

► Des escales
aux territoires

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



Vallée de la Seine

ÉTUDE

LE TOURISME
FLUVIAL & MARITIME
DANS LA VALLÉE
DE LA SEINE

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

ÉTUDE

LE TOURISME FLUVIAL & MARITIME DANS LA VALLÉE DE LA SEINE

► Des escales
aux territoires

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) Normandie et Île-de-France « 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 portuaires, logistiques et industriels (« 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 du tourisme fluvial et maritime dans la Vallée de la Seine à partir des escales de croisières sous l'angle de l'aménagement et de son articulation sur les territoires.



SOMMAIRE

Préface	6
1 Enjeux	9
Introduction	10
1.1 - Interventions	10
Porter le paysage au cœur des dynamiques d'aménagement	12
Le tourisme fluvial et fluvestre dans la Vallée de la Seine : un potentiel de croissance sous-exploité	14
Le Schéma directeur de développement de la croisière fluviale avec hébergement	16
La démarche « tourisme fluvial » de l'Association des départements de l'Axe Seine (ADAS), vers une destination Vallée de la Seine ?	18
Les meilleures pratiques internationales du tourisme fluvial	20
Les circuits courts en Vallée de Seine : résultats du Projet OLICO-Seine	22
Les escales fluviales dans les Yvelines : Stratégies et plan d'action en direction des commerces	24
1.2 - Enjeux	26
Chiffres-clés des croisières maritimes et du tourisme fluvial	28
Les usages du fleuve et de la façade maritime	34
Le tourisme fluvial et maritime : un levier de développement local et urbain ?	38
Tourisme fluvial et maritime et impact environnemental	42
Les mobilités : un enjeu pour le développement touristique de la Vallée de la Seine	46
2 Analyse territoriale	51
Des escales aux territoires en 5 séquences	52
1 - Séquence Baie de Seine – Les croisières maritimes à Cherbourg et Caen	54
2 - Séquence Estuaire de la Seine – La croisière fluviale et maritime dans l'estuaire de la Seine, levier d'attractivité et de développement touristique	70
3 - Séquence Boucles de Seine normande – La Seine de Vernon à Rouen	92
4 - Séquence francilienne de la Roche-Guyon au Pecq – Les escales franciliennes, une opportunité pour le développement local ?	112
5 - Séquence de l'Étoile à Saint-Denis au port de Grenelle dans Paris - Un parcours sous contraintes	130
3 Synthèse	153
Bibliographie	168

Préface



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 ».

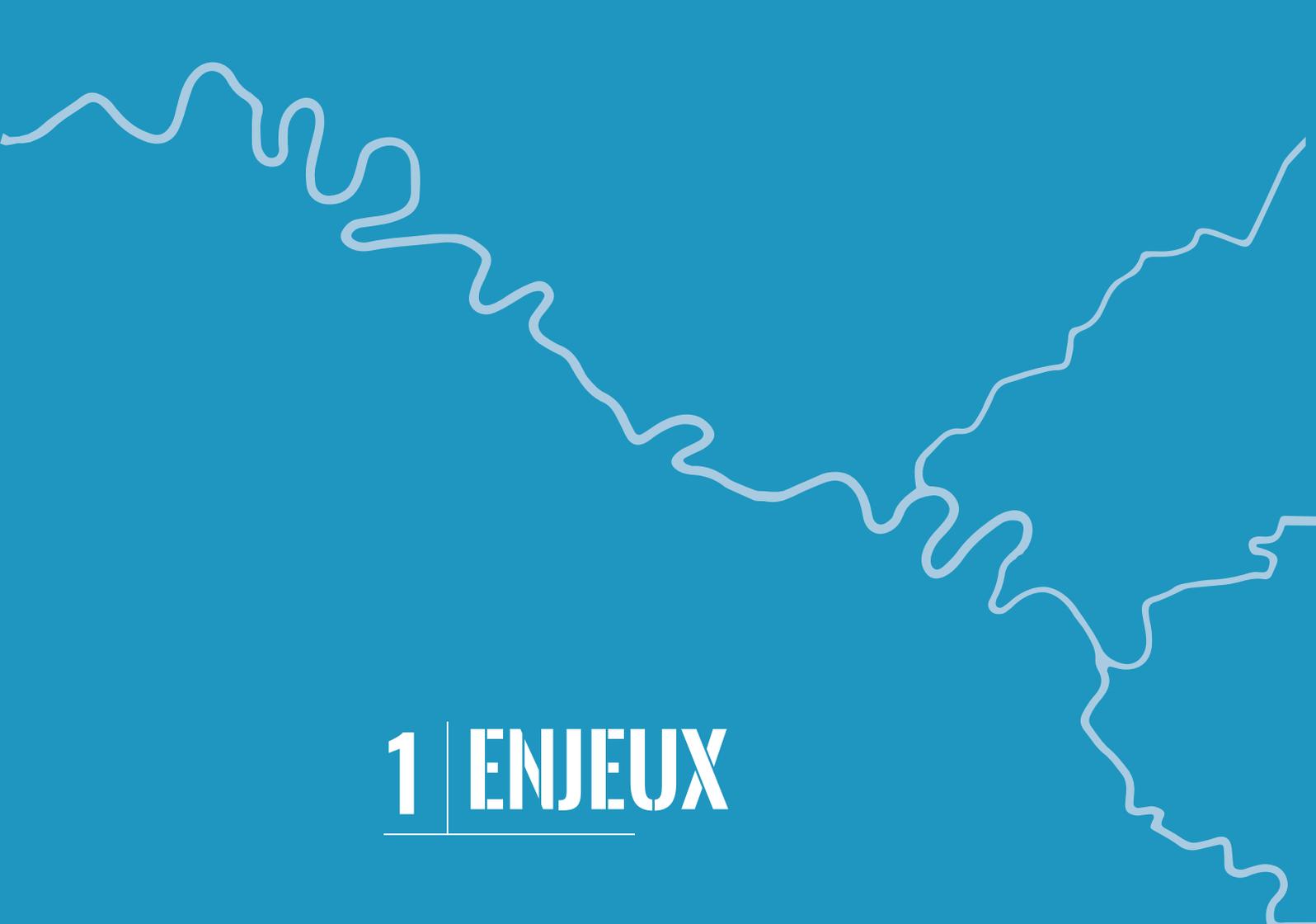
Environ 20 escales depuis le port de Cherbourg jusqu'au port de Grenelle à Paris ont été analysées. Elles sont regroupées en 5 séquences portées par chacune des agences d'urbanisme qui ont approché 70 contacts et mené 34 entretiens directs avec l'ensemble

des acteurs à la fois du maritime et du fluvial, gestionnaires du fleuve et des escales, croisiéristes, mais également acteurs des collectivités, associations engagées dans la valorisation du tourisme en vallée de Seine.

La connaissance riche et détaillée croisant l'offre de la croisière maritime et fluviale avec hébergement aux escales et aux territoires, par son originalité, dresse un portrait inédit de la réalité complexe de ce système. Plusieurs freins au développement de cette forme de tourisme ont été identifiés parmi lesquels la gouvernance très diluée, la faible évolution de l'offre et des publics, l'importance de l'empreinte environnementale, les inégales contraintes et retombées économiques.

À partir de ce constat, les 5 agences proposent plusieurs pistes d'évolution en lien avec l'intérêt renouvelé de nombreux acteurs et les souhaits d'aller vers des usages plus nombreux mais aussi plus vertueux du fleuve et de ses berges. Les mutations lentes du monde des croisières et la nécessité d'un changement des relations entre les escales et les territoires installent des perspectives riches de promesses que les documents ici réunis permettent d'illustrer.

Nous remercions chaleureusement toutes celles et ceux qui nous ont aidés dans ce travail.



1 | ENJEUX

Introduction

Dans un premier temps, 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.

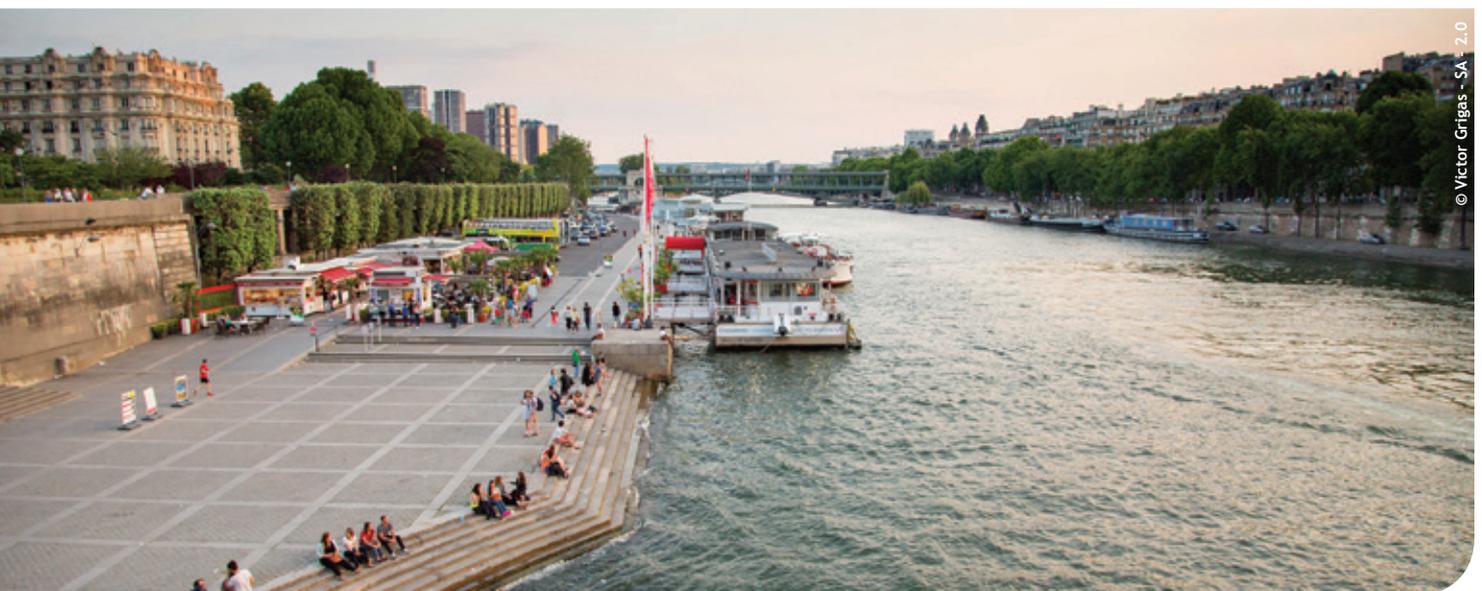
Les intervenants ont pu présenter leurs points de vue, leurs analyses et le cas échéant les actions qu'ils mettent en œuvre, en soulignant quelles sont pour eux les opportunités et contraintes du développement du tourisme fluvial et maritime. Il leur a été demandé de préciser comment les territoires 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, 2^e chapitre de cette étude.

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 chapitre 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 chapitre 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.



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 escales 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 Cherbourg, 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 Cherbourg 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 Cherbourg 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 RENCONTRE 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 2500 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

INTERVENTIONS

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

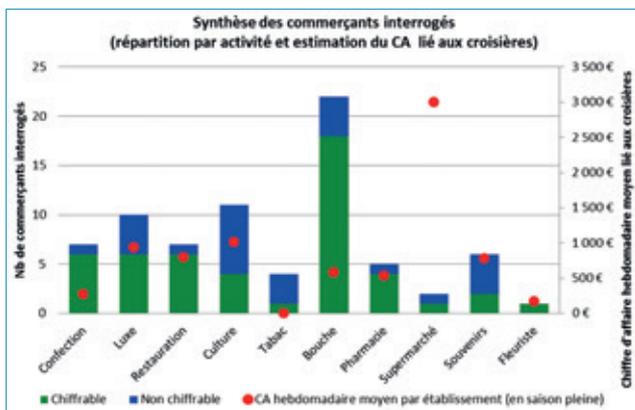
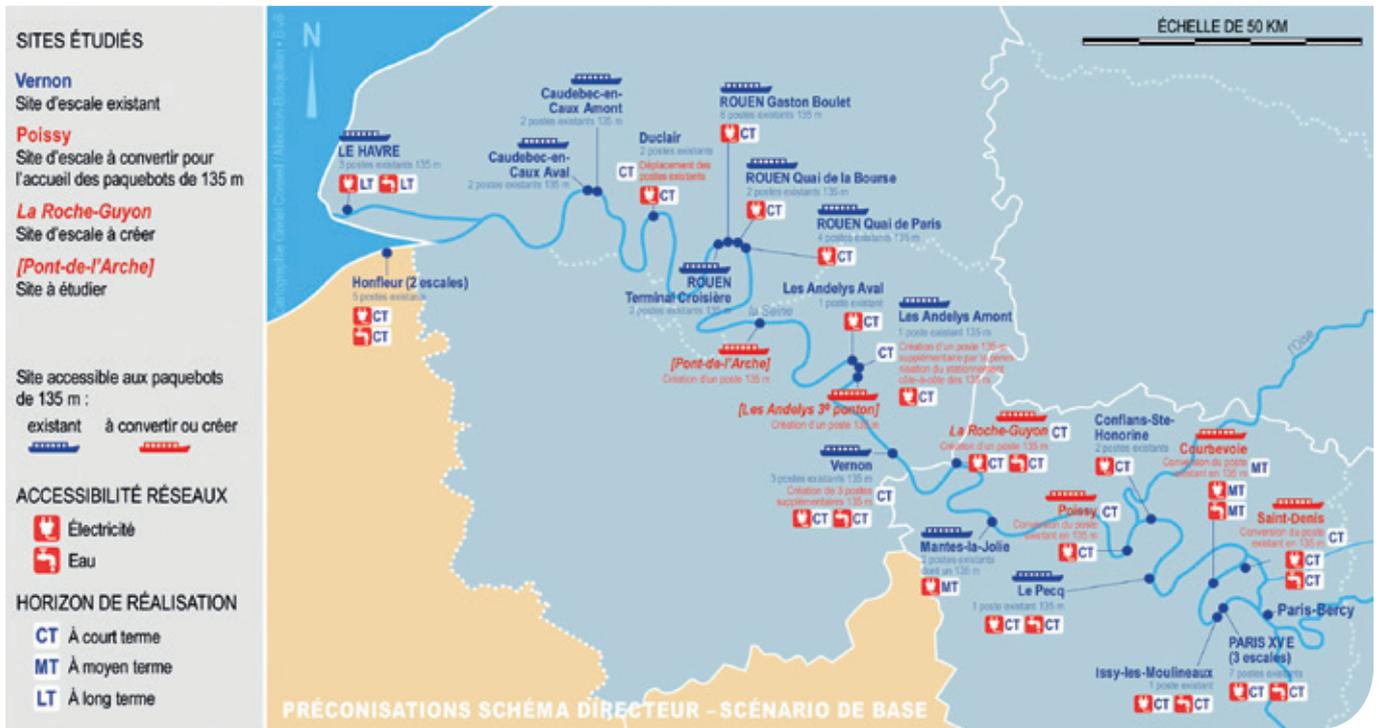
50 % de la flotte de paquebots anticipé par les opérateurs du marché à horizon 10 ans. Concernant l'offre de services aux escales, l'objectif poursuivi est son renforcement et sa modernisation afin d'apporter plus de valeur ajoutée aux paquebots en escale, par exemple, via le développement de bornes 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.

INTERVENTIONS

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.

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 fluvestres 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

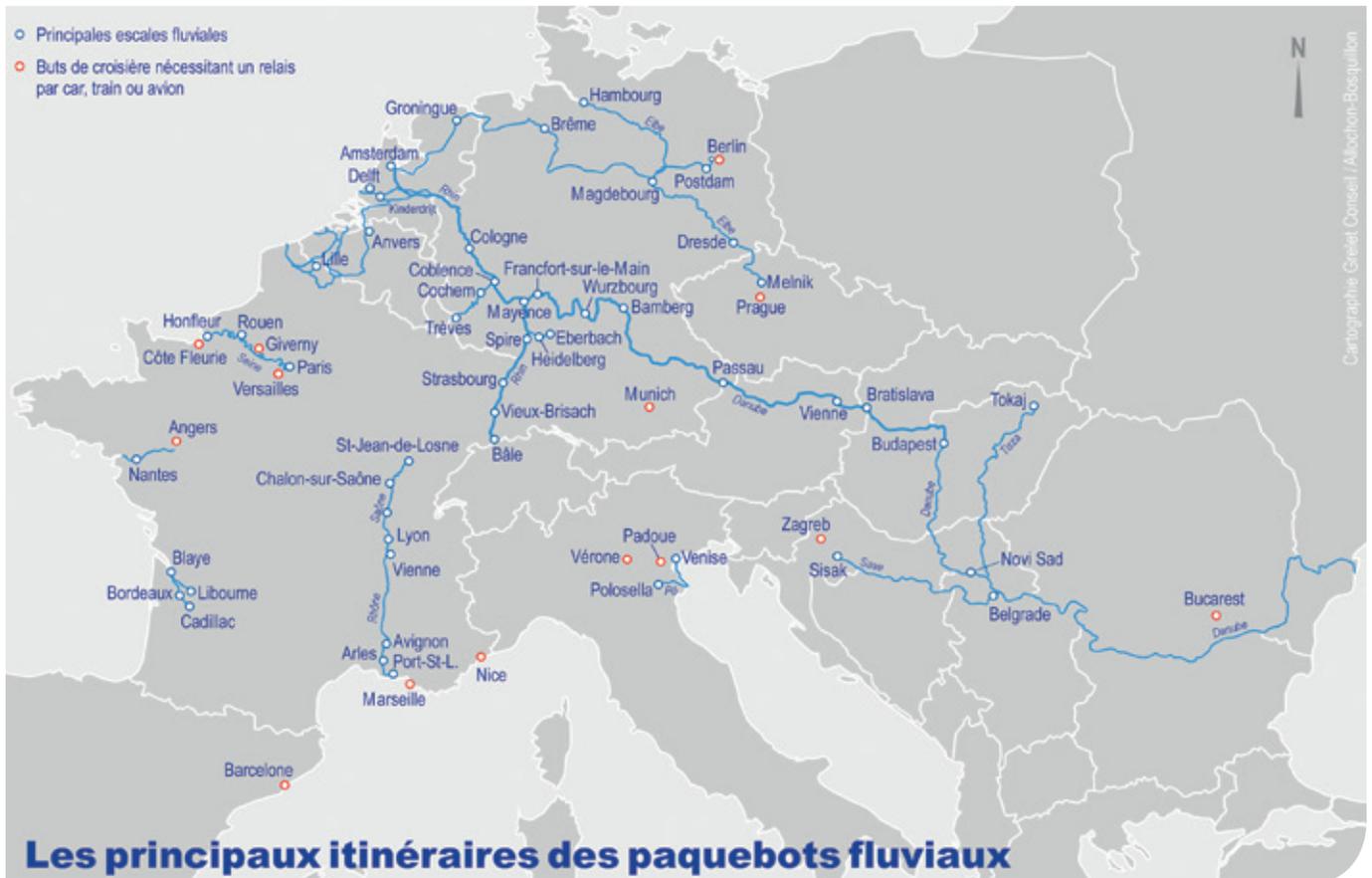
du fait de la mise en place de dispositifs divers : emplacements réservés, gestion du temps d'attente, signalétique, circulation alternée... En termes de gouvernance, la coopération transfrontalière se traduit notamment en une Conférence annuelle sur le Danube ¹, rassemblant acteurs publics et privés. 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 Navily².

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.

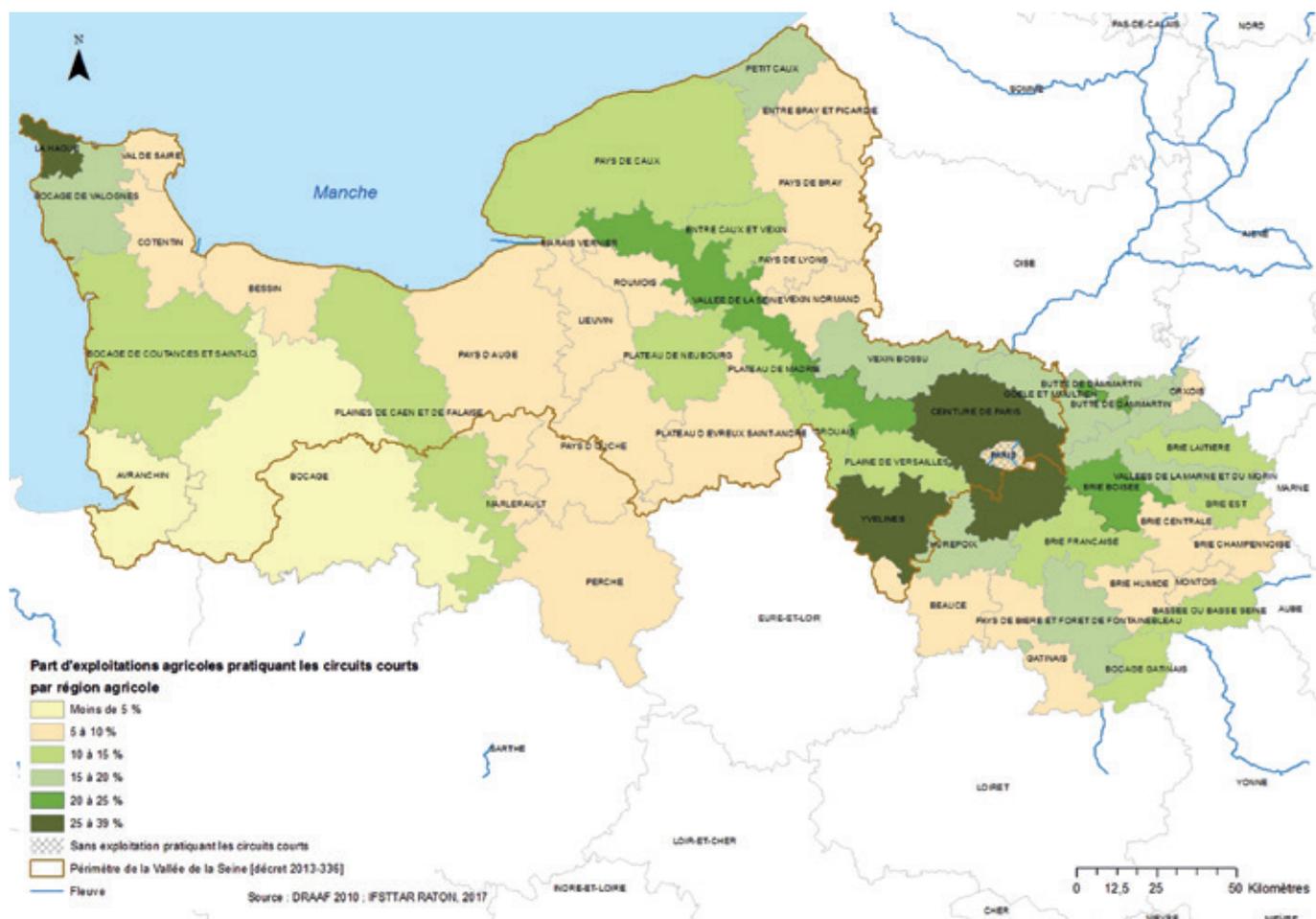
4 - Le circuit court est un mode de commercialisation des produits agricoles, soit par la vente directe du producteur à la consommation, soit par la vente indirecte à condition qu'il n'y ait qu'un seul intermédiaire.

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 COMMERCES

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

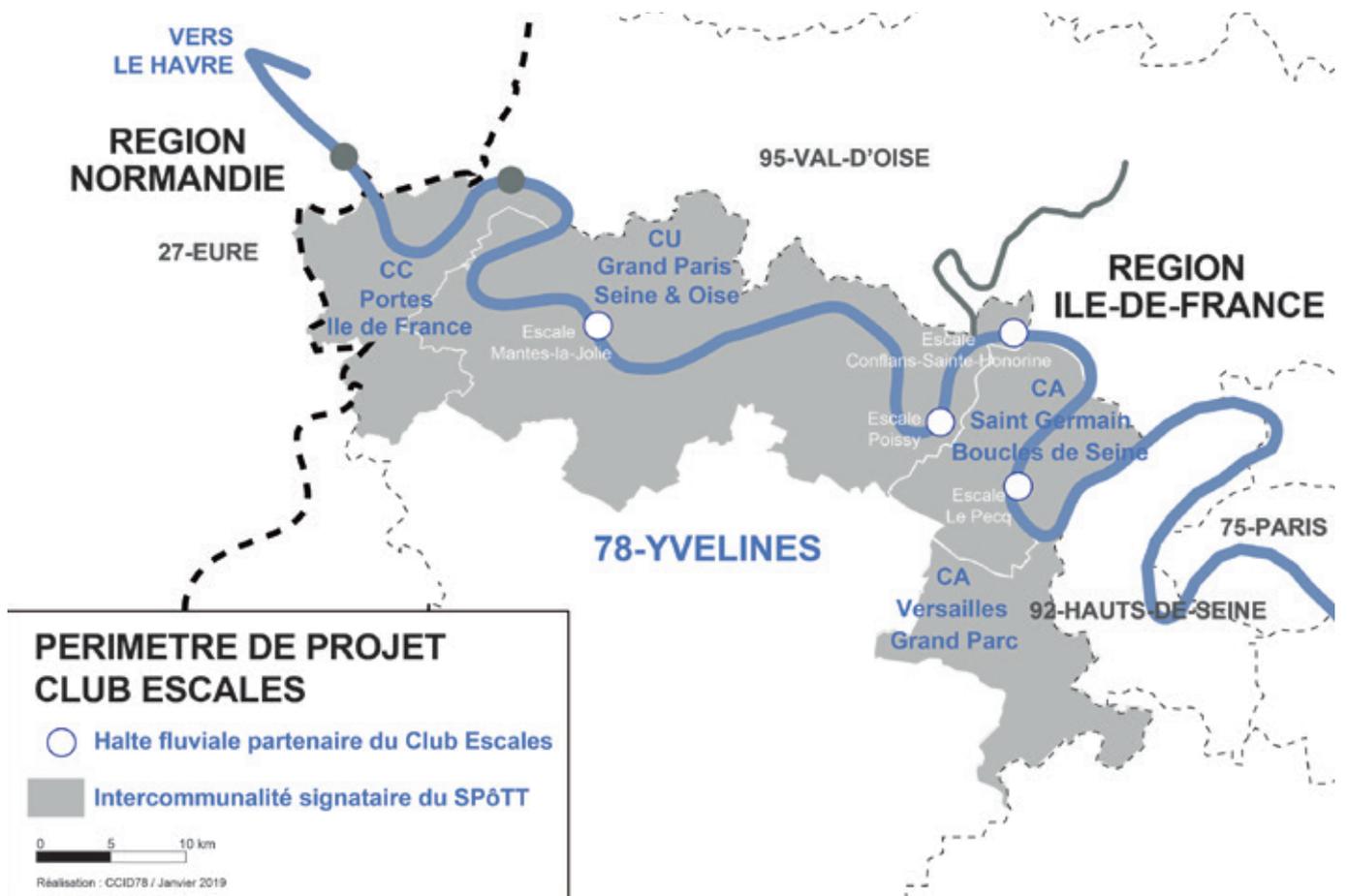
1 - Dans une dynamique collective avec les intercommunalités (CU Grand Paris Seine & Oise, CA Saint-Germain Boucles de Seine, CC Portes de l'Île de France, CA Versailles Grand Parc au titre de la commune de Bougival), le Conseil Départemental des Yvelines, le Comité Régional du Tourisme Ile-de-France,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

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 chapitre 2 des travaux autour du tourisme fluvial 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-CLÉS 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

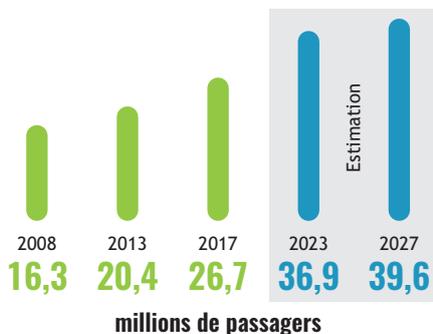
croisiéristes sont américains, leur part tendant à s'éroder au profit d'autres clientèles. Au-delà des États-Unis, les passagers viennent surtout de Chine (9 %) ou d'Europe (29 %), en premier lieu l'Allemagne (8 %) et le Royaume-Uni (7 %). Les Français constituent la 9^e clientèle internationale, soit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

CROISIÈRES MARITIMES

Marché mondial en 2017



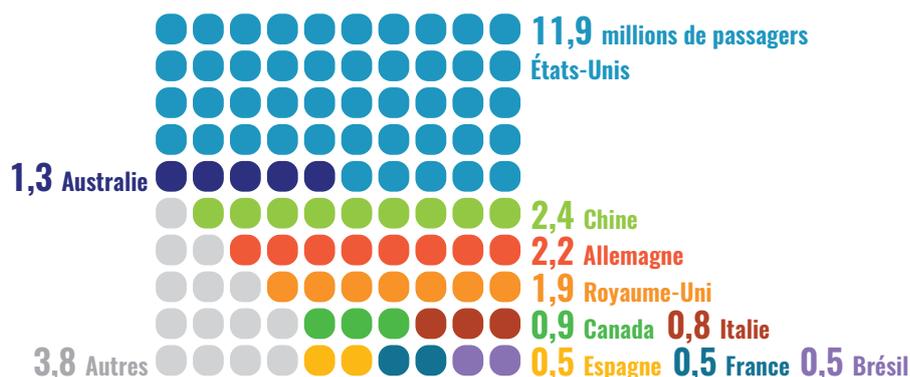
Croissance du marché mondial



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.

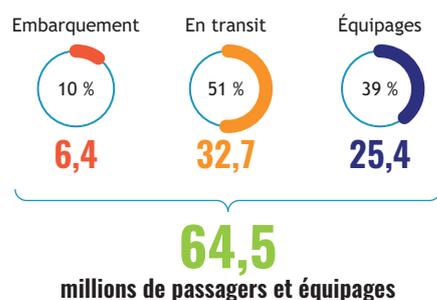
Dans l'Hexagone, Marseille est le premier port de croisières français. Il a accueilli 1 480 000 passagers en 2017, dont 415 000 en tête de ligne. Le trafic global a toutefois enregistré un recul de 7 % en un an. Le Havre se situe au second rang, le port ayant accueilli près de 400 000 croisiéristes en 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 du 1 million de passagers à l'horizon 2025.

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

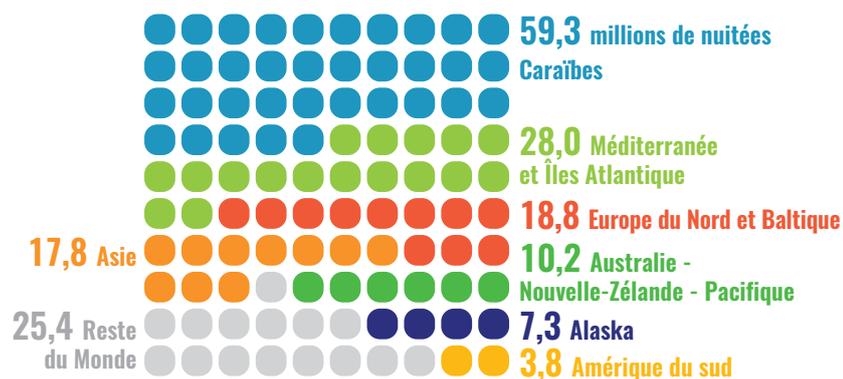
Postes de dépenses	Passagers		Membres d'équipage	Ensemble
	Ports d'embarquement	Ports d'escale		
Hébergement	63			63
Voyage vers le port d'embarquement	158			158
Nourriture et boissons	27	12	14	53
Excursions locales	30	34	8	72
Achats produits locaux	36	40	25	101
Ensemble	314	85	47	447

*: Estimations faites en considérant le taux de change moyen de l'année 2017 (1 € = 0,88 \$).

