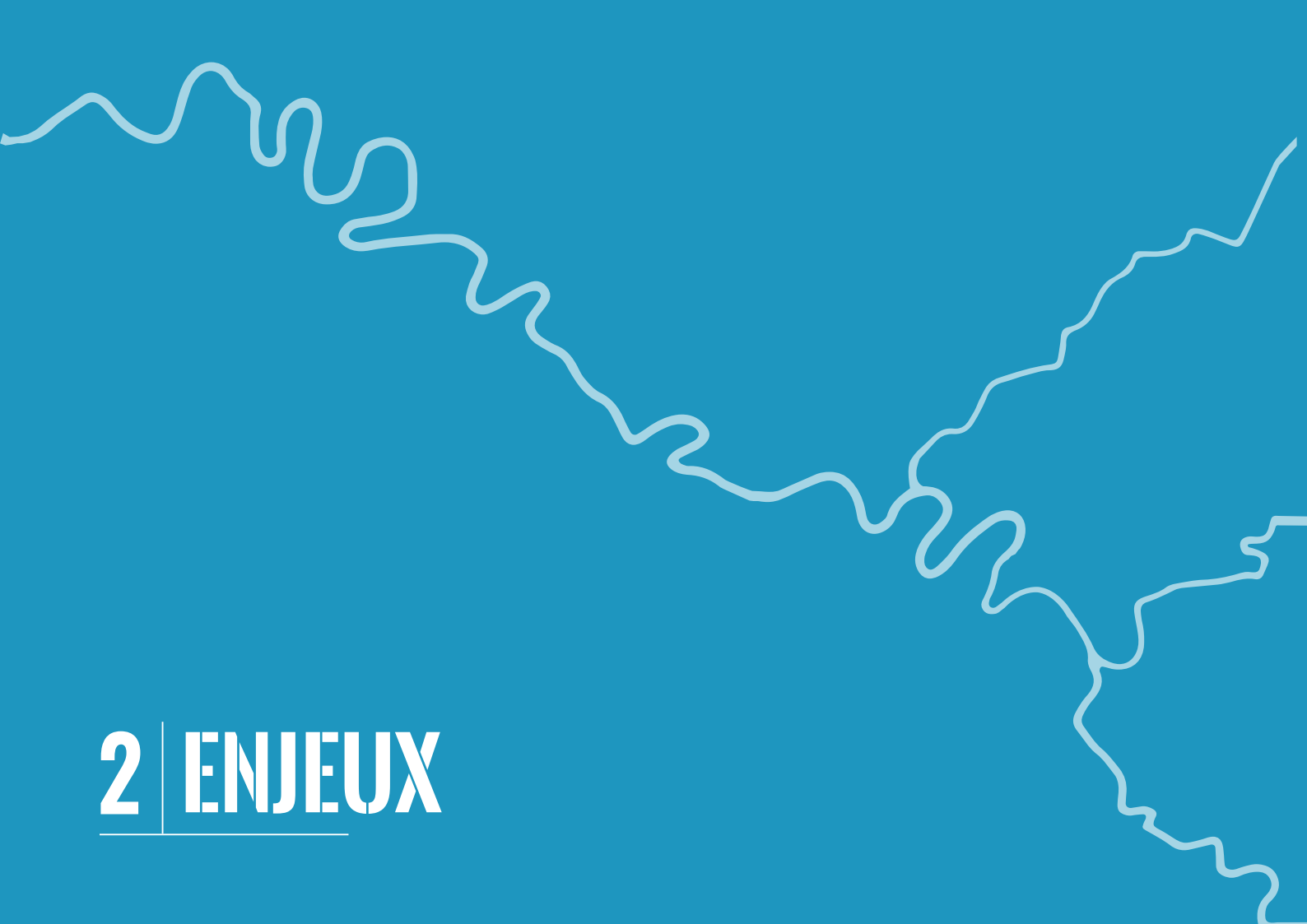
4 - Soit en adaptant leur croisière de sorte à valoriser davantage les spécificités territoriales.

« LA DÉMARCHE CLUB ESCALES
SEINE AVAL PERMET DE
CONCEVOIR DES STRATÉGIES
« SUR MESURE » POUR CHAQUE
ESCALE AFIN D'APPORTER OUTILS
ET FINANCEMENTS ADAPTÉS. »



l'accompagnement des commerçants à l'accueil du touriste étranger, et notamment du croisiériste et du personnel de bord (informations, sensibilisation et ateliers collectifs). En 2019, sont prévues une rencontre avec les acteurs moteurs des escales, la mise en place

d'un groupe de travail pour chacune d'entre elles, qui donnera lieu à la mise en œuvre d'actions opérationnelles pour la saison 2019 et à une phase de bilan à l'automne pour définir le nouveau plan d'action à partir de la saison 2020.



2 | ENJEUX

INTRODUCTION

Le panorama du développement de la croisière fluviale et maritime dans la Vallée de la Seine que nous ont offert les 7 interventions de la matinée a permis de mettre en évidence des questionnements et de dégager un certain nombre d'enjeux.

On constate ainsi que la nécessité de penser le développement du réseau fluvial s'impose afin d'une part, d'offrir une réponse technique à la demande des opérateurs d'augmenter leur flotte en circulation sur le fleuve, et d'autre part d'assurer un accueil optimal des touristes à quai. Le schéma développé par HAROPA et VNF en est un exemple, de même que les actions menées par la CCI Versailles-Yvelines ou l'ADAS.

Les agences d'urbanisme de la Vallée de la Seine proposent une approche plus large sur les conséquences du développement des croisières fluviales et maritimes dans la Vallée de la Seine. Les travaux pourront s'interroger sur les aspects techniques de celui-ci, mais également penser le développement touristique de la vallée à partir des escales, portes d'entrée sur le territoire, puis point d'irrigation dans l'hinterland vers des sites d'intérêt touristique emblématiques du territoire et en phase avec les attentes d'une clientèle de touristes particulière.

Comment peuvent se structurer les acteurs locaux pour être en capacité d'accueillir de nouveaux usages, de gérer des flux de personnes et de biens plus intenses, d'offrir les services adéquats aux touristes de passage et aux acteurs économiques qui s'inscrivent

dans le système touristique? Quels sont les liens à tisser avec les différents types de tourisme présents et à venir ?

Quelle mobilité pour les touristes dans les territoires? Comment s'intègre-t-elle avec les grands projets de transports comme la Ligne Nouvelle Paris Normandie, qui est aussi un projet de transport du quotidien, au service des habitants de la vallée?

Quelle gestion du développement durable et de l'impact environnemental généré par les pressions et contraintes d'usages multipliés et intensifiés en bord de fleuve et du littoral ? Comment gérer les conséquences du réchauffement climatique?

À la suite de l'atelier, les agences d'urbanisme proposent de retenir cinq enjeux qui formeront le cadre d'analyse du volet 2 des travaux autour du tourisme fluvestre et maritime et des escales dans la Vallée de la Seine :

- Les chiffres-clés de la croisière fluviale et maritime : prendre la mesure de l'économie du tourisme fluvial et maritime et de ses potentielles retombées économiques pour les territoires ;
- La multiplicité des usages du fleuve et de la façade maritime et le lien avec l'hinterland ;
- Le tourisme fluvial et maritime comme levier de développement local et urbain ;
- L'impact environnemental du tourisme fluvial et maritime ;
- Les mobilités, enjeu pour le développement touristique de la Vallée de la Seine.



© AURH



© AURBSE



© ENSP

CHIFFRES-CLÉ DES CROISIÈRES MARITIMES ET DU TOURISME FLUVIAL

CROISIÈRES MARITIMES

En pleine croissance, le marché mondial des croisières maritimes a atteint 26,7 millions de passagers en 2017. Le nombre de passagers s'est accru de deux-tiers en 10 ans et pourrait croître à nouveau de 50 % d'ici 2027. En termes de nationalité, 45 % des

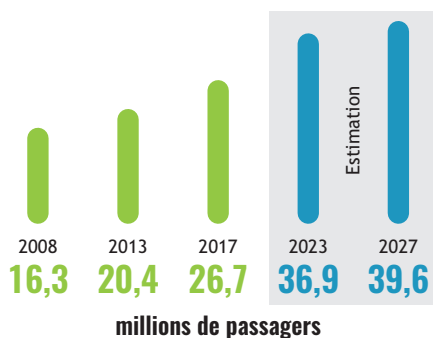
croisiéristes sont américains, leur part tendant à s'éroder au profit d'autres clientèles. Au-delà des États-Unis, les passagers viennent surtout de Chine (9 %) ou d'Europe (29 %), en premier lieu l'Allemagne (8 %) et le Royaume-Uni (7 %). Les Français constituent la 9^e clientèle internationale, soit 500 000 passagers en 2017. En constante

CROISIÈRES MARITIMES

Marché mondial en 2017



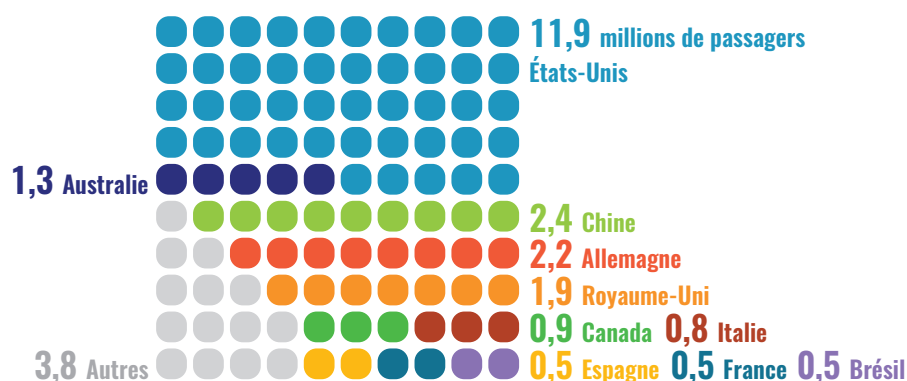
Croissance du marché mondial



Principales compagnies internationales

1. Carnival Corporation
2. Royal Caribbean
3. Norwegian Cruise Line
4. MSC Cruises
5. Genting Hong Kong

Origine géographique des 26,7 millions de croisiéristes en 2017



Source : Cruise Line International Association (CLIA)

progression depuis une quinzaine d'années, le nombre de croisiéristes français a toutefois reculé de 9 % en un an.