Visites à terre dans les ports européens en 2017



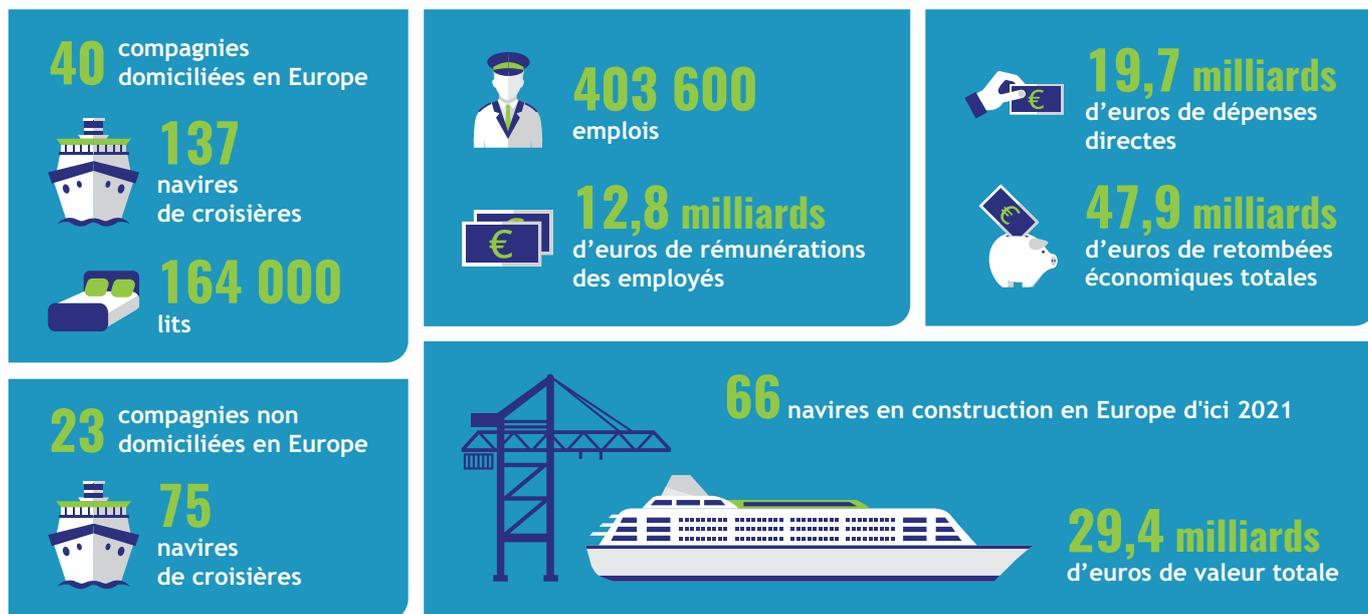
Destination des croisiéristes dans le monde en 2017



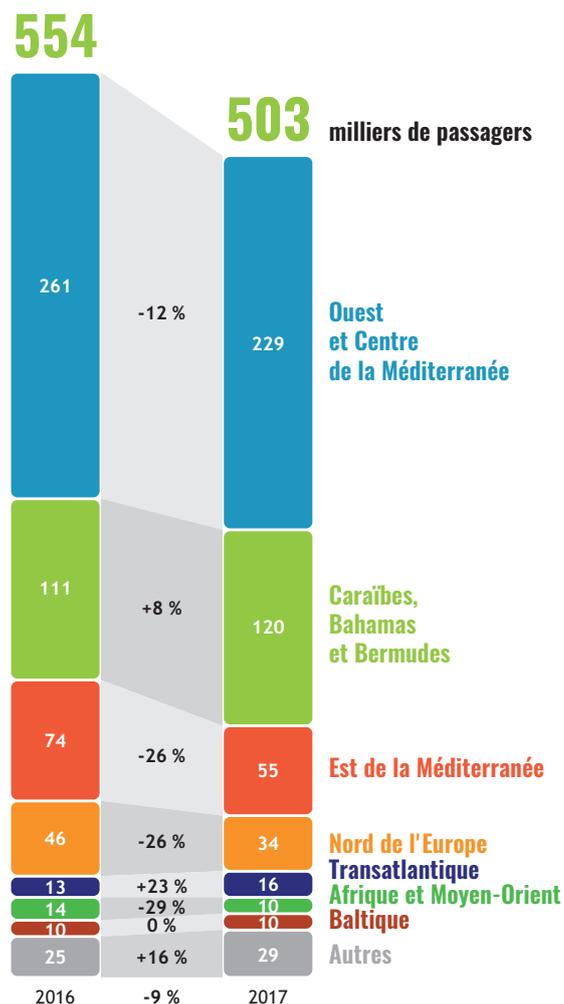
Source : Cruise Line International Association (CLIA)

CROISIÈRES MARITIMES

La croisière en Europe en 2017

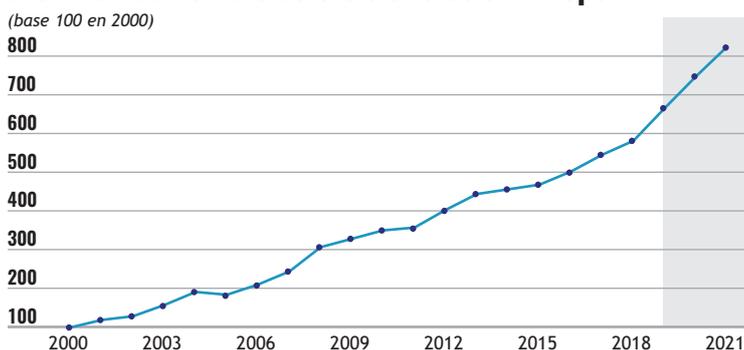


Destination des croisiéristes français en 2016 et 2017

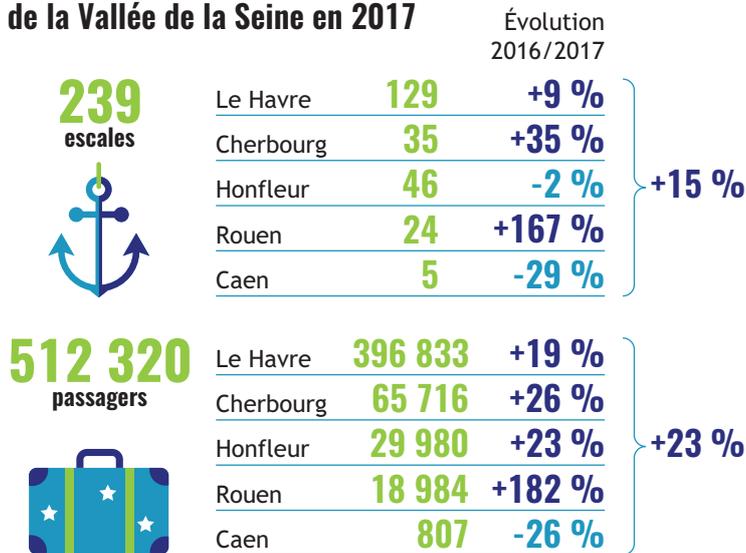


Source : Cruise Line International Association (CLIA)

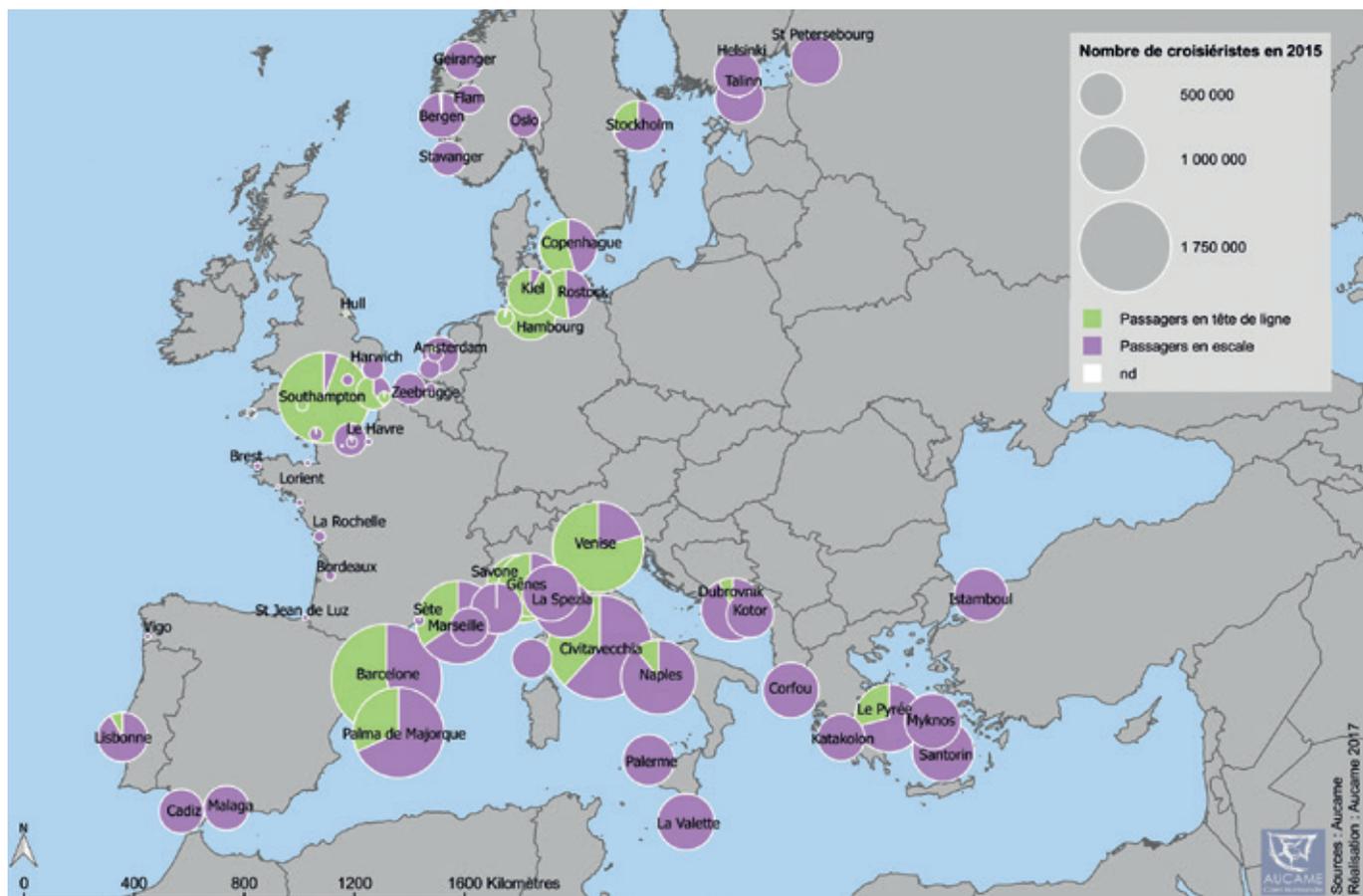
Évolution du nombre de croisiéristes en Europe



Passagers croisières dans les ports de la Vallée de la Seine en 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, 2100 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.

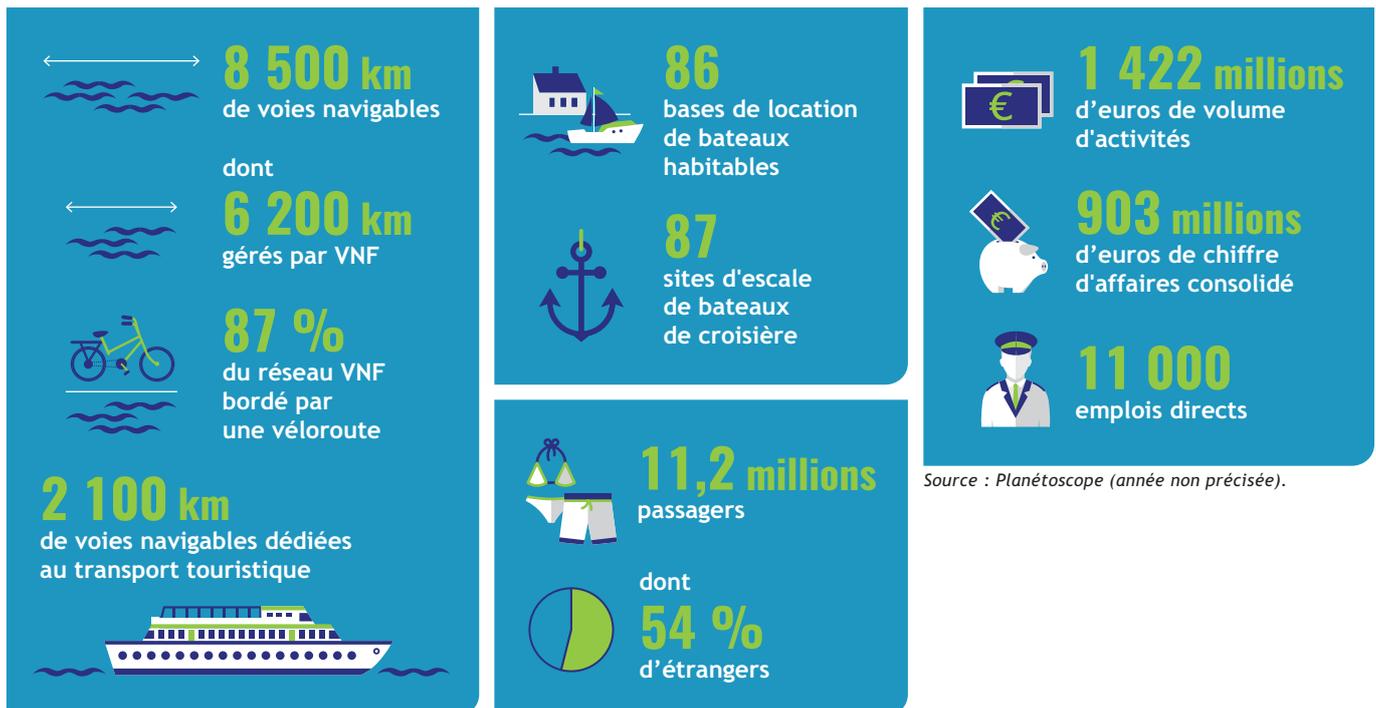
L'offre de croisières est en pleine croissance, 13 compagnies proposant des voyages sur la Seine entre Paris et Le Havre. Une flotte de 20 paquebots fluviaux dessert les 24 escales aménagées à proximité de nombreux sites d'intérêt touristique majeurs (Giverny, La Roche-Guyon, Rouen, Abbayes normandes, 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

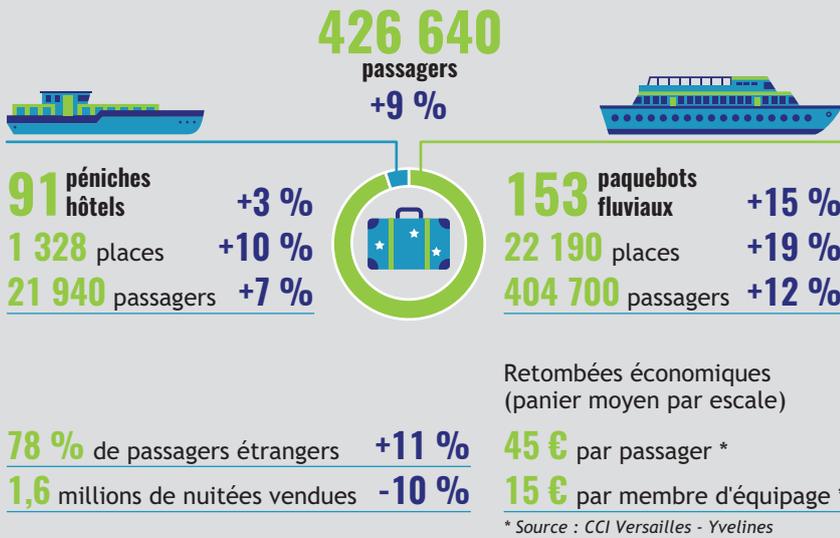
Le tourisme fluvial en France en 2017



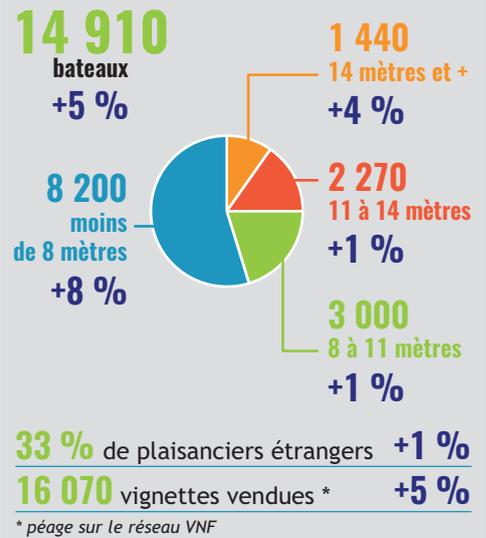
Source : Voies Navigables de France (VNF)

Source : Planétoscope (année non précisée).

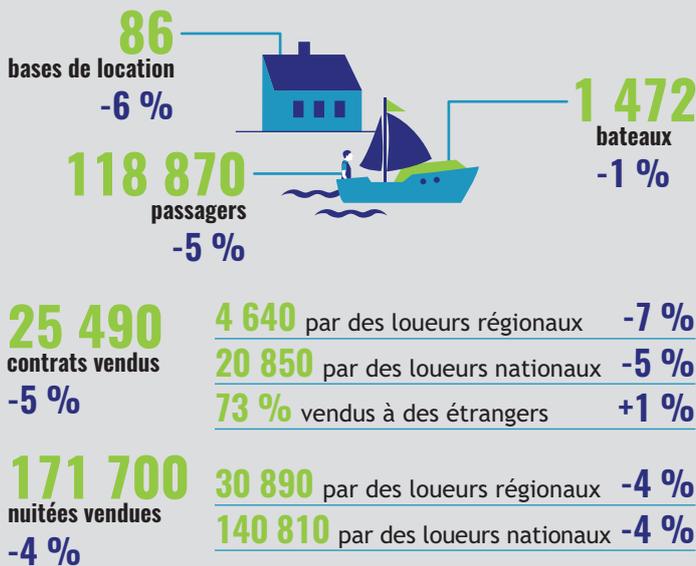
Croisières fluviales en France en 2017



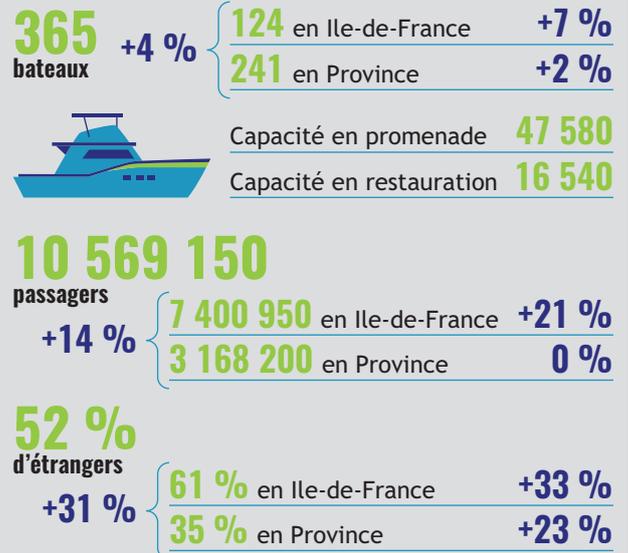
Plaisance privée en France en 2017



Location de bateaux habitables en France en 2017

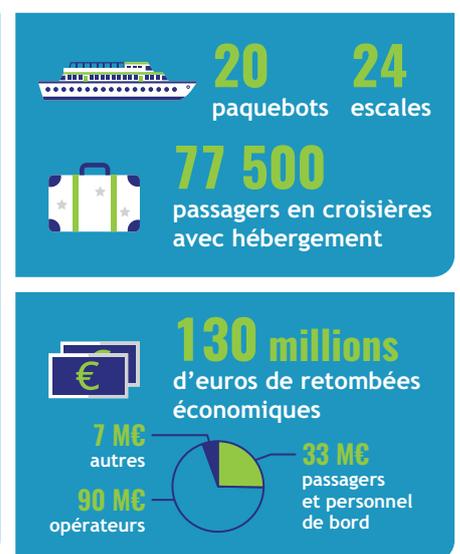


Bateaux promenade en France en 2017



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 paysagères, 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 associations² 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



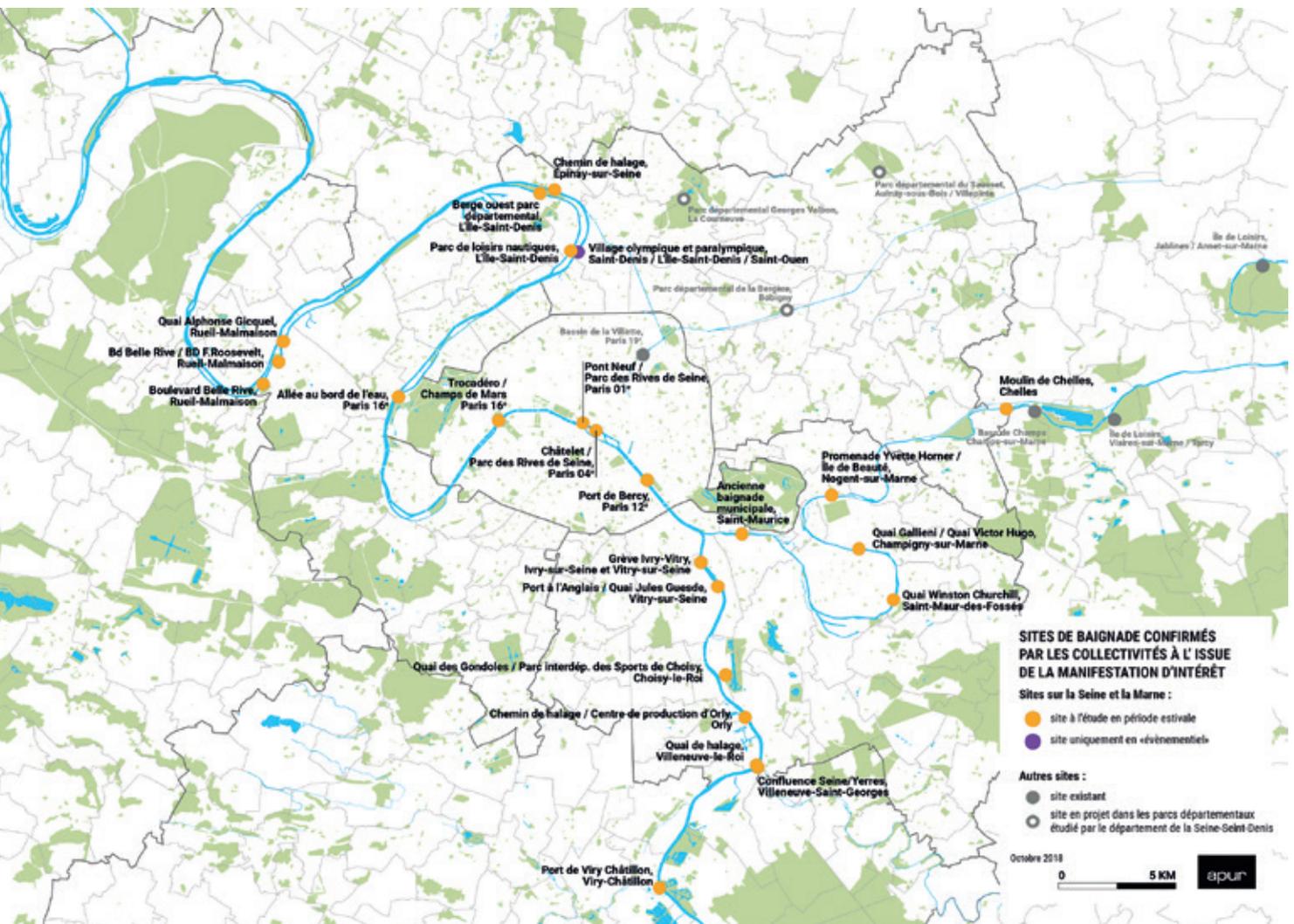
© Apur

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-supports 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 et maritime, 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, qu'elle soit fluviale ou maritime), des touristes internationaux, des enjeux inter-régionaux et des problématiques locales. Ainsi, il appa-

raît 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 et maritime 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 de tourisme fluvial et maritime (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 QUAIS DE ROUEN RIVE DROITE, SITES D'ESCALE ET RESTAURANTS

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

Le modèle économique de la croisière fluviale (mais aussi la croisière maritime) 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 MARITIME 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





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 ET MARITIME : 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 et maritime doivent être étudiées avec attention (Les Andelys, Vernon, Mantes-la Jolie, Poissy, Cherbourg, Caen).

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 MARITIME ET IMPACT ENVIRONNEMENTAL

Le développement du tourisme de croisière fluviale et maritime 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 combine 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 de croisière fluviale et d'accès à l'escale, l'accueil des bateaux de grande longueur (de 120 à 135 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 du Schéma directeur pour le développement

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





©AURH/ENSP
BERGE NATURELLE EN BORD DE SEINE

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 touristique fluviale et maritime 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



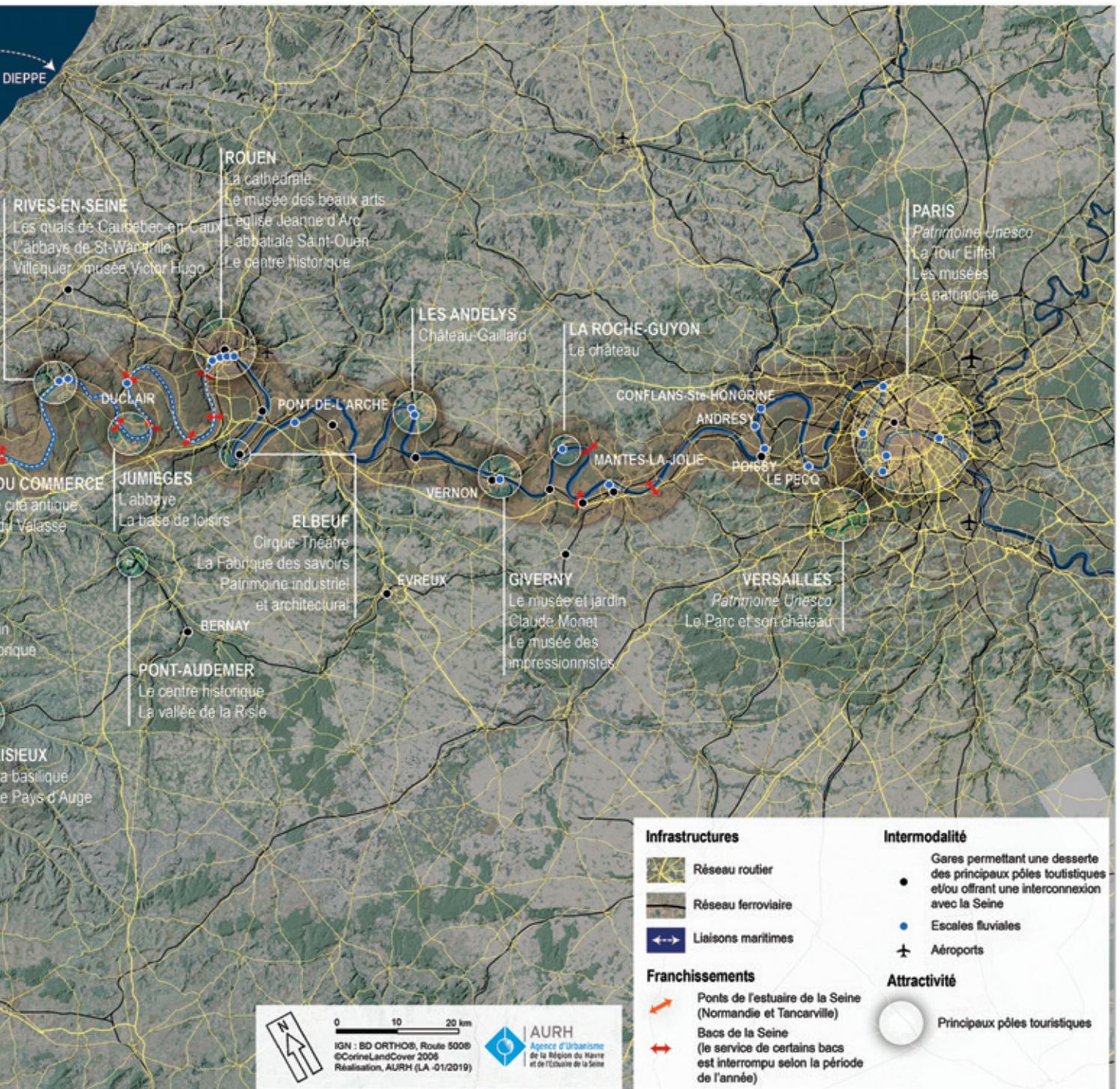
SE DÉPLACER LE LONG DU FLEUVE ET VOYAGER SUR LA SEINE

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



2 | ANALYSE TERRITORIALE

VERS UNE ANALYSE TERRITORIALE

DES ESCALES AUX TERRITOIRES EN 5 SÉQUENCES

Le premier chapitre de l'étude « Le tourisme fluvial et maritime dans la Vallée de la Seine » a permis de bâtir un cadre d'analyse du système touristique dans les territoires de la vallée, à partir des escales.

Ce deuxième chapitre propose une déclinaison sur les 20 escales du parcours de Cherbourg à Paris. Les 5 thèmes retenus du premier chapitre ont servi de fil conducteur aux travaux.

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.).

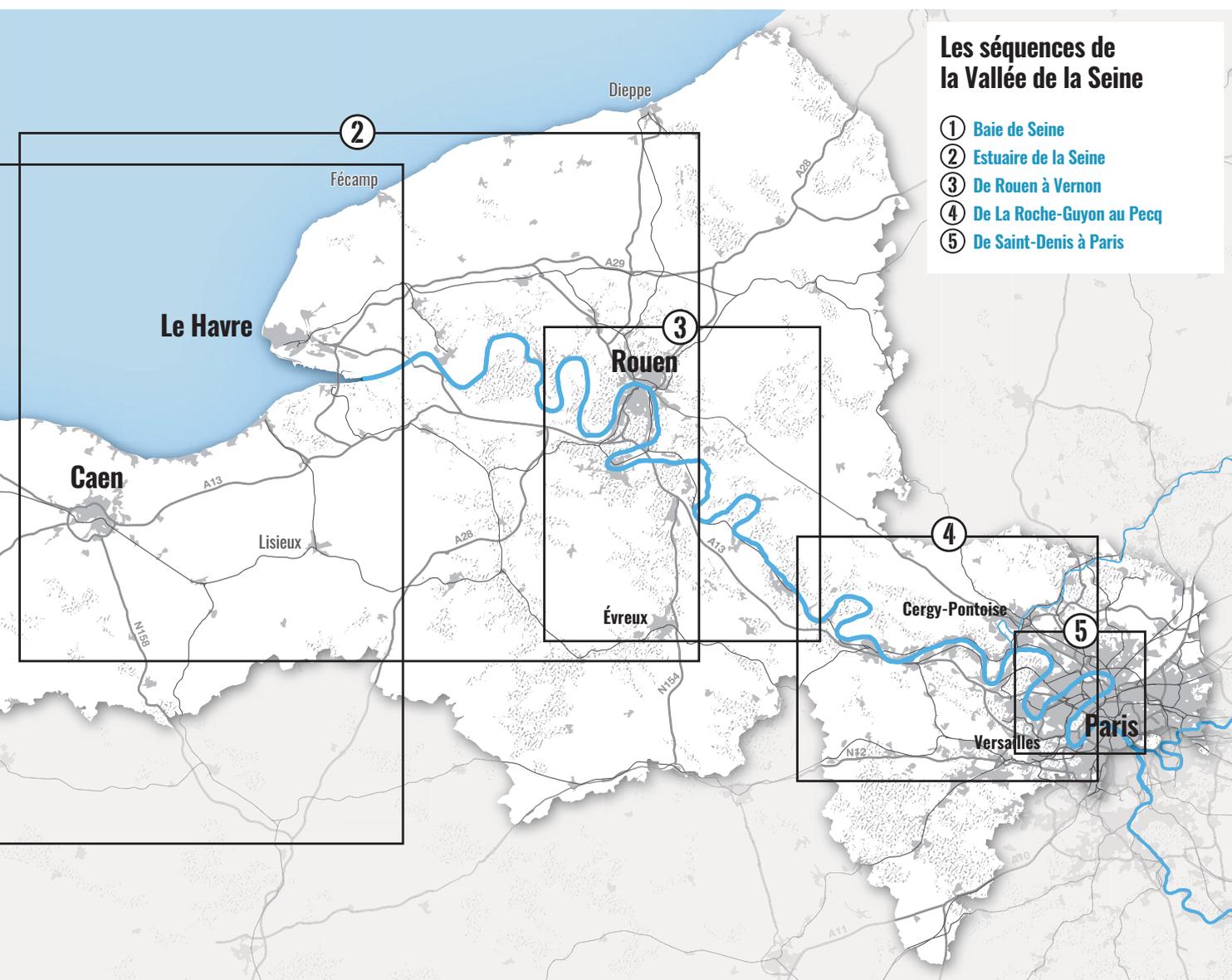
SUR LES USAGES DU FLEUVE ET DU FRONT LITTORAL :

- ▶ 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 séquences de la Vallée de la Seine

- ① Baie de Seine
- ② Estuaire de la Seine
- ③ De Rouen à Vernon
- ④ De La Roche-Guyon au Pecq
- ⑤ De Saint-Denis à Paris

- ▶ 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 biodiversité 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.

2 | 1

SÉQUENCE BAIE DE SEINE

► Agence d'urbanisme de
Caen Normandie Métropole



LES CROISIÈRES MARITIMES À CHERBOURG ET CAEN

PORTES D'ENTRÉE DE L'OUEST DE LA NORMANDIE

En pleine croissance, le marché des croisières maritimes bénéficie aux ports de Cherbourg et de Caen. Les deux principaux ports de l'ouest de la Normandie accueillent un nombre accru de croisières dont les passagers sont en majorité britanniques et américains. Les plages du Débarquement constituent le principal point d'intérêt touristique, mais aussi le Mont-Saint-Michel ou la tapisserie de Bayeux selon le point d'arrivée des navires de croisières. Structuré autour de « club croisières », les acteurs portuaires et touristiques de Caen et Cherbourg veulent aujourd'hui valoriser ce potentiel économique et mettre en avant leur territoire.

Les deux ports présentent pourtant des visages bien différents. Port de tradition transatlantique, Cherbourg accueille des paquebots de toutes tailles, en particulier des géants des mers qui peuvent y faire escale à tout moment. Positionné sur le créneau des croisières de luxe, le port de Caen-Ouistreham reçoit un nombre restreint de bateaux de taille modeste. Complémentaires et bien placés pour accéder aux grands sites touristiques de la Manche et du Calvados, Cherbourg et Caen ont vocation à devenir la porte d'entrée maritime des navires de croisières pour l'Ouest de la Normandie.

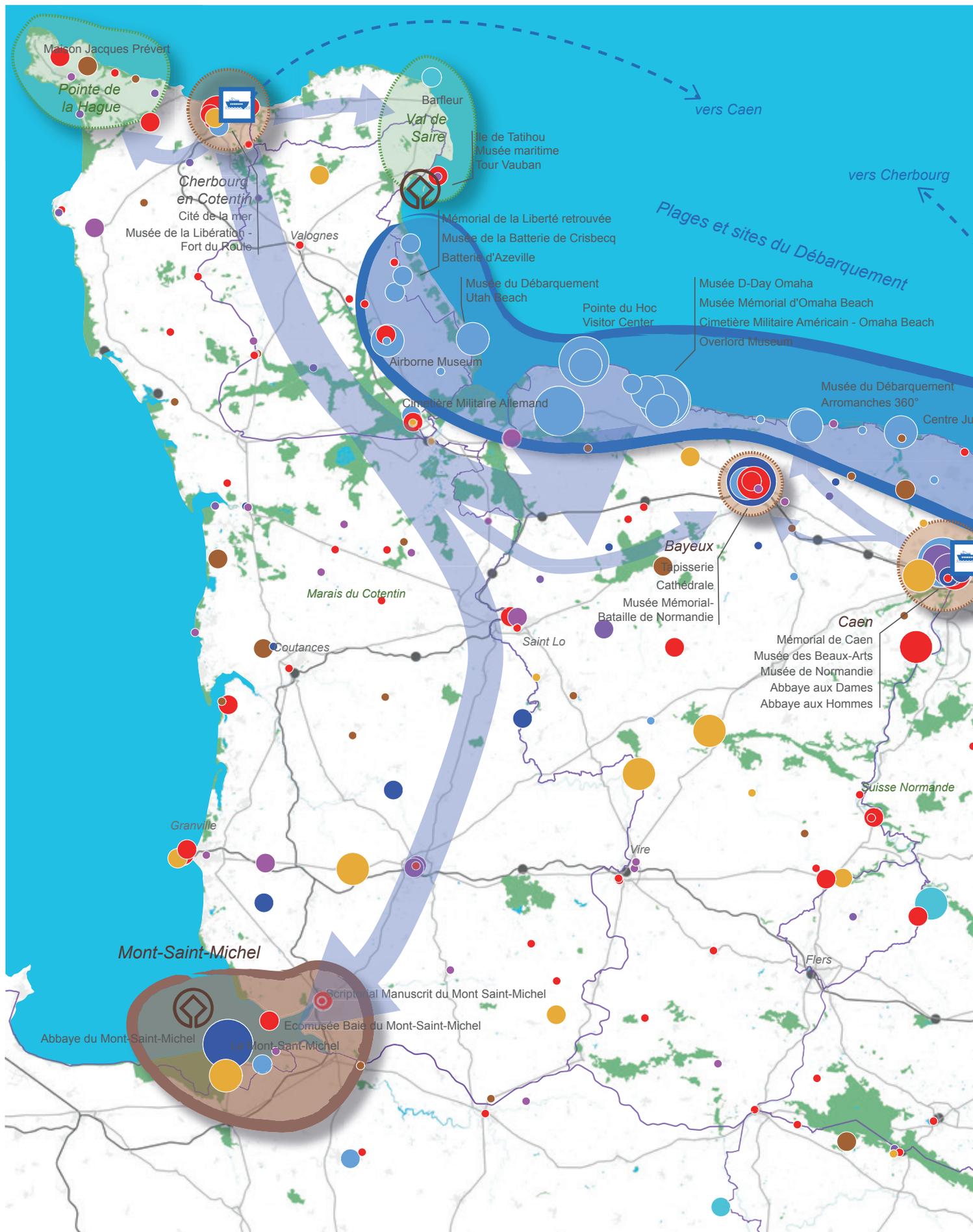
CI-CONTRE :
LA REMONTÉE DU CANAL
DE CAEN À LA MER



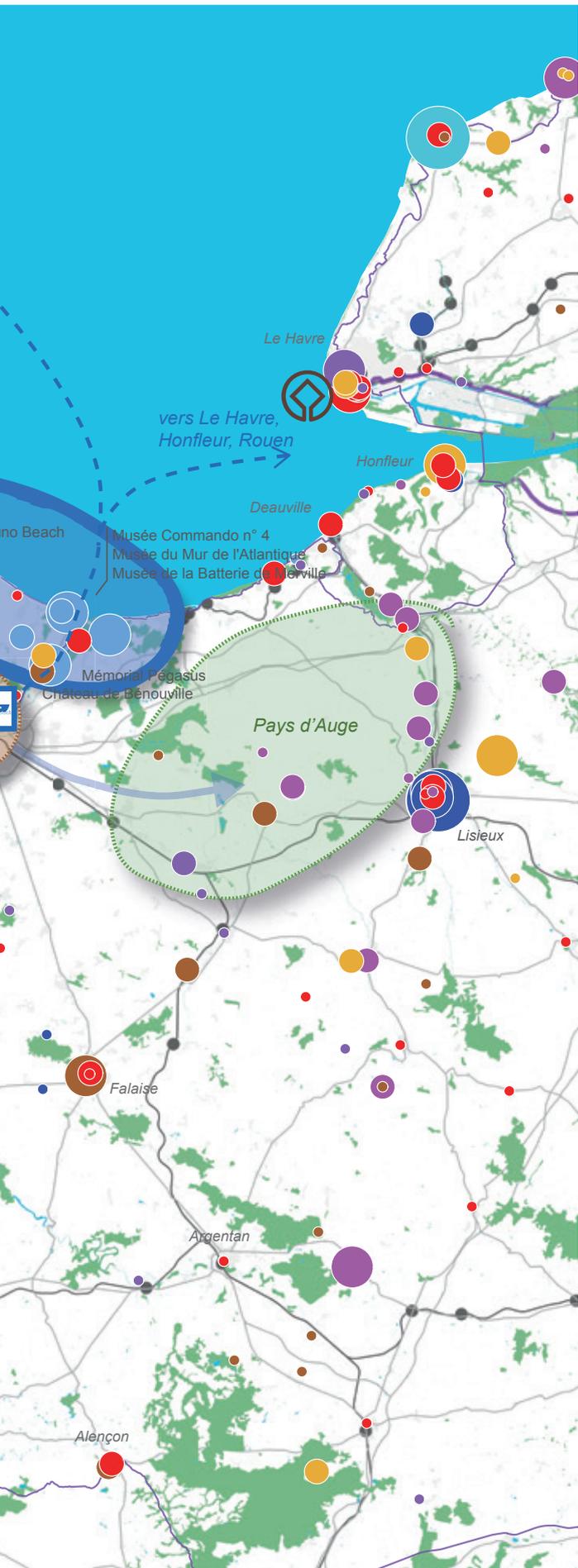
CIMETIÈRE AMÉRICAIN DE COLLEVILLE-SUR-MER



LA REMONTÉE DU CANAL DE CAEN À LA MER



Les croisières maritimes à Cherbourg et Caen, portes d'entrée de l'ouest de la Normandie



Escales croisières de Cherbourg et Caen

Sites touristiques

- Châteaux et architecture civile remarquables
- Edifices et patrimoine religieux
- Loisirs de plein air
- Musées
- Parcs, jardins et arborétums
- Sites à caractère militaire et lieux de mémoire
- Sites industriels, agricoles, artisanaux et visites techniques
- Sites, villes et villages pittoresques

Rayonnement des sites touristiques

- National ou international
- Majeur
- Intermédiaire
- Proximité

Les enjeux touristiques des croisières

- Principaux flux d'excursions des croisiéristes
- Conforter le positionnement comme port d'escale pour des sites de renommée mondiale
 - Plages et sites du débarquement
 - Mont Saint Michel et sa baie
- Promouvoir une offre d'excursion de proximité pour optimiser les retombées économiques locales
 - Tourisme urbain : Caen, Bayeux, Cherbourg
 - Sites naturels et ruraux : Pointe de la Hague, Val de Saire, Pays d'Auge
- Développer les croisières fluvio-maritimes pour valoriser la Normandie et la Vallée de la Seine

Fond de plan

- Véloroute
- Autoroutes et routes nationales
- Gares voyageurs
- Voies ferroviaires
- Réservoirs de biodiversité

0 10 20 km

Source : SRCE, IAU, CRT Normandie, IGN, CLC 2012

LES CROISIÈRES À CHERBOURG

Une longue tradition d'accueil de passagers



LE QUEEN MARY 2 AU TERMINAL CROISIÈRE DE CHERBOURG PRÈS DE LA CITÉ DE LA MER.

UN PORT D'ACCUEIL DE GRANDS PAQUEBOTS

Port en eau profonde, protégé des tempêtes grâce à sa rade, la 2^e plus grande rade artificielle du monde, le port de Cherbourg est riche d'une longue histoire. Historiquement port militaire, face à l'Angleterre, il devient à la fin du XIX^e siècle et durant la première moitié du XX^e siècle, l'un des principaux ports transatlantiques français à destination des États-Unis. Le port de Cherbourg fut ainsi la seule escale continentale du Titanic le 10 avril 1912. Le pic d'activité transatlantique a été atteint à la fin des années 1920 où 200 000 passagers ont embarqué à bord des paquebots.

Après le Débarquement, le port fut durant la fin de la Seconde Guerre Mondiale le 1^{er} port du monde, assurant l'approvisionnement des armées alliées. Après guerre, le trafic transatlantique décline progressivement avec l'avènement de l'avion à long rayon d'action : le trafic du port de Cherbourg chute à 13 000 passagers en 1973.

L'accueil de navires de voyageurs perdue toutefois avec l'ouverture de lignes ferrées vers l'Angleterre et l'Irlande (600 000 passagers environ), relayé aujourd'hui par l'accueil de navires de croisière.



L'accueil des croisières à Cherbourg, l'opportunité de renforcer le lien entre la ville et le port

Sites touristiques

- Châteaux et architecture civile remarquables
- Edifices et patrimoine religieux
- Loisirs de plein air
- Musées
- Parcs, jardins et arborétums
- Sites à caractère militaire et lieux de mémoire
- Sites industriels, agricoles, artisanaux et visites techniques
- Sites, villes et villages pittoresques

- Véloroute
- Centre-ville
- 🏬 Centre commercial
- 📍 Office du Tourisme

L'accueil des croisières

- 🚢 Site d'escale des navires de croisière
- Navette passager entre le terminal croisière et le centre-ville (office du tourisme)
- 🏗️ Requalification du secteur du quai Lawton Collins pour renforcer l'image maritime de la ville, favoriser l'accueil touristique et améliorer les cheminements piétons.

0 100 200 m



Source : SRCE, IAU, CRT Normandie, IGN, CLC 2012,

LES ACTEURS

- ▶ Autorité portuaire : Ports de Normandie
- ▶ Exploitant portuaire : Port de Cherbourg SAS (CCI Ouest Normandie, Louis Dreyfus Armateurs)
- ▶ Accueil croisière et promotion : Club Croisière Cherbourg, sous l'égide de l'office de tourisme Cherbourg-Cotentin

UN PORT EN EAU PROFONDE CONFIGURÉ POUR ACCUEILLIR LES PLUS GRANDS PAQUEBOTS DU MONDE

Le port de Cherbourg dispose de deux atouts principaux pour accueillir les navires de croisière.

Le premier est son site privilégié, à l'abri de sa rade, en eau profonde. Il peut ainsi accueillir l'ensemble des navires de croisière du monde, sans limitation de taille ou de tonnage. Géant des mers¹ d'une longueur de 362 m, l'Harmony of the Seas a notamment accosté à Cherbourg en 2016. Le port de Cherbourg reçoit régulièrement des navires devant faire escale dans les îles anglo-normandes, mais qui ne peuvent accoster à cause des mauvaises conditions météorologiques.

Le second atout du port de Cherbourg est son histoire. En effet, le quai de France, principal espace d'accueil des navires de croisière, de 600 m de long, est le quai historique des paquebots transatlantiques. La descente des passagers se fait à la Cité de la mer, par une passerelle qui débouche directement sur la salle des bagages de l'ancienne gare maritime inaugurée en 1933. Un projet d'allongement de ce quai, de 40 à 70 m, permettrait d'accueillir 2 navires de taille moyenne en enfilade.

Le port de Cherbourg dispose d'un second quai disponible pour l'accueil de navires de croisière, le quai de Normandie, d'une longueur de 500 m. Celui-ci est aussi utilisé par les ferries. Faisant face au quai de France, il est cependant moins bien desservi pour l'accès au centre de Cherbourg et moins accessible pour les bus.

Chargé du développement de la promotion du port de Cherbourg et de l'animation les jours d'escale, un club croisière a été créé en 2007 sous l'égide de l'office de tourisme de Cherbourg-Cotentin. Concernant l'animation de l'accueil lors des escales paquebots, il propose divers services et animations tant pour les passagers que pour les membres d'équipage: bureau d'accueil pour toutes les demandes, exposants locaux dans le terminal croisière, dégustation de produits locaux, réductions pour la Cité de la mer et sa boutique...

Le transfert des passagers vers les bus d'excursion ou les taxis se fait facilement sur les

parkings de la Cité de la mer. Une navette bus gratuite est aussi organisée depuis le quai de France pour permettre aux touristes restant à Cherbourg de rejoindre facilement le centre-ville (arrêt à l'office de Tourisme) et le centre commercial des Eléis.

Malgré la proximité de la ville, les trajets depuis les terminaux vers le centre, notamment depuis le quai de Normandie, sont globalement peu attractifs. La ville de Cherbourg réfléchit actuellement à valoriser l'itinéraire, en implantant des commerces, de la restauration ou des services, dans cette partie de la ville ensoleillée tout au long de la journée, dans le cadre du projet de renouvellement urbain du quai Lawton Collins.

L'enjeu environnemental posé par l'activité de croisières est la pollution de l'air générée par les navires dont les moteurs continuent de tourner à quai pour maintenir l'alimentation électrique. À Cherbourg, l'accueil de croisières, n'apparaît pas comme une source de nuisances majeure. Le site est par ailleurs soumis aux vents et la Manche fait l'objet d'une zone d'émission contrôlée limitant l'utilisation de fuel lourd polluant. Si le trafic venait toutefois à augmenter de manière importante, la question de la pollution de l'air par les navires de croisière pourrait devenir prégnante.

UNE ACTIVITÉ CROISIÈRE EN PLEINE CROISSANCE

Amorcé au début des années 2000, le développement du tourisme de croisière a relancé l'activité des voyages en mer au niveau mondial. La croissance devrait se poursuivre dans les années à venir avec la même vigueur. Le Port de Cherbourg profite de cette expansion et accueille un nombre accru de navires de croisière. Le nombre d'escales est ainsi passé de 8 à 45 entre 2000 et 2018 et devrait franchir la barre des 50 en 2019. En constante croissance, le nombre de passagers a été multiplié par 17 sur cette période et devrait atteindre 80 000 croisiéristes en 2019.

En termes d'activité, les arrivées de navires de croisière sont surtout concentrées au printemps (avril à juin) et à l'automne (septembre et octobre). Les festivités du Débarquement suscitent en général un surcroît de fréquentation. Au niveau mondial, les croisiéristes privilégiant les destinations « soleil », la Manche apparaît plutôt comme un marché alternatif

¹ - Le navire peut accueillir jusqu'à 6 360 passagers.

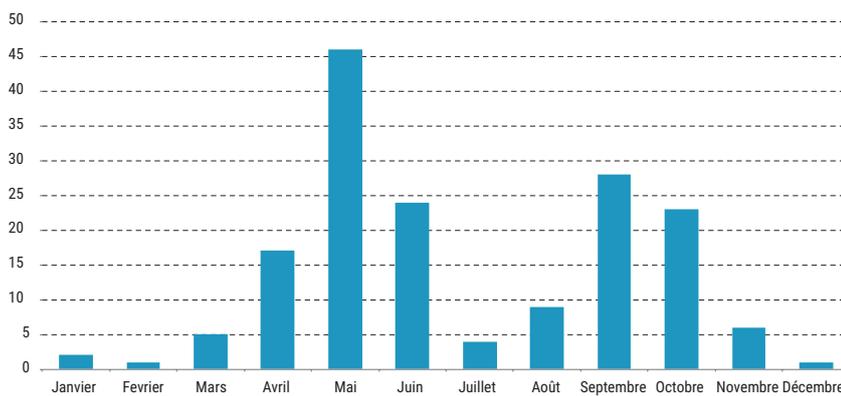
« hors-saison ». À Cherbourg, la clientèle est principalement anglo-saxonne : 5 croisiéristes sur 10 sont en effet britanniques et 2 sur 10 américains. Les autres passagers viennent surtout d'Europe de l'Ouest, près d'1 croisiériste sur 10 étant allemand. La clientèle française est peu importante.

Entre 2017 et 2019, Ports de Normandie comptabilise 67 navires de croisière en escale appartenant à 34 compagnies différentes, dont 11 filiales de Carnival Corporation et Royal Caribbean Cruise Line, les 2 « leaders » mondiaux de la croisière. Les compagnies sont majoritairement américaines (2 sur 5) et européennes (britanniques et allemandes en particulier).

Dans les itinéraires de croisière, Cherbourg est un port d'escale où les navires accostent en général à la journée. Il s'inscrit la plupart du temps dans des croisières de courte durée (moins d'une semaine). Une fois à quai,

les passagers restent majoritairement à bord ou vont visiter la ville de Cherbourg. Les excursions n'attirent qu'1 croisiériste sur 5. Les sites touristiques les plus prisés concernent les plages du Débarquement (34 %), le Mont-Saint-Michel (22 %) et Bayeux avec sa tapisserie (6 %). Une part importante des excursionnistes choisissent le Cotentin (31 %), la moitié d'entre eux visitant le Val de Saire. Le Port de Cherbourg constitue une porte d'entrée vers les sites du D-Day, en premier lieu ceux du Calvados. En termes de retombées économiques, les croisiéristes dépensent en moyenne 94 € lorsqu'ils partent en excursion et 22 € s'ils restent sur place. Le personnel des navires est également amené à consommer lorsqu'il descend à terre. Sachant que les navires de croisière qui arrivent à Cherbourg comptent en moyenne 4 membres d'équipage pour 10 passagers, les retombées sont potentiellement importantes pour l'économie locale.

SAISONNALITÉ DES ESCALES DANS LE PORT DE CHERBOURG - Cumul 2014-2018



Source : Office de tourisme Cherbourg Cotentin - WikiManche

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE CROISIÉRISTES À CHERBOURG ENTRE 2000 ET 2018



Source : Office de tourisme Cherbourg Cotentin

UN MANQUE D'IMAGE ET DE VISIBILITÉ INTERNATIONALE

Les perspectives de développement de la croisière à Cherbourg sont importantes, mais le port doit faire face à plusieurs défis. Le premier est celui du manque d'image et de visibilité auprès des compagnies de croisières et sa situation relativement éloignée des grandes destinations de renommée mondiale. L'intérêt que portent les acteurs locaux, en premier lieu les commerçants, aux croisières constitue le deuxième défi : leur mobilisation est en effet indispensable pour construire une vraie stratégie d'accueil.

Le troisième défi est celui du Brexit du fait de la proximité du Royaume-Uni et de l'importance de la clientèle britannique parmi les croisiéristes, sans qu'il soit vraiment possible d'anticiper à ce jour ses effets. La concurrence avec les autres ports normands, en particulier Le Havre, constitue le dernier défi : une valorisation des complémentarités et des atouts des différents ports à l'échelle régionale renforcerait l'attractivité de la destination « Normandie ». La richesse naturelle et patrimoniale du Cotentin offre de ce point de vue un potentiel d'excursions alternatives aux grands sites touristiques à promouvoir auprès des tour-opérateurs.

LES CROISIÈRES À CAEN

Des croisières de luxe à proximité des plages du Débarquement



LE BORÉAL AU PORT DE CAEN : UN ACCUEIL DES CROISIÈRES EN PLEINE VILLE, DANS UN GRAND SITE DE RENOUVELLEMENT URBAIN

UN PORT DANS LA VILLE

L'histoire de Caen est étroitement liée à celle son port dont l'activité a toujours contribué à sa prospérité. S'étendant sur une quinzaine de kilomètres, de Ouistreham à l'embouchure de l'Orne jusqu'au centre-ville de Caen, en empruntant le canal inauguré en 1857, le port de Caen est assez atypique. En accueillant les croisières maritimes en pleine ville, à l'intérieur des terres, l'escale caennaise se démarque ainsi des grands ports maritimes voisins.

En complément d'une ligne ferry importante vers Portsmouth depuis Ouistreham et des trafics marchandises conventionnels en aval de Caen, notamment pour l'export de céréales, la croisière permet de valoriser la partie amont du port et rappelle l'ancrage maritime de la ville de Caen.

DES NAVIRES DE CROISIÈRE DE TAILLE MODESTE

Le port de Caen se positionne comme un port urbain, pouvant accueillir des bateaux de taille modeste mais au plus près du centre-ville.

Dans cette logique, le quai d'honneur privilégié est celui du Nouveau Bassin où peuvent accoster des bateaux de 145 m maximum à proximité immédiate du centre-ville et de la pointe Presqu'île. Pour des bateaux plus importants, le quai de Calix, en aval du viaduc, peut accueillir des navires jusqu'à 165 m. Ces anciens quais de marchandises permettent de réaliser facilement les opérations d'avitaillement du bateau et de prise en charge des passagers par bus. Les navires qui amarrent au port de Caen transportent au maximum 450 passagers.



Caen, une escale croisière au cœur de la ville de demain

Sites touristiques

- Châteaux et architecture civile remarquables
- Edifices et patrimoine religieux
- Loisirs de plein air
- Musées
- Parcs, jardins et arborétums
- Sites à caractère militaire et lieux de mémoire
- Sites industriels, agricoles, artisanaux et visites techniques
- Sites, villes et villages pittoresques

— Véloroute

— Centre-ville

🏬 Centre commercial

📍 Office du Tourisme

L'accueil des croisières

🚢 Site d'escale des navires de croisière

--- Extension de la navette électrique de desserte du centre-ville les jours d'accueil de croisières

🏗️ Grand projet de renouvellement urbain Caen Presqu'île

0 100 200 m



Source : SRCE, CRT Normandie, IGN

LES ACTEURS

- ▶ Autorité portuaire : Ports de Normandie
- ▶ Exploitant portuaire : CCI Caen-Normandie
- ▶ Accueil croisière et promotion : Club Croisière Caen (regroupant Ports de Normandie, CCI, office de tourisme de Caen la mer, Communauté urbaine, Calvados attractivité)

La question de l'accueil de navires plus importants sur les quais de Ouistreham est régulièrement posée au port. Cet accueil suppose toutefois de pouvoir séparer complètement les flux du ferry de ceux des croisières. Or l'espace sur le terminal est déjà contraint et la perspective d'un renforcement des contrôles douaniers liés au Brexit nécessite de conserver le maximum d'espace. Une réflexion approfondie est nécessaire pour pouvoir avancer sur ce sujet.

Actuellement, les croisières arrivent dans un contexte urbain peu valorisant : anciens quais portuaires de trafic marchandises, base de travaux du tramway... Mais à terme, l'aménagement de la Presqu'île lui donnera une image totalement urbaine et moderne, qui est recherchée par les opérateurs de croisières. La Presqu'île de Caen constitue le principal projet urbain de la ville, qui souhaite créer sur cet espace, à proximité du centre-ville, entre Orne et Canal, un nouveau quartier exemplaire. L'accueil de navires de croisière est prévu dans le plan guide du projet d'aménagement.

Créé en 2015, le club croisière de Caen-Ouistreham s'efforce cependant d'accueillir au mieux les croisiéristes et le personnel d'équipage lors de leur escale : mise en place d'un accueil avec information touristique et vente de produits locaux, élargissement du circuit de la navette électrique de desserte du centre-ville jusqu'au nouveau bassin...

Compte tenu du nombre réduit de bateaux, de leur relative petite taille et de l'absence de riverains directs, les nuisances sonores et de pollution aérienne qui pourraient exister

ne constituent pas un problème localement. Demain, l'enjeu sera de réussir l'intégration de ces navires dans un contexte urbain d'un quartier en renouvellement.

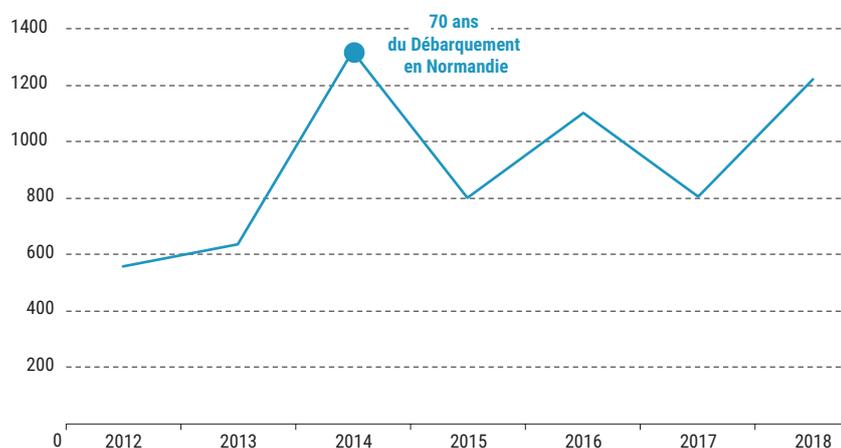
DES CROISIÈRES DE LUXE À PROXIMITÉ DES PLAGES DU DÉBARQUEMENT

Récente, l'arrivée de navires de croisière est liée à la croissance du marché au niveau mondial et à l'attrait de la destination « Normandie ». L'activité reste cependant modeste comparée aux autres ports normands. En 2018, le port de Caen-Ouistreham a accueilli 7 navires de croisière, pour environ 1300 passagers. Les navires concernés sont de taille modeste, entre 72 et 164 m sur la période 2012-2018, le nombre de passagers variant de 50 à 450 passagers. La plupart des navires concernent des croisières de luxe ou des navires d'expédition transportant une clientèle en grande majorité américaine au pouvoir d'achat élevé.

L'attrait de Caen est lié à sa grande proximité des plages du Débarquement et au charme qu'offre la descente du canal de l'Orne jusqu'à Caen. Entrecoupé d'écluses et de ponts tournants, le canal longe Sword Beach, plage britannique du D-Day, Pegasus Bridge pris par les parachutistes dans la nuit du 6 juin 1944, le château de Bénouville construit par Claude-Nicolas Ledoux au XVIII^e siècle et le port de commerce avec une perspective sur l'Abbaye aux Dames, construite par Guillaume le Conquérant, en arrivant sur Caen. Cette navigation de 15 km dure 1h30 et apparaît comme une « mini-croisière dans la croisière ». La position centrale du port par rapport au centre-ville et aux autres ports normands lui confère un réel avantage pour le départ des excursions. Les festivités du Débarquement suscitent en général l'arrivée de navires de croisière.

Une fois à quai, la quasi-totalité des croisiéristes part en excursion à destination surtout des sites du Débarquement (85 %). Les autres destinations, plus modestes, concernent principalement Bayeux et le Pays d'Auge. Les passagers visitent peu Caen, contrairement aux membres d'équipage qui se rendent plus fréquemment en ville le temps des excursions. Les navires de luxe qui font escale à Caen comptant en moyenne 6 membres d'équipage pour 10 passagers, les

PASSAGERS CROISIÈRES DANS LE PORT DE CAEN (ENTRÉES)



Source : Ports de Normandie



© Patrice Lebris, Calvados Attractivité

LE PORT ARTIFICIEL D'ARROMANCHES, HAUT LIEU DU DÉBARQUEMENT

retombées économiques sont notables pour la ville. La richesse du patrimoine touristique local (gastronomique, historique, culturel, festif...) laisse entrevoir des perspectives pour attirer les croisiéristes dans le centre urbain, d'autant que des navires font régulièrement escale à Caen pour plusieurs nuits.

UN POSITIONNEMENT SPÉCIFIQUE PAR RAPPORT AUX AUTRES PORTS NORMANDS

Les perspectives de développement des croisières à Caen restent globalement limitées. L'objectif est d'accueillir à moyen terme 10 à 15 navires par an et de 25 à 30 navires à plus long terme, en restant sur ce créneau de la croisière de luxe et des navires d'expéditions. La proximité du Royaume-Uni ouvre des perspectives de nouveaux clients en proposant notamment des circuits entre les 2 rives du Channel. En Normandie, une offre fluvio-maritime pourrait être également proposée pour relier les ports de Rouen, d'Honfleur, du Havre, de Caen et de Cherbourg dans une logique de cabotage. La faible distance entre les ports et la diversité des sites touristiques se prêtent en effet au développement de ce type de croisières (réduction des coûts

de transports du fait des temps courts de navigation, palette diversifiée d'excursions potentielles...).

Caen se positionne au final sur un créneau spécifique complémentaire des autres ports normands. Entre 2012 et 2018, 12 navires appartenant à 9 compagnies différentes ont fait escale au moins une fois sur la période. Conscientes du potentiel, 2 nouvelles compagnies de croisière devraient arriver en 2020. Dans les itinéraires de croisières, Caen est considéré comme un simple port d'escale, mais il est parfois utilisé comme tête de ligne pour une croisière inaugurale. La ville est en effet bien dotée en hébergements touristiques et infrastructures de transports (autoroutes, train et aéroport) pour accueillir les croisiéristes au départ.

Localement, les acteurs locaux sont mobilisés pour promouvoir l'activité croisières sur le territoire. Le principal défi pour Caen est celui de sa masse critique et de sa capacité à accueillir un nombre accru de navires dans un espace contraint de navigation. Le second défi est celui de la fréquentation de la ville par les croisiéristes. Le port assure en effet aujourd'hui une fonction d'interface pour accéder à des sites touristiques éloignés de renom, sans susciter véritablement de visites locales.

PORTS DE CROISIÈRES MARITIMES

Les conditions du succès



LE PORT DE BARCELONE, LEADER DE LA CROISIÈRE EN EUROPE

LA CROISSANCE DU MARCHÉ DES CROISIÈRES « MANCHE-MER DU NORD » CONSTITUE UNE OPPORTUNITÉ POUR LES PORTS

Le fort développement des croisières maritimes s'inscrit dans un mouvement plus global d'évolution des équipements portuaires, tant dans leurs fonctions que dans leurs rapports avec la ville à laquelle ils sont adossés. En effet, dans un contexte de mutation de l'activité industrielle des ports et de libération de vastes espaces fonciers désaffectés, l'activité touristique peut constituer une reconversion économiquement intéressante pour les ports.

Le modèle initié dans le port de Miami dans les années 80 a été importé en Europe, notamment à Barcelone après les Jeux Olympiques de 1992, à la faveur de la saturation

du marché de la zone Caraïbes. Aujourd'hui, la seconde destination mondiale que constitue la Méditerranée n'est plus suffisante pour faire face à la croissance dynamique du marché de la croisière maritime. Le Nord de l'Europe enregistre par conséquent une forte expansion, en particulier dans le secteur « Manche - Mer du Nord » auquel appartient le littoral de la Normandie.

Tous les ports ne bénéficieront pas toutefois du développement de l'activité croisières. Plusieurs facteurs-clés conditionnent en effet la réussite effective d'un port sur ce marché, sachant qu'il existe deux grands types de ports de croisière :

- Les ports dits « têtes de ligne » d'où partent et/ou arrivent les croisières et où s'effectuent les opérations d'accostage voire d'entretien des bateaux ;

- Les ports d’escales où les navires de croisière viennent s’amarrer afin de permettre à leurs passagers de descendre à terre pour visiter la ville et/ou pour partir en excursion.

Un port peut être à la fois « tête de ligne » et port d’escale, ce qui est le cas pour les plus importants d’entre eux. Toutefois, les qualités relatives de chaque spécialité sont assez différentes et la conciliation des deux fonctions peut s’avérer compliquée.

LA SITUATION GÉOGRAPHIQUE ET LES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DU PORT SONT ESSENTIELLES

Dans tous les cas, la première condition de réussite est la localisation du port, même si les enjeux sont différents pour la fonction « tête de ligne » ou « port d’escale ».

Pour les ports « tête de lignes », le succès repose sur plusieurs critères complémentaires : la proximité d’un bassin de clientèle important, la bonne connexion aux grandes infrastructures de déplacements afin de pouvoir acheminer aisément les croisiéristes vers leur point de départ (aéroports, gares, autoroutes) et les capacités portuaires du site à organiser l’accastillage et l’entretien des bateaux. Les ports anglais de Southampton, 1er port croisiériste d’Europe du Nord, et allemand Rostock / Warnemünde en sont deux bonnes illustrations.

La situation est différente en revanche pour les ports d’escales dont l’objectif est de constituer un point d’accès maritime confortable, sécurisé et attractif à un ensemble de

points d’intérêt touristique, de façon à inciter les armateurs à fréquenter le port. Le but est d’accroître la fréquentation touristique afin de faire bénéficier le port, la ville et les territoires de son arrière-pays des retombées économiques et financières attendues. Pour ces ports d’escales, la qualité, la diversité et la proximité des sites touristiques est une condition sine qua non. Cependant, la localisation du port par rapport à d’autres ports de croisière est également importante, sachant qu’un bateau navigue de nuit pour arriver en escale au matin.

On distingue ainsi deux types de ports d’escales :

- Les ports « de site » à l’image de ceux de Barcelone ou de Venise où le site d’intérêt touristique est la ville portuaire elle-même ;
- Les ports « d’accès » qui constituent le point de desserte d’espaces touristiques situés dans une relative proximité (dans un rayon de deux heures de trajet terrestre au maximum). C’est le cas en particulier du port de Civitavecchia qui dessert Rome située à 80 km, et dans une moindre mesure du port du Havre pour Paris. C’est le cas également du port de Cherbourg pour le Mont-Saint-Michel et les plages du Débarquement.