En termes de voyage, les croisiéristes privilégient les destinations « soleil ». Ainsi, 35 % des passagers choisissent les Caraïbes et 16 % la Méditerranée et les Îles Atlantique. D'autres destinations montent en puissance, en particulier l'Europe du Nord et la Baltique qui attirent 11 % des croisiéristes dans le Monde. Les touristes français affectionnent les itinéraires culturels et sous le soleil, en premier lieu la Méditerranée (57 %) et l'Outre-Mer (24 %). Les seniors apprécient particulièrement les croisières, mais les publics se diversifient au profit de clientèles plus jeunes. Au niveau mondial, la moyenne d'âge d'un croisiériste est de 47 ans en 2017. Totalisant 160 navires, 63 compagnies desservent les ports européens. D'ici 2021, 66 nouveaux navires rejoindront la flotte pour accompagner la croissance du marché. En Europe, le secteur de la croisière emploie plus de 400 000 salariés. Les retombées économiques totales avoisinent les 50 milliards d'€. En 2017, les croisières ont suscité 65 millions de visites à terre dans les ports européens, dont 10 % de croisiéristes au moment de l'embarquement et 50 % lors des

escales. Les équipages représentent 40 % des visites à terre. En Europe, les deux-tiers des touristes ont embarqué à bord d'un navire de croisière dans un port de la Méditerranée et ont fait majoritairement escale en Italie, en Espagne et en Grèce. Les deux premiers ports européens de croisière sont Barcelone et Civitavecchia à proximité de Rome. Le troisième tiers des croisiéristes a embarqué dans un port du Nord, en premier lieu à Southampton au Royaume-Uni ou dans d'autres ports comme Hambourg ou Kiel en Allemagne. Dans une moindre mesure, le Danemark, la Scandinavie ou le Benelux sont également des points de départ, la France apparaissant surtout comme une terre d'escales.

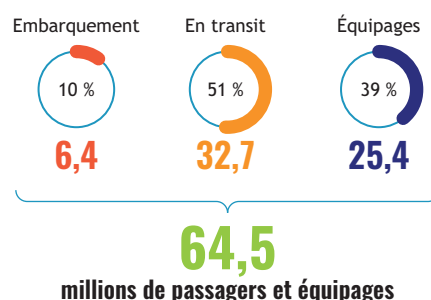
Dans l'Hexagone, Marseille est le premier port de croisières français. Il a accueilli 1 480 000 passagers en 2017, dont 415 000 en tête de ligne. Le trafic global a toutefois enregistré un recul de 7 % en un an. Le Havre se situe au second rang, le port ayant accueilli près de 400 000 croisiéristes en 2017. Le trafic a progressé de 19 % par rapport à l'année précédente. La ville Océane a reçu le prix de la destination 2017 attribué par les Seatrade Cruise Awards. Elle ambitionne d'atteindre la barre des 1 million de passagers à l'horizon 2025.

Dépenses moyennes par visite au niveau mondial en 2017 (en €*)

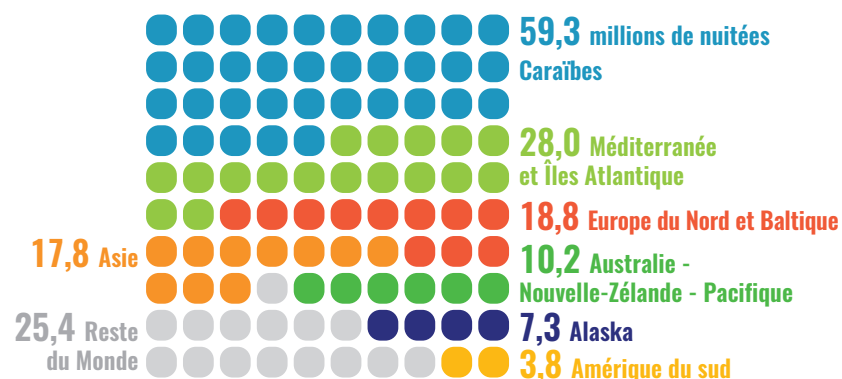
Postes de dépenses	Passagers		Membres d'équipage	Ensemble
	Ports d'embarquement	Ports d'escale		
Hébergement	63			63
Voyage vers le port d'embarquement	158			158
Nourriture et boissons	27	12	14	53
Excursions locales	30	34	8	72
Achats produits locaux	36	40	25	101
Ensemble	314	85	47	447

* : Estimations faites en considérant le taux de change moyen de l'année 2017 (1 € = 0,885 \$).

Visites à terre dans les ports européens en 2017



Destination des croisiéristes dans le monde en 2017

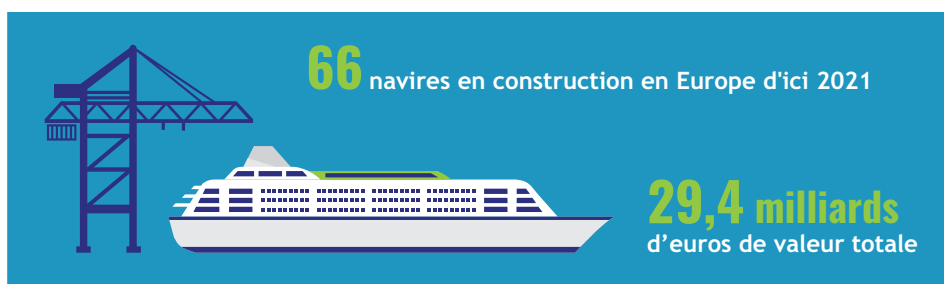
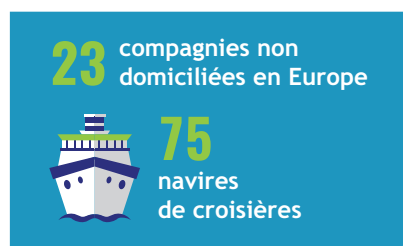
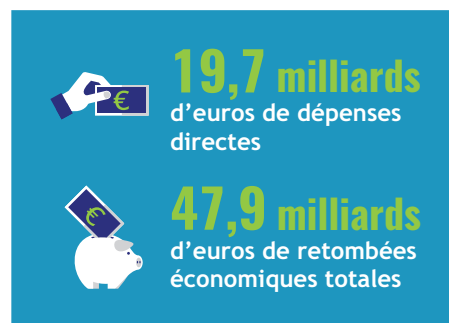


Source : Cruise Line International Association (CLIA)

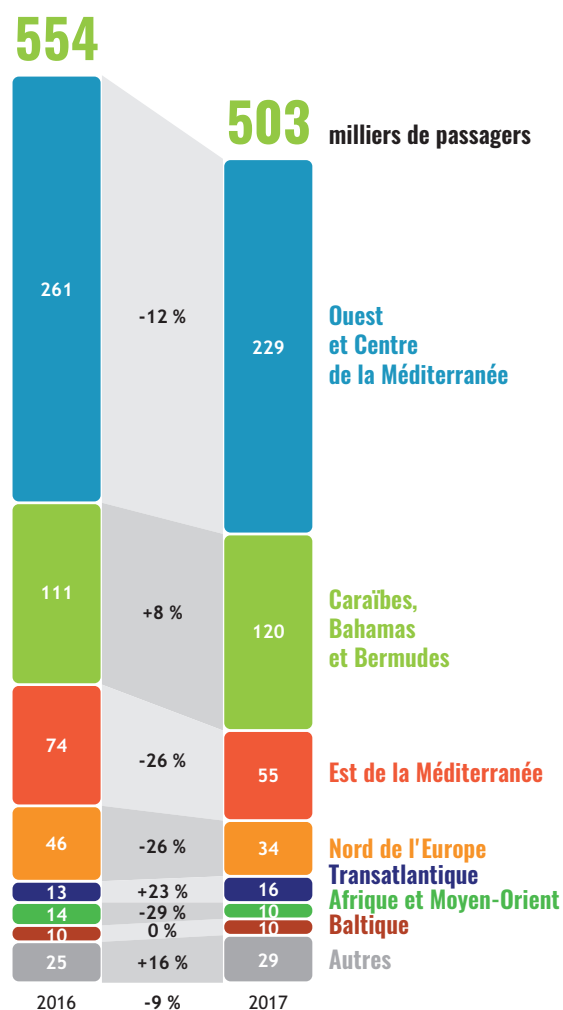


CROISIÈRES MARITIMES

La croisière en Europe en 2017



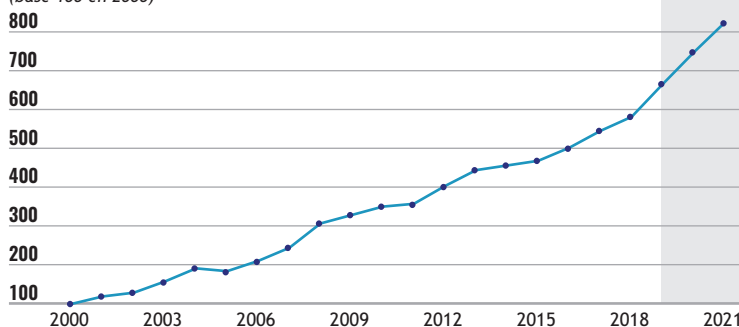
Destination des croisiéristes français en 2016 et 2017



Source : Cruise Line International Association (CLIA)

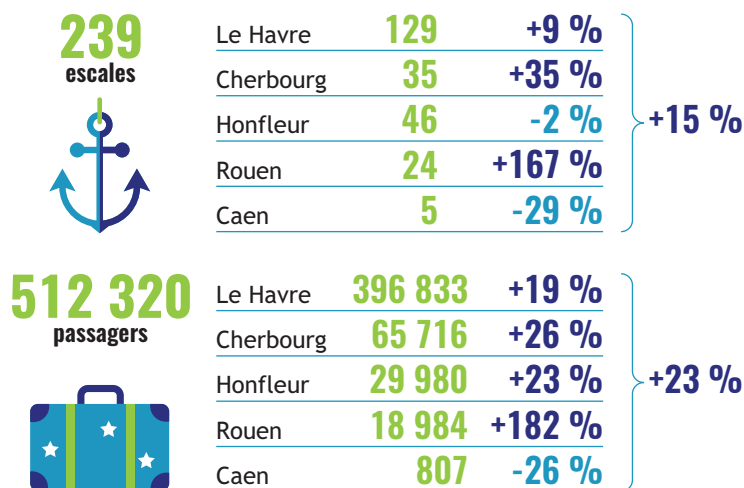
Évolution du nombre de croisiéristes en Europe

(base 100 en 2000)