LE NÉCESSAIRE ATTRAIT TOURISTIQUE DE LA VILLE ET DE SON ARRIÈRE-PAYS ET L’IMPORTANCE DE LA LOCALISATION DU TERMINAL CROISIÈRE

Pour de nombreux ports d’escales, l’idéal est d’être à la fois « port de site » et « port d’accès » pour renforcer l’attractivité du port à l’égard des armateurs en élargissant l’offre touristique et faire bénéficier à la ville à la fois des retombées financières de l’activité croisière et des retombées symboliques en termes d’image renouvelée de la ville.

Cependant, la qualité d’un port de site tient beaucoup à sa localisation : pour rendre l’escale vraiment attractive, le terminal croisière doit se situer à proximité du cœur touristique de la ville, idéalement à portée de piéton, pour que l’arrivée à quai du bateau puisse être un moment inoubliable. C’est notamment le cas à La Valette (Île de Malte) où les croisiéristes débarquent au pied des remparts



© Port de Barcelone

LE PORT DE BARCELONE,
LEADER DE LA CROISIÈRE EN EUROPE

et disposent d'un ascenseur pour accéder au centre-ville. C'est moins le cas à Venise où le terminal est situé à plusieurs centaines de mètres des gares routière et ferroviaire desservies par les vaporetti, même s'il existe un métro automatique aérien pour effectuer le parcours. La situation est encore plus défavorable à Dubrovnik (Croatie) ou encore à Marseille où le terminal principal se situe à 8 km du centre-ville.

VOLONTÉ POLITIQUE ET GOUVERNANCE PARTAGÉE VILLE-PORT : DEUX CONDITIONS CRUCIALES DE LA RÉUSSITE

Au-delà de ses qualités de site, la seconde condition de réussite d'un port de croisières maritimes réside dans l'existence d'une volonté de développer cette activité partagée à la fois par les autorités portuaires et par les acteurs politiques locaux. Un tel consensus est d'autant plus puissant que l'objectif local d'aménagement et de mise en tourisme du front de mer de la ville se conjugue avec celui du port d'engager une mutation fonctionnelle et de favoriser de nouveaux trafics.

Cette « conjonction ville-port » est en grande partie à l'origine du succès du port croisière de Barcelone, mais également de celui de Marseille. Si l'enjeu des retombées économiques est en effet systématiquement mis en avant, l'importance des stratégies urbaines et portuaires est toute aussi cruciale, même si elle est plus discrète.

Cette volonté partagée se traduit généralement par la création d'un outil dédié de gouvernance et de lobbying qui associe les autorités portuaires, les élus du territoire et les milieux économiques. En France, il s'agit souvent de clubs croisières dont la vocation première est de conduire une politique de promotion auprès notamment des armateurs lors des salons spécialisés dont le plus connu est le « Seatrade » de Miami. Toutefois, en raison de l'importance des investissements à réaliser pour l'aménagement portuaire ou urbain afin de retisser un lien ville-port souvent distendu, la qualité du partenariat et de la confiance réciproque au sein du club croisière est un gage essentiel de réussite pour conduire des projets opérationnels lourds.

TROIS CONCEPTS MAJEURS POUR LA RÉUSSITE D'UN PORT D'ESCALE

La qualité de l'offre d'une escale, premier point de contact des croisiéristes avec un territoire, repose d'un côté sur des qualités objectives de service portuaire et d'accueil touristique, mais aussi sur une qualité plus subjective du site. Cette dernière allie beauté physique des espaces et de l'architecture, praticité de l'usage et ambiances accueillantes et agréables. L'expérience vécue concourt à la satisfaction des croisiéristes, mais aussi à celle des équipages, public souvent oublié mais intéressant au plan économique, et influence au plan de l'image de l'escale.

Trois concepts paraissent fédérer l'ensemble des qualités qu'un port d'escale doit être en mesure de mettre en exergue s'il espère attirer durablement des armateurs de croisières maritimes : fluidité, beauté et acceptabilité.

Par **fluidité**, on entend toutes les qualités physiques et organisationnelles du port et de son terminal croisière. Il s'agit d'une part des caractéristiques de navigation, de manœuvres et d'accostage (tirant d'eau, rayon de retournement, linéaire de quai...) et d'autre part des performances fonctionnelles du terminal croisière. Dans cette optique, ce dernier doit être conçu et aménagé pour faciliter la vie des croisiéristes en répondant à tous leurs besoins potentiels (change, achats de dernière minute...). Cela suppose également de rendre le moins pesantes possibles les formalités administratives et en particulier douanières du débarquement. Cette performance concerne enfin la gestion sécurisée du transfert des passagers vers la ville et l'organisation de la circulation et de l'accès aux autobus affrétés pour les excursions.

Par ailleurs, l'afflux ponctuel d'un grand nombre de croisiéristes génère des difficultés dans l'accès à certains sites touristiques (musées, monuments, sites...). Des cas extrêmes sont observés, notamment à Dubrovnik où les portes médiévales de la ville close n'ont pas une capacité suffisante face à l'afflux de croisiéristes sur un temps court. Cela signifie que l'organisation de l'accès aux sites et monuments doit tenir compte des particularités du tourisme de croisière et doit s'effectuer en concertation avec tous les acteurs concernés.



MARSEILLE, UN ACCUEIL DE CROISIÈRES FACE AU MUCEM

La mise en œuvre du concept de **beauté** réside dans une conception et une réalisation soignée de l'architecture des bâtiments et des espaces que les croisiéristes seront amenés à fréquenter dans le port. Ces équipements ne doivent pas être considérés comme uniquement fonctionnels. Ils sont porteurs de l'image du territoire et de l'attention que celui-ci porte à l'accueil de ses visiteurs.

Ce concept est également essentiel pour le traitement de l'interface entre la ville et le port. Le tourisme de croisière peut être une opportunité pour favoriser un traitement qualitatif des espaces publics et donner ainsi aux croisiéristes une image renouvelée de la ville. L'aménagement de la « Rambla del Mar » à Barcelone pour retisser le lien entre le centre-ville et le port constitue un bon exemple, de même que l'aménagement du Quai de la Joliette, face au « MuCEM » à Marseille, pour les bateaux de croisière de luxe. Ces aménagements participent à l'attrait de l'expérience de l'escale.

Enfin, l'**acceptabilité** par les habitants de la ville portuaire, en tant que contributeurs majeurs à l'ambiance urbaine et la qualité de l'accueil réservé aux croisiéristes, constitue un enjeu majeur. Les habitants doivent également bénéficier du développement de l'activité croisière : les aménagements prévus pour

favoriser l'accueil des croisiéristes doivent donc être conçus pour que les habitants puissent aussi en profiter. Cela vaut également pour les espaces publics et certains équipements et infrastructures, notamment en matière de transport.

Cette acceptabilité induit aujourd'hui une meilleure gestion des nuisances et pollutions générées par les bateaux de croisières, mais aussi des flux souvent massifs de croisiéristes. Il faut ainsi prévoir une approche du port la plus respectueuse des écosystèmes marins, même si cela oblige à s'éloigner un peu de certains sites touristiques visibles depuis la mer, mais aussi chercher à fournir de l'énergie à quai pour éviter la pollution de l'air liée au fonctionnement en continu des moteurs de bateau. Il faut également se préoccuper des nuisances visuelles et sonores de bateaux dont le gigantisme peut altérer la qualité des paysages et des ambiances des sites. Le cas de Venise est sans doute aujourd'hui le plus grave et le plus emblématique de ces problèmes.

Il importe enfin, par une gestion raisonnée des flux de croisiéristes dans l'espace et dans le temps, de minimiser au maximum, dans l'espace et les transports publics, les conflits d'usage et la gêne occasionnée dans le quotidien de la vie des habitants du port.

2 | 2

SÉQUENCE ESTUAIRE DE LA SEINE

► Agence d'urbanisme de la région du Havre
et de l'estuaire de la Seine



LA CROISIÈRE FLUVIALE ET MARITIME DANS L'ESTUAIRE DE LA SEINE, LEVIER D'ATTRACTIVITÉ ET DE DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE

Territoire de croisières et de tourisme, aux portes de la Normandie et à proximité de Paris, la séquence « estuaire de la Seine » englobe un large périmètre de 250 000 ha de part et d'autre de la Seine : de Fécamp à Lisieux et du Havre à la boucle de Brotonne en aval de Rouen. Ce vaste territoire se compose de douze intercommunalités réparties sur trois départements : la Seine-Maritime, l'Eure et le Calvados. En 2016, dix de ces douze EPCI se sont regroupées pour former le Pôle métropolitain de l'estuaire de la Seine dont l'objectif est de porter collectivement des projets et sujets communs à fort impact local et supra local. Les sujets liés aux problématiques d'attractivité territoriale et de développement touristique font partie des champs d'actions stratégiques du Pôle.

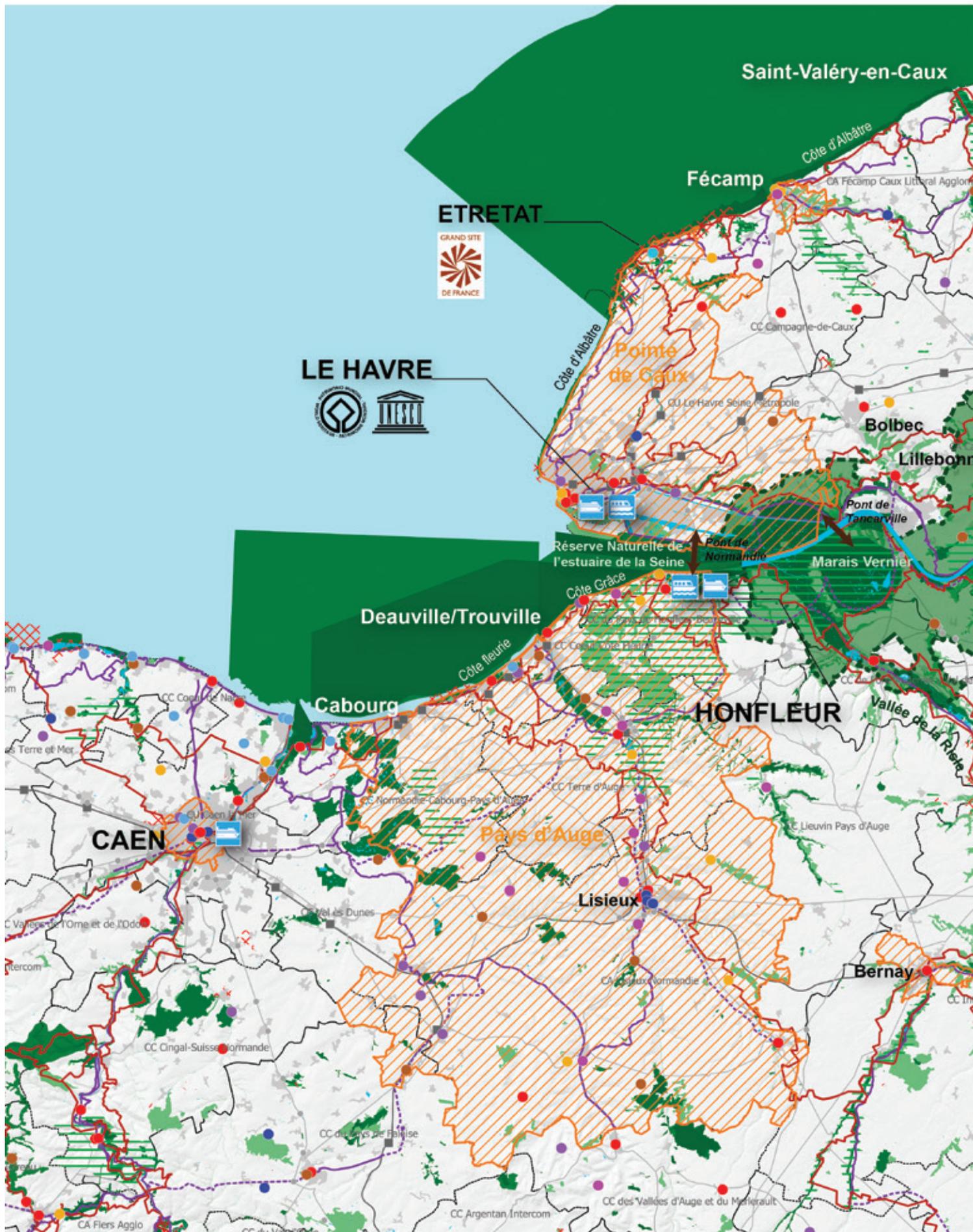
Le territoire de l'estuaire de la Seine dispose en effet d'atouts touristiques mondialement connus et reconnus : Deauville et la côte fleurie, Honfleur, le Pays d'Auge et l'image de la Normandie éternelle, Etretat et ses falaises emblématiques, Le Havre et son patrimoine de la reconstruction, inscrit à l'UNESCO, qui s'impose progressivement comme une destination à part entière. Ce territoire souffre néanmoins, sur certains aspects, d'un déficit d'image, d'une offre touristique insuffisamment coordonnée, et d'un manque de valorisation de ses atouts patrimoniaux, culturels et naturels. L'essor de la croisière fluviale et maritime constitue aujourd'hui une oppor-

tunité de développement importante et à fort impact, d'autant que le public, les comportements et les attentes des passagers évoluent, en particulier sur le segment de la croisière maritime.

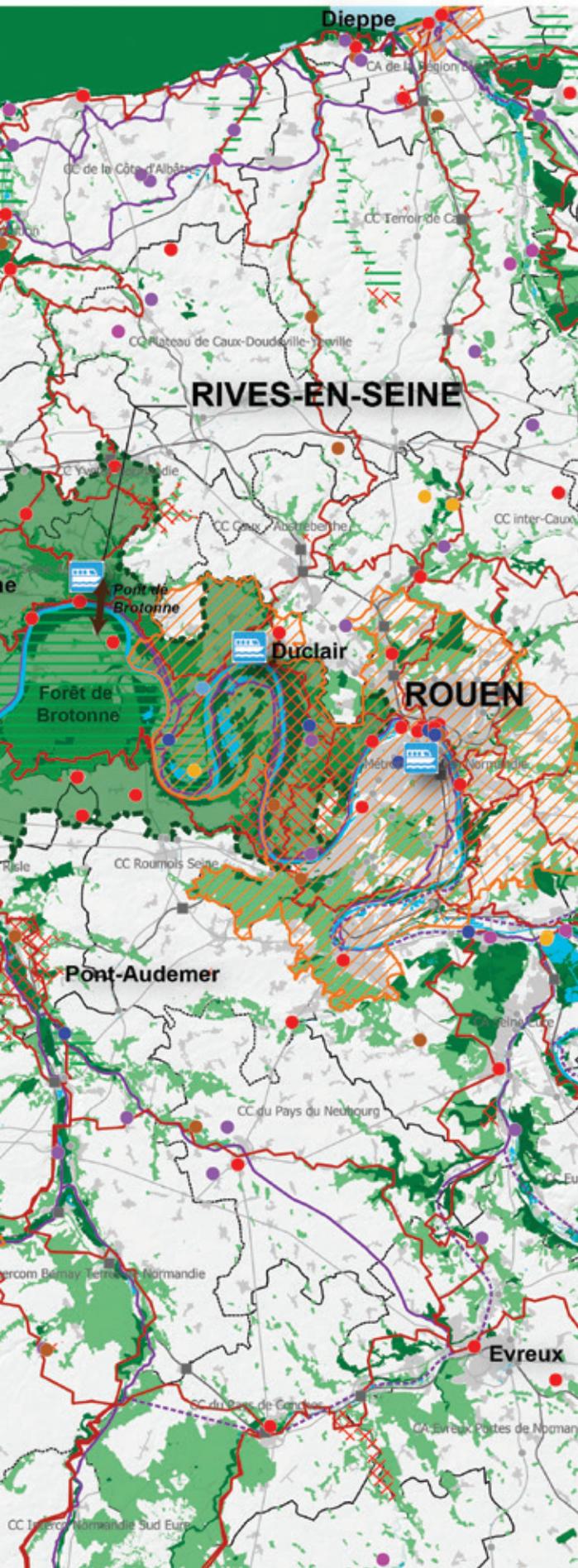
Ils sont en effet de plus en plus nombreux à s'affranchir des excursions proposées par les croisiéristes pour découvrir les sites d'escales par leurs propres moyens. Cette tendance, corrélée, entre autres, au développement de la Seine à vélo et du tourisme événementiel : Un été au Havre, Armada de Rouen, etc., constitue une opportunité de diversification, d'adaptation et de montée en gamme de l'offre touristique estuarienne.

Trois escales ont été analysées dans le cadre de ce focus estuarien : Le Havre et Honfleur, deux escales fluviales et maritimes ainsi que Rives-en-Seine, plus connue sous le nom de Caudebec-en-Caux, pour le volet fluvial. Elles font toutes trois l'objet d'une mise en perspective au regard des enjeux de développement touristique du territoire de l'estuaire de la Seine dans sa globalité.

CI-CONTRE :
VUE VERS LE GRAND QUAI
ET LE CENTRE RECONSTRUIT
DEPUIS LA POINT DE FLORIDE



Les escales fluviales et maritimes de l'estuaire de la Seine dans leur environnement écologique et touristique



Escales

- Escales de croisière fluviale
- Escales de croisière maritime

Sites touristiques

- Châteaux et architecture civiles remarquables
- Édifices et patrimoine religieux
- Loisirs de plein air
- Musées
- Parcs, jardins et arboretums
- Sites à caractère militaire et lieux de mémoire
- Sites industriels, agricoles, artisanaux et visites techniques
- Sites, villes et villages pittoresques

Éléments remarquables

- Zones écologiques majeures
- Zones écologiques secondaires
- Sites inscrits
- Sites classés
- Villes et Pays d'Art et d'Histoire
- Parc Naturel Régional

Itinérance douce

- Itinéraires de Grande Randonnée

Véloroute

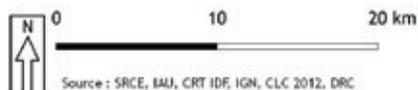
- Existant
- A l'étude

Infrastructures de transport

- Autoroutes et routes nationales
- Echangeurs autoroutiers
- Voies ferroviaires
- Gares voyageurs

Fond de plan

- Zones urbaines
- Plans d'eau
- Limites des EPCI



Source : SRCE, IAU, CRT IDF, IGN, CLC 2012, DRC

LE HAVRE : ESCALE URBAINE, PORTE D'ENTRÉE DE LA NORMANDIE ET DE PARIS

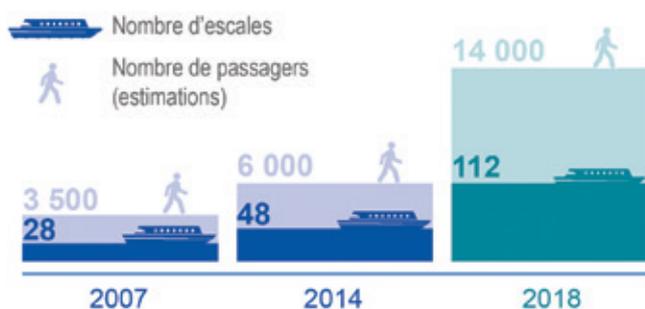
ÉTAT DES LIEUX DE LA CROISIÈRE FLUVIALE ET MARITIME AU HAVRE

Escale fluviale et maritime, Le Havre s'impose ces dernières années comme une étape incontournable de la croisière en Vallée de la Seine. En cause : un dimensionnement « à l'échelle » de ses infrastructures portuaires permettant l'accueil des dernières générations de paquebots de croisière maritime, son accessibilité et son positionnement central, à proximité des grands sites touristiques attendus par une clientèle étrangère : Paris, les plages du Débarquement, Etretat, la côte fleurie, etc., et pour finir, l'évolution de l'image de la ville, devenue plus attractive vis-à-vis des touristes.

Les escales de « paquebots » font partie de l'histoire portuaire du Havre d'où embarquaient les passagers des lignes transatlantiques à destination de New-York jusqu'au milieu des années soixante-dix. L'activité de croisières qui s'est fortement développée depuis le début des années 2000, en lien avec la démocratisation de ce type de tourisme, constitue d'un certain point de vue un prolongement de l'histoire. 77 000 passagers ont transité par le port du Havre en 2008, ils étaient plus de 400 000 en 2018 pour un total de 145 escales, soit une progression de 12,4 % par rapport à 2017. Le nombre de passagers a également augmenté en 2018,

à hauteur de 5,42 % pour s'établir à 418 524 croisiéristes contre 397 000 en 2017. En 2019, 135 escales sont prévues, pour 350 439 passagers et 122 190 membres d'équipage, tandis que 140 escales sont déjà programmées pour 2020. À noter : la destination a été couronnée en 2017 par la distinction internationale « Seatrade Cruise Award » qui récompense, au niveau mondial, les meilleures actions et réalisations dans le domaine de l'activité de la croisière.

Le développement de la croisière fluviale avec hébergement est quant à lui plus récent, Le Havre ne disposant pas a priori des atouts nécessaires pour ce type d'activité. L'escale havraise a tout d'abord été proposée aux tour-opérateurs en raison de perturbations liées aux travaux sur l'écluse d'accès aux bassins intérieurs du port d'Honfleur. En 2014, les nouveaux bateaux arrivant sur la Seine n'ayant pas encore les autorisations pour naviguer dans les eaux fluviomaritimes de l'estuaire, indispensables pour atteindre Honfleur, certaines escales ont été détournées vers Le Havre. Ainsi la petite trentaine d'escales programmées en 2007 aura permis le développement rapide et opportuniste de cette activité. 131 escales sont programmées en 2019, soit une progression de 360 % en un peu plus de dix ans. En conséquence, la croisière fluviale est aujourd'hui complètement intégrée au plan d'action du département croisière de l'office de tourisme du Havre, au même titre que la croisière maritime.



ÉVOLUTION DES CROISIÈRES FLUVIALES AU HAVRE DEPUIS 2007
Source OTAH du Havre



ÉVOLUTION DES CROISIÈRES MARITIMES AU HAVRE DEPUIS 2000
Source OTAH du Havre

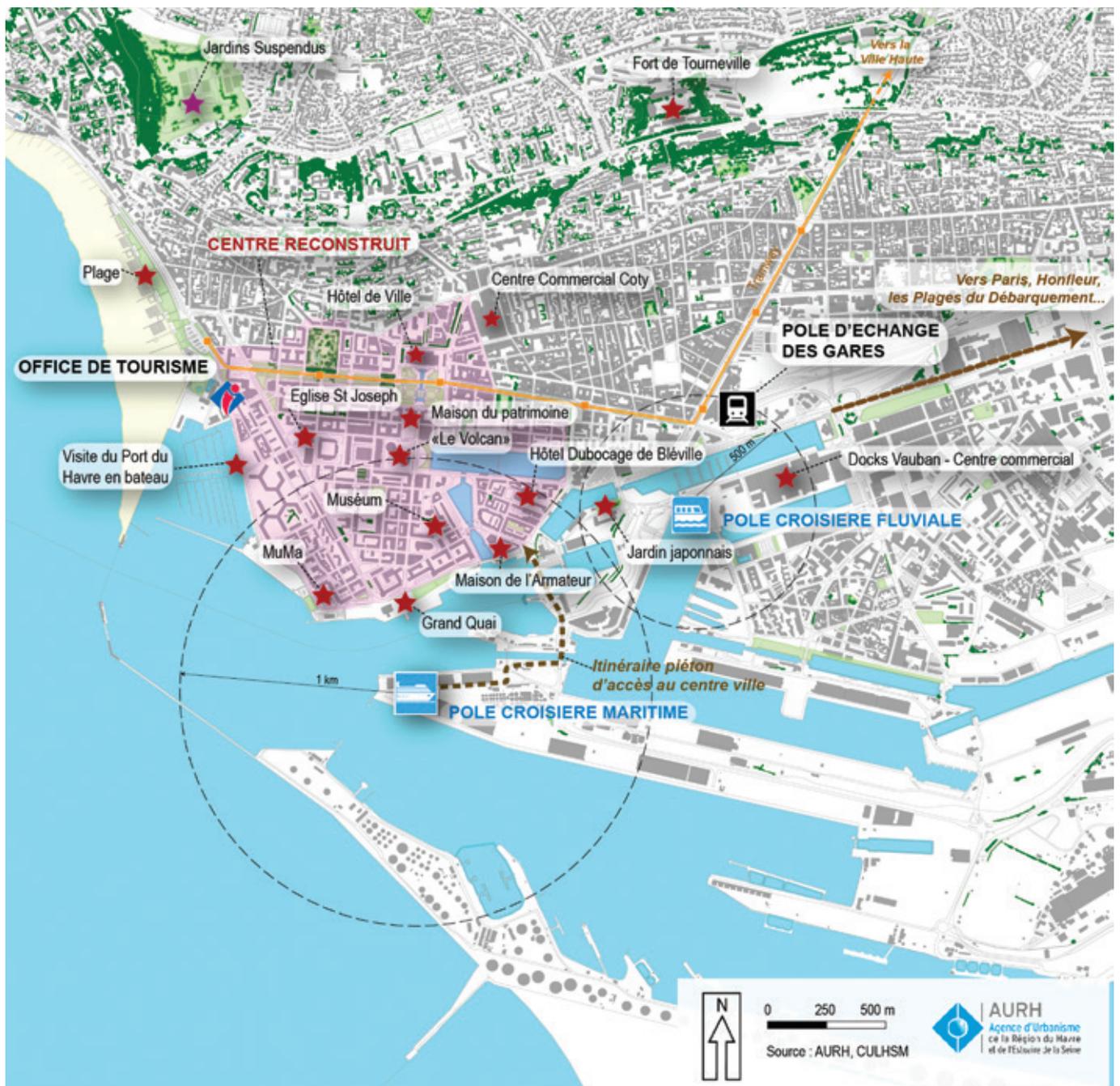
LES ESCALES HAVRAISES DANS LEUR ENVIRONNEMENT

L'escale havraise, qu'elle soit maritime ou fluviale est une escale urbaine, tant en terme de localisation et d'intégration dans l'espace urbain qu'en terme de proximité avec les points d'intérêts touristiques majeurs de la ville : Centre Reconstitué, musées, plage, etc.

Les bateaux de croisières maritimes sont accueillis sur le terminal de la pointe de Floride à l'interface de la ville et du port à environ 2 km du centre-ville, dans un envi-

ronnement portuaire a priori hostile, mais en co-visibilité immédiate avec la ville. L'escale fluviale prend place quant à elle dans le cœur métropolitain havrais, dans une ambiance mêlant héritage portuaire et architecture moderne, à proximité immédiate du pôle d'échange des gares, du quartier des Docks réhabilité et des axes d'entrée et de sortie d'agglomération.

Le développement de la croisière au Havre participe de façon générale à l'animation de l'avant-port et des bassins. Elle contribue ainsi au renforcement de l'identité maritime et portuaire de la ville.



LES ESCALES HAVRAISES DANS LEUR ENVIRONNEMENT IMMÉDIAT

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DES ESCALES HAVRAISES

L'ESCALE MARITIME : UN SITE EMBLÉMATIQUE À L'INTERFACE VILLE-PORT

- ▶ accès nautique facile et direct, toute l'année et 24 heures sur 24 ;
- ▶ port d'escale et d'embarquement ;
- ▶ 3 postes à quai, sans limite de taille ;
- ▶ un port accessible aux navires fonctionnant au GNL ;
- ▶ un port éco-responsable qui encourage les armateurs à réduire les émissions atmosphériques de leurs navires (démarche ESI) ;
- ▶ un terminal optimisé garantissant une gestion confortable et fluide des formalités d'embarquement et de débarquement : douanes, portiques de sécurité, etc.



1.



2.



3.

L'ESCALE FLUVIALE : UN SITE DÉDIÉ AU CŒUR DU HAVRE

- ▶ 2 quais dédiés : quai de Marseille et quai des Antilles d'une longueur de 140 et 300 m et accessibles aux bateaux de 135 m ;
- ▶ un bassin à flot accessible 24h/24 via le passage d'écluses ;
- ▶ des espaces réservés pour le stationnement des autocars ;
- ▶ des aménagements qualitatifs offrant un cadre d'accueil agréable ;
- ▶ des réflexions en cours pour l'aménagement d'une borne de courant à quai et d'une borne à eau ;
- ▶ mise à disposition des armateurs de paquebots fluviaux, au sein du site « Les formes de l'Eure », des infrastructures et des engins de servitude pour la réparation à sec d'unités fluviales ;
- ▶ possibilité d'hivernage.

1. DOUBLE ESCALE POINTE DE FLORIDE

2. BATEAU À QUAI POINT DE FLORIDE

3. TERMINAL CROISIÈRE

4-5. QUAI DE MARSEILLE



4.



5.

L'IMPACT LOCAL DE LA CROISIÈRE MARITIME ET FLUVIALE

Si les retombées économiques locales de la croisière fluviale au Havre restent difficiles à évaluer en raison du développement récent de l'activité, celles de la croisière maritime sont connues : 90 euros en moyenne par escale et par passager et 20 euros par membre d'équipage. Ce poids dans l'économie locale devrait se renforcer dans les prochaines années en raison du développement de l'activité : Le Havre ambitionne en effet d'être en capacité d'accueillir 1 million de passagers à l'horizon 2025 et de renforcer son positionnement en tant que tête de ligne, ce qui pourrait accroître les retombées économiques sur du pré ou du post croisière : nuitées en hôtellerie notamment. L'évolution des pratiques des passagers est également un élément important à prendre en considération : ils sont aujourd'hui près de 50 % à faire le choix de rester au Havre et de découvrir la ville et ses alentours par leurs propres moyens plutôt que de partir en excursion, certains allant même jusqu'à prendre le train pour se rendre jusqu'à Paris.

Il est à noter enfin que l'explosion de la croisière au Havre entraîne des retombées économiques sur les territoires environnants. 28 000 passagers en escale au Havre ont ainsi visité Honfleur en 2018, soit quasiment autant que le nombre de passagers de croisière maritime (30 000) ayant fait escale à Honfleur la même année.

Outre l'impact économique, l'impact organisationnel et territorial de la croisière mari-

time est lui aussi à considérer. La gestion des pics d'activités liés aux escales est un enjeu majeur qui plus est dans un contexte d'amplification et de gigantisme : acheminement des passagers depuis le terminal jusqu'au centre-ville et aux points d'intérêts touristiques, amplitude horaire des magasins, personnel d'accueil en nombre suffisant, gestion des flux de passagers sur le terminal et dans la ville, etc. Cependant, si cette dernière est a priori dimensionnée pour accueillir des croisiéristes en nombre, les conséquences sur la vie locale sont à prendre en compte pour éviter à moyen/long termes un rejet de cette activité par les habitants : nuisances sonores, pollution atmosphérique, surfréquentation de certains lieux les jours d'escale, effet villes mortes après le départ des croisiéristes, etc.

Ces deux derniers points sont des éléments importants à considérer, plus précisément dans le cadre de l'élaboration des politiques publiques. En effet, bien que la croisière maritime ait le vent en poupe, elle demeure une activité largement globalisée et volatile sans garantie aucune à moyen/long termes que les perspectives de croissance envisagées soient réellement au rendez-vous. Pour ces raisons, la diversification de l'activité touristique est un enjeu, de même que son articulation avec une politique d'attractivité plus large qui repose autant sur la valorisation des atouts que sur la qualité d'accueil, l'emploi et l'amélioration du cadre de vie.

L'objectif : faire venir et rester sur le territoire. En ce sens, le développement de la croisière fluviale et maritime au Havre doit être envisagé comme un effet levier d'attractivité et un prétexte pour la valorisation internationale de l'image de la ville.



JOUR D'ESCALE POINTE DE FLORIDE

LE DÉVELOPPEMENT DE LA CROISIÈRE FLUVIALE ET MARITIME AU HAVRE : LEVIER D'ATTRACTIVITÉ ET DE PROJETS

Accompagner le développement de la croisière maritime :

Le Havre Normandie Cruise vision 2025

Une étude menée par le Comité stratégique du Club Croisière, a confirmé le potentiel de développement de la croisière maritime au Havre. De cette étude, une vision partagée a émergé de façon à créer les conditions d'un développement durable de l'activité, faire de la ville une escale de référence de la croisière en Europe et développer le chiffre d'affaires ainsi que les retombées économiques et d'image. Un projet ambitieux a été lancé : « Le Havre Normandy Cruise Vision 2025 » en partenariat avec la Région Normandie, la Communauté Urbaine Le Havre Seine Métropole, le Grand Port Maritime et l'Office de tourisme. Il doit conduire à la transformation progressive de la Pointe de Floride pour l'adapter à la croissance et à l'évolution de ce marché. À l'étude : le réaménagement complet de la Pointe de Floride (terminaux et plateforme) de façon à pouvoir accueillir simultanément trois grands navires, dont deux en tête de ligne et 1 million de passagers à partir de 2025.

Parallèlement à cette démarche, des actions sont d'ores et déjà mises en place de façon à anticiper le développement de l'activité. En 2018, le port a réalisé des travaux de rénovation des deux quais dédiés à l'accueil des paquebots. La Communauté Urbaine Le Havre Seine Métropole a de son côté investi afin d'améliorer les conditions d'accueil des passagers, notamment en têtes de ligne. Objectif : gérer de manière confortable et fluide les formalités d'embarquement et de

débarquement. En 2017, des travaux de rénovation de la zone de transfert des bagages, des comptoirs d'embarquement, de la billetterie des navettes de l'un des deux terminaux avaient été réalisés. En 2019, c'est le terminal qui est agrandi de façon à accueillir de nouveaux scanners et un espace dédié à la Police aux frontières et aux Douanes. De son côté, Haropa-port du Havre a lancé en février des travaux d'aménagement et de sécurisation d'un itinéraire piétonnier depuis le terminal croisière jusqu'au centre-ville.