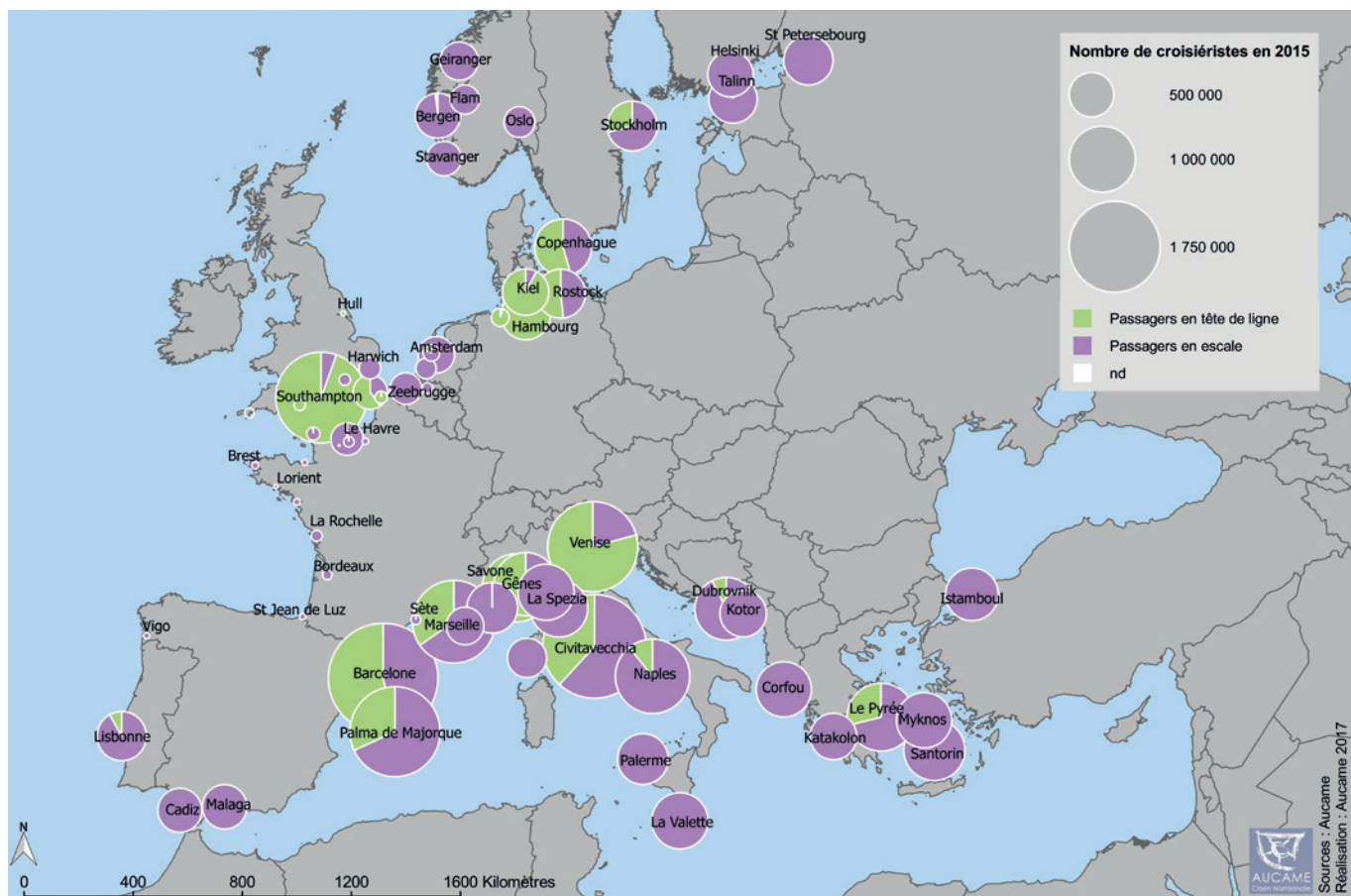


Passagers croisières dans les ports de la Vallée de la Seine en 2017

Évolution 2016/2017



Source : CRT de Normandie



Les principaux ports européens en 2015 (hors Canaries et Madère)

Port d'escale, Le Havre est également tête de ligne en 2018 (20 départs/140 escales). À l'instar de Civitavecchia pour Rome en Italie, Le Havre a vocation à devenir le port de croisières privilégié de Paris. Dans la Vallée de la Seine, d'autres ports normands accueillent également des croisiéristes : Cherbourg (66 000 passagers en 2017), Honfleur (30 000), Rouen (19 000) et Caen (un millier). La croissance du trafic montre le potentiel qu'offre cette activité touristique pour l'économie locale. Les ports sont le point de départ d'excursions, en premier lieu Paris, les Plages du Débarquement, Rouen, Giverny, le Val de Seine, le Mont-Saint-Michel et la Côte Fleurie. Un club croisière dénommé « Caen-Ouistreham Normandy Cruise » s'est constitué à Caen pour valoriser cette filière. Les ports normands de la Vallée de la Seine ont accueilli au total 510 000 passagers en 2017, deux fois moins toutefois que Southampton situé de l'autre côté du Channel.

TOURISME FLUVIAL

Avec 8500 km de voies navigables, la France bénéficie du plus long réseau fluvial exploitable d'Europe. À ce jour, 2 100 km sont dédiés au tourisme fluvial dont les activités sont multiples : croisières (paquebots fluviaux et péniches hôtels), bateaux-promenade, bateaux habitables de location et plaisance privée. Toutes filières confondues, le tourisme fluvial représente 11,2 millions de passagers en 2017, dont plus de la moitié sont étrangers (clientèle américaine, britannique et allemande en majorité). En 15 ans, le nombre de passagers a progressé d'un tiers.

Les bateaux-promenade constituent l'activité principale du tourisme fluvial. En 2017, 10,6 millions de passagers ont été transportés (excursions à la journée avec ou sans restauration), dont 7,4 millions en Ile-de-France. Boosté par la fréquentation touristique internationale, le trafic s'est accru de 22 % en un an.

Au sein de l'Union européenne, les bateaux de croisière fluviale actifs représentent 39 % de la flotte mondiale. Le Rhin (y compris ses affluents), le Danube et l'Elbe concentrent le trafic (75 % des bateaux en Europe, contre 16 % en France). Le dynamisme du marché suscite la mise en service de nouveaux navires, le rythme de constructions tendant toutefois à se tasser en Europe. En 2016, 1,4 million de croisiéristes ont voyagé sur les voies navigables européennes, soit une progression de 3 % en un an. La hausse avait été de 17 % l'année précédente. En termes de nationalité, 39 % des passagers viennent d'Amérique du Nord, 29 % d'Allemagne et 11 % du Royaume-Uni. Sur le marché européen, le Danube accueille la flotte de navires de croisières fluviales la plus importante du Monde (240 paquebots). En 2016, 380 000 croisiéristes ont voyagé sur le fleuve, soit un trafic 5 fois supérieur à celui de la Vallée de la Seine. À titre de comparaison, le Danube traverse 10 pays sur une longueur d'environ 3 000 km, le réseau navigable entre Paris et Le Havre étant 8 fois moins long. En 2017, les croisières fluviales avec hébergement en France ont accueilli à bord près de 430 000 passagers, dont 95 % sur des paquebots fluviaux. Sur ces bateaux, la clientèle est en grande majorité étrangère (78 %). Avec ses 346 km de réseau navigable, la Seine a attiré 77 500 passagers, soit 18 % du trafic national.

L'offre de croisières est en pleine croissance, 13 compagnies proposant des voyages sur la Seine entre Paris et Le Havre. Une flotte de 20 paquebots fluviaux dessert les 24 escales aménagées à proximité de nombreux sites d'intérêt touristique majeurs (Giverny, La Roche-Guyon, Rouen, Abbayes normandes, Plages du Débarquement...). Le trafic « passagers » pourrait s'accroître de 50 % en 5 ans.

Côté location de bateaux habitables, la Seine ne dispose pas de base de location entre Paris et Le Havre (bateaux de moins de 15 mètres équipés de couchage et disponibles à la location sans permis). L'espace navigable est en revanche fréquenté par la plaisance privée, avec 6 passages d'écluses entre Rouen et la Capitale. En 2018, les ventes de vignettes au 31 mars ont comptabilisé 6 300 plaisanciers privés sur la Seine depuis le début de l'année.

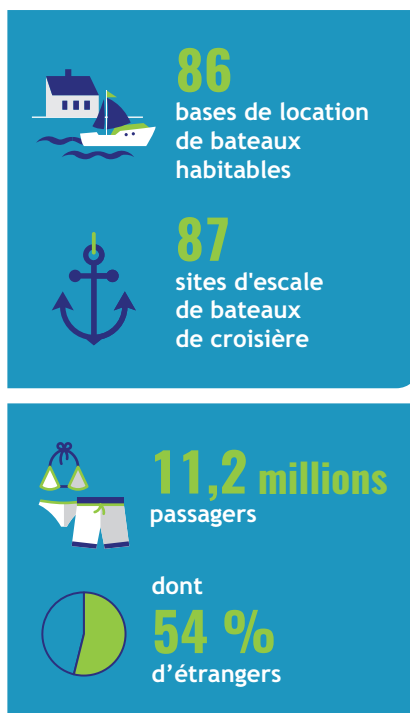
Deuxième destination mondiale pour le cyclotourisme, la France enregistre une forte hausse sur les vélo-routes. Les bords d'eau sont particulièrement prisés. Aujourd'hui, 87 % du réseau navigable géré par VNF se situe à moins de 5 km d'une vélo-route, une proximité qui permet d'allier produits fluviaux et itinérants. La mise en service de la vélo-route de la Vallée de la Seine constitue ainsi un levier pour développer le tourisme fluvial sur cette partie du territoire.

CROISIÈRES FLUVIALES

Le tourisme fluvial en France en 2017

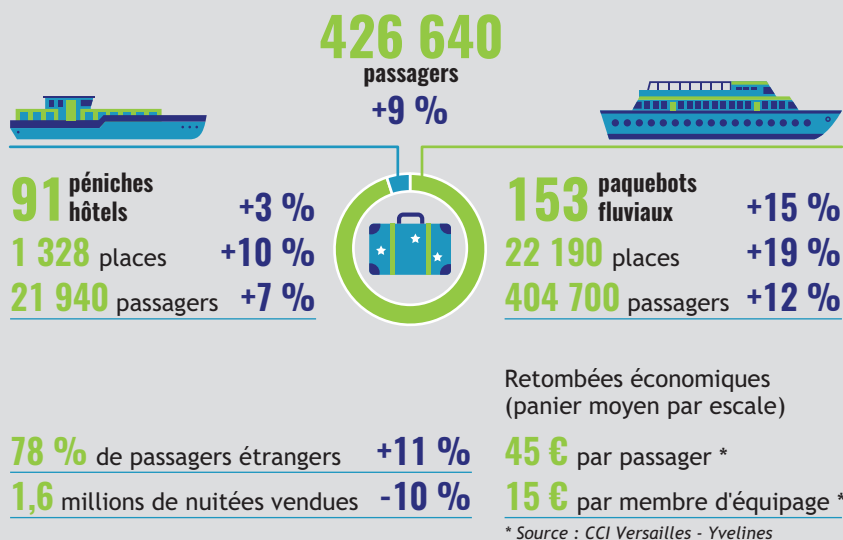


Source : Voies Navigables de France (VNF)

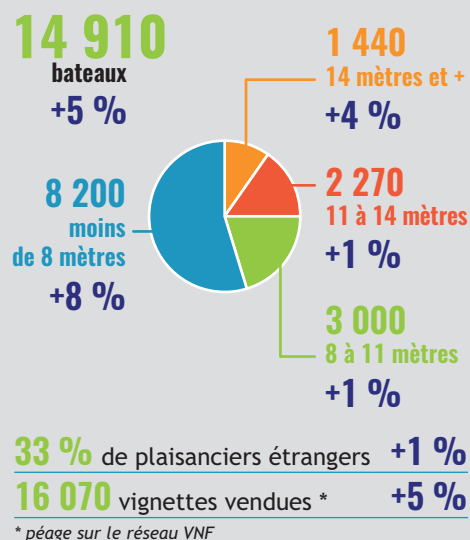


Source : Planétoscope (année non précisée).

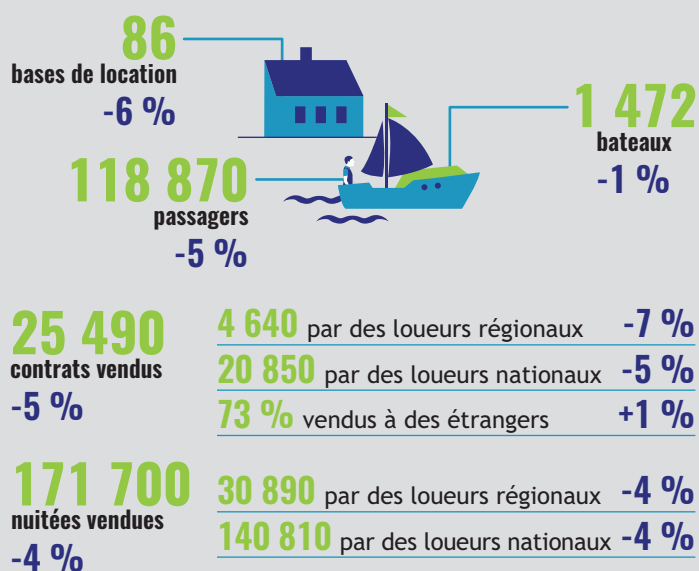
Croisières fluviales en France en 2017



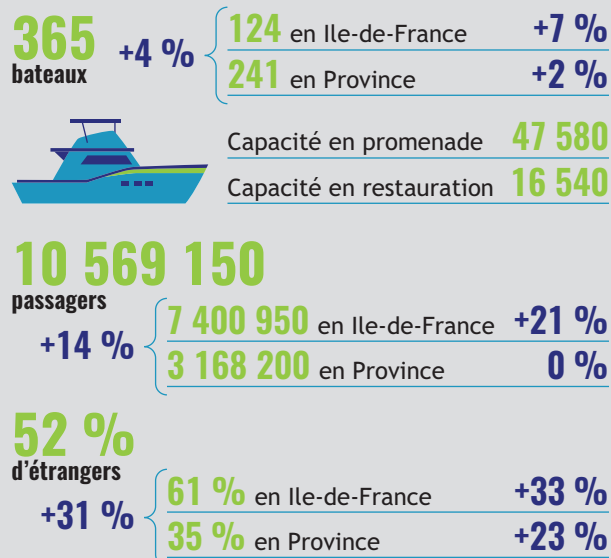
Plaisance privée en France en 2017



Location de bateaux habitables en France en 2017

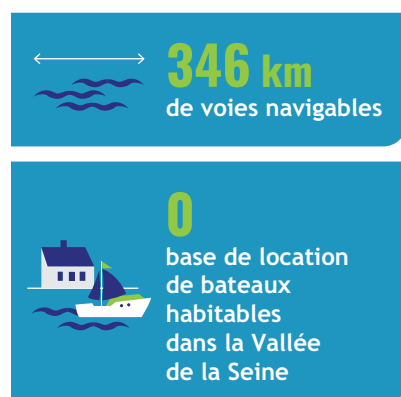


Bateaux promenade en France en 2017



Zoom sur la Vallée de la Seine en 2017

Réseau à grand gabarit : accepte les bateaux de plus de 90 m



Source : Voies Navigables de France (VNF)

LES USAGES DU FLEUVE ET DE LA FAÇADE MARITIME

La voie d'eau, son débouché maritime et le front littoral qui le prolonge, sont historiquement le théâtre privilégié d'activités aux contenus multiples ; ces activités, en tissant des liens plus ou moins forts avec les territoires traversés, ont façonné un paysage et des usages uniques, qui retracent les différentes époques du développement : ouvrages liés à la défense du territoire, ouvrages portuaires, ponts et bacs, ports de pêche puis ports industriels, ouvrages liés au transport de marchandises, à la baignade, aux loisirs, et plus récemment aux croisières.

Quatre évolutions récentes engagent une nouvelle étape de la transformation de ce grand paysage :

- Un renversement du rapport au fleuve lié à une demande sociale de reconquête de la voie d'eau et de ses berges ;
- Une vocation économique toujours présente, mais qui doit trouver une nouvelle dynamique ;
- Un engagement écologique qui oblige à une gestion plus attentive ;
- Une attente de développement de l'hinterland.

Ces évolutions ont des conséquences directes sur les aménagements des berges qui doivent trouver un équilibre entre renaturation, usages de loisirs avec l'apparition d'escales adaptées, et les aménagements en place, généralement liés aux activités économiques de transport. Ces aspirations aujourd'hui souvent conflictuelles vont devoir se développer selon des approches de gestion collective voire partagées, à l'image par exemple de ce qui s'est engagé dans le cœur de Paris (quai à usage partagé), à Rouen ou à Vernon (reconquête des berges).

MULTIPLICATION ET INTENSIFICATION DES USAGES

Les usages liés aux fleuves en général, et à la Seine en particulier, de même qu'à la façade maritime¹, peuvent être classés selon quatre grandes familles :

- Technique : le fleuve est utilisé en sa qualité de fournisseur de matières premières et de chenal de navigation ;
- Loisirs : le fleuve est apprécié et pratiqué pour ses dimensions paysagère, esthétique, halieutique (pêche, cyclotourisme, baignade, sports nautiques...) ;
- Conservatoire : le fleuve assure un rôle d'écosystème permettant le maintien des conditions de vie de nombreuses espèces fauniques et floristiques ;
- Habitable : le fleuve accueille des bateaux-logements.

Ces quatre familles s'imbriquent le long d'un corridor étroit et partagent un bandeau limité le long des berges. Leur cohabitation et la diversité de leurs objectifs posent des questions de conflits d'usage, mais ouvrent aussi de nouvelles opportunités de partage d'intérêts et de réponse aux nouveaux défis.

UNE RESSOURCE NATURELLE SOUS LA PRESSION DES ACTEURS ÉCONOMIQUES

Le fleuve accueille des ouvrages et des espaces de production dont l'exploitation peut provoquer des coupures physiques et nécessiter des servitudes dont la perception est souvent négative. La présence de ces installations renvoie à des fonctions logistiques, régulatrices, énergétiques ou encore extractives.

1 - Le texte fait référence au fleuve - la Seine et son embouchure en particulier - mais également par translation au littoral, pour lequel cette analyse s'applique en grande partie.

2 - Citons par exemple : l'association pour la sauvegarde et la mise en valeur de la Boucle de Roumare (aval de Rouen), l'association CARDERE (Centre d'Action Régional pour le Développement de l'Éducation Relative à l'Environnement), l'association de défense des Berges de Seines, l'association Seine Vivante, Val de Seine Vert...

Ces activités exercent une pression sur le bassin de la Seine et son débouché. Elles sont déclarées, encadrées par des règles strictes et suivies par les services de l'État en raison des risques qu'elles génèrent pour la sécurité des riverains et promeneurs et pour la préservation de la ressource.

La dimension conservatoire qui entoure le fleuve et son écosystème est prise en charge par plusieurs acteurs, qu'ils soient institutionnels (GIP Seine-Aval, Agence de l'Eau, Parc Régional) ou citoyens (associations de protection de la nature).

De nombreuses associations ² maillent le bassin et conduisent des actions à large spectre visant notamment l'entretien et la mise en valeur ainsi que l'éducation populaire. La vigilance exercée sur la biodiversité passe par exemple par des opérations de « renaturation » des berges, auxquelles participent par exemple les associations de pêcheurs en plantant des herbiers.

UNE FONCTION EN DÉVELOPPEMENT, RÉCRÉATIVE, DE LOISIRS ET DE PLAISIRS URBAINS

La jouissance du fleuve repose sur des pratiques multiples que l'on peut segmenter entre pratiques itinérantes et activités sédentaires.

La plaisance professionnelle et privée connaît ainsi une forte hausse sur la Seine Aval. Les bateaux-promenade, péniches-hôtels et autres embarcations individuelles à moteurs se partagent le fleuve.

La baignade et les sports nautiques sont également pratiqués sur le fleuve et sur son débouché littoral. Des clubs sportifs et sociétés nautiques y sont présents le long du cours d'eau. Ces activités sont régies par un accord liant VNF au Comité National Olympique et Sportif Français (CNOSF). Cet accord encadre les manifestations sportives et rappelle que les associations sportives sont tenues de signer une convention d'occupation temporaire du domaine public fluvial, qui permet une utilisation privilégiée du fleuve.

BATEAUX-MOUCHES AU PORT DE SUFFREN, PARIS



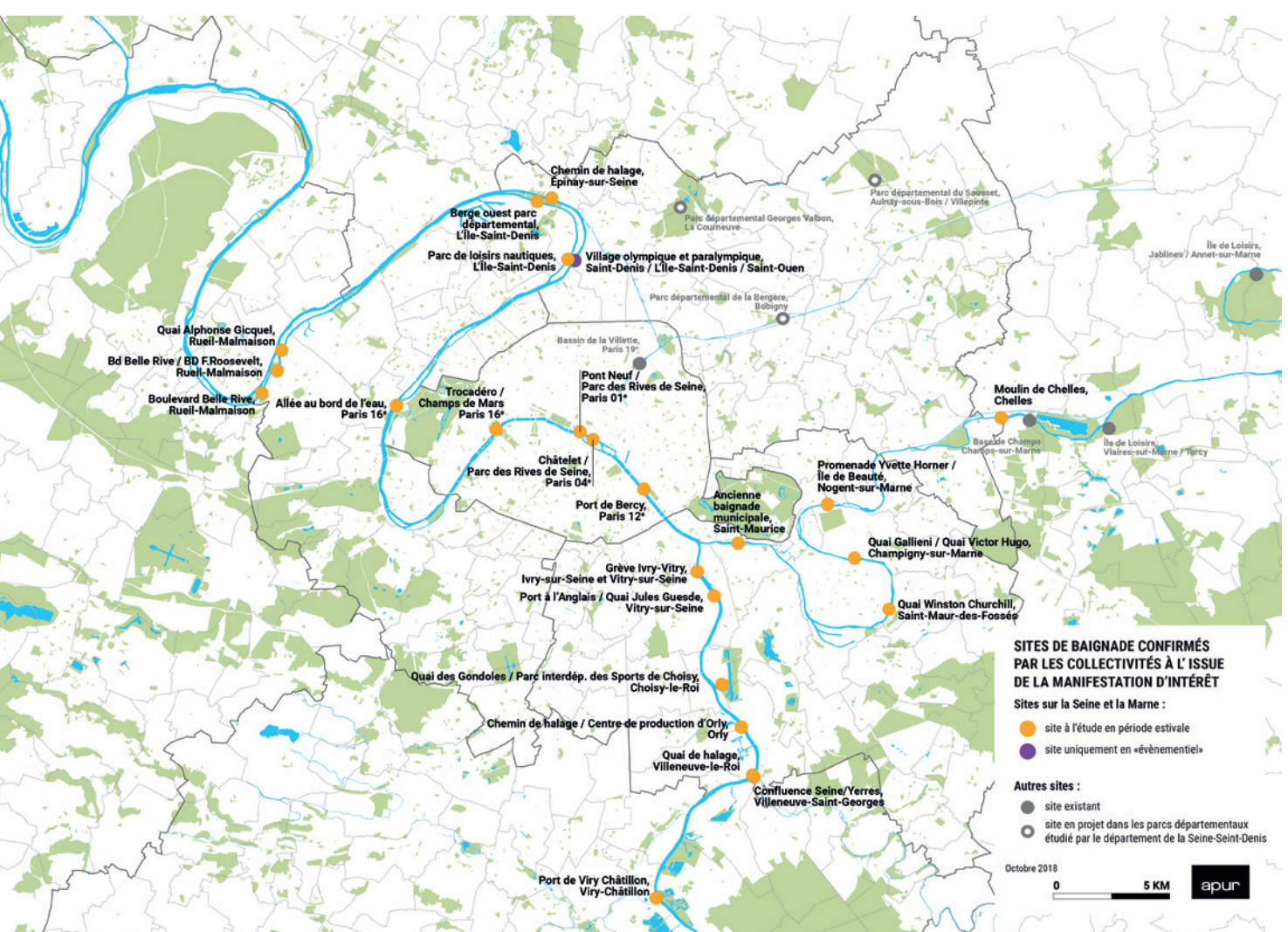
© Apur

La pêche est organisée en associations locales très actives, réunies en réseau auprès de la Fédération Nationale de la Pêche en France.