AMÉNAGER LA VILLE AU BORD DE L'EAU : LES ESCALES HAVRAISES AU CŒUR D'UN IMPORTANT PROJET DE RECOMPOSITION URBAINE

Le développement de la croisière au Havre s'inscrit par ailleurs dans le cadre d'un vaste projet urbain qui se déploie sur plus de 300 ha entre le centre-ville, le pôle d'échange multimodal des gares, le nouveau quartier des Docks et l'espace portuaire. Après la plage et l'inscription du centre reconstruit au patrimoine de l'humanité, la reconquête de l'interface ville/port, la dynamique de projets s'inscrit aujourd'hui autour des bassins portuaires historiques, atouts exceptionnels pour renforcer le rayonnement et l'attractivité du Havre. Cette dynamique de projets s'articule autour des éléments structurants suivants :

- ▶ les bassins dessinent une nouvelle géographie urbaine et maritime et s'affirment comme un marqueur identitaire ;
- ▶ l'essor de la croisière maritime et fluviale est un facteur de développement et de rayonnement ;
- ▶ l'ambiance maritime et balnéaire est un support de projets.

En quelques années, les bassins sont ainsi devenus le point d'ancrage de nombreux projets au sein du « Cœur métropolitain » : Plan Campus, Projet Citadelle, appel à projets Réinventer la Seine. La rencontre de ces quartiers autour de l'eau est une opportunité pour faire émerger une nouvelle entité, un espace riche, au cœur de la ville et à l'interface ville-port. À l'instar de nombreuses villes portuaires, Le Havre fait de cette recomposition un levier pour accueillir de nouvelles fonctions, de nouvelles constructions appuyant leur architecture sur l'identité maritime et portuaire auquel les croisières



AMÉNAGEMENT D'UN ITINÉRAIRE MODE DOUX SÉCURISÉ DEPUIS LE POINT DE FLORIDE JUSQU'AU CENTRE-VILLE



LE CŒUR MÉTROPOLITAIN : UN PROJET STRUCTURANT ARTICULÉ AUTOUR DE L'EAU

participent. La finalisation des aménagements du Grand Quai constitue à ce titre une étape importante et emblématique. En permettant la création d'un véritable espace de co-visibilité entre la ville et le port cet espace de promenade et de transition contribue à une plus forte intégration de la croisière maritime dans la ville à travers la mise en scène du spectacle du port et de la ville.

PROFITER DE L'EFFET LEVIER DE LA CROISIÈRE MARITIME ET FLUVIALE POUR VALORISER LES ATOUTS TOURISTIQUES ET PATRIMONIAUX DE LA POINTE DE CAUX

Afin d'accroître l'impact local de la croisière, anticiper son développement et profiter de son effet levier en terme d'attractivité, la Communauté Urbaine Le Havre Seine Métropole a souhaité engager une démarche d'extension du label « Ville d'Art et d'Histoire », attribué au Havre en 2001, en label « Pays d'Art et d'Histoire » à l'échelle du territoire de la pointe de Caux. L'objectif :

- ▶ poursuivre et étendre le travail de reconnaissance et de valorisation patrimoniale, accélérer la mise en tourisme de ce territoire, contribuer à son attractivité en développant une offre globale et coordonnée. L'obtention du label en mai 2019 permettra de :
- ▶ développer et promouvoir la connaissance

des patrimoines bâtis, naturel, immatériel et mobilier ;

- ▶ favoriser la conservation du patrimoine et du paysage par des actions de sensibilisation de préservation, de sauvegarder et de restauration ;
- ▶ valoriser l'architecture, le patrimoine et le paysage par le développement de synergies entre acteurs et la mise en place d'outils de compréhension ;
- ▶ développer une politique de sensibilisation des publics, qu'il s'agisse des habitants, du jeune public ou des touristes, par la mise en place d'œuvre adaptées.



VUE VERS LE POINT DE FLORIDE DEPUIS LE GRAND QUAI

HONFLEUR : ESCALE EMBLÉMATIQUE DE L'ESTUAIRE DE LA SEINE

Localisée à l'embouchure de la Seine, à quelques kilomètres du Havre, Honfleur est une destination intégrée de longue date dans les circuits de croisières fluviales et maritimes. Il s'agit d'une escale urbaine particulièrement attractive : Honfleur et ses 3,5 millions de visiteurs annuels sont une destination touristique à part entière de renommée mondiale.

Les bateaux de croisières maritimes sont accueillis sur le « Quai en Seine », dans l'estuaire de la Seine, au pied du pont de Normandie, dans une ambiance industrialo-portuaire. Le terminal se situe à 1 km environ du centre-ville auquel il est possible d'accéder via des navettes systématiquement mises en place au moment des escales, ou un itinéraire piéton aménagé. Les bateaux de croisières fluviales sont accueillis quant à eux dans le « port intérieur » et principalement dans le Bassin de l'Est, face à la gare routière et à l'office de tourisme.

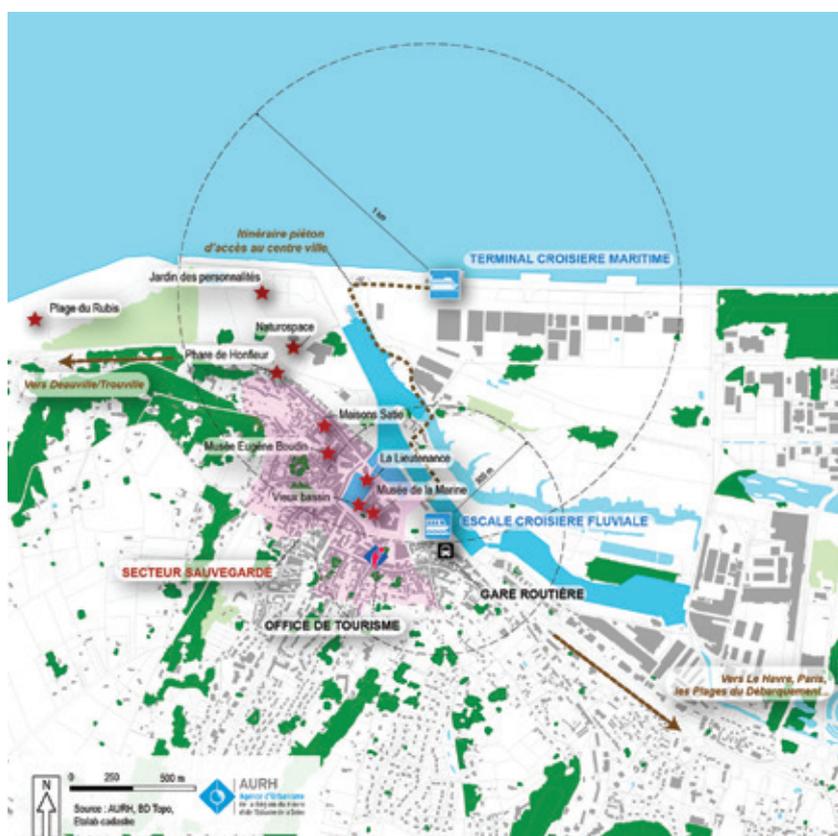
À l'instar du Havre, Honfleur dispose d'une bonne accessibilité routière et d'un positionnement idéal pour visiter les grands sites d'intérêt touristique normands et franciliens : plages du Débarquement, Mont-St-Michel, Étretat, Paris, Château de Versailles, etc.

LA CROISIÈRE FLUVIALE ET MARITIME À HONFLEUR, UNE ACTIVITÉ QUI PARTICIPE À L'ATTRACTIVITÉ INTERNATIONALE DE LA VILLE

Activité structurante, la croisière fluviale et maritime représente selon nos estimations à peine 3 % des 3,5 millions de visiteurs en moyenne qui visitent la ville chaque année. En conséquence, il s'agit de ce point de vue d'un épiphénomène en terme de fréquentation.

L'activité de croisière maritime à Honfleur a connu un développement récent, corrélé à l'évolution de ce secteur, passant de 20 escales il y a moins de 10 ans à 60 escales en 2019. Contrairement au Havre, Honfleur, de par ses contraintes d'accès, se positionne sur un segment de croisière haut de gamme, voire très haut de gamme, avec des bateaux pouvant accueillir en moyenne 1000 passagers. Il s'agit sur ce point d'une activité à taille humaine qui s'inscrit de fait en parfaite complémentarité avec la destination havraise positionnée sur l'accueil de gros bateaux. La vocation première d'Honfleur est d'être une escale de transit même si les acteurs constatent un balbutiement sur des fonctions de type « tête de ligne ». Contrairement au Havre, il n'est pas rare que certains bateaux restent à quai plusieurs jours d'affilée.

Enfin, une étude réalisée par l'office de tourisme a montré que 60 % des passagers de croisière maritime visitent la ville à l'occasion d'une escale, confirmant ainsi son fort pouvoir d'attraction. Les retombées économiques de la croisière maritime pour la ville ont été évaluées à 700 000 euros par an pour 40 escales.



LES ESCALES HONFLEURAISES DANS LEUR ENVIRONNEMENT IMMÉDIAT

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DES ESCALES HONFLEURAISES

L'escale maritime : une localisation emblématique donnant à voir le spectacle de l'estuaire

- ▶ un port d'escale, accessible toute l'année 24 heures/24 ;
- ▶ un quai dédié jusqu'à 260 m de long et 9 m de tirant d'eau selon les coefficients de marée ;
- ▶ un deuxième quai pour l'accueil des doubles escales limité aux navires jusqu'à 180 m de long et 9 m de tirant d'eau selon les coefficients de marée ;
- ▶ un terminal croisière inauguré en 2013 entièrement accessible aux personnes à mobilité réduite disposant d'un bureau d'information touristique ainsi qu'une boutique de souvenirs.



VUE VERS LE TERMINAL DE CROISIÈRES MARITIMES

L'escale fluviale : une localisation stratégique à proximité du vieux bassin

- ▶ 2 quais dédiés accessibles après un passage d'écluses et permettant chacun, d'accueillir jusqu'à 5 bateaux d'une longueur maximum de 110 m ;
- ▶ 9 places de stationnements dédiées aux autocars ;
- ▶ service de collecte régulière de déchets ;
- ▶ pas de possibilité d'hivernage ni de possibilité de branchement à quai (eau et électricité).



VUE VERS L'ESCALE FLUVIALE D'HONFLEUR

La croisière fluviale est quant à elle une activité historique pour la ville qui totalisera pas moins de 214 jours d'escales en 2019, certains bateaux pouvant stationner à quai pendant 2 à 3 jours selon le programme d'escale. Il est ainsi intéressant de noter que la destination reste attractive malgré un environnement d'escale peu qualitatif, envahi par la voiture. Cependant, la stagnation du nombre de bateaux sur la Seine, le développement de l'escale havraise combiné aux restrictions d'accès qui concernent les bateaux de plus de 110 m, pourrait s'accompagner d'une diminution de cette activité à Honfleur, d'autant qu'une stagnation, voire une diminution du nombre d'escales fluviales est observée ces dernières années.

Par ailleurs, la saturation du site honfleuraise en terme de visiteurs devrait être un sujet de préoccupation pour l'attractivité à long termes de la destination. Ce constat pose ainsi des questions d'aménagement, au sein de la ville. Il pose aussi la question des connexions entre Honfleur et son arrière-pays, afin de mieux répartir les flux et encourager le développement d'offres complémentaires. En ce sens la question de l'itinérance douce, et des liens avec la Vallée de la Risle en particulier se pose, d'autant qu'il s'agit d'un territoire aux richesses naturelles et patrimoniales méconnues. Ces liens sont quasi inexistantes à ce jour mais l'ensemble pourrait profiter de l'effet locomotive d'Honfleur pour se développer.

RIVES-EN-SEINE : ESCALE NATURE AU CŒUR DU PARC NATUREL RÉGIONAL DES BOUCLES DE LA SEINE NORMANDE

La Halte fluviale de Rives-en-Seine prend place dans une ambiance fluviale et urbaine, de type « centre-bourg », et dans un environnement que nous qualifierons de rural.

La commune est en effet située au cœur du Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande, à la confluence de la Seine, l'Amblion et la Rançon, à proximité de sites naturels remarquables dont la forêt de Brotonne, le marais Vernier et la boucle de Jumièges.

Contrairement aux escales havraises et honfleuraises, son accessibilité routière, bien que bonne reste moins attractive. 24 km

séparent Rives-en-Seine de l'échangeur autoroutier de Bourg-Achard sur l'A13 pour un temps de trajet d'environ 25 minutes. De la même façon, la gare la plus proche, Yvetot, se situe à 12 km (20 minutes en voiture) de l'escale.

Parmi les sites d'intérêt touristique localisés à proximité on peut citer: le MuséoSeine consacré à la marine de Seine et situé sur l'escale, l'abbaye de Fontenelle à St-Wandrille, l'abbaye de Jumièges, le musée Victor Hugo à Villequier ou encore le musée Julibona à Lillebonne. Rives-en-Seine constitue par ailleurs une étape de la Seine à Vélo.



L'ESCALE DE RIVES-EN-SEINE DANS SON ENVIRONNEMENT IMMÉDIAT

LA CROISIÈRE FLUVIALE À RIVES-EN-SEINE : LEVIER DE DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE

À l'instar d'Honfleur, l'escale fluviale de Rives-en-Seine fait partie des étapes quasi incontournables de la croisière en Vallée de la Seine compte tenu de sa localisation et des points d'intérêts touristiques à proximité. Elle accueille chaque année entre 50 000 et 70 000 croisiéristes et constitue la principale porte d'entrée des touristes en Caux Vallée de la Seine. À ce titre elle fait l'objet d'une attention particulière de la part des pouvoirs publics qui justifie la réalisation d'investissements importants : remplacement d'un appontement vétuste en 2018, aménagements pour l'accueil des bateaux de 135 m, installation de bornes électriques et de bornes à eau, réaménagement du quai promenade, ouverture du MuseoSeine, etc. Parallèlement à ces investissements, c'est une véritable politique d'accueil, d'attractivité et de valorisation des atouts qui est mise en place de façon à séduire les croisiéristes, maximiser les retombées économiques et ancrer durablement l'activité sur le territoire. Cette politique passe par :

- ▶ la valorisation de l'offre touristique locale auprès des tour opérateurs ;
- ▶ la promotion de la destination à l'occasion de salons (RNTF...) ;
- ▶ un accueil personnalisé où la réactivité est de mise pour faire face aux imprévus ;
- ▶ l'adaptation des temps escales, en fonction de l'offre événementielle locale (Fête de la musique, etc.) ;
- ▶ une politique d'accueil des membres d'équipages, considérés comme les véri-

tables ambassadeurs du territoire en raison de leur présence « à la saison », dont le panier journalier moyen est estimé à 34 euros.

En conséquence, la croisière fluviale est aujourd'hui parfaitement intégrée à la vie locale et identifiée comme un levier de développement et d'attractivité. Elle participe de fait à l'animation de la ville et des bords de Seine, d'autant qu'il s'agit d'une activité « à l'échelle » au regard des caractéristiques urbaines et paysagères de la commune. Son intégration est par ailleurs facilitée du fait de l'obligation faite au navire d'utiliser les bornes électriques mises à disposition afin de limiter les nuisances. L'arrivée des bateaux est ainsi vécue comme un événement que le réaménagement des quais contribue à mettre en scène. De ces points de vue, l'escale de Rives-en-Seine fait aujourd'hui figure d'escale exemplaire. Néanmoins, la stagnation du nombre de bateaux sur la Seine et l'émergence de nouvelles escales, Le Havre en particulier, pourrait remettre en cause cette dynamique.

Fort de ce constat, le principal enjeu pour Rives-en-Seine consiste dès lors à étendre son rayonnement et son aire d'influence aux territoires environnants en profitant des atouts patrimoniaux, culturels et naturels locaux : musée du textile à Bolbec, musée Julio-bona à Lillebonne, abbayes, espaces remarquables du Parc Naturel Régional, etc. Il s'agit également de tirer profit de la montée en puissance de la Seine à Vélo et de l'important potentiel de randonnées pédestres et équestres de façon à faire de la destination « Rives-en-Seine » une véritable station touristique de bord de Seine.



PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DE L'ESCALE DE RIVES-EN-SEINE

- ▶ escale accessible aux bateaux de 135 m ;
- ▶ 3 appontements dont 1 privé, avec possibilité d'hivernage ;
- ▶ présence de bornes pour la fourniture d'électricité et d'eau ;
- ▶ 5 places de stationnements dédiées aux autocars ;
- ▶ 2 postes à quai pour l'hivernage des bateaux d'une capacité totale de 4 places ;
- ▶ des aménagements urbains et paysagers qualitatifs le long des quais ;

- ▶ des informations touristiques visibles et directement accessibles.



ARTICULER L'ESSOR DE LA CROISIÈRE MARITIME ET FLUVIALE AVEC LE DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE DE L'ESTUAIRE DE LA SEINE

L'impact économique de la croisière fluviale et maritime est aujourd'hui principalement limité aux sites d'escales ainsi qu'aux sites touristiques emblématiques alentours. Le développement à moyen/long terme de l'activité pose la question de la diversification des offres touristiques de façon à maximiser les retombées économiques locales, mieux répartir les flux de touristes et prévenir l'engorgement de certains sites.

À l'échelle de l'estuaire de la Seine, le pouvoir d'attraction exercé par Étretat, Deauville, Honfleur et dans une moindre mesure par Le Havre, est aujourd'hui insuffisant pour faire de ce territoire une destination touristique à part entière. L'évolution des attentes des visiteurs, la saturation de certains sites (Honfleur et Étretat en particulier), les mutations sociétales et technologiques ainsi que les concurrences territoriales fortes imposent

aujourd'hui la mise en place d'une politique globale de valorisation des atouts territoriaux de façon à pérenniser la renommée des « locomotives touristiques », enrichir l'expérience des visiteurs, les inciter à prolonger les séjours et/ou à revenir. Le développement de la croisière fluviale et maritime constitue à ce titre une activité « vitrine ».

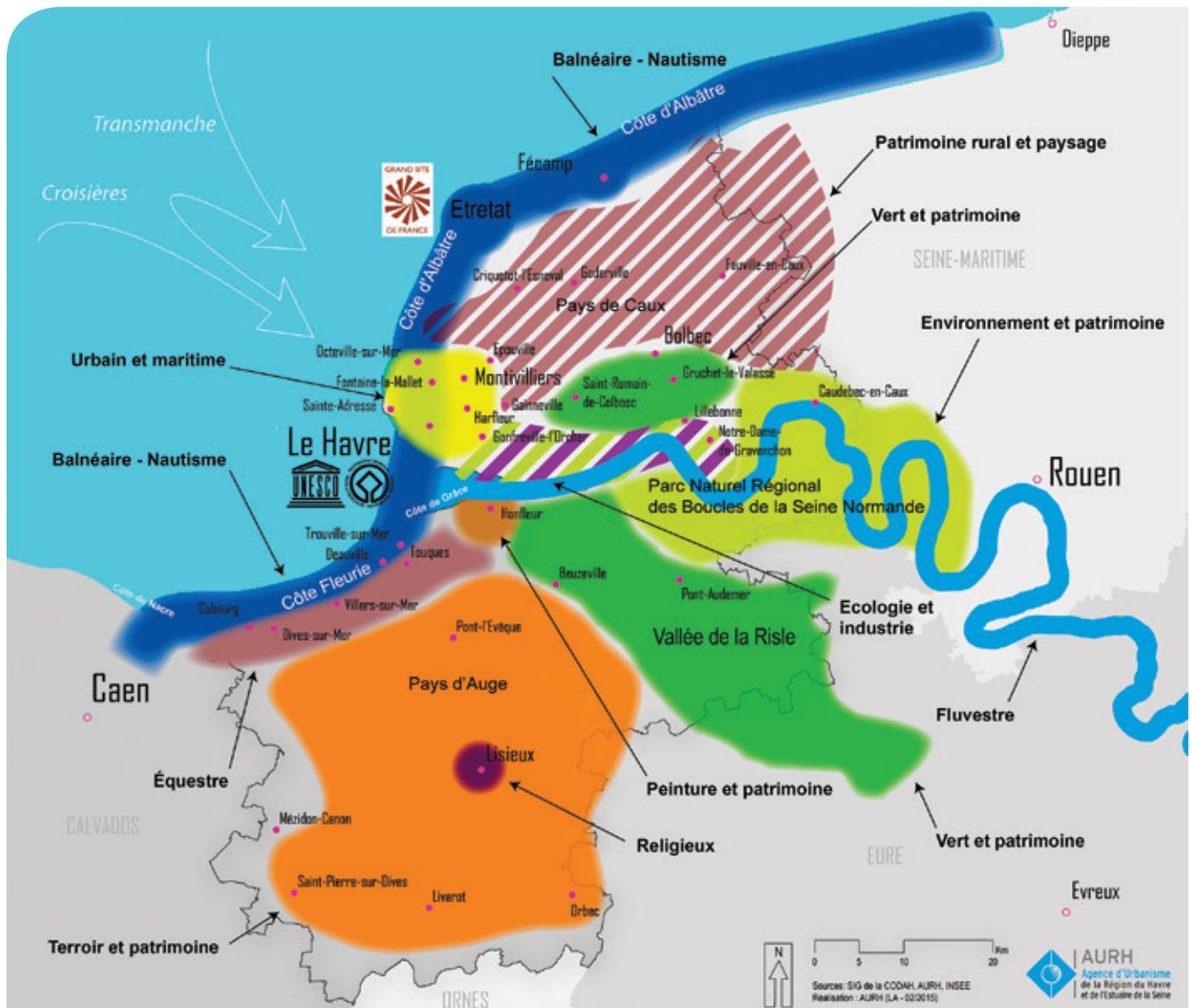
De ce fait, l'impact en terme d'image est un élément important à considérer autant du point de vue de la qualité d'accueil et des aménagements que du point de vue de la diversité des sites à visiter et des opportunités de découvertes proposées.

Sur ces derniers points, l'Estuaire de la Seine dispose d'atouts indéniables. Il constitue une destination complète à valoriser, alliant tourisme vert, balnéaire, urbain, patrimonial, gastronomique, etc.



LES PLANCHES À DEAUVILLE

© AURH



LES FORMES DE TOURISME DANS L'ESTUAIRE DE LA SEINE

VERS LA MISE EN PLACE D'UNE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE À L'ÉCHELLE DU PÔLE MÉTROPOLITAIN DE L'ESTUAIRE DE LA SEINE

Conscients du potentiel du territoire estuarien, les élus du Pôle métropolitain ont décidé de réaliser en 2018 une étude sur la stratégie de développement touristique et de promotion du territoire de l'estuaire. Réalisé en partenariat avec les offices de tourisme et en concertation avec les acteurs du territoire, ce travail avait pour ambition principale d'aider les collectivités à développer les synergies en faveur du développement touristique et économique du territoire. Il a donné lieu à la mise en place d'un plan

d'actions pour les cinq prochaines années déclinées autour de quatre enjeux clés :

- ▶ un enjeu d'attractivité : faire connaître et venir sur l'ensemble du territoire. Cet enjeu passe par la transformation des destinations existantes et incontournables en portes d'entrée incitant à la découverte de pôles d'excursions secondaires ;
- ▶ un enjeu de compétitivité : diffuser les flux et faire rester sur le territoire. L'objectif consiste ici à relier les offres touristiques complémentaires de façon à créer un maillage de l'offre globale à l'échelle de l'estuaire et d'encourager le visiteur à prolonger son séjour sur un réel territoire de consommation ;
- ▶ un enjeu de professionnalisation : identifier les besoins pour qualifier l'offre de



ATELIER DE CONCERTATION POUR L'ÉLABORATION DE LA STRATÉGIE TOURISTIQUE DU PÔLE MÉTROPOLITAIN DE L'ESTUAIRE DE LA SEINE

l'estuaire. La montée en compétence est en effet indispensable au maintien de l'attractivité de l'offre voire au renforcement de la qualité des services et donc de l'expérience proposée. D'autre part de nouveaux besoins apparaissent (community management, marketing, compétences juridiques...) et les professionnels ne disposent pas tous des compétences nécessaires en interne ;

- un enjeu d'innovation : rester compétitif demain au regard des évolutions du secteur touristique lié à la digitalisation. Il s'agit plus précisément d'anticiper aujourd'hui les futures attentes, y compris en termes d'accueil physique, selon une démarche prospective tenant compte de l'évolution constante de la demande.

DIVERSIFIER LA PRATIQUE TOURISTIQUE DE L'ESTUAIRE EN DÉVELOPPANT UNE OFFRE DE MOBILITÉS ALTERNATIVES À LA VOITURE

L'offre en infrastructures de mobilité est un sujet essentiel pour la mise en tourisme d'un territoire. De ce point de vue, l'estuaire de la Seine est un territoire relativement accessible. En voiture, il est traversé par les autoroutes A13 et A29 qui desservent un bassin de clientèle du Nord de l'Europe à la Bretagne en

passant par l'Île-de-France. En train, le territoire est desservi depuis Paris par deux lignes ferroviaires structurantes : Paris - Rouen - Le Havre en Nord Seine, Paris - Caen - Cherbourg / Trouville-Deauville en Sud Seine. Le développement récent de lignes régulières vers Paris a par ailleurs permis de renforcer les connexions avec les aéroports parisiens. Enfin, l'accessibilité maritime est également à considérer au regard de la ligne transmanche Le Havre-Portsmouth et du développement de la croisière maritime. Cependant, si les conditions d'accessibilité au territoire de l'estuaire sont bonnes, indépendamment de la dégradation des conditions de voyage en train depuis Paris, les déplacements sans voiture entre les pôles du territoire restent complexes, malgré un réseau de transport en commun relativement dense.

Optimiser et enrichir l'offre de desserte en transport en commun

En termes de desserte, de fréquence, d'horaire et de saisonnalité, l'essentiel de la desserte en transports en commun de l'estuaire de la Seine répond logiquement aux besoins de déplacement domicile - travail ou domicile - études de la population et non aux besoins spécifiques des clientèles touristiques. Une analyse comparative des temps de transport sur le territoire entre la voiture et les transports en commun fait largement ressortir les faiblesses de ces dessertes publiques (cf. tableau ci-contre), en particulier dès lors qu'il s'agit de franchir l'estuaire (liaisons Nord-Sud).

L'analyse de l'offre en mobilité montre que plusieurs liaisons posent des problèmes récurrents, dont l'accès en transport en commun à Etretat depuis Honfleur et vice versa. De façon générale, ce sont l'ensemble des liaisons en transport en commun entre les deux rives de la Seine qui posent problème.

Or chaque rive comporte à la fois des zones de séjours touristiques et des zones d'excursion de première importance avec des flux touristiques réels entre les deux. Ces flux utilisent aujourd'hui essentiellement la voiture individuelle comme mode de déplacement ce qui pose aux destinations d'excursion des problématiques lourdes de gestion des flux de véhicules et de stationnement. De la même manière, l'essentiel des espaces ruraux de l'estuaire n'est pas ou peu desservi en transport en commun.

La simplification des mobilités internes au territoire en transport en commun est un

enjeu fort pour l'estuaire de la Seine à la fois au regard :

- ▶ de la densité et de la diversité des offres touristiques avec la présence de grands pôles d'attractivité pour des excursions à la journée : Le Havre, Etretat, Fécamp, Honfleur, Deauville, etc. ;
- ▶ d'une attente forte des clientèles touristiques en séjour sur le territoire.

DÉVELOPPER LES ITINÉRANCES DOUCES ET ARTICULER LES PRATIQUES PÉDESTRES ET CYCLABLES

L'offre en itinérances douces (pédestre, vélo et de plus en plus équestre) fait aujourd'hui partie des agréments de séjour attendus, non seulement par les clientèles touristiques mais également par les habitants.

Articulées avec les hubs multimodaux, y compris les haltes fluviales et les points d'intérêts touristiques, elles constituent un levier d'attractivité supplémentaire et un motif de prolongation de séjour. Il s'agit d'un sujet d'autant plus stratégique qu'il participe à la valorisation des patrimoines et des paysages.

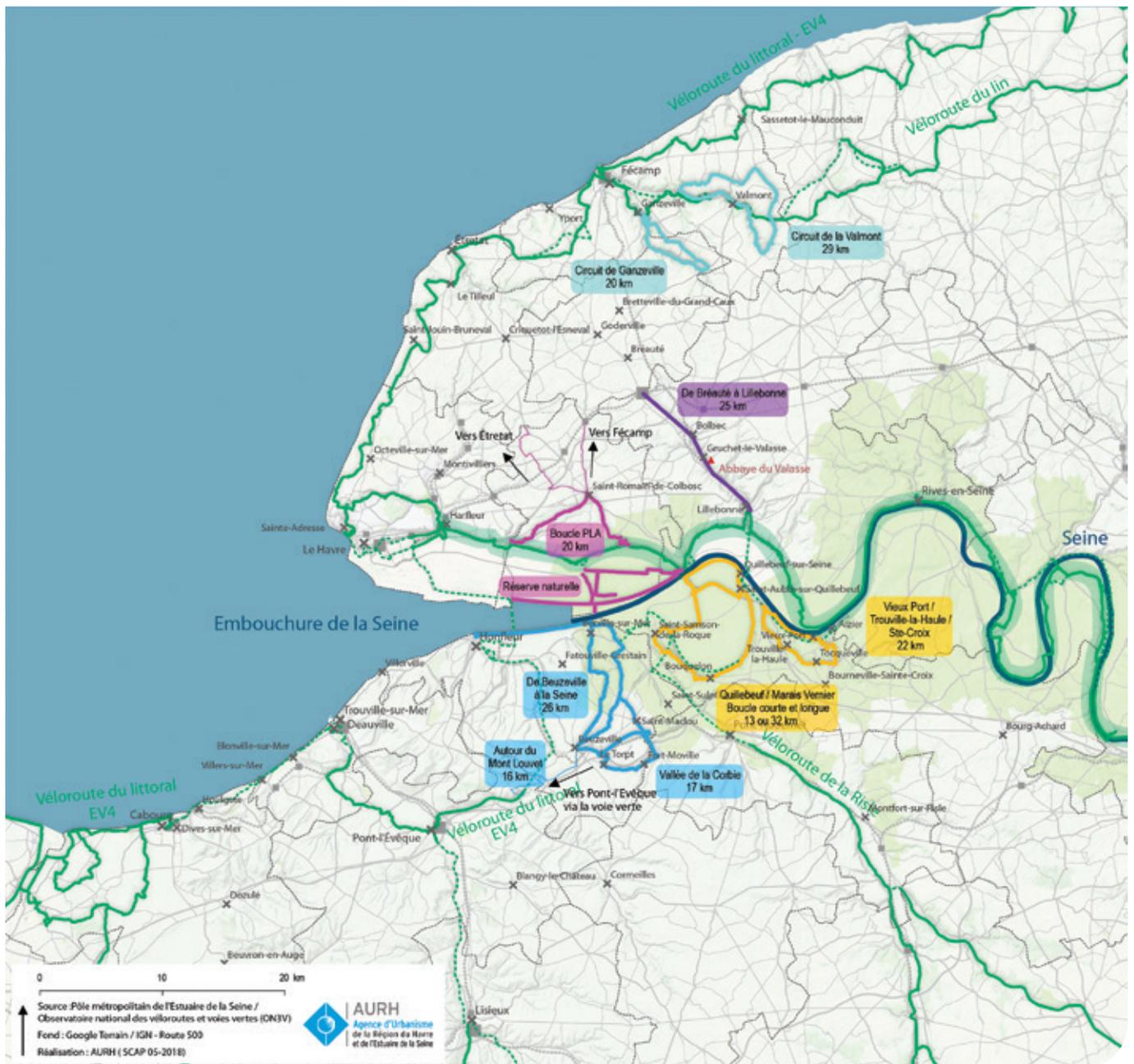
L'estuaire de la Seine est traversé par deux itinéraires cyclables structurants :

- ▶ la Vélomaritime, tronçon français de l'Eurovelo 4, qui relie Roscoff à Kiev en longeant les côtes de la Manche. Le jalonnement complet de l'itinéraire sera réalisé en 2021 ;
- ▶ la Seine à Vélo qui reliera à terme Paris au Havre, Honfleur et Deauville, et qui traverse le Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande et les paysages remarquables de l'estuaire de la Seine. L'enjeu consiste aujourd'hui à finaliser le jalonnement de l'itinéraire et à compléter les aménagements nécessaires à la continuité du tracé.

Les deux grands itinéraires seront complétés par un réseau de boucles locales pour :

- ▶ adosser à la destination « Seine à Vélo » et « Vélomaritime » des sites et paysages d'intérêt touristique majeur à proximité des itinéraires principaux (au-delà de 5 km) ;
- ▶ maximiser les retombées économiques locales en irriguant en profondeur les territoires et en multipliant les opportunités de découverte et donc de séjour ;
- ▶ proposer des circuits de découverte pour les populations locales, premiers touristes de leur territoire ;
- ▶ inscrire l'offre promotionnelle des boucles dans les outils de communication de la Seine à Vélo et de la Vélomaritime.