Le tourisme fluvial constitue une variante plus large du tourisme fluvial, puisqu'il prend en compte les usages de la voie d'eau, mais aussi de ses abords. À ce titre, le cyclo-tourisme et la randonnée (pédestre, équestre) représentent des pratiques en pleine expansion. Le développement du tourisme à vélo le long des chemins de halage permet une approche privilégiée et douce du patrimoine

naturel, historique et culturel. Ce « slow-tourisme » profite de la reconquête des berges et de leur aménagement.

Présents le long du fleuve, les bateaux-logements doivent détenir un titre d'occupation temporaire et sont assujettis au versement d'une redevance. L'offre de places est très inférieure à la demande ce qui peut avoir pour conséquence des amarrages non autorisés. À l'échelon national, les occupants regroupés en association sont affiliés à l'Association de Défense de l'Habitat Fluvial (ADHF), créée en 1975.



NOUVELLES ATTENTES, NOUVEAUX ENJEUX

De nouvelles attentes émergent sur la Seine, ses berges, sur le front littoral et dans la profondeur des terres.

Les Tours opérateurs proposent une offre à l'échelle de l'axe Seine, mais doivent tisser des liens avec les lieux où sont situées les escales.

Les développeurs invités à intervenir dans le cadre des appels à projets comme « Réinventer la Seine » réfléchissent à la requalification et à la valorisation d'emprises foncières délaissées, en visant notamment l'innovation dans le rapport à l'eau. Les lauréats ont misé sur des programmes à vocation multiple : culturel, logistique, sportive, résidentiel...

La baignade en eaux vives est inscrite dans le calendrier olympique et converge à long terme l'épineuse question du réchauffement climatique et de la recherche d'îlots de fraîcheur en zone urbaine dense.

Les opérateurs d'escales peuvent se positionner dans une logique d'interfaces avec l'hinterland et évoluer vers des lieux d'économie circulaire.

Face à ce cadre en évolution, trois familles d'enjeux sont à prendre en compte pour accompagner le développement de ces lieux :

- ▶ La gestion des contraintes multiples liées à l'empilement des usages (sécurité, organisation, gouvernance, environnement) ;
- ▶ Le dimensionnement des flux entre haltes fluviales et arrière-pays. Le rôle de tête de pont assuré par la halte fluviale implique une articulation avec les embranchements eau/route/rail. L'attractivité générée par de nouveaux usages questionne la capacité de certains lieux à accueillir de telles intensités de flux ;
- ▶ La programmation de services complémentaires et allant dans le sens d'un développement vertueux et durable : organisation en économie circulaire (biens de consommation, gestion des déchets...), mise en réseau, offre en énergies propres...

À ces enjeux répondent déjà quelques premières propositions :

- ▶ la réalisation d'un état des lieux de tous les projets au service de l'ensemble des parties prenantes ;
- ▶ l'installation ou la consolidation d'un espace de conversation entre les grands interlocuteurs, institutionnels et associatifs, régulant l'accès au fleuve et ses usages, les collectivités et les acteurs économiques ;
- ▶ l'élaboration d'un plan-programme décliné à l'échelle de chaque escale et permettant une offre croisée entre les attentes de ceux qui sont sur le fleuve et ceux qui œuvrent dans l'hinterland ;
- ▶ le développement de propositions d'offre touristiques multi-scalaires et multi-suppôts de déplacement.

SOURCES BIBLIOGRAPHIQUES

Le fleuve dans la ville : la valorisation des berges en milieu urbain, Direction Générale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction, octobre 2006

Les berges de la Seine : usages et conflits dans le département des Hauts-de-Seine, Adrien Baysse, juin 2011

Les chiffres clés 2017 du bassin de la Seine, Transport et tourisme fluvial, VNF, avril 2018

Les bateaux-logements en Ile-de-France, La Seine en partage, 2000

Le développement du tourisme fluvial de la Vallée de la Seine, La Seine en partage, 2016

« Usages récréatifs des espaces fluviaux, des enjeux à l'échelle des métropoles », *Revue Espaces*, novembre-décembre 2016

LE TOURISME FLUVIAL ET MARITIME : UN LEVIER DE DÉVELOPPEMENT LOCAL ET URBAIN ?

Dans un contexte de forte croissance du tourisme fluvial, cette question se pose avec récurrence et légitimité aux acteurs du tourisme et aux collectivités territoriales qui en ont la compétence.

Ce qui était considéré, jusqu'il y a peu de temps comme un tourisme de niche, est de plus en plus pris en compte comme une activité structurante pour le développement des territoires. Localement, il y aurait de façon certaine un enjeu transversal de développement à la fois économique, patrimonial et urbain. Cet enjeu global se pose en termes de réciprocity entre les acteurs économiques de la filière du tourisme fluvial et l'ensemble des acteurs locaux, économiques et institutionnels. D'un côté, les acteurs économiques de la filière pourraient, en intégrant les qualités des territoires dans leurs offres, y voir un potentiel de développement et, d'un autre côté, les territoires bénéficieraient ainsi de plus de retombées économiques, d'un gain de notoriété et d'une attractivité renforcée, notamment à l'international.

Pour autant, ce constat pose la problématique du grand écart qu'il y a entre un secteur d'activité mondialisé (la croisière fluviale), des touristes internationaux, des enjeux inter-régionaux et des problématiques locales. Ainsi, il apparaît nécessaire

de créer une nouvelle offre autour de la croisière, portée par les territoires, pour une Vallée de la Seine plus inclusive, plus collective, en replaçant le local au cœur du projet.

Afin d'appréhender cet enjeu stratégique, une grille de lecture des territoires scindée en trois grandes catégories peut être mobilisée.

La première traite des retombées du tourisme fluvial sur l'activité économique (commerciale, agricole, restauration, artisanat) présente sur les territoires (1^{er} axe d'analyse). Cet impact ne peut s'accroître qu'au moyen de démarches de coordination des acteurs, de mise en tourisme des produits commercialisés et de mise en valeur des aménités des territoires (2^e axe d'analyse). Enfin, il s'agit d'appréhender l'intégration des sites du tourisme fluvial (quais, escales, centres nautiques, marina etc.) dans l'espace urbain et l'identification de leurs fonctions dans les démarches d'élaboration de stratégies urbaines et territoriales développées par les acteurs locaux (3^e axe d'analyse).



AMÉNAGEMENTS DE QAIS DE ROUEN RIVE DROITE, SITES D'ESCALE ET RESTAURANTS

LE TOURISME FLUVIAL ET SES IMPACTS SUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DANS LES TERRITOIRES DE LA VALLÉE DE LA SEINE

Le modèle économique de la croisière fluviale est basé sur un parcours touristique conçu le plus possible en circuit fermé, afin de capter la plupart des dépenses des touristes. En outre, l'approvisionnement des bateaux, notamment pour l'alimentaire, se fait au départ et à l'arrivée, via des centrales d'achat extérieures à la Vallée de la Seine.

Néanmoins, la volonté de faire du tourisme fluvial, en particulier des croisières, un élément moteur du développement économique des territoires est un objectif partagé par les acteurs locaux et gestionnaires du réseau fluvial. À cette fin, des partenariats commerciaux entre les croisiéristes et les producteurs et fournisseurs locaux pourraient être initiés. La création d'un « label développement local » à l'échelle de la Vallée de la Seine peut être une opportunité partagée. Ce

nouveau produit touristique correspondrait à une demande en croissance (recherche d'authenticité notamment avec un label « terroir et développement durable » et émergence du « slow tourisme » dans les croisières fluviales) tout en permettant de nouveaux débouchés commerciaux pour les acteurs locaux. Ce type de démarche permettrait également d'accompagner la diversification des publics des croisières fluviales.

La structuration des acteurs locaux de type « club croisière » permet d'améliorer sensiblement la qualité de l'offre et de créer une véritable filière du tourisme fluvial. Ce type de démarche aurait vocation à initier une réflexion sur des outils numériques d'informations aux escales (équipements, commerces, sites touristiques à proximité). Il permettrait également de mettre à disposition les informations relatives aux arrivées des bateaux aux commerçants et acteurs du tourisme. La fédération des acteurs du tourisme fluvial en Seine Aval, en vue de maximiser les retombées économiques sur le territoire est une initiative qui va dans ce sens (cf. démarche Structuration des Pôles Touristiques Territoriaux animée par la CCI Versailles-Yvelines).

TOURISME FLUVIAL ET ENJEUX TOURISTIQUES LOCAUX : LA MISE EN MUSIQUE DE L'OFFRE TOURISTIQUE

La Vallée de la Seine comporte trois « totems » touristiques de notoriété internationale : Paris, la Seine des impressionnistes et le littoral, d'Étretat aux plages du Débarquement. La médiatisation de l'identité touristique de la Vallée de la Seine est faite essentiellement par les croisiéristes et repose sur la valorisation de ces trois destinations. Parallèlement, la demande évolue sensiblement par une attente d'une hausse de la qualité des produits touristiques présents sur les territoires.

Face à ces constats, les acteurs du monde économique, de la filière touristique et de la sphère publique peuvent agir pour valoriser les sites d'intérêts moins bien identifiés et travailler, en parallèle, à la mise en place un label de qualité des sites touristiques (horaire, langue, accueil, entretien etc.).

L'intégration des croisières fluviales et maritimes dans un système touristique complet (nautique, fluvestre, patrimonial, culturel, urbain etc.) se pose donc comme un enjeu essentiel pour les écosystèmes touristiques locaux. Cela conduit les territoires à « travailler » la transversalité entre les acteurs et opérateurs touristiques, de loisirs, culturels, afin d'entrer dans une logique de destination plutôt que dans une logique de produits (à l'heure actuelle l'attractivité repose plus sur une offre bateau plutôt que



sur une dimension territoriale dite de destination). L'objectif serait de valoriser une destination complète à l'échelle de la Vallée de la Seine, dans la diversité de son offre (paysagère, culturelle, patrimoniale, urbaine...). Cette entreprise de coordination devrait permettre par exemple d'intégrer l'offre événementielle, tels que les festivals, aux programmes des croisières.

AMÉNAGEMENTS DE ROUEN RIVE GAUCHE ET RIVE DROITE : COMPLÉMENTARITÉ DES FONCTIONS DES ESPACES AUTOUR DE LA SEINE



© AURBSE



© Alan Aubry - Métropole Rouen Normandie

AMÉNAGEMENTS DE ROUEN RIVE GAUCHE : LIEU DE TOURISME URBAIN ET ESPACE SYMBOLE DE LA RÉAPPROPRIATION DU FLEUVE
PAR LES ROUENNAIS - GRAND PRIX NATIONAL DU PAYSAGE 2018

LES ÉQUIPEMENTS DU TOURISME FLUVIAL : LIEUX D'ANIMATION URBAINE ?

La qualité de l'accueil est un déterminant essentiel pour la satisfaction des touristes. À ce titre, la question de la valorisation urbaine des voies d'eau est pointée par de nombreux acteurs. Comparée à d'autres destinations, la Vallée de la Seine présente d'importantes marges d'amélioration. Ainsi l'insertion urbaine des lieux d'escale et leur connexion avec les aménités urbaines et touristiques se posent comme des enjeux essentiels pour que le tourisme fluvial soit pleinement intégré à la vie locale des territoires et participe pleinement aux dynamiques des centralités urbaines, et à leur animation.

Les actions qui ambitionnent une réappropriation du fleuve par les habitants sont nombreuses et souvent spectaculaires, à l'instar des aménagements des quais bas rive gauche à Rouen. Pour autant, est-ce que les équipements du tourisme fluvial (quais, escales, ponton etc.) sont considérés comme des lieux d'animation urbaine ? Les liens, encore ténus, entre tourisme fluvial et tourisme urbain sont-ils sur le point de converger ? Y a-t-il intérêt à valoriser les

infrastructures du tourisme fluvial et maritime pour affirmer l'intérêt d'un riche patrimoine architectural et urbain pour les pôles urbains qui jalonnent la Vallée de la Seine ?

Cette problématique ne se limite pas aux métropoles, elle concerne également les villes moyennes confrontées à des enjeux croisés entre tourisme fluvial et actions visant à redynamiser les cœurs urbains. À ce titre, les villes qui ont engagé des actions visant à redynamiser leur centre, comme celles bénéficiant du plan d'action « cœur de ville », et qui possèdent des équipements dédiés au tourisme fluvial doivent être étudiées avec attention (Les Andelys, Vernon, Mantes-la Jolie, Poissy).

SOURCES BIBLIOGRAPHIQUES

Élaboration d'un schéma directeur pour le développement de la croisière fluviale avec hébergement sur l'axe Seine aval, étude réalisée par Setec International et Grelet Conseil pour HAROPA et VNF, mai 2017

Analyses - Les meilleures pratiques internationales du tourisme fluvial, étude réalisée par Grelet Conseil et Sémaphores pour le CGET et la DGE, février 2018

« Tourisme et vie locale, l'avenir en partage », revue *Diagonal*, n°203, juillet 2018

TOURISME FLUVIAL ET IMPACT ENVIRONNEMENTAL

Le développement du tourisme de croisière fluviale en vallée de la Seine implique de considérer les impacts de l'activité, très peu mesurés à ce jour, sur l'environnement des territoires traversés. En plein essor, l'activité s'inscrit dans des pratiques qui ne cessent d'évoluer techniquement (motorisation, taille des bateaux...), en fréquentation touristique et modes de visite (excursions, combinaison de plusieurs activités...). De plus, l'activité est impactée par le contexte climatique mouvant qui pourrait à terme impliquer une saisonnalité plus forte dans la navigation.

Afin de considérer les effets de l'activité sur l'environnement des territoires traversés, nous proposons de distinguer ceux relevant du fonctionnement du navire lui-même de ceux liés à l'affluence de visiteurs sur les territoires lors des escales. Nous évoquerons également les solutions d'ores et déjà identifiées ou mises en œuvre en France et à l'internationale.

LES NAVIRES DE CROISIÈRE ET L'ENVIRONNEMENT FLUVIAL

La motorisation d'un bateau de croisière, sa consommation électrique, la gestion de ses eaux usées, sa production de déchets sont tout autant d'éléments qui peuvent impacter les environnements traversés. Si de nombreuses études ont été réalisées sur les impacts sociaux et environnementaux des

croisières maritimes, très peu de données existent sur les croisières fluviales.

Les dernières informations publiques sur la motorisation et la consommation énergétiques des bateaux remontent à 2006 et concernaient essentiellement le fret fluvial. Pourtant, il est certain aujourd'hui que la majorité des bateaux de croisières de la Seine ont une motorisation au fioul/gazole générant des émissions de CO₂ et des particules fines. La consommation de carburant varie en fonction de plusieurs paramètres :

- ▶ Le type et l'âge du moteur ;
- ▶ Le poids et la vitesse du bateau ;
- ▶ Les manœuvres éventuelles (aux écluses, aux escales...).

Le règlement européen UE 2016/16281 (NBP 1) qui vise à limiter les émissions des moteurs des engins mobiles non routiers (EMNR) entre en vigueur en 2019¹. Ainsi, VNF, HAROPA, parfois accompagnés par les Régions ont mis en place des dispositifs d'accompagnement pour le renouvellement de la motorisation des bateaux et l'usage, à terme, d'énergie moins polluante.

Plusieurs alternatives énergétiques émergent avec l'arrivée des moteurs électriques, à hydrogène ou au Gaz Naturel Liquide (GNL). Si l'usage de ce carburant est encourageant (le GNL ne rejette quasi pas de SO_x, réduit les NO_x et particules fines), il reste une alternative temporaire, car il combiné à des moteurs thermiques (qui rejettent du CO₂). De plus, le GNL nécessite de mettre en place des structures d'avitaillement ce qui nécessite de lourds investissements.

1 - Règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers, modifiant les règlements (UE) n° 1024/2012 et (UE) n° 167/2013 et modifiant et abrogeant la directive 97/68/CE.

2 - Déferlement de vagues provoqué par le passage d'un bateau et dont le caractère d'onde de choc entraîne la dégradation des berges.

En accompagnement, la France a établi un schéma national d'orientation pour le déploiement du GNL comme carburant en 2016 dans un objectif d'engagement pour une transition énergétique de long terme.

Ces nouvelles motorisations permettent également de réduire les nuisances sonores du bateau ce qui a un impact favorable tant pour la biodiversité faunistique et floristique, que pour les habitations alentour.

Le passage du bateau de croisière à une vitesse importante peut générer une érosion plus rapide des berges. Le batillage² peut représenter jusqu'à 98 % de l'énergie reçue par les berges sur les cours d'eau étroits. Dans le cas d'une érosion observée trop importante, il convient d'engager des travaux de (re)végétalisation des berges en évitant toute minéralisation qui serait nuisible à la biodiversité. Il est à noter que la taille de bateau peut également être un facteur important, son impact sur les berges étant exponentielles. Les pollutions lumineuses et sonores liées à la navigation ont par ailleurs des conséquences avérées sur la faune occasionnant une baisse des capacités

de reproduction et occasionnent donc des contraintes pour la biodiversité.

L'activité restauratrice et hôtelière de la plaisance est génératrice de déchets ménagers. Actuellement, les bateaux en navigation ont la capacité de stocker jusqu'à deux à trois jours de déchets ménagers. Les gestionnaires de sites d'escales ne proposent pas la collecte des déchets aux opérateurs, les compagnies font appel à des prestataires privés. Concernant la gestion des eaux usées, une réglementation et une normalisation sur le niveau de rejets dans la Seine sont en vigueur, mais ne semblent pas être réellement appliquées notamment par manque de clarification.

Il existe des systèmes d'assainissement embarqués respectant les normes en vigueur (cf. les règlements applicables sur le Rhin) qui pourraient être rendus obligatoires. La collecte de boues résultantes de l'épuration tout comme la collecte des déchets ménagers pourrait être assurées par des barges mobiles à l'image de la ville de Bordeaux qui se rendent directement au centre de déchets installé en bordure de fleuve.

PORT DE CAUDEBEC-EN-CAUX



LES ESCALES, L'ACCÈS AUX BERGES ET SITES ALENTOUR

Les séjours de croisière sont ponctués d'un certain nombre d'escales pour les nuits, mais également en journée pour la visite des attractivités alentour. Ces étapes nécessitent des aménagements tant pour les visiteurs que pour les bateliers.

En termes d'accès à l'escale, l'accueil des bateaux de grande longueur (de 120 à 130 m) pose des questions d'intégration urbaine. L'immobilisation importante au niveau du quai peut nécessiter des aménagements lourds : « bétonisation » de la berge, aménagement pour des accessibilités facilitées et sécurisées (PMR...). Par ailleurs, l'accostage des bateaux de croisière peut engendrer des conflits d'usage avec les habitants et des plaisanciers de loisirs (hors croisiéristes) qui souhaiteraient eux aussi profiter de la berge.

Les projets d'escales doivent prendre en considération les lieux dans lesquelles

elles s'inscrivent (exemple du projet d'escale à Longchamps dans un endroit encore très naturel) et s'inspirer d'escales comme Le Vésinet - Le Pecq. Son aménagement a permis de garder une berge naturelle avec une passerelle en encorbellement et des Ducs-d'Albe sur lesquels s'accrocher.

Les bateliers sont en attentes de services liés à leur activité comme des bornes de ravitaillement en eau et l'accès à l'électricité. Si l'accès à l'eau relève du confort pour l'opérateur de croisière (n'ayant qu'une autonomie de 3 jours) et ne semble pas indispensable à toutes les escales, l'accès à une borne électrique relève d'une prescription d'ordre environnementale. Effectivement, lorsqu'une escale ne propose pas de borne électrique, les bateaux sont tenus de laisser tourner leur moteur pour faire fonctionner leurs groupes électrogènes. Ces derniers sont source de nuisances en termes de bruit, d'émission de gaz à effet de serre et de particules fines. Ainsi de plus en plus d'escales proposent ce service s'inscrivant dans une recommandation

HALTE FLUVIALE DU QUAI DE SAINT-OUEN, SAINT-DENIS





BERGE NATURELLE EN BORD DE SEINE

du Schéma directeur pour le développement de la croisière fluviale avec hébergement porté par HAROPA et VNF.