 Trajet	 Trajet le plus rapide en bus	 Trajet le plus rapide en voiture <small>(source : via Michelin)</small>
Deauville/Trouville > Étretat	2h42 : 1 changement au Havre	1h10
Honfleur > Fécamp	2h07 : 1 changement au Havre	50 min
Lisieux > Le Havre	1h46 : 1 changement à Honfleur	1h



BOUCLES LOCALES ENVISAGÉES DANS LES EPCI DU PÔLE MÉTROPOLITAIN DE L'ESTUAIRE DE LA SEINE À PARTIR DES ITINÉRAIRES CYCLABLES STRUCTURANTS

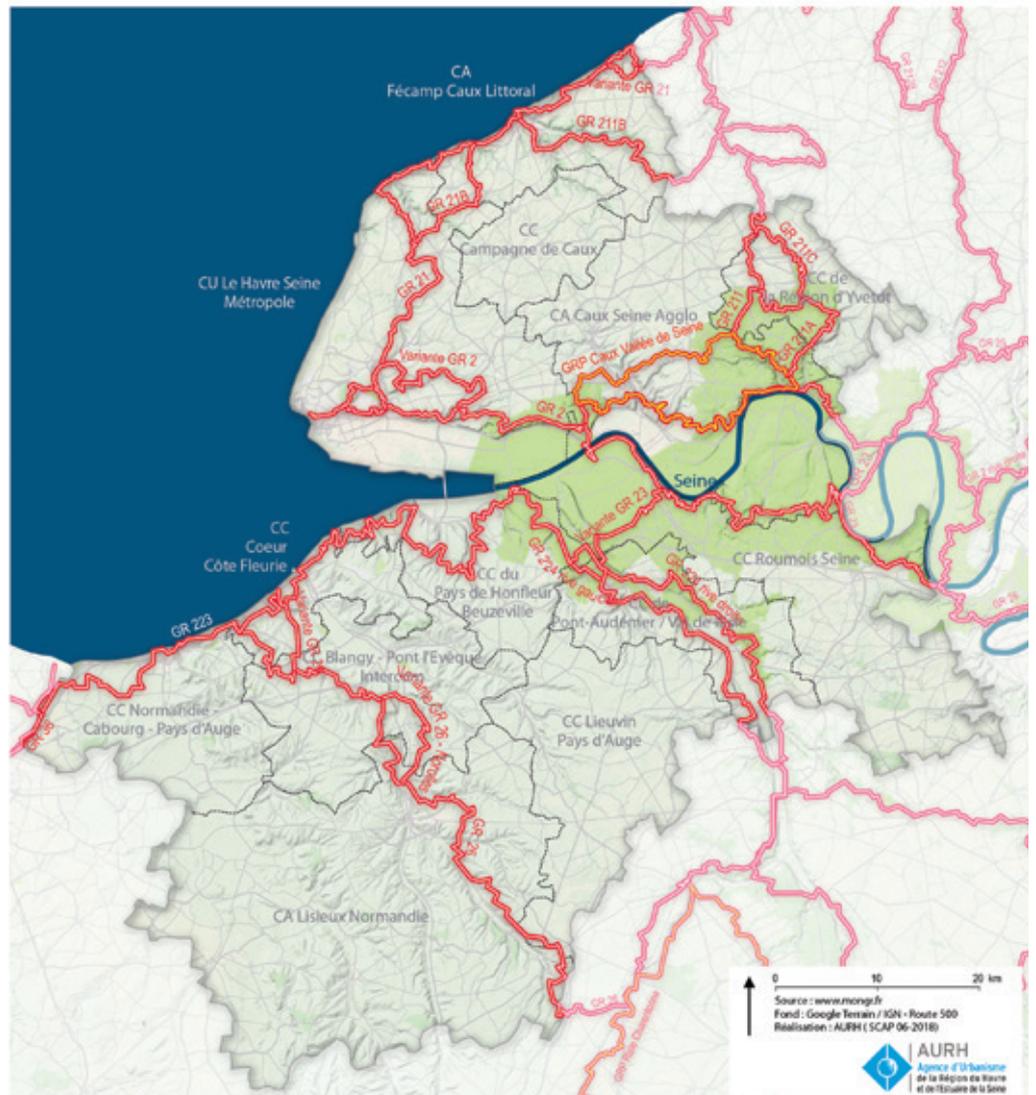
Outre les itinéraires cyclables reconnus, l'estuaire de la Seine est également traversé par des itinéraires et sentiers de grande randonnée, 20 au total en tenant compte des variantes. Parmi ces itinéraires on peut citer :

- ▶ le GR 223, itinéraire pédestre de renom qui longe le littoral normand depuis Honfleur jusqu'au Mont-Saint-Michel ;
- ▶ le GR 21 qui longe la côte d'Albâtre depuis Le Havre ;
- ▶ le GR 2 qui relie Le Havre à Dijon en passant par Paris en longeant la Seine.

L'estuaire de la Seine n'est pas à ce jour reconnu comme une destination de randonnée

et ce malgré une offre importante. Outre l'entretien, la valorisation, voir dans certains cas la restauration de ces itinéraires plusieurs enjeux sont identifiés et concernent :

- ▶ la traversée de l'estuaire et la connexion entre le GR 223 et le GR 21 ;
- ▶ la mise en valeur des sites naturels remarquables dont la réserve naturelle de l'estuaire de la Seine ;
- ▶ l'articulation de ces itinéraires de randonnées avec les étapes de la Seine à Vélo ;
- ▶ le développement de boucles locales, à partir des escales fluviales et des étapes de la Seine à vélo.



LES CHEMINS DE GRANDES RANDONNÉES (GR®) DANS L'ESTUAIRE DE LA SEINE EN 2018



RANDONNÉE SUR LE GR 21

DÉSENGORGER L'ACCÈS AUX SITES TOURISTIQUES SURFRÉQUENTÉS EN PRIVILÉGIANT LE DÉVELOPPEMENT DES ITINÉRAIRES DOUCES : FOCUS SUR LE CAS D'ÉTRETAT

Étretat et ses falaises est un lieu de visite majeur de la Normandie. Il connaît à ce titre des pics de fréquentation réguliers causant d'importants désagréments pour les visiteurs et les habitants : parcs de stationnement saturés, stationnement sauvage et cohabitation conflictuelle entre piétons et voitures.

Étretat et 12 autres communes du Littoral de la Côte d'Albâtre, en partenariat avec le Département de Seine Maritime, ont engagé une démarche de labellisation «Grand Site de France» qui vise à la préservation des paysages et à la maîtrise des flux de visiteurs. Le programme d'actions comporte un volet mobilités étoffé visant à proposer des solutions alternatives à la voiture individuelle pour accéder aux sites touristiques et les mettre en réseau :

- ▶ création de boucles de randonnée et restauration du sentier du littoral en lien avec le GR 21;
- ▶ jalonnement de la Vélomaritime, mise en place de boucles locales, et développement de l'accueil vélo;
- ▶ amélioration de la desserte en transport en commun et de l'intermodalité au niveau des gares de Fécamp et du Havre;
- ▶ parkings déportés et itinéraires piétons «immersifs», amélioration du maillage des transports en commun.



STATIONNEMENT DANS LE CENTRE D'ÉTRETAT



STATIONNEMENT RÉGLEMENTÉ EN ENTRÉE DE VILLE

CONCLUSION

L'analyse des escales fluviales et maritimes de l'estuaire de la Seine témoigne de problématiques et d'enjeux contrastés. Pour « l'urbaine » havraise il s'agit d'inscrire le développement de la croisière dans une démarche d'attractivité globale dépassant les simples limites de la ville. Le sujet consiste également à anticiper les conséquences du développement de l'activité maritime en termes d'accueil, d'équipement, de gestion des flux et de nuisances, dont la pollution atmosphérique occasionnée par les bateaux pendant le temps d'escale. Ce dernier point tend à devenir un critère d'attractivité et d'acceptabilité à moyen/long termes de l'activité. D'après une récente étude, publiée par l'ONG « Transport & Environnement », Le Havre se classait ainsi à la 21^e place des ports européens de croisière maritime les plus pollués par les émissions d'oxydes de soufre en 2017,

avec un volume de rejet deux fois moins important qu'à Marseille, qui occupe la 8^e place du classement, mais 2,5 fois supérieur lorsque celui-ci est rapporté au nombre d'habitants.

Pour « l'emblématique » honfleuraise, la problématique est toute autre compte-tenu de son importante fréquentation touristique et de son rayonnement international qui pose la question de la saturation du site. De fait l'activité de croisière maritime mais surtout fluviale peut être perçue comme une activité annexe ou secondaire ne justifiant pas d'une prise en compte ou d'une attention particulière. Sur le volet maritime, l'enjeu concerne la pérennisation de l'activité sur le segment très spécifique de la croisière de luxe, voire le développement des têtes de ligne. Sur le volet fluvial, activité très présente à Honfleur,

le sujet tient à l'amélioration des conditions d'accueil principalement en ce qui concerne la qualité des aménagements urbains et paysagers à proximité immédiate de l'escale. La réduction et la maîtrise de l'impact environnemental de l'activité croisière sont également un sujet de préoccupation.

Pour la « pro-active » Rives-en-Seine, qui fait figure de référence et que l'on pourrait qualifier d'escale de proximité, l'enjeu consiste dans la valorisation des richesses et curiosités patrimoniales, culturelles et naturelles de l'arrière-pays. Il s'agit ici de se démarquer des autres destinations par le développement d'une offre locale, authentique et expérientielle articulée à l'échelle de la Vallée de la Seine avec les « hot spot » touristiques incontournables : Paris, Étretat, Honfleur, les plages du Débarquement, etc.

Plus généralement, c'est le sujet de la complémentarité des escales qui est posé à l'échelle de l'estuaire de la Seine. Complémentarité de l'offre maritime entre Honfleur et Le Havre et articulation de l'offre fluviale entre les trois destinations de façon à prévenir les concurrences stériles. On voit ici tout l'intérêt de proposer des offres locales spécifiques et différenciantes. Par ailleurs l'émergence possible de produits combinés fluvial/maritime pourrait, dans le futur, contribuer au développement de la croisière dans l'estuaire de la Seine. En effet, certaines compagnies sont aujourd'hui positionnées sur

les deux segments d'activité. La compagnie Viking leader mondial des croisières fluviales, propose aujourd'hui une offre maritime de type « croisière de luxe » avec des paquebots de petites tailles. À l'inverse, la compagnie Crystal Cruise, spécialiste de la croisière maritime haut de gamme cherche à investir le secteur de la croisière fluviale. Avec deux ports fluviaux et maritimes, l'estuaire de la Seine dispose de tous les atouts pour investir ce segment d'activité et développer ainsi une offre combinée fluviale/maritime, avec du pré ou du post acheminement en fluvial depuis/vers Paris.

Cette nouvelle offre pourrait également tenir compte du potentiel lié au tourisme de plaisance (yatching en particulier), peu développé dans l'estuaire, mais qui pourrait émerger dans les prochaines années.

L'enjeu plus global, compte tenu des perspectives de croissance de l'activité de croisière, tient par ailleurs, à la diffusion des flux sur l'ensemble du territoire de l'estuaire de la Seine, ainsi qu'à la transformation de ce dernier en un véritable bassin de consommation touristique indépendant de Paris. L'estuaire est de ce point de vue à la croisée de ses chemins. La prise de conscience des atouts patrimoniaux et culturels et de leur valeur économique, corrélée à l'essor de la croisière maritime et fluviale et à la saturation de certains sites, dont Honfleur et Étretat, constitue une véritable opportunité de développement et de promotion d'une offre globale à destination d'un large public. Néanmoins, il s'agit surtout de relever le défi d'un développement touristique coordonné, aux portes de Paris et de la Normandie, qui contribue au rayonnement de l'ensemble, tout en anticipant et en gérant les impacts négatifs du tourisme de masse.

De ce point de vue, la prise en compte des enjeux environnementaux, souvent relégués au second plan au regard des questions économiques, est un sujet à part entière qui doit inévitablement s'inscrire comme un préalable à toute politique de développement, qui plus est dans une perspective d'augmentation des flux de visiteurs. Enfin, pour être compris et accepté, le développement touristique de l'estuaire de la Seine doit s'accompagner d'une amélioration du cadre de vie des habitants, auquel la qualité de l'offre de mobilité et la mise en valeur des itinérances douces doivent contribuer.

PAYSAGE DE LA VALLÉE DE LA RISLE



© AURH

2 | 3

SÉQUENCE BOUCLES DE SEINE NORMANDE

► Agence d'urbanisme de Rouen
et des boucles de Seine et Eure



LA SEINE DE VERNON À ROUEN

Cette partie centrale de la vallée, qui s'étend sur 128 kilomètres, réunit 8 postes d'escales existants sur les 21 de la Vallée de la Seine, 21 places d'accostage sur 46, 14 en hivernage. Elle comprend, sur son itinéraire, des points d'intérêt majeurs : Giverny un incontournable de la croisière fluviale, Rouen et son riche patrimoine architectural et culturel, les abbayes normandes, Château-Gaillard, etc.

Les fréquentations en nombre d'escales sont donc importantes : en 2018, près de la moitié des 3 659 escales comptabilisées sur la vallée

de la Seine. « C'est un tronçon qui comprend des spots incontournables de la croisière fluviale : Vernon, Rouen et Les Andelys ».¹

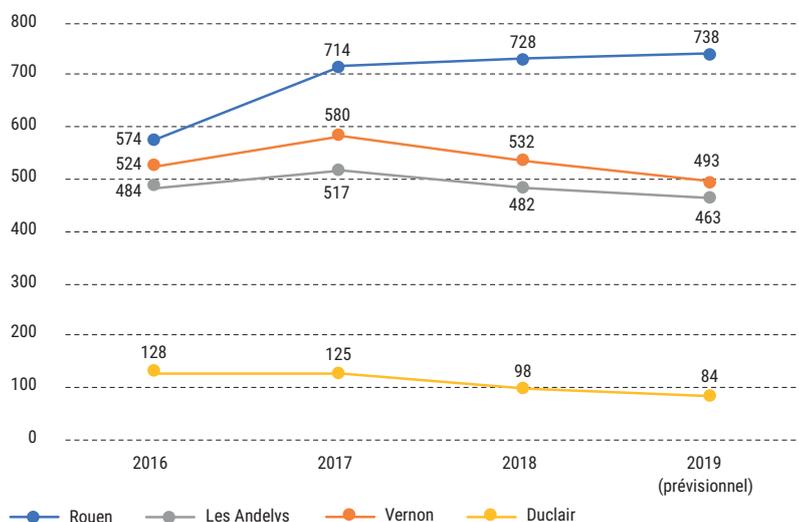
Depuis 2016, point bas dans l'activité touristique française en raison des attentats survenus en 2015, les quatre villes connaissent des évolutions contrastées du point de vue du nombre d'escales qu'elles accueillent. Rouen a connu une croissance significative dès 2017, passant de 574 à 728 escales par an. Cette croissance semble être confirmée pour l'année 2019 avec un nombre d'escales planifiées supérieur à 2018. Les autres villes connaissent une stagnation, voire une baisse.

Dans le cadre de ce travail, les sites d'accueil d'escales des villes de Vernon, des Andelys et de Rouen sont passés en revue. Le projet de ponton croisière de Pont-de-l'Arche a également été appréhendé. Duclair, halte fluviale plus modeste, a fait l'objet d'un traitement différent sous forme d'un focus sur ses principales caractéristiques.

L'étude de cette séquence n'a pas la prétention d'épuiser les questions relatives aux interactions entre les escales de croisières et les territoires. Elle a pour objectif d'illustrer pour chaque site les enjeux les plus représentatifs et, la plupart du temps, partagés avec les autres territoires de la Vallée de la Seine.

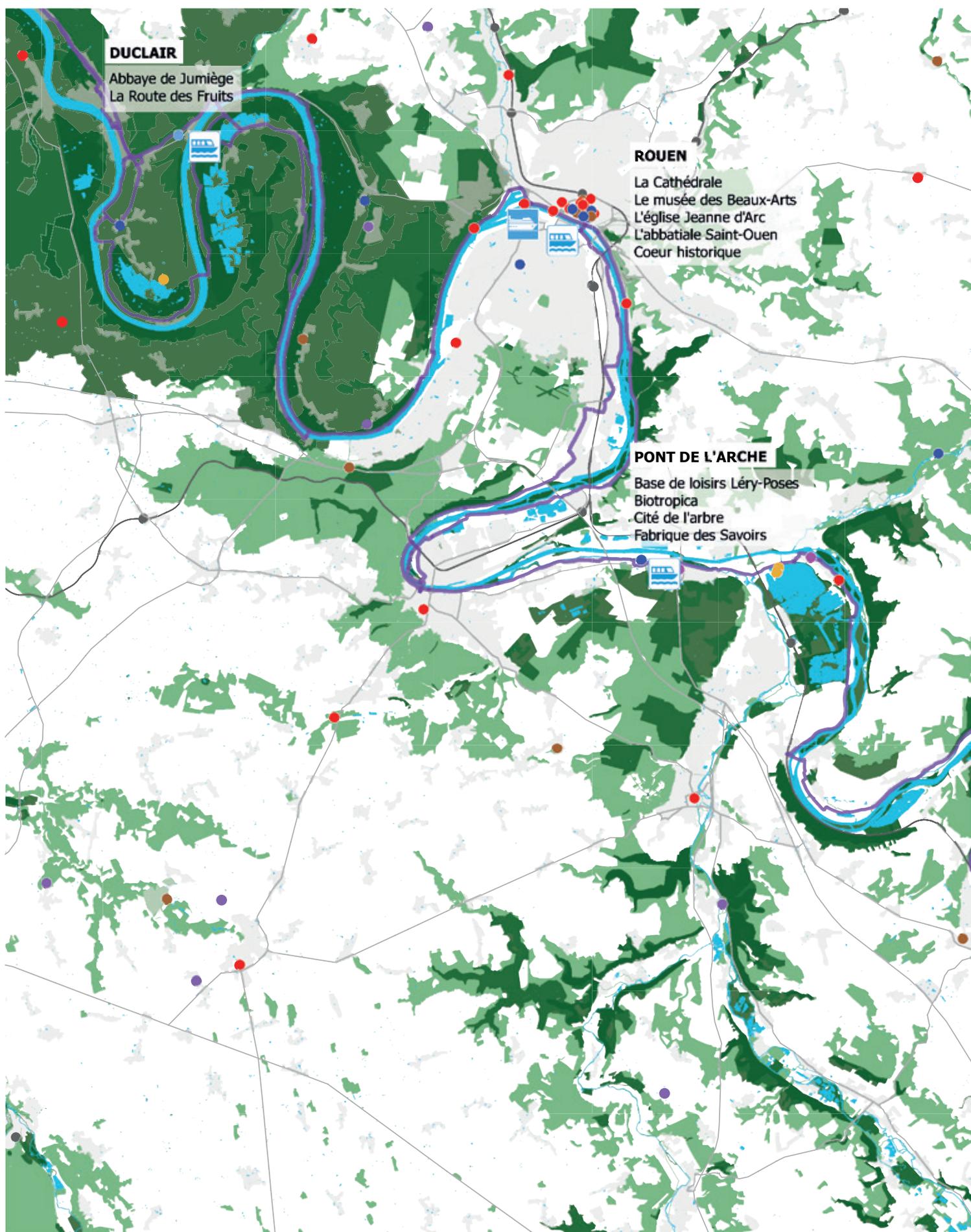
CI-CONTRE :
BATEAU CROISIÈRE
AUX ABORDS
DE PONT-DE-L'ARCHE

ÉVOLUTIONS DU NOMBRE D'ESCALES



Source: VNF

1 - Entretien VNF



DUCLAIR

Abbaye de Jumièges
La Route des Fruits

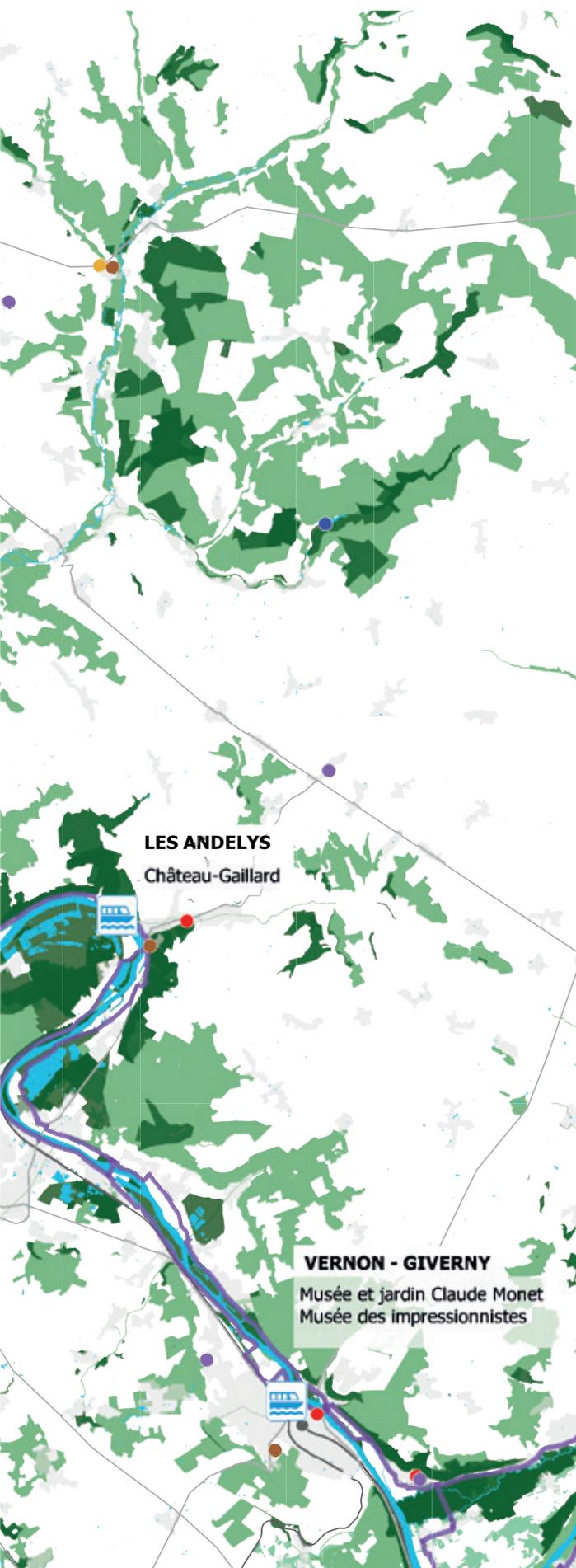
ROUEN

La Cathédrale
Le musée des Beaux-Arts
L'église Jeanne d'Arc
L'abbatiale Saint-Ouen
Coeur historique

PONT DE L'ARCHE

Base de loisirs Léry-Poses
Biotropica
Cité de l'arbre
Fabrique des Savoirs

Les escales fluviales et maritimes dans leur environnement écologique et touristique



Escales

-  Escale maritime
-  Escales fluviales

Sites touristiques

-  Châteaux et architecture civiles remarquables
-  Edifices et patrimoine religieux
-  Loisirs de plein air
-  Musées
-  Parcs, jardins et arboretums
-  Sites à caractère militaire et lieux de mémoire
-  Sites industriels, agricoles, artisanaux et visites techniques
-  Sites, villes et villages pittoresques

Biodiversité

Zones d'accueil du public

-  ENS, espaces verts publics

Zones écologiques majeures

-  APB, RBD, RBI, RNN, RNR, Znieff type 1, Natura 2000

Zones écologiques secondaires

-  Réservoirs de biodiversité

Zones relais

-  Ecomos

Autres espaces verts

-  Espaces verts

Fond de plan

-  Plans d'eau
-  Véloroute
-  Autoroutes et routes nationales
-  Gares voyageurs
-  Voies ferroviaires
-  Limites communales

0 1 km



Source : SRCE, IAU, CRT IDF, IGN, CLC 2012, DRC

VERNON

Ville majeure de l'axe Seine en termes de nombre d'escales, l'accueil de croisières fluviales est ancien à Vernon. C'est en effet l'escale la plus proche de Giverny, incontournable de la croisière fluviale séquanienne, et 2^e site touristique de Normandie après le Mont-Saint-Michel. En 2018, 696 556 personnes ont visité la maison et les jardins de Claude Monet et plus de 180 000 le musée des Impressionnistes².

Par conséquent, c'est après Rouen la deuxième ville qui accueille des croisières fluviales de la vallée de la Seine avec 532 escales recensées en 2018. La halte fluviale est gérée par l'office du tourisme Intercommunal de Seine Normandie Agglomération (Nouvelle Normandie - Vernon Giverny Les Andelys) qui perçoit le droit d'accostage pour une période de 24 heures.

D'un point de vue matériel, l'escale de Vernon est composée d'un seul quai, située en milieu urbain, pouvant accueillir jusqu'à trois bateaux simultanément (stationnement à triple). C'est également une escale de nuitée (464 escales de nuit sur 532 en 2018). La halte fluviale est raccordée à l'eau potable et bénéficie de la gestion des déchets proposée par la collectivité, avec un local à proximité et un ramassage 6 fois par semaine (2 passages en période d'hivernage). Ce service, relativement rare, est apprécié par le personnel des croisières.

Concernant l'évolution du nombre d'escales, comme de nombreux sites de la vallée de la Seine, Vernon connaît une situation de stagnation, voire de légère baisse. Deux raisons sont évoquées pour expliquer ce constat :

- ▶ la stagnation du nombre de bateaux sur la vallée de la Seine ;
- ▶ la nouvelle concurrence de l'escale de la Roche-Guyon ouverte en 2018 et également utilisée par les organisateurs de croisière comme une escale de desserte de Giverny ;
- ▶ la saturation du site est également évoquée. Le stationnement à couple et à triple impose une certaine proximité entre bateaux et donc entre cabines, situation qui serait incompatible avec le standing des produits commercialisés ;

Ainsi, un projet de nouveau quai est porté par la collectivité et est inscrit dans le schéma directeur HAROPA-VNF. L'objectif est d'augmenter la capacité d'accueil (en doublant l'offre d'accostage) et de gagner en qualité en diminuant le stationnement des bateaux à triple ou à couple. Le début des travaux est prévu pour fin 2019.

Au regard de ces éléments, Vernon se trouve confrontée à deux enjeux principaux.

Le premier est de renforcer l'attractivité de son offre touristique et de faire de la proximité à Giverny un véritable atout pour soutenir la dynamique touristique de la commune et du territoire. Cet enjeu, commun à l'ensemble de la vallée, semble plus prégnant pour cette halte historique, qui doit faire face à de nouveaux concurrents, en particulier l'escale de la Roche-Guyon qui, de surcroît, offre un site touristique attractif sur place. Pour cela, Vernon dispose de nombreux atouts. Son offre locale en matière de loisirs nautiques (kayak, paddle, plaisance) en est un. Les voyageurs en bateau croisière pratiquent déjà ces activités pour une petite part d'entre eux. Ces activités constituent un facteur d'attractivité et mériteraient d'être renforcées. Le fait que l'office du tourisme gère également l'escale des Andelys permet d'envisager la création d'une offre fluvestre sur ce tronçon, une fois le projet de la voie verte achevée. Généralement, les compagnies s'organisent elles-mêmes et embarquent les vélos à bord. Sur ce point, la présence d'un prestataire de services en capacité de mettre à disposition un nombre suffisant de vélos au départ des bateaux fait défaut sur le territoire.

Le développement du tourisme nautique et fluvestre permettrait de consolider la place de Vernon comme « spot incontournable » pour les organisateurs de croisières. À un niveau plus large, des actions allant dans le même sens sur l'ensemble de la vallée auraient des effets sur la diversification de la clientèle de croisière fluviale et participeraient donc au renforcement de l'ensemble de ce secteur d'activité sur la vallée de la Seine.

² - Source : Office du tourisme Nouvelle Normandie



LOCALISATION DES ESCALES



© AURESE

STATIONNEMENT À COUPLE À VERNON (UN BATEAU DE 135 M ET UN AUTRE DE 110 M)

Un autre atout est la localisation de l'escale, à proximité immédiate du centre-ville historique et commerçant. Le deuxième enjeu est lié à cette caractéristique.

Il s'agit de tirer parti de la proximité et des liens forts entre Vernon et Giverny en captant les flux de touristes en vue de favoriser les retombées locales.

Sur ce point, une dynamique est perceptible. L'office du tourisme œuvre dans ce sens et, du côté des commerçants, on observe un certain nombre d'initiatives individuelles pour anticiper la venue des croisières. La perspective d'une structuration au niveau de l'association des commerçants est donc envisageable prochainement afin de faire entrer le commerce local dans une démarche proactive et cohérente.

Parallèlement, la ville de Vernon bénéficie du programme « Action Cœur de Ville » qui vise à dynamiser son centre-ville. Si le cadre spatial de la réflexion n'intègre pas directement l'espace fluvial vernonais et si le champ d'intervention dépasse le cadre strict du développement local (actions en matière d'amélioration

de l'habitat notamment), l'ensemble des actions sont pensées et conçues pour favoriser d'une façon globale la qualité et la dynamique du centre-ville. Elles visent ainsi à renforcer son rayonnement vis-à-vis des populations extérieures, touristes, croisiéristes ou non.

Proche du centre urbain, est-ce que le tourisme fluvial et en particulier de croisière est un levier pour sa dynamisation? Pour l'heure, ce sont plutôt les perspectives favorables pour le centre-ville qui seraient susceptibles d'être un levier pour le développement de la croisière fluviale à Vernon. Cependant, un rapport de réciprocité peut s'installer dans la durée en faisant que les touristes soient amenés à visiter la ville et, d'un point de vue plus large, en amenant la collectivité à intégrer de façon plus prégnante l'espace fluvial dans ses actions sur le cœur urbain.

Preuve que la collectivité a intégré cette dimension transversale du tourisme fluvial, l'ouverture de la voie verte, l'inauguration de la nouvelle place d'escale et l'électrification de la halte fluviale seront coordonnées, vraisemblablement au 1^{er} semestre 2020.



UNE ESCALE EN MILIEU URBAIN

© AURESE



VUE SUR LES PETITS ANDELYS DEPUIS LE SITE DE CHÂTEAU GAILLARD, UN BATEAU DE CROISIÈRE FLUVIALE À QUAI (SITE AVAL)

LES ANDELYS

Les Andelys est la deuxième ville accueillant des escales située sur le territoire de Seine Normandie Agglomération. Même si l'activité facturée est très récente (à partir de 2015), la halte s'est rapidement « trouvée une place », avec environ 480 escales par an. C'est donc la troisième ville de la vallée de la Seine pour la croisière fluviale de ce point de vue, derrière Rouen et Vernon.

La ville des Andelys (8 100 habitants) se caractérise par une morphologie singulière. Il comprend le site du Grand Andely à l'architecture marquée par la reconstruction post 1945 ; le Petit Andely, ancien village de pêcheur en bord de Seine et, légèrement excentré, le site touristique majeur de Château-Gaillard qui surplombe la vallée de la Seine.

Deux postes d'escale sont localisés dans la partie dite du Petit-Andely, à moins de 400 m l'un de l'autre. La première, en amont, offre la possibilité de faire stationner deux bateaux, jusqu'à 135 m, à couple. La deuxième, en aval, un seul bateau jusqu'à 110 m.

Ce sont donc deux escales situées dans un cadre pittoresque, plongé dans une certaine quiétude, quoique légèrement perturbée lorsque les bateaux amarrent et que les cars viennent chercher les touristes non loin des quais, sur leurs parkings dédiés. Le calme et la beauté majestueuse des paysages fondent l'attrait de ces escales, qui tranchent avec le caractère urbain de l'escale vernonnaise et, *a fortiori*, celui des escales rouennaises. Cet atout est complété par l'attractivité de Château-Gaillard (plus de 35 000 visiteurs)³ dont les croisières représentent 15 % des visites du Château. Mais la proximité de Giverny joue également sur l'attractivité du site.

Le site des deux haltes fluviales est sensible aux nuisances, en particulier sonores engendrées par les croisières et le bruit des moteurs. Par conséquent, les deux haltes fluviales accueillent des paquebots uniquement dans la journée et ne permettent pas d'occuper le site la nuit. L'électrification des haltes prévues en début 2020 permettra d'améliorer cette situation.

3 - Source : Office de tourisme Nouvelle Normandie

Les atouts de l'escale constituent également ses limites, une augmentation du nombre d'accostages pourrait avoir pour conséquence de dénaturer le site et donc de détruire ses facteurs attractivité. Dans ce sens, les perspectives de développement devraient être appréhendées avec mesure afin de ne pas rompre cet équilibre fragile.

Sur le site du Petit-Andely, les effets sur le tissu économique sont visibles à première vue. Les retombées locales sont cependant très spécialisées. On compte un nombre conséquent de galeries d'art et de boutiques destinées à la clientèle touristique, en par-

ticulier étrangère (mode, souvenirs, etc.). Cependant, les escales étant rapides, les retombées sur les commerces qui pourraient bénéficier aux populations locales (commerces de bouche et de proximité notamment) sont plus limitées.

La configuration du site rend complexe l'intégration de l'activité dans la ville. En raison de la distance et du temps moyen des escales, les voyageurs peuvent difficilement visiter le centre-ville des Andelys, situé à 2 kilomètres. Ainsi les croisières fluviales confortant la bipolarité de la commune ne sont pas en mesure de renforcer son centre-ville.



CARTE DE LOCALISATION



LES ANDELYS QUAI AVAL : STATIONNEMENT DE BUS SUIVANT LA CROISIÈRE ET PRISE EN CHARGE DES TOURISTES



VUE AÉRIENNE, PONT-DE-L'ARCHE

PONT-DE-L'ARCHE

En 2015, les opérateurs économiques de la croisière fluviale, alors en pleine croissance, ont sollicité les territoires pour créer une halte fluviale entre Les Andelys et Rouen, afin de rythmer le trajet de leurs croisières, cette partie-là du trajet étant appelée la « boucle du vide » par les professionnels du secteur. Dans ce contexte, l'agglomération Seine-Eure s'est emparée du sujet et a retenu le site de Pont-de-l'Arche pour candidater à l'appel à projet « Réinventer la Seine » avec un projet de ponton croisière. Pont-de-l'Arche est identifié dans le schéma directeur Haropa-VNF comme étant un site potentiel à étudier. À ce titre, le projet a fait l'objet d'une délibération de la part de la communauté d'Agglomération portant sur le financement de l'équipement, le 25 avril 2019 (3,5 millions d'euros dont 1,5 de subventions européennes et régionales).

Ce projet trouve sa pertinence par le fait qu'il peut répondre aux enjeux urbains de la commune tout en s'inscrivant pleinement dans la stratégie de développement inter-communal. En outre, le projet prend place

à une échelle plus large, celle de l'aire métropolitaine rouennaise, créant un point d'équilibre à cette échelle et offrant la possibilité de construire une offre touristique basée sur la complémentarité des territoires.

Une opportunité pour la mise en tourisme de Pont-de-l'Arche et l'intégration de l'espace fluvial dans la ville

Pont-de-l'Arche est une commune de 4 200 habitants bordée par l'Eure. Le centre-ville historique, qui surplombe de quelques mètres l'Eure, se caractérise par un riche patrimoine architectural de maisons à pans de bois et un tissu commercial de qualité au potentiel de développement notable. Par-delà le centre-ville, une presqu'île d'une cinquantaine de mètres de large (site dit de l'Île de la Poterie) sépare la rivière de la Seine.

Une écluse entre la rivière et le fleuve est présente à cet endroit. Elle doit prochainement être enlevée, ayant perdu son utilité depuis que l'Eure n'est plus navigable (1926). Ceci fera de cet endroit un point de confluence entre les deux cours d'eau.

Proche de la métropole rouennaise et des pôles urbains et économiques de Louviers et de Val de Reuil, la ville a connu un développement résidentiel conséquent en particulier dans les zones pavillonnaires qui ceinturent le centre-ville historique. Trois zones distinctes bordent l'Eure face à l'île de la Poterie : un camping d'une cinquantaine de places qui tire en partie son attractivité de sa proximité à la rivière, un parking et une aire de camping-car. Par conséquent, le centre-ville historique est corseté entre des zones pavillonnaires massives et le secteur de l'Eure, qui forme actuellement plus une frontière qu'une ouverture sur l'espace fluvial. Cette situation conduit à ce que les bords de l'Eure soient peu pratiqués par les populations locales en dépit de ces aménagements.

Le projet d'escale est situé à l'extrémité de la presqu'île séparant l'Eure de la Seine. À l'heure actuelle, cet espace est accessible uniquement par le pont traversant l'Eure et la Seine. Il s'agit d'un site pollué car recouvert par les gravats constitués des remblais du pont détruit en 1945. Cependant, l'environnement naturel alentour est riche. Prenant en compte ces éléments, le projet architectural utilise des matériaux non polluants

(bois) pour l'escale et un traitement pour la passerelle qui reliera l'île à la ville.

Tel qu'il apparaît maintenant, le projet aurait la vertu de donner un cadre géographique à une réflexion urbaine et paysagère dont l'une des perspectives pourrait être de connecter le centre-ville historique et les bords de Seine et d'Eure. Ainsi, la halte fluviale serait un élément prenant place dans un lieu utilisé par les populations locales, les touristes de passage via l'escale ou ceux qui bénéficient de l'offre hôtelière locale, classique ou de plein air. Il permettrait donc de lier la pratique quotidienne de l'espace par les habitants et celle plus événementielle des personnes extérieures à la commune.

La position de l'escale, entre Seine et Eure, permettra en outre aux touristes présents sur le bateau de croisière de profiter d'une expérience immersive de la Seine, d'une plongée en profondeur au cœur de l'espace séquanien. Le site bénéficiera d'un accès au réseau électrique afin de limiter le fonctionnement des moteurs des bateaux à quai. En outre, l'isolement de l'escale, positionnée côté Seine limitera les éventuelles nuisances engendrées par l'accostage de bateaux de croisière.



BATEAU CROISIÈRE AUX ABORDS DE L'ÎLE DE LA POTERIE (PONT-DE-L'ARCHE)

© AURBSE



LE PROJET D'ESCALE SUR L'ÎLE DE LA POTERIE À PONT-DE-L'ARCHE, ENTRE EURE ET SEINE

Un projet qui s'inscrit dans une stratégie intercommunale

À l'échelle de l'agglomération Seine Eure, le projet d'escale est une pièce importante pour la stratégie de développement touristique du territoire. L'escale bénéficiera ainsi de la proximité d'un panel varié et riche de lieux touristiques : les grandioses paysages de coteaux crayeux, le zoo Biotropica à Val-de-Reuil, la base de loisirs de Léry-Poses, la cité de l'Arbre à Martot ou encore la guinguette des écluses à Amfreville-sous-les-Monts. En outre, il profitera pleinement de la Seine à Vélo, le territoire étant traversé d'est en ouest par la vélo-route. Celle-ci, rejoignant, quelques kilomètres en amont celle de l'Eure, donnera ainsi la possibilité aux cyclistes de poursuivre leur voyage sur celle de la Loire lorsque le réseau sera achevé. Cette offre, à proximité directe, correspond aux évolutions des attentes des touristes (recherche d'authenticité, activités en lien avec la nature, etc.) et aux enjeux de développement d'un tourisme complémentaire de celui orienté exclusivement sur le patrimoine historique et culturel.

La collaboration entre la communauté d'agglomération Seine-Eure et la Métropole Rouen Normandie dans le cadre du Pôle Métropolitain Rouen-Seine Eure place le lieu à une échelle plus large. L'escale de Pont-de-l'Arche pourrait y être envisagée comme un point d'appui à celles de Rouen, et construite dans une optique de complémentarité des lieux et des offres touristiques. Le trajet entre l'escale de Pont-de-l'Arche et celles de Rouen pourrait ainsi donner lieu un parcours touristique d'une grande richesse, permettant notamment la visite de la boucle d'Elbeuf, doté d'un patrimoine industriel majeur et de la Fabrique des Savoirs, musée métropolitain. Peut se poser à terme la question de l'opportunité de l'ouverture d'une halte fluviale à Elbeuf. Enfin, le partenariat du Pôle métropolitain, nécessaire pour bâtir ce type d'offre touristique pourrait renforcer le rôle des territoires dans le dialogue avec les organisateurs de croisières et ainsi les inciter à sortir des schémas classiques lors de la programmation de leur offre commerciale.



QUAIS RIVE GAUCHE DE ROUEN ET ESCALES DE CROISIÈRE FLUVIALE RIVE DROITE (QUAI DE LA BOURSE)

ROUEN

La ville de l'Armada, est un site majeur pour l'activité de la croisière sur la vallée de la Seine. On comptabilise, en 2018, 728 amarrages de paquebots fluviaux sur un des quatre quais pouvant les accueillir. À la différence des autres villes de la séquence, ce chiffre est en nette augmentation (574 escales en 2016). C'est la ville qui possède également les plus importantes capacités de stationnement, 14 bateaux peuvent accoster simultanément. Si la Métropole normande n'est tête de ligne pour aucune croisière, elle demeure un point stratégique pour les organisateurs de croisière fluviale en assurant un rôle essentiel pour l'entretien, le ravitaillement (carburant, denrées alimentaires, etc.) et l'hivernage de la flotte de paquebots fluviaux. 10 places d'hivernage sont ainsi recensées dans le schéma directeur Haropa-VNF.

La particularité de Rouen est d'être le lieu où est localisée la frontière entre le domaine maritime et le domaine fluvial, ce qui lui permet de recevoir à la fois des croisières fluviales et maritimes. En 2018, 26 paquebots de croisière maritime y ont accosté,

30 sont prévus en 2019 grâce à l'Armada. L'attractivité de la ville en ce domaine est significative: en 2014, seules 10 escales de paquebots de croisières maritimes étaient comptabilisées.

L'analyse des sites et des entretiens réalisés amène à mettre en avant deux enjeux principaux pour la capitale normande.

Un enjeu de dialogue entre acteurs privés et publics afin d'appréhender les attentes des acteurs de la croisière fluviale

Plus de 105 000 touristes provenant des croisières transitent chaque année à Rouen (20 000 pour le maritime et 85 000 pour le fluvial). Si cela peut paraître peu en comparaison des 3 millions de touristes qui visitent chaque année Rouen, le fait que ces publics soient en croissance et que les perspectives paraissent à nouveau favorables, a conduit l'office de tourisme métropolitain, Rouen Normandie Tourisme et Congrès (RNTC), à y prêter une grande attention. Il joue ainsi un rôle majeur en assurant l'accueil à quai des croisières maritimes et en proposant des excursions. Ce dialogue continu lui permet de bénéficier d'informations sur les

pratiques et les attentes des organismes et aussi de disposer de données sur les destinations des touristes. Près de 40 % des excursions visent à faire découvrir le territoire proche (le centre historique rouennais et les abbayes normandes). La moitié des excursions ont pour destination les deux totems touristiques de la vallée de la Seine situés en amont que sont Paris (17 % des excursions en 2018) et Giverny (33 %). Rouen se positionne comme le port de Paris (et de sa région) pour les croisières maritimes.

La situation est différente pour les croisières fluviales. Depuis 2010, le paysage socio-économique de cette activité a considérablement changé. Alors qu'auparavant un seul organisme était présent sur cette activité, bénéficiant de l'appui de l'office du tourisme (à l'image de son implication pour les croisières fluviales), de nouveaux organismes ont rejoint le marché occasionnant une hausse sensible du nombre d'escales. Ces nouveaux acteurs, localisés à l'étranger et ayant une clientèle très majoritairement internationale, sont moins sensibilisés au dialogue avec les collectivités locales. Ils internalisent en outre de façon plus marquée les prestations et les activités à réaliser à terre (visite patrimoine historique et culturel, découvertes gastronomiques, etc.).

Les acteurs du tourisme se retrouvent dès lors face à plusieurs phénomènes : une hausse significative de l'activité, une multiplication des acteurs, une internationalisation des acteurs de la filière et une fragmentation de leurs attentes. Par conséquent, à la différence des croisières maritimes, les pouvoirs publics n'ont qu'une vision très partielle de

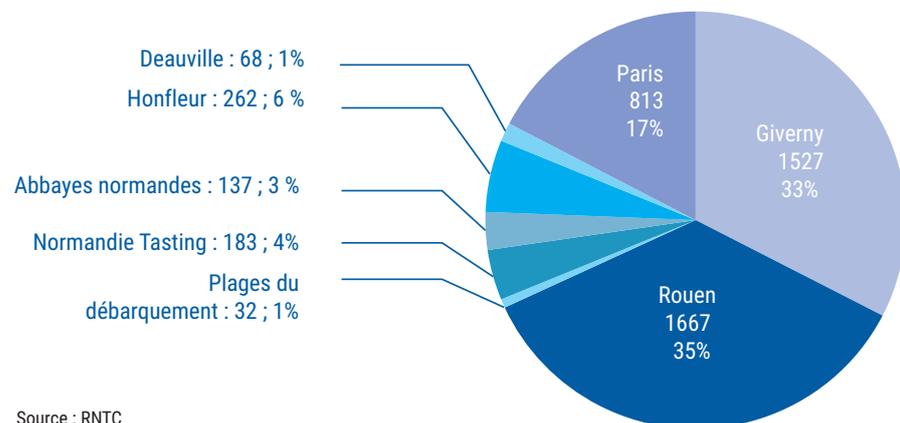
cette activité, notamment sur l'importance des excursions en aval de Rouen telles que les plages du Débarquement.

Le territoire a pris mesure de l'enjeu et RNTC a créé un département dédié aux croisières ainsi qu'un poste chargé des relations avec les organismes de croisières. Alors qu'actuellement la croisière fluviale a la volonté de changer son image de tourisme de masse et cherche pour ses clients de plus en plus de services ou de prestations dites « sur-mesure », la Métropole et RNTC semblent bien positionnés pour accompagner cette mutation et ainsi favoriser une meilleure appropriation des différentes facettes du territoire par les organismes de croisière. Pour autant l'initiative est dans le camp des territoires qui doivent alors « faire preuve d'inventivité pour organiser des visites touristiques et activités à terre qui sortent des sentiers battus, malgré des marges de manœuvre limitées car les touristes disposent de peu de temps à chaque escale »⁴.

Dans cette optique, le club croisière Basse Seine Rouen Vexin, piloté par Paris Seine Normandie s'est réuni pour la première fois au premier trimestre 2019. Il vise à mettre en place et formaliser un espace de dialogue entre les acteurs de la filière et les acteurs du tourisme. La nécessité de disposer de données fiables au niveau local et cohérentes au niveau global de la vallée est un point essentiel abordé lors de ces rencontres afin d'engager une coordination des initiatives locales dans un ensemble géographique plus large.

4 - Entretien VNF

EXCURSIONS RÉALISÉES DEPUIS ROUEN PAR LES CROISIÈRES MARITIMES EN 2018





© AURBSE

QUAI DE LA BOURSE : OCCUPATION DES QAIS PAR LA LOGISTIQUE DE LA CROISIÈRE, INSERTION URBAINE



© AURBSE

QUAI GASTON BOULET : RÉHABILITATION DES HANGARS, LIEU DE PROMENADE

L'intégration urbaine des escales est un autre point essentiel évoqué lors de ce club croisière. L'intérêt est partagé entre les acteurs privés et les pouvoirs publics. Les croisiéristes ont besoin d'un environnement facilitant la logistique et la descente des voyageurs et mettant aussi en valeur leur activité. Du côté des pouvoirs publics, il est nécessaire d'assurer une bonne intégration de l'activité croisière dans l'environnement (au sens large) et de respecter les orientations retenues en termes d'aménagement.

Le tourisme fluvial et maritime : une place à trouver dans un processus de reconquête de la Seine

Depuis plus d'une décennie les bateaux de croisières fluviales font partie du paysage urbain rouennais. Cependant, le cadre urbain des quatre sites d'accostage des bateaux de croisière connaît de profondes mutations. La Métropole s'est engagée dans une démarche de reconquête urbaine de la Seine à travers le grand projet d'ensemble Rouen Seine Cité.

Ce projet de développement économique et de recomposition urbaine, paysagère et environnementale en cœur de Métropole regroupe trois opérations majeures autour du centre-ville historique de Rouen et des quais animés de la Seine : Luciline Rives de Seine, Rouen Flaubert et Saint-Sever Nouvelle Gare (cf. carte pp. 108-109).

Ainsi, la question de l'intégration urbaine de l'activité de croisière est centrale dans le contexte rouennais. Si toutes les escales sont situées rive droite et qu'elles ont, sur le papier, des caractéristiques techniques semblables (stationnement à couple, ramassage des ordures, alimentation en eau, pas d'électricité), elles sont confrontées à des problématiques très différentes

• Les quais Corneille et de la Bourse

Les deux premiers sites d'escales (en partant de l'amont) sont situés à quelques mètres de distance l'un de l'autre, séparés par le pont Boieldieu et sont gérés par VNF. Ils comptent trois postes de stationnement à couple pouvant accueillir simultanément 6 bateaux. Ils constituent le 1^{er} site d'escales de la vallée de la Seine (380 et 177 escales en 2017), soit environ 66 000 touristes croisiéristes estimés.

Situés à proximité du cœur historique de la métropole (300 mètres du parvis de la cathédrale), ces sites ne sont cependant

pas exempts de problématiques relatives à l'accueil des croisiéristes.

En effet, malgré leur grande proximité au centre historique les sites souffrent de problèmes d'accessibilité dus aux linéaires routiers (voie ouverte et trémie) et ferrés qui courent le long des quais bas. Ces voies forment un obstacle de taille entre les bateaux et le cœur de ville et supposent de passer par des franchissements parfois peu adaptés aux populations de croisiéristes (3^e, 4^e âge) : ascenseur pas à niveau pour de l'accueil touristique, escalier non éclairé pont Jeanne d'Arc, traversée de la voie ferrée et voie rapide entre le pont Boieldieu et Pierre Corneille, passage souterrain peu engageant avenue Champlain.

La gestion logistique soulève quant à elle d'autres défis puisque les quais de la Bourse sont difficilement accessibles pour les cars, causant souvent un stationnement des cars sur les emplacements dédiés aux transports en commun rouennais sur les quais hauts. Enfin, bien que les quais soient dotés de bornes d'alimentation en eau potable, le ravitaillement des navires (nourriture, gestion des déchets) occasionne parfois des conflits d'usage entre promeneurs et croisiéristes.

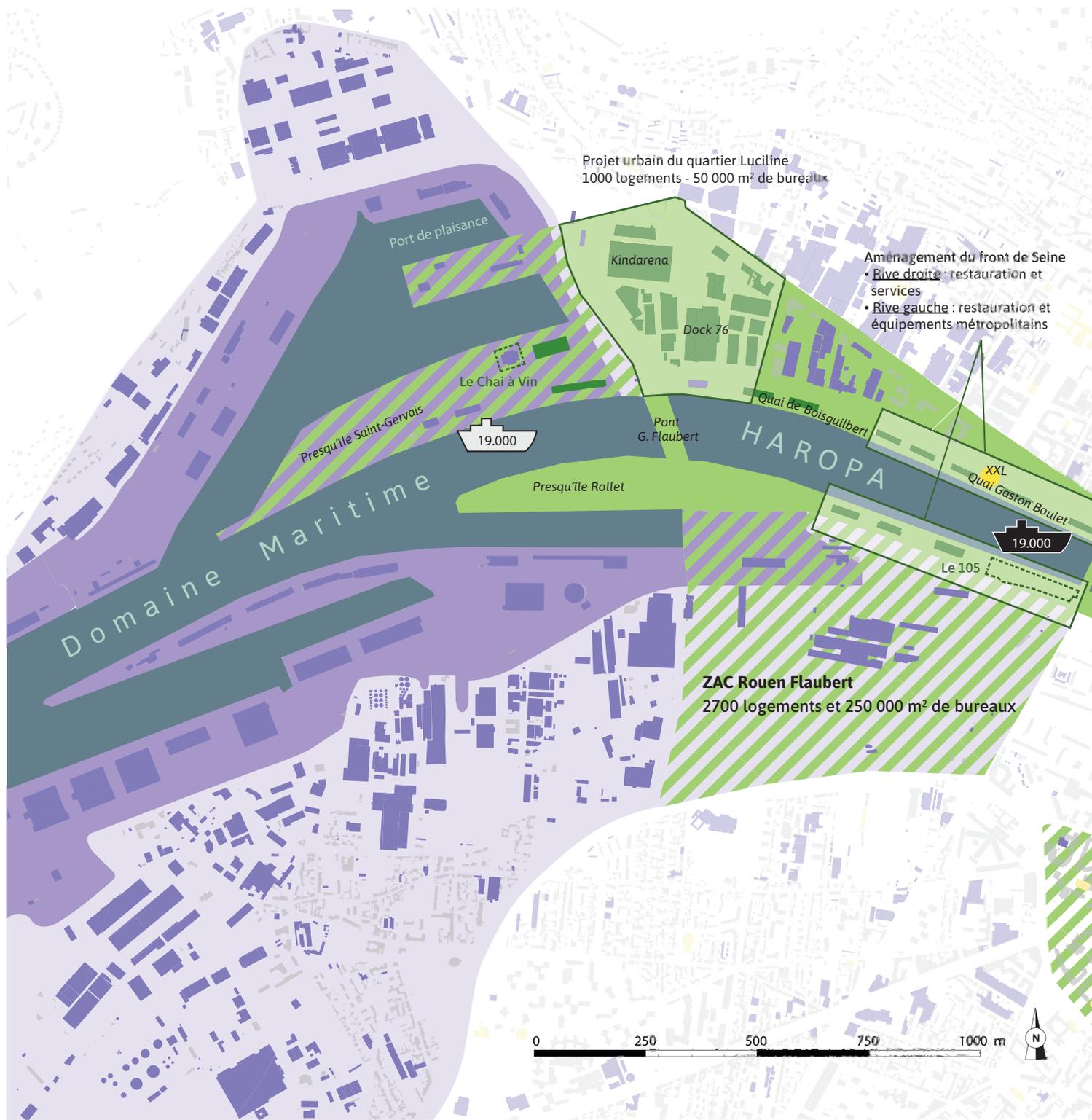
• Le quai Gaston Boulet

C'est le 3^e site d'accueil de croisière fluviale et il est géré par HAROPA.

Bien qu'il dispose de trois postes de stationnement à couple, soit la même capacité d'accueil que pour le précédent ensemble, la fréquentation est bien moindre (157 escales en 2017).

La conception du lieu offre plus d'éléments pratiques pour la logistique de l'accueil des bateaux : des manœuvres plus aisées pour les véhicules de ramassage des ordures et de livraison, le stationnement des cars etc. En revanche, la distance au centre-ville, 1 kilomètre à vol d'oiseau de la cathédrale, trop longue pour un trajet à pied, semble être un frein à cette escale.

Les quais ont fait l'objet d'importants efforts d'aménagements depuis le début des années 2000 avec des hangars réhabilités accueillant notamment des restaurants, des activités de services, le site de Radio-France Normandie. Le Panorama XXL, situé à proximité de ces bâtiments, est un marqueur du renouveau des quais dont l'utilisation comme lieu de promenade et de pratiques sportives



Projet urbain du quartier Luciline
1000 logements - 50 000 m² de bureaux

Aménagement du front de Seine
 • Rive droite : restauration et services
 • Rive gauche : restauration et équipements métropolitains

ZAC Rouen Flaubert
2700 logements et 250 000 m² de bureaux

LA SEINE

- Domaine maritime (Haropa)
- Domaine fluvial (VNF)

ACTIVITÉ INDUSTRIALO-PORTUAIRE

- Domaine de gestion du GPMR
- Activité liée au transport de vrac, sucre et céréales
- Tissu industriel varié
- Bâti industriel ou commercial

RECONQUÊTE DE LA SEINE (ROUEN SEINE CITÉ)

- Espaces réaménagés
- Projet de réhabilitation

LA CROISIÈRE MARITIME ET FLUVIALE DANS UN CONTEXTE DE RECONQUÊTE DES BORDS DE SEINE ET DE RECONFIGURATION DE FONCTIONS MÉTROPOLITAINES



BÂTI ET POLARITÉS TOURISTIQUES

-  Bâti mêlant activité à haute valeur ajoutée et résidentiel supérieur
-  Projets Réinventer la Seine retenus en phase 1
-  Bâti remarquable
-  Cœur touristique et patrimonial

SITES D'ESCALES

-  Escale maritime pouvant accueillir des paquebots jusque 240 mètres
-  Escales fluviales pouvant accueillir des bateaux jusque 135 mètres

 **Agence d'Urbanisme**
de Rouen et des Boucles
de Seine et Eure

témoigne de l'appropriation des lieux par les habitants. Tout ceci en fait un espace ayant une mixité d'usages manifeste. Ainsi, dès le débarquement, les touristes sont en contact direct avec une grande diversité de populations présentes sur les lieux. Juste en face, rive gauche, se trouve la ZAC Rouen-Flaubert qui offre le paysage d'un front de Seine constitué de bâtiments à vocation métropolitaine : équipements administratifs (siège de la Métropole au 108), scène des musiques actuelles (106). Le touriste est ici plongé au cœur des mutations urbaines du territoire, incarnées par la vitrine architecturale et paysagère de la Métropole rouennaise, située sur l'autre rive.

Ainsi il est évident que l'enjeu de la place de la croisière fluviale dans un espace urbain se pose ici avec une acuité particulière. L'écart important entre le tourisme de masse et le processus de constitution d'un espace métropolitain emblématique, du point de vue de l'image et des externalités induites comme les flux de touristes, pourrait conduire à une réflexion spécifique visant à articuler le développement de ce secteur d'activité et les actions engagées par la collectivité pour reconquérir la Seine.

• Le Terminal Croisière

Situé sur la presqu'île Saint-Gervais, le site est la propriété de HAROPA GPMR⁴. Il accueille

des paquebots maritimes de grande taille (plus de 800 touristes en moyenne contre une centaine pour les paquebots de croisière fluviale). Il offre également deux postes pour les bateaux de croisière fluviale, habituellement non utilisés.

Le site est localisé en aval du pont Flaubert, à proximité des centres techniques d'entretien et d'hivernage (cale sèche) et de l'activité de logistique céréalière du port. Les silos Senalia et de la presqu'île Elie, où transite un flux intensif de conteneurs céréaliers (faisant de Rouen le premier port céréalier d'Europe avec un trafic annuel de 5,5 millions de tonnes), sont situés sur l'autre rive à quelques centaines de mètres ; tout comme les terminaux granulats.

Néanmoins, le site est également en vis-à-vis direct avec les aménagements de la presqu'île Rollet, écrin paysager de Rouen Flaubert. La vocation de la presqu'île Saint-Gervais devrait prendre la place d'un espace de loisirs de rang métropolitain. La localisation de la foire Saint-Romain, une des plus anciennes et plus fréquentées de France (1,5 million de visiteurs) entérine cette orientation. Le projet « Réinventer la Seine » autour de la réhabilitation du chai à vin en casino, confortera le rôle que jouera cet espace au sein de la Métropole.

Pour l'heure, l'escale est peu mise en valeur

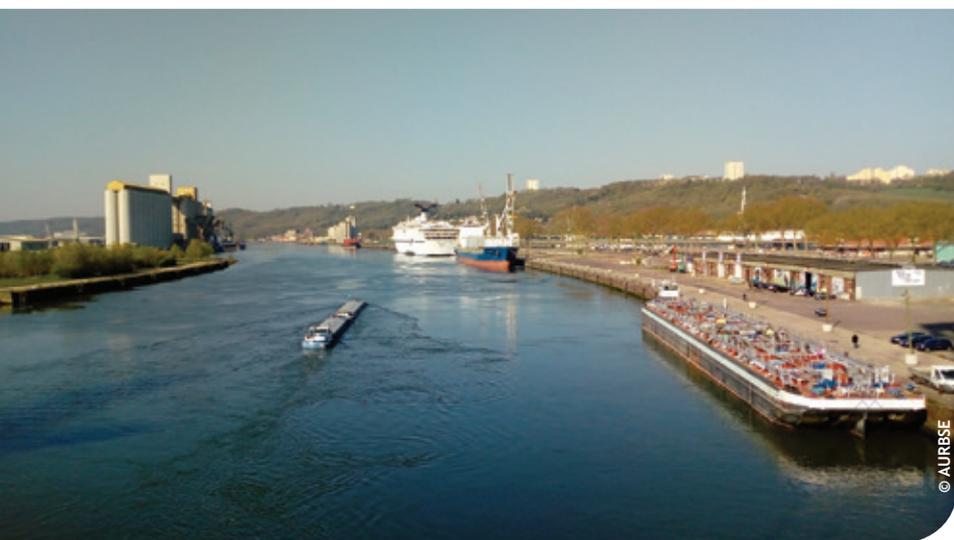
4 - Grand Port Maritime de Rouen



TERMINAL CROISIÈRE : DIVERSITÉ DES USAGES



TERMINAL CROISIÈRE : VUE SUR LES SILOS SENALIA



TERMINAL CROISIÈRE : ENVIRONNEMENT URBAIN ET INDUSTRIEL

et fait l'objet d'un traitement urbain minimaliste. Seul le musée de la Marine porte les germes du rôle que jouera cet espace à l'avenir. Ce processus de repositionnement des lieux métropolitains amène à une plus forte perméabilité entre espaces à vocation industrialo-portuaire et des fonctions de centralité urbaine. Cette perméabilité pose inévitablement la question de la cohabitation des fonctions et des usages du fleuve sur le site du terminal croisière.

L'activité de « croisière » devra donc ici cohabiter avec un usage récréatif de l'espace et la zone industrialo-portuaire, essentielle pour l'économie régionale. Tout l'enjeu est d'en faire un lieu attractif pour la croisière maritime, voire fluviale, tout en préservant la performance logistique et économique de cet espace.

FOCUS DUCLAIR

Cette halte fluviale, gérée par la ville de Duclair, est la plus modeste de cette séquence au regard du nombre d'escales : 84 prévues pour l'année 2019. Ce chiffre fait suite à une baisse constante sur ces trois dernières années (-34 %) que l'on peut en partie imputer au rayonnement et à l'attractivité des escales rouennaises et de Rives-en-Seine (Caudebec-en-Caux).

Toutefois d'autres éléments de réponse sont à trouver dans le fonctionnement intrinsèque du site :

- ▶ L'étroitesse du fleuve à cet endroit (100 m de largeur au niveau du bac) constitue un obstacle pour les grands navires de 50 m de large souhaitant accéder au GPMR. Le stationnement de navires dans ce goulot limite encore davantage cette marge de manœuvre.
- ▶ Le stationnement de navires de croisières fluviales entraîne des conflits d'usage : lorsqu'il est stationné cap amont l'accessibilité au poste de repli du bac est compromis, lorsqu'il est stationné cap aval il empiète sur l'apponement des barges (vrac, sablières).

Pour ces raisons une réorganisation des différents appontements (GPMR et halte fluviale) est envisagée afin d'éviter de futurs conflits d'usage et conforter l'activité des croisières sur le site.

Pour plus d'informations nous renvoyons le lecteur au « Carnet d'analyse de la halte fluviale de Duclair » réalisé par le CAUE de Seine-Maritime.

SÉQUENCE FRANCILIENNE DE LA ROCHE-GUYON AU PECQ

► Institut d'Aménagement et d'urbanisme
de la région Île-de-France



LES ESCALES FRANCILIENNES, UNE OPPORTUNITÉ POUR LE DÉVELOPPEMENT LOCAL ?

Le développement de l'activité de croisière en Seine aval sur sa partie francilienne détient une place majeure dans les schémas touristiques, contrats de plan ou appels à projets qui couvrent ce territoire.

La vallée de la Seine aval est intégrée au contrat de destination « Normandie Paris Île-de-France : Destination impressionnisme ». Son objectif est de créer une marque internationalement reconnue pour ce territoire.

En 2015, l'appel à projet SPÔTT (Structuration des Pôles Touristiques Territoriaux) lancé par l'État avait pour ambition de construire des destinations accessibles et de qualité. Le contrat qui concerne la vallée de la Seine est porté par la CCI des Yvelines. Il est centré sur trois objectifs : une identification de l'offre de la destination « Vallée de la Seine », une amélioration de sa visibilité notamment à travers les produits touristiques proposés et enfin la mise en place d'un accompagnement des professionnels du tourisme, des commerçants pour les villes accueillant des escales. Il s'agit du projet « Club Escales ».

Ce dernier qui est entré dans sa phase opérationnelle en mai 2019, s'inscrit dans la démarche de l'association des départements de l'Axe Seine (ADAS).

L'ADAS a pour 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 ».

Par ailleurs, VNF et Haropa ont élaboré un Schéma directeur pour le développement de la croisière fluviale avec hébergement sur l'axe Seine aval. Son ambition est de réaliser un réseau d'escales dont l'équipement réponde aux attentes des opérateurs. Il recense les services disponibles aux différentes escales et propose des scénarios d'équipements à court, moyen et long termes pour équilibrer l'offre de services sur l'axe.

Sur le territoire spécifiquement francilien, plusieurs documents portent le développement de la croisière fluviale :

- ▶ À l'échelle régionale, outre le contrat de plan interrégional qui lui est dédié, le schéma de développement du tourisme et des loisirs en Île-de-France pour lequel l'Axe Seine est identifié comme une « Destination d'intérêt régional ». Dans ce cadre, il ambitionne d'encourager le développement des croisières sur la Seine, de renforcer leur impact local et de structurer l'itinérance au départ de l'escale.
- ▶ La stratégie touristique des Hauts-de-Seine et des Yvelines dont l'axe premier est de « mettre la Seine et ses berges en tourisme par une identification des sites à fort potentiel, une sensibilisation des communes concernées par le fleuve et l'élaboration de produits touristiques à destination des croisiéristes ».
- ▶ La stratégie touristique du Val d'Oise dont les objectifs en matière de développement

Votre programme : RHF_PP
 Nombre de jours : 7
 Nombre de nuits : 6

PARIS - POISSY - ROUEN - DUCLAIR - CAUDEBEC-EN-CAUX - HONFLEUR



LES TEMPS FORTS DE LA CROISIÈRE

- Les + Rando: randonnées sur les plus beaux sentiers pédestres de la vallée de la Seine avec guide de montagne agréé
 - Randonnée parisienne
 - Parcours du Calidu
 - Parc Régional des boucles de la Seine
 - Côte d'Albâtre
- EXCURSIONS INCLUSES
 - Château de Malmaison, ancienne demeure de Joséphine de Beauharnais
 - Rouen, capitale de la Normandie
- Pour les accompagnants, un programme d'excursions incluses.

SOURCE : CROISIEUROPE, EXEMPLE D'UN PROGRAMME DE VISITE, ÉDITION 2019

du tourisme fluvial relèvent d'une meilleure connaissance de la clientèle croisiériste accompagnée d'une promotion de l'offre auprès des opérateurs.

- ▶ La stratégie touristique Grand Paris Seine et Oise (GPS&O) pour laquelle le développement des projets de valorisation touristique de l'axe Seine est une priorité.
- ▶ La stratégie touristique de Saint Germain Boucles de Seine vise à valoriser et développer les activités touristiques en lien avec le fleuve, tout particulièrement à destination des publics internationaux.