Les excursions et activités des visiteurs prévues par les opérateurs de croisières peuvent être source de nuisances dans la gestion des passagers à terre. Le territoire doit être en mesure d'accueillir sur un temps très court un flux de personnes conséquent (jusqu'à 150). Souvent, le territoire d'escale n'est que traversé par les croisiéristes qui se rendent à un site touristique. Aujourd'hui la plupart des liaisons entre escale et site se font par car (150 personnes = 3 cars) ce qui suppose que le territoire traversé soit adapté à cette forme de transit (largeur des voies, densité de circulation...). D'ores et déjà des territoires se positionnent pour mettre à la disposition des visiteurs des véhicules électriques, des vélos à assistance électrique... afin de minimiser les émissions de gaz à effet de serre et particules et faciliter les déplacements sur le territoire.

Les impacts réels de l'activité de croisière fluviale sur son environnement n'ont pas encore fait l'objet de mesures précises. Seule L'Atmo Nouvelle Aquitaine a effectué des mesures de pollution atmosphérique des bateaux de croisières fluviales et maritimes près du port de la Lune à Bordeaux. Au-delà du navire, l'impact environnemental

relève également des pratiques touristiques en œuvre. À l'heure du *slow tourisme*, l'activité de croisière devrait véhiculer l'image d'un tourisme durable, respectueux de son environnement, des habitants et des territoires qui le composent.

L'activité en plein essor risque de subir dans un avenir proche les conséquences du réchauffement climatique. Il a été évoqué une diminution de 25 à 30 % du niveau d'étiage de la Seine à certaines périodes de l'année impliquant nécessairement une saisonnalité de l'activité.

SOURCES BIBLIOGRAPHIQUES

La consommation des bateaux fluviaux et leur estimation, VNF, 2014

Le fluvial au service du développement durable, dossier de presse, VNF, 2014

Impact des paquebots sur la qualité de l'air à Bordeaux, Atmo Nouvelle Aquitaine, Observatoire régional de l'air, septembre 2018

Le monde en croisière, CroisiEurope, 2018

Élaboration d'un schéma directeur pour le développement de la croisière fluviale avec hébergement sur l'axe Seine aval, étude réalisée par Setec International et Grelet Conseil pour HAROPA et VNF, mai 2017

Analyses - Les meilleures pratiques internationales du tourisme fluvial, étude réalisée par Grelet Conseil et Sémaphores pour le CGET et la DGE, février 2018

LES MOBILITÉS : UN ENJEU POUR LE DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE DE LA VALLÉE DE LA SEINE

Malgré l'essor de la croisière fluviale avec hébergement, la Seine et ses environs immédiats reste un territoire globalement méconnu et peu pratiqué en dehors de certains sites bien identifiés à l'image d'Honfleur, de Jumièges, Giverny, ou de la partie parisienne du fleuve. Plusieurs facteurs expliquent ce constat. Les caractéristiques géographiques liées à la coexistence d'un paysage de plateaux et de vallées constituent non seulement des contraintes d'accès et d'aménagement mais contribuent également, lorsque l'on se situe sur les plateaux et en l'absence de points de vue, à une moindre perception de la Seine. La présence d'activités portuaires et industrielles agit de son côté comme une barrière à la fois physique et psychologique entre l'usager, le visiteur et le fleuve, expliquant que ce dernier ne soit, dans certains cas, perçu uniquement à travers le prisme de ses fonctions productives, a priori inhospitalières à d'autres usages. La sanctuarisation de certains espaces naturels, le manque et/ou la méconnaissance d'aménagements invitant à la contemplation et à la découverte empêchent quant à eux d'établir un lien charnel avec la Seine. L'ensemble, combiné à une faible mise en valeur touristique, contribue à maintenir une certaine distance entre l'individu et le fleuve, compliquant l'action même de vouloir se rendre en bord de Seine, limitant de fait sa pratique et la découverte de ses sites et de ses paysages.

Fort de ce constat, le développement de la croisière fluviale avec hébergement doit être

un prétexte pour questionner le niveau d'attractivité du fleuve à des fins touristiques et de loisirs. Dans cette optique, les sujets liés à l'accessibilité et aux mobilités touristiques sur un périmètre élargi depuis et vers la Seine sont fondamentaux. Plus généralement, il s'agit ici de penser un système de mobilité articulé autour du fleuve qui intègre les escales fluviales, les hot spot touristiques proches ou éloignés ainsi que les lieux moins connus, mais attractifs, dans l'optique d'inscrire la Seine dans un réseau de sites à visiter. L'enjeu porte quant à lui sur l'activation du levier que constitue le développement de la croisière fluviale avec hébergement pour penser le développement d'une offre de mobilité globale à destination de tous : visiteurs et habitants, qui contribue à l'émergence de la destination « Vallée de la Seine », à sa renommée, à son attractivité internationale ainsi qu'à la mise en valeur de ses pépites patrimoniales.

Pour ce faire il convient d'envisager le fleuve comme un monument, un site qui se visite afin de mieux questionner son niveau d'accessibilité, de connectivité et d'intermodalité avec son environnement proche et éloigné. C'est pourquoi il est important de s'intéresser aux modes de transports et à l'offre de services associés pour se rendre en bord de Seine, ainsi qu'à l'offre de déplacement (marche, vélo, voiture, train, bateau, etc.) permettant de parcourir, de découvrir mais aussi de pratiquer la Vallée de la Seine. La finalité recherchée tient autant à l'appropriation du fleuve par les

habitants qu'à la mise en tourisme du territoire à travers le développement d'une offre de mobilité incitant les visiteurs à prolonger leur séjour à consommer, à revenir et *in fine* à devenir les ambassadeurs de la destination.

ACCÉDER AU FLEUVE ET DÉCOUVRIR LES TERRITOIRES ENVIRONNANTS DEPUIS LA SEINE

Comment se rendre en bord de Seine depuis les principaux points d'entrée du territoire et les sites touristiques environnants? Comment relier les escales fluviales au reste du territoire ainsi qu'aux autres systèmes de transport? Quelles sont les options qui s'offrent aux visiteurs en termes de mobilité et d'intermodalité? Comment la géographie, les activités humaines et les infrastructures contraignent l'accès au fleuve? Loin d'être anodines ces questions sont fondamentales dès lors qu'il s'agit de construire une offre touristique globale sur un territoire attractif.

En dehors des grandes agglomérations et indépendamment du mode fluvial, l'accès à la Seine se fait principalement par le mode routier alors même que certaines gares à l'instar de Mantes-la-Jolie ou de Vernon offrent des possibilités de desserte par le train. Ce constat s'explique par des alterna-

tives à la voiture individuelle insuffisantes et/ou contraignantes: l'accès à Jumièges depuis Paris est par exemple deux fois plus long en transport en commun qu'en voiture. Par ailleurs, l'absence de parcours touristiques clairement identifiés et définis, en dehors des parcours très cadrés des tour-opérateurs, n'encourage pas la structuration et le développement d'une offre de services complémentaire au mode routier. Ce sujet de la complémentarité des modes et des alternatives à la voiture individuelle est un enjeu pour faire face et/ou prévenir l'engorgement des sites touristiques par la voiture. Celui-ci touche également au niveau d'attractivité et à la réputation de la destination. Pour un visiteur, les critères liés aux facilités de déplacement deviennent en effet déterminants dans le choix des sites à visiter. Fort de ce constat, l'objectif est donc de rendre le fleuve accessible aux personnes ne disposant pas et/ou ne souhaitant pas se déplacer en voiture. Il conviendra dès lors de considérer le rôle et le niveau d'équipement des sites intermodaux: gares, ports, haltes fluviales mais aussi des lieux (sites touristiques, villes, etc.) en position de carrefour d'infrastructures, de flux. Il s'agira en effet, de penser et de traiter les questions liées au rabattement, à l'aménagement, à la signalétique et à l'offre de services de ces points nodaux de façon à aiguiller, orienter au mieux les visiteurs dans leurs parcours de découverte du fleuve et de ses sites environnants.

PASSAGE D'EAU DE JUMIÈGES HEURTEAUVILLE



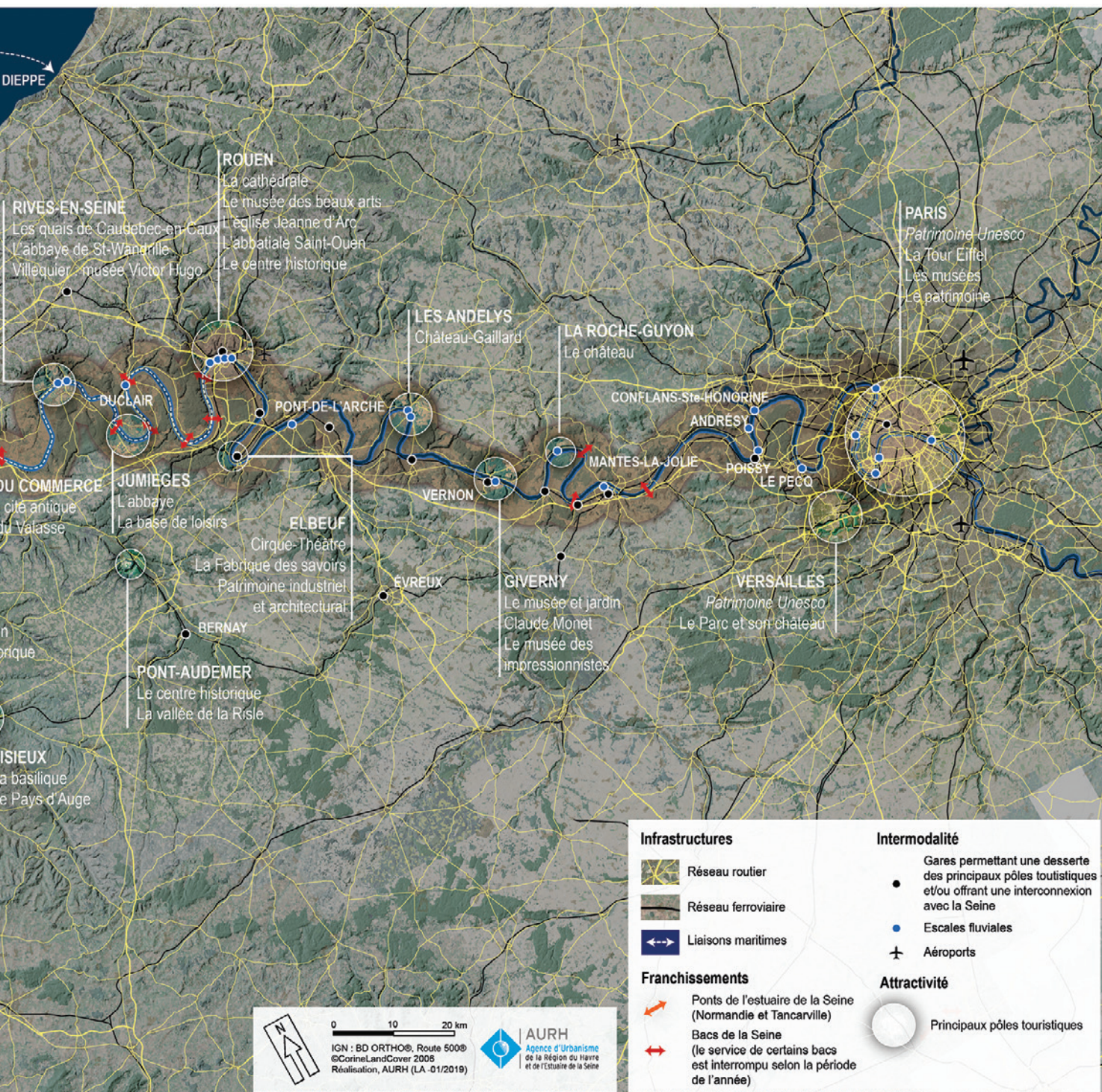
SE DÉPLACER LE LONG DU FLEUVE ET VOYAGER SUR LA SEINE

Corolaire de l'accessibilité, les déplacements le long de la Seine invitent à penser la question de l'itinérance et des parcours de visite, ainsi que celle de la multimodalité, sous l'angle des complémentarités à la voiture individuelle. L'objectif est ici de faciliter les déplacements des visiteurs, de booster la fréquentation des sites, la renommée de la destination mais aussi de maximiser les retombées économiques locales. Il s'agit notamment d'offrir des expériences de mobilité aux visiteurs à travers la diversification des pratiques et le développement d'une offre de transport et de services, y compris numérique, adaptée et insolite. C'est un enjeu d'autant plus important que la Vallée de la Seine, avec ses paysages remarquables, est un territoire qui se prête particulièrement à la pratique du slow tourisme. Celui-ci se caractérise par des voyages de proximité, une faible empreinte écologique et une mise en valeur de l'expérience touristique à travers, entre autres, l'expérimentation de nouvelles formes de déplacement invitant à la découverte et à la contemplation. Cette forme de tourisme jouit d'un fort potentiel de développement. L'essor de la croisière fluviale avec hébergement et le développement du cyclotourisme en Vallée de la Seine, à travers la réalisation de la « Seine à vélo », attestent de ce potentiel et questionnent la façon dont ces modes de déplacement peuvent s'articuler, s'ouvrir à d'autres pratiques, d'autres modes : marche, cheval, train, etc. et contribuer à la mise en tourisme de la destination.

La qualité et la diversité des infrastructures de transport sont également un sujet important. Si la Vallée de la Seine se prête a priori à toutes les expériences de mobilité, toutes n'ont pas le même potentiel de développement, celui-ci pouvant varier selon le lieu et le niveau de services des infrastructures concernées. L'objectif de l'étude consiste par ailleurs à déterminer des itinéraires de découvertes et de visites qui contribuent à la mise en réseau des sites emblématiques, à la mise en valeur de patrimoines naturels et culturels méconnus, au désengorgement de certains sites à l'instar de Giverny, au développe-



ment local et à l'entretien d'une renommée internationale. En train, à pied, en bateau, à vélo, en car, à cheval, la Vallée de la Seine offre de multiples possibilités qu'il convient de révéler et d'articuler avec les sites emblématiques les potentiels largement sous-exploités à l'image du Château de Gaillon ou de la réserve naturelle de l'Estuaire de la Seine.



Réseaux de transport et points d'intérêts touristiques en Vallée de la Seine



VERS UNE ANALYSE TERRITORIALE

VERS UNE ANALYSE TERRITORIALE

DE L'ESCALE À L'HINTERLAND EN 12 SÉQUENCES

Ce premier volet de l'étude « Le tourisme fluvial et maritime dans la Vallée de la Seine » et les enjeux mis en évidence permettent de bâtir un cadre d'analyse du système touristique dans les territoires de la vallée, à partir des escales. Ce travail sera l'objet du 2^e volet de l'étude. Il s'organisera sur la base d'une grille d'analyse thématique dont les éléments suivants pourront être explorés. Certains éléments cités ne sont pas exclusifs à un thème en particulier, de même qu'ils devront être adaptés aux problématiques propres au littoral ou à la Seine. Par exemple l'offre de transports peut s'étudier sous l'angle de la mobilité mais aussi sous celui de l'impact environnemental. À l'image de l'étude « la Seine à vélo », la Vallée de la Seine sera étudiée en 12 séquences dont un premier découpage est proposé en illustration.

SUR L'ÉCONOMIE DU TOURISME FLUVIAL ET MARITIME :

- Les ports et haltes fluviales et maritimes (emplacements, têtes de ligne et importance) ;
- Poids économique des principaux lieux du tourisme fluvial et maritime (ports et haltes, sites d'intérêt touristique) ;
- État des lieux de la plaisance privée, des bateaux habitables ;
- Les offres touristiques des opérateurs au départ des escales ;
- Système logistique autour du tourisme fluvial et maritime (acheminement de l'avitaillement, énergie, déchets, etc.).

SUR LES USAGES DU FLEUVE ET DU FRONT LITTORAL :

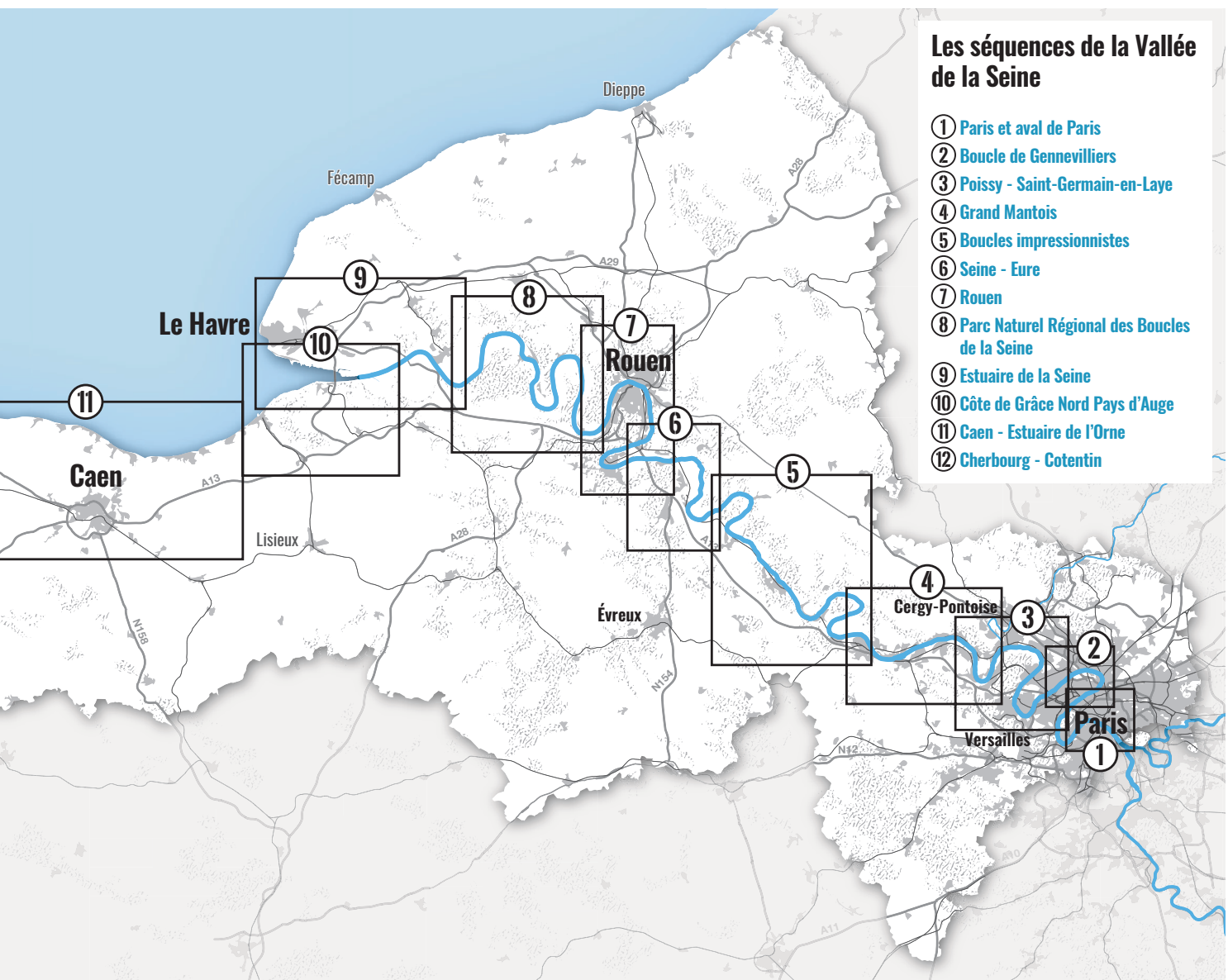
- Les usages en place, les attentes et les potentiels (inventaire) ;



- Les outils d'une gestion partagés ;
- les zones de conflits ;
- Les nouvelles pratiques et les projets.

SUR LE DÉVELOPPEMENT LOCAL :

- Présence et structuration de partenariats entre acteurs économiques locaux et croisiéristes (clubs escales, clubs croisière) et entre offices de tourisme, acteurs locaux du tourisme et croisiéristes : présence, structuration, nature, actions engagées, études réalisées ;
- Offre commerciale aux escales, parcours touristiques et sites visités : positionnement de l'offre en circuit court ;
- Mise en tourisme des sites du territoire et intégration des produits de « croisière fluviale »



- Insertion urbaine des lieux du tourisme fluvial ;
- Les escales dans les documents de stratégie urbaine et de planification (PLUI, plan d'action cœur de ville, études urbaines, etc.).

SUR L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL :

- les zones de biodiversités identifiées aux abords des escales ;
- les aménagements/services proposés aux bateliers (avitaillement, gestion des déchets, énergie) ;
- la nature des infrastructures (bois, emprises...) ;
- l'usage et le développement des énergies renouvelables ;
- niveau d'étiage et nature des berges.

SUR LES MOBILITÉS TOURISTIQUES :

- Accessibilité et connectivité : points d'accès au littoral, à la Seine et ses berges, les réseaux de transport, l'offre de service, le niveau d'intermodalité, les franchissements ;
- Les modes actifs : boucles, itinéraires cyclables et/ou de randonnées pédestres existants ou à créer ;
- Les sites remarquables (naturels et culturels) connus ou à faire connaître ;
- Les itinéraires/parcours de découvertes à valoriser.



APUR

Atelier parisien d'urbanisme
111 avenue de France
75013 PARIS
01 83 97 64 00
@__Apur__
www.apur.org



AUCAME

Agence d'urbanisme de Caen-Métropole
21 rue de la Miséricorde
14000 CAEN
02 31 86 94 00
@AucameCNM
www.aucame.fr



AURBSE

Agence d'urbanisme de Rouen et des boucles de Seine et Eure
101 boulevard de l'Europe
76004 ROUEN Cedex 1
02 35 07 04 96
@AURBSE
www.aurbse.org



AURH

Agence d'urbanisme de la région du Havre et de l'estuaire de la Seine
4 quai Guillaume Le Testu
76063 LE HAVRE Cedex
02 35 42 17 88
@aurh_officiel
www.aurh.fr



IAU îdF

Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France
15 rue Falguière
75740 PARIS Cedex 15
01 77 49 77 49
@iauidf
www.iau-idf.fr

Avec le soutien de :