Pour faciliter la réservation aux escales, VNF dispose d'un planificateur Gescale qui permet de gérer les conflits d'affluence et de répartir les accostages sur le parcours. L'an passé, Gescale a permis de gérer les difficultés liées à la période de crue.

Des « modèles-types » de circuits de croisière se dessinent. Sur le secteur « GPS&O », les escales sont Mantes, Poissy et Conflans-Sainte-Honorine. L'arrêt n'est pas systématique sur ce tronçon mais il s'organise globalement de la sorte :

- ▶ Mantes-la-Jolie: pour les 135 m ;
- ▶ Poissy: plutôt en « délestage » de Conflans-Sainte-Honorine ;
- ▶ Conflans-Sainte-Honorine, historiquement la plus fréquentée.

Le secteur parisien est fortement sollicité. En cas de besoin, le délestage s'opère sur Courbevoie ou St Denis, excepté pour les bateaux de l'opérateur « Viking » de 135 m qui font escale au Pecq.

Une croisière se déroule généralement sur une semaine (aller et retour) : il est donc difficile d'ajouter des visites locales au programme des excursions prestigieuses (Paris, Versailles) qui sont l'objet même de la croisière. Seuls les croisiéristes repeaters et les personnels de bord sont les plus à même d'apprécier une offre locale diversifiée.

L'engouement autour du développement de l'activité de croisière en Seine Aval, les ambitions dont elle fait l'objet aujourd'hui, permettent de s'interroger sur les conditions de sa croissance, actuelle et à venir.

La partie francilienne de la vallée de la Seine en aval de Paris offre 8 escales potentielles. Quelles sont les motivations des bateliers ou opérateurs de croisières pour choisir une escale? Quelles sont et seront leurs attentes? L'intérêt d'une escale sera-t-il plutôt logistique ou touristique?

Du point de vue des territoires, en quoi être une ville escale représente une opportunité? Face aux nuisances, quel sera alors leur intérêt? Comment optimiser les interactions avec les bateliers et croisiéristes?

Enfin, des freins apparaissent d'ores et déjà au développement de l'activité (clientèle vieillissante et peu mobile, événements climatiques impliquant des crues ou au contraire des périodes d'étiage, impact environnemental...) qui sont à considérer dès à présent afin d'envisager le développement d'un tourisme de croisière durable et la création d'une destination vallée de la Seine pérenne.



ESCALE DE LA ROCHE-GUYON

© CDVO/Adrien Hilbert

Afin de répondre à ces interrogations, nous proposons d'analyser cinq escales franciliennes choisies en fonction de leurs caractéristiques et en considération des « circuits-type » programmés par les opérateurs de croisière. Nous proposons d'en établir une typologie d'usage afin d'identifier dès à présent les enjeux propres à chacune :



ESCALE DE MANTES-LA-JOLIE

© CD78

► La Roche-Guyon est une escale de destination touristique proprement dite. Si les croisiéristes s'y arrêtent en premier lieu pour se rendre à Giverny, ils ont également la possibilité de visiter le château qui a vu sa fréquentation augmenter. En revanche, cette nouvelle escale ne semble pas avoir eu d'impact significatif sur l'activité des commerces alentour. Le temps d'escale se limite à quelques heures.



ESCALE DE POISSY

© CD78

► Mantes-la-Jolie, Poissy et Conflans-Sainte-Honorine ne sont pas des grandes destinations touristiques mais peuvent être considérées comme des portes d'entrées régionales, offrant un accès aux sites touristiques majeurs que sont Paris et Versailles, motivant la croisière. Chaque escale permet l'accueil de bateaux de 110 m (Conflans-Sainte-Honorine, Poissy) à 135 m (Mantes). La durée de stationnement des bateaux est d'environ une demi-journée (soit 11 - 12 heures).



ESCALE DE CONFLANS-SAINTE-HONORINE

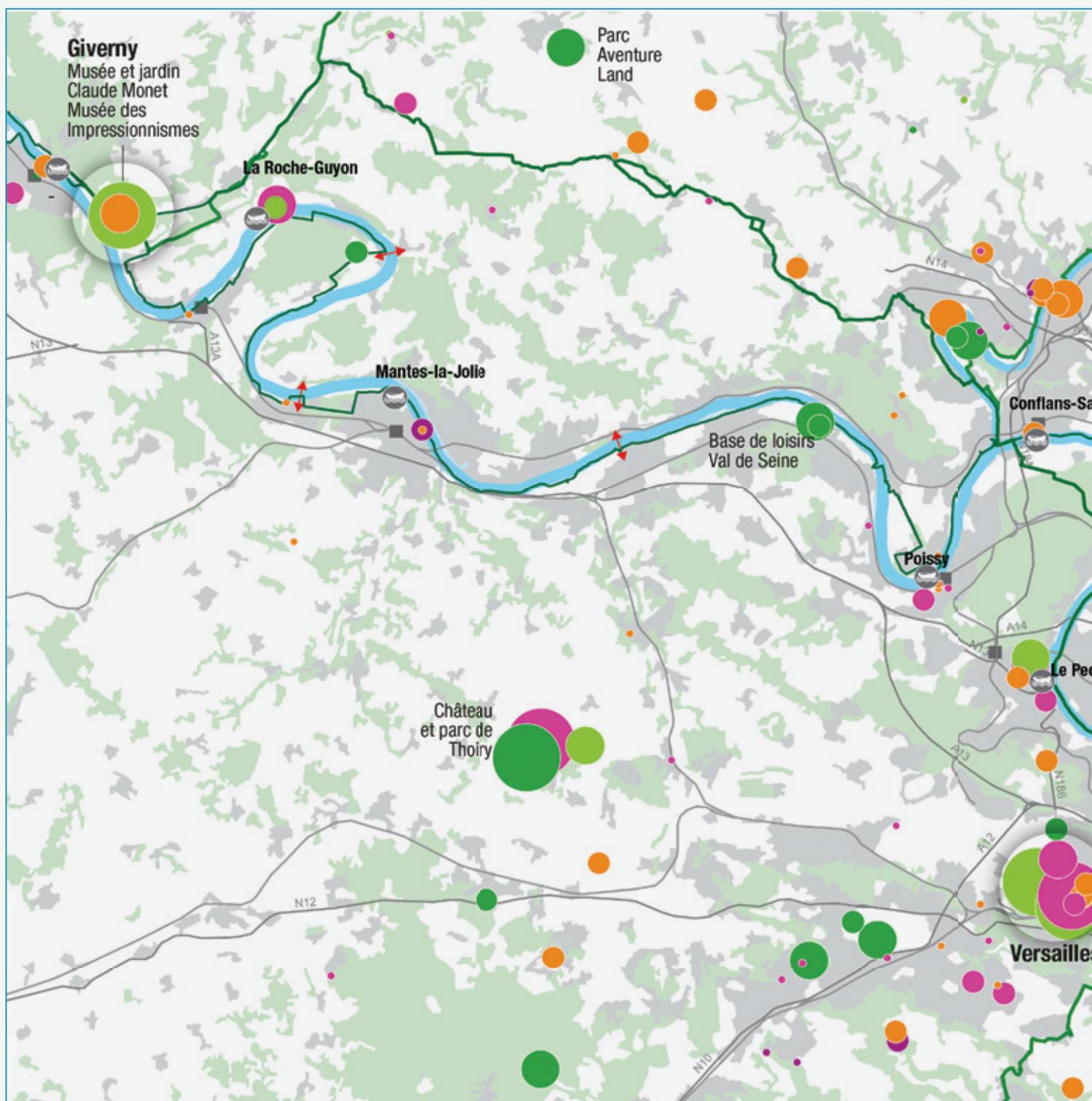
© CD78

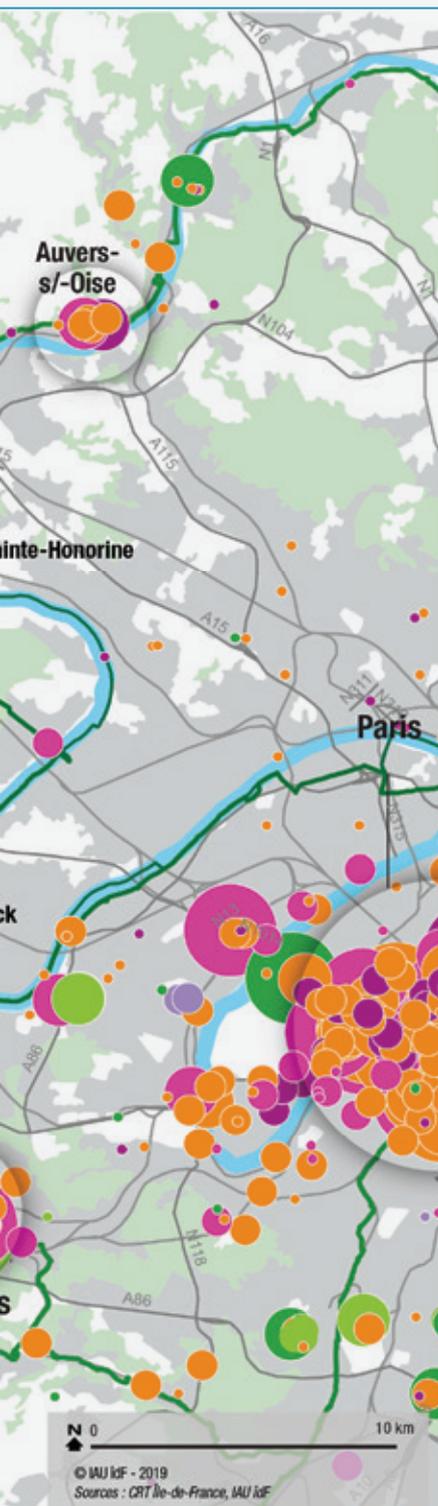
► Le Pecq est l'escale la plus proche de Paris. Elle a été aménagée pour accueillir des bateaux jusqu'à 135 m de long. Du fait de sa proximité avec la capitale, les bateaux de croisières restent 2 à 3 jours à quai facilitant ainsi les excursions parisiennes. Même si la capitale attire la majorité des flux, la durée de stationnement est suffisamment conséquente pour qu'il y ait un réel impact local.



ESCALE DU PECQ

© CD78





Escales et points d'intérêts touristiques franciliens

Escales franciliennes étudiées

Types d'équipements

- Châteaux et architecture civiles remarquables
- Édifices et patrimoine religieux
- Loisirs de plein air
- Musées
- Parcs, jardins et arboretum
- Sites à caractères militaire et lieux de mémoire
- Sites industriels, agricoles, artisanaux et visites techniques
- Sites, villes et villages pittoresques

Hierarchie des équipements

- National ou international
- Majeur
- Intermédiaire
- Proximité
- Pôle touristique
- Bacs de la Seine (certains sont saisonniers)
- Véloroute

Les escales de Mantes, Poissy et Conflans-Sainte-Honorine appartiennent toutes trois au territoire de la Communauté urbaine de Grand Paris Seine & Oise (GPS&O). Il s'agit d'escales plutôt techniques, de services pour les bateliers. Elles sont également des portes d'entrées régionales pour les tours opérateurs. La plupart du temps, ces villes escales sont seulement traversées par les croisiéristes, points de départ pour des excursions plus lointaines (Versailles, Auvers-sur-Oise, Giverny et parfois Chantilly). Mais sur 150 passagers transportés en moyenne, 30 à 50 ne font pas les excursions prévues, les personnels de bord restent également à quai. Ainsi, l'objectif est double : inviter les croisiéristes restés sur le bateau à se promener en ville et répondre aux attentes des personnels de bord. Les temps d'accostage sont une opportunité pour eux d'utiliser des services et commerces dont ils ont besoin (coiffeur, pharmacie, restaurant...). L'important pour le batelier et le personnel est de savoir de quels services ils pourront disposer arrivés à l'escale. Pour les croisiéristes, il est essentiel de se sentir accueillis et d'avoir accès aux attraits touristiques à proximité, aux restaurants et commerces. Les territoires ont tout intérêt à se mobiliser pour ces publics, mais structurer dans le temps l'offre locale présente des difficultés dues notamment :

- ▶ aux durées de stationnement qui sont très variables. Certains paquebots restent 1/4 de journée, certains la nuit ;
- ▶ aux plannings des escales, leur nombre et la durée des stationnements, varient chaque année ;
- ▶ à la renommée de l'offre patrimoniale locale qui est en deçà de celle de Paris ou Versailles. L'enjeu, pour la ville d'escale, est de se distinguer autrement



CHÂTEAU ET VERGER, LA ROCHE-GUYON

ESCALE DE LA ROCHE-GUYON

La Roche-Guyon est une escale de destination touristique par le château qu'elle dessert mais aussi par sa proximité avec Giverny. L'escale a été ouverte en août 2018. Les opérateurs attendaient depuis plusieurs années cet équipement afin de répondre à l'évolution de la filière. L'escale est moderne et est équipée de branchements aux réseaux Enedis et eau. Elle a la capacité d'accueillir des bateaux de 135 m. Il s'agit d'une escale essentiellement de transit (pas de stationnement au-delà de 24h). Depuis août 2018, seuls 52 bateaux ont accosté mais les prévisions pour 2019 sont encourageantes avec 167¹ escales programmées.

Le Val-d'Oise y voit un moyen d'étendre sa notoriété, la Roche-Guyon étant la seule escale de ce département sur la Seine. S'ouvrir à une clientèle essentiellement étrangère apparaît comme une opportunité à saisir pour accroître l'attractivité du département.

Le projet de cette escale, porté par Port Autonome de Paris, s'inscrit dans le cadre du plan Croisières+ visant à développer un réseau

d'escales sur l'axe Seine. Il a également été retenu dans le cadre de l'appel à projets touristiques innovants 2015 du département du Val-d'Oise. Ce projet était basé sur une fréquentation cible qui était celle de Conflans-Sainte-Honorine à savoir 110 escales/an en 2014, avec une croissance pour les années suivantes de 50 à 75 %. Les études pré-opérationnelles ont débuté en 2014, les études environnementales et réglementaires ont eu lieu en 2017. Plusieurs sites ont été étudiés. Le site retenu est situé à l'aval du village, au niveau de l'ancienne culée d'un pont traversant la Seine, détruit au cours de la seconde guerre mondiale. Il permet de limiter l'impact visuel du front d'accostage et des différents aménagements sur la berge. L'escale a été implantée de façon à accéder aisément au château, à son potager ainsi qu'à un parking pour autocars. Les aménagements ont dû prendre en compte des contraintes importantes, notamment la zone classée au titre du code de l'environnement et la proximité d'un monument classé au titre des monuments historiques, ce qui justifie son implantation en aval du château.

Les travaux réalisés entre septembre 2017 et l'été 2018 ont notamment consisté à la réalisation d'un dragage important, à l'installation de ducs d'Albe, à la pose d'une passerelle, et à l'accomplissement de différents travaux sur la berge : travaux de viabilisation, aménagements de cheminements et d'un parking pour bus. Tous les aménagements sont accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR).

Une escale de destination touristique et porte d'entrée régionale

Pour les opérateurs de croisière, l'arrêt à La Roche-Guyon arrive souvent en déstape de Vernon, La Roche-Guyon n'étant situé qu'à 10 km de Giverny. Il ouvre un nouvel accès fluvial au château. Son accessibilité jusque-là était exclusivement routière. Destination touristique de rayonnement majeur, le château a accueilli en 2017 près de 80000 visiteurs. Il a vu depuis quelques mois sa fréquentation augmenter.

Des retombées locales peu marquées

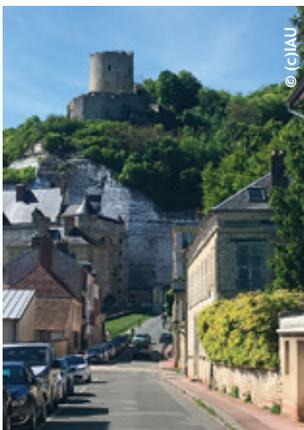
L'escale est très récente et faire le bilan de son fonctionnement est un peu prématuré. Le nombre important d'escales projetées en 2019 montre son succès. La presse locale relaie cependant que les retombées économiques sur les commerces du village sont encore faibles. Une signalétique adaptée permettrait probablement aux touristes de faire un crochet par les commerces dans leur parcours entre le quai et le château. À moyen et long termes, le projet initial² de l'escale mentionne la mise en place de services pour l'approvisionnement des bateaux.

1 - Estimation Gescale, planificateur de répartition des accostages VNF Haropa.

2 - CD95 - Appel à projets touristique innovants 2015 - dossier de candidature



PONTON DE L'ESCALE FLUVIALE DE LA ROCHE-GUYON



LA RUE DU DOCTEUR DUVAL RELIE LA SEINE AU CHÂTEAU



Equipements et services

Equipements culturels, touristiques et de loisirs

- Escale fluviale
- Site et monument
- Musée et écomusée
- Office de tourisme

Autres équipements

- Restaurant
- Hôtel

Polarités

- Polarité locale de commerces et de services
- Centre commercial et commerces alimentaires

Parcours et randonnées

- Chemin de randonnées
- Circuit vélo

Accessibilité piétonne de l'escale

- à moins de 10 minutes

Limites administratives

- Commune



COLLÉGIALE MANTES-LA-JOLIE

ESCALE DE MANTES-LA-JOLIE

Trait d'union entre l'Île-de-France et la Normandie, la ville de Mantes-la-Jolie s'est engagée depuis plusieurs années à développer le tourisme de croisière sur son territoire.

L'escale fluviale a été inaugurée en 2017. Elle est en capacité d'accueillir des bateaux de croisière de 135 m de long. À l'origine, préexistait une escale de commerce destinée à l'accueil des péniches pour leur avitaillement et réparations éventuelles. L'émergence du tourisme de croisière en Vallée de Seine ces dernières années a incité les opérateurs de croisières à accoster à l'escale de commerce. Rapidement, des conflits d'usage ont émergé pour l'accessibilité aux quais mais aussi sur le réseau routier. Le stationnement des autocars à proximité du navire générait des embouteillages lors des flux matinaux.

La ville a alors envisagé un changement de domanialité: l'escale de commerce a été transformée et aménagée en escale de croisière dédiée exclusivement aux usages touristiques et une nouvelle escale de commerce a été créée en amont (quai de la Tour). Depuis

cette transformation, l'escale fluviale de Mantes-la-Jolie connaît une forte progression de sa fréquentation.

Une escale essentiellement pratique pour les croisiéristes et les bateliers

L'escale de Mantes-la-Jolie a une capacité d'accostage de deux bateaux (un de 110 m et un de 135 m). La voie d'eau est trop étroite à cet endroit pour accueillir des bateaux « à couple ».

En 2017, Mantes-la-Jolie a accueilli 15 paquebots³ pour 184 escales, contre 8 escales l'année précédant son réaménagement. La durée de stationnement moyen est d'une demi-journée (environ 11 heures). Sur l'ensemble de l'année, le taux d'occupation a été estimé à 47 % (soit 75 jours). En effectif, cette fréquentation représente plus de 25000 passagers et plus de 7000 personnels de bord. En 2018, le nombre d'escales est passé à 192 et les prévisions pour 2019 atteignent 205⁴. Cependant, certaines escales ne se font que de nuit ou en soirée, ce qui est un frein pour le territoire en termes de retombées

économiques. À terme, il est prévu dans le Schéma Directeur pour le développement de la croisière fluviale VNF Haropa que l'escale soit équipée d'un raccordement à l'électricité évitant ainsi les nuisances liées au fonctionnement continu des générateurs électriques. Le raccordement à l'eau n'est actuellement pas envisagé étant proposé en aval à La Roche-Guyon ou plus en amont au Pecq. La gestion des déchets est traitée directement avec l'opérateur de gestion des déchets local (Sotrema).

Afin d'éviter les pressions sur le trafic routier, un parking à destination des autocars, d'une capacité de deux véhicules, a été aménagé à proximité du quai. Les sites touristiques au départ de l'escale sont actuellement Versailles, Vernon, Saint-Germain-en-Laye et Rueil-Malmaison.

L'escale de Mantes-la-Jolie est située en contrebas du centre-ville. Elle bénéficie d'un accès immédiat (via une ruelle ou un escalier) à la Collégiale qui est l'équipement phare du territoire. Étant visible depuis l'escale, elle permet une « guidance naturelle » vers les sites patrimoniaux de Mantes-la-Jolie, la Collégiale et le musée de l'Hôtel-Dieu.

Ré-ouvert il y a deux ans, le musée propose également un point d'information touristique de la ville. Le centre-ville et les commerces sont plus éloignés et il n'y a pas d'évidence à leur accessibilité depuis la Collégiale. Régulièrement, les visiteurs notamment croisiéristes, se rendent au point d'information afin d'être orientés vers les boutiques du centre-ville.

Fournir une expérience du territoire par un centre-ville reconstruit

De nombreux travaux de réhabilitation et d'aménagement sont en cours aux abords de la Collégiale et en centre-ville. Afin de répondre aux attentes des visiteurs, notamment commerciales, il est envisagé de proposer un jalonnement (signalétique adaptée) vers le centre.

Parallèlement, une coordination est à mener avec les commerçants locaux afin d'adapter leurs horaires et leurs produits à ces clientèles. Le dispositif « action Cœur de Ville ⁵ » dont les études sont en cours sur le territoire s'inscrira dans les opérations de redynamisation déjà identifiées comme l'aménagement du belvédère fluvial et de l'escale, le réaménagement du square, du parc et de la rue du Château, la mise en lumière de la Collégiale...

3 - SPôTT Seine Aval, CCI Versailles Yvelines

4 - Estimation Gescale, planificateur de répartition des accostages VNF Haropa.

5 - <https://www.cget.gouv.fr/actualites/action-coeur-de-ville-un-plan-national-pour-inventer-leur-avenir>



VUE DEPUIS LA SEINE SUR LA COLLÉGIALE DE MANTES-LA-JOLIE



ESCALE FLUVIALE DE MANTES-LA-JOLIE



ESCALE FLUVIALE DE POISSY, BATEAUX « À COUPLE »

POISSY

En aval de Conflans-Sainte-Honorine, l'escale de Poissy est souvent utilisée en « délestage » de Conflans. L'évolution vers une nouvelle capacité d'accueil (bateaux de 135 m) est envisagée et pourrait accroître sa fréquentation. L'escale de Poissy date des années 2000.

Elle permet d'accueillir un bateau, voire deux « à couple ». Pour le moment seuls les 110 m peuvent s'accrocher. Il est prévu⁶ que l'escale soit rendue accessible aux bateaux de 135 m à court terme. Les études de faisabilité ne semblent cependant pas encore engagées. Elle offre aux bateliers un accès à l'eau. Le nombre d'escales sur le site de Poissy a diminué ces dernières années : il est passé de 112 en 2016 à 86 en 2018. En 2019, 84 escales⁷ sont prévues, représentant plus de 9000 passagers⁸ et plus de 3300 personnels d'équipage.

L'escale de Poissy est éloignée du centre-ville, des sites touristiques et même de l'office de tourisme. Pour se rendre de l'escale à l'office, le trajet est complexe – il faut soit traverser la gare, soit passer sous le pont du RER – et

ne constitue pas un cheminement qualitatif pour des touristes.

Poissy est un point de départ pour la visite du château de Versailles, du château de Malmaison à Rueil-Malmaison et de Paris. La liaison Poissy-Versailles est réalisée par des cars qui viennent embarquer les passagers à leur descente du paquebot. Ces cars s'arrêtent au plus près du quai, dans des conditions qui ne sont pas satisfaisantes pour la circulation routière de Poissy. Les réflexions sont actuellement menées pour organiser leur stationnement et rendre leur accès plus confortable aux voyageurs.

Poissy n'est pas pour le moment une destination en soi, inscrite dans les propositions des tours operators, mais les réflexions de la ville pour accueillir les croisiéristes et le personnel navigant sont en cours.

Proposer une offre touristique en bord de Seine

Compte tenu de la difficulté de relier l'embarcadère et le centre-ville de Poissy, l'objectif

est d'amener une offre touristique en bord de Seine. Le chemin de halage permet une petite promenade agréable et sans difficulté pour des personnes peu mobiles. Il offre une vue remarquable sur l'ancien pont de Poissy et permettrait l'installation de boutiques mobiles à destination des touristes, projet en réflexion avec les commerçants de la ville. Un projet, partagé avec la Communauté Urbaine GPS&O, est la mise en place, d'ici septembre 2019, d'un point d'information mobile (PIM) : les commerçants disposeraient d'un petit showroom, permettant par exemple la vente de « panier gourmand ».

La Villa Savoye de Poissy est un monument qui en 2018 a accueilli 38800 visiteurs. Sa notoriété est un atout évident pour une clientèle férue d'architecture. Elle constitue une offre non redondante avec le patrimoine classique dont la visite est prévue par les tours operator. Néanmoins, se rendre à la Villa Savoye en bus reste aujourd'hui compliqué pour un étranger : le trajet dure 20 minutes depuis le centre-ville, il faut acheter un billet, ne pas se tromper de bus, descendre à la bonne station... Idéalement, il faudrait affréter un car spécifique (ou une navette électrique) mais

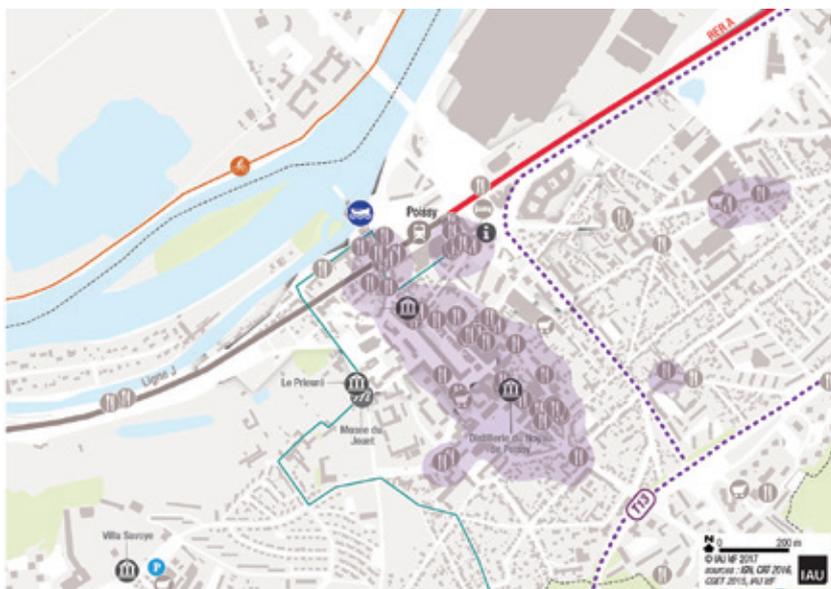
ce n'est pas un projet d'actualité. Le parcours pédestre qui mène à la Villa n'est pas adapté à une clientèle âgée ou qui a des difficultés de mobilité (il faut compter 25 minutes pour un marcheur classique et le trajet comporte une pente conséquente). Par ailleurs, il n'y a pas de signalétique suffisamment adaptée. Ce sujet général d'une signalétique cohérente à l'échelle de la Seine aval fera certainement partie des actions de la communauté urbaine.

La Collégiale où a été baptisé Saint-Louis, né à Poissy, serait également un monument à mettre en avant auprès de la clientèle américaine toujours enthousiasmée par l'histoire des rois de France. Mais là encore, l'offre reste entièrement à construire et serait plutôt destinée aux repeaters qui ne réitéreraient pas, par exemple, une visite à Versailles.

6 - Schéma directeur pour le développement de la croisière fluviale de Haropa-VNF

7 - Estimation Gescale, planificateur de répartition des accostages VNF Haropa.

8 - La fréquentation de l'escale a été présentée dans l'étude SP6TT



Equipements et services

Equipements culturels, touristiques et de loisirs

- Escale fluviale
- Site et monument
- Musée et écomusée
- Office de tourisme

Autres équipements

- Restaurant
- Hôtel
- Polarités**
- Polarité locale de commerces et de services
- Centre commercial et commerce alimentaire

Parcours et randonnées

- Chemin de randonnées
- Circuit vélo
- Accessibilité piétonne de l'escale**
- à moins de 10 minutes

Transports en projet

- Projet
- Gare ou station en projet
- Limites administratives**
- Commune



VILLA SAVOYE



ANCIEN PONT DE POISSY



ESCALE DE CONFLANS-SAINTE-HONORINE

CONFLANS-SAINTE-HONORINE

Conflans-Sainte-Honorine située à la confluence entre la Seine et l'Oise était capitale de la batellerie jusque dans les années 1970. Il s'agit d'une des premières villes franciliennes à disposer d'un embarcadère destiné aux croisières fluviales traditionnelles. Progressivement, des bateaux plus imposants, ont pris possession de l'escale. La ville avait tout d'abord envisagé un appontement à Conflans fin d'Oise mais les bateliers ne se sont jamais emparés de cette escale.

L'emplacement proposé leur demandait des manœuvres supplémentaires (un demi-tour) qui étaient une contrainte trop importante. Ils se sont imposés sur l'escale principale, par ailleurs plus centrale. L'escale de Conflans étant historique, les habitants sont habitués à l'accueil des bateaux ; en revanche, ils étaient fortement exposés aux nuisances de l'activité (bruits de moteur et pollution atmosphérique).

La ville de Conflans a récemment engagé un projet de réaménagement de cœur de ville qui sera inauguré en mai. Son objectif est

multiple: diminuer les nuisances, qualifier l'espace public et inviter au cheminement en ville au départ du fleuve.

En 2018, l'escale de Conflans a accueilli 10 paquebots (193 escales⁹) pour une durée moyenne d'une demi-journée (12 à 11 heures de station). Cette activité a représenté l'affluence de plus de 20 000 passagers et environ 6 000 personnels d'équipage. Globalement, le nombre d'escales à Conflans est en diminution constante depuis 2016, au plus haut de sa fréquentation (255 escales). En 2019, les prévisions sont en baisse avec 161 escales envisagées.

Conflans a la capacité d'accueillir deux bateaux de 110 m de long maximum. Le Schéma Directeur pour le développement de la croisière fluviale VNF - Haropa, projette le raccordement à l'électricité des bateaux de croisière à quai.

L'escale de Conflans-Sainte-Honorine est à proximité immédiate du centre-ville ce qui est un atout formidable pour inviter à la déambulation. De nombreux restaurants et brasseries

sont installés le long de la berge et sont régulièrement investis par les croisiéristes appréciant la diversité culinaire proposée. L'office du tourisme y est également implanté. La ville a aménagé les espaces publics sur le quai et à proximité. Dans un premier temps, il s'agissait avant tout de lever la nuisance notamment liée à la présence des autocars. Ces aménagements ont permis d'implanter à une centaine de mètres de là, un parking. Si les opérateurs de croisières étaient un peu réticents à faire parcourir cette distance aux croisiéristes, il a l'avantage de leur faire apercevoir la ville et l'entrée de la rue commerçante. Cette première approche les incite à venir s'y promener lors de leur temps libre. Les autocars au départ de l'escale desservent les sites touristiques de Versailles, d'Auvers-sur-Oise, Rueil-Malmaison, et parfois Chantilly.

Proposer une offre diversifiée aux visiteurs

Les sites, comme Paris, Versailles, Auvers-sur-Oise... sont mondialement connus, ils sont incontournables et ont souvent même conditionné la croisière. Alors comment exister en tant qu'escale de second plan, et quelle offre touristique proposer aux repeaters, ou aux croisiéristes qui ont du temps libre à Conflans-Sainte-Honorine?

L'atout de ce type d'escale est d'être en capacité d'offrir aux visiteurs ce qu'ils attendent, (information touristique, commerces, restaura-

tion.) mais aussi ce qui peut les surprendre (diversifier l'offre, animer les bords de fleuve, offrir un espace public qualifié...). De ce point de vue, Conflans dispose d'un avantage notable car ses rues commerçantes sont proches du quai.

Il s'agit aussi d'investir les personnels d'équipage, voire de les fidéliser dans l'usage de services (coiffeur, pharmacie...), leur recommander certains commerces et leur proposer des espaces de détente pour leur temps libre (footing sur le chemin de halage, terrasse de café...)

L'office de tourisme de Conflans a mené en 2018 une étude¹⁰ afin d'identifier une typologie des clientèles et des équipages.

Les aménagements de requalification des berges vont permettre de faire du nouvel emmarchement un lieu de spectacle sur terre et eau. Des festivités (Pardon de la batellerie, fête de la musique...) et des animations de bords de Seine en journée et en soirée sont envisagées pour l'été prochain.

L'intérêt des armateurs prime en termes de services. Ils doivent savoir, de façon certaine, qu'à telle escale ils bénéficieront de tels services et que cela répondra aux besoins de leur croisière. De même, pour les opérateurs de croisières l'aménagement de parkings à proximité facilite les excursions.

9 - Estimation Gescale, planificateur de répartition des accostages VNF Haropa.

10 - Étude de clientèle des paquebots fluviaux à l'escale de Conflans-Sainte-Honorine. Office de tourisme de Conflans-Sainte-Honorine - GPSEO été 2018.



Equipements et services

Equipements culturels, touristiques et de loisirs

- Escale fluviale
- Site et monument
- Musée et écomusée
- Office de tourisme

Autres équipements

- Restaurant
- Hôtel

Polarités

- Polarité locale de commerces et de services
- Centre commercial et commerce alimentaire

Parcours et randonnées

- Chemin de randonnées
- Circuit vélo

Accessibilité piétonne de l'escale

- à moins de 10 minutes

Limites administratives

- Commune



MUSÉE DE LA BATELLERIE



ESCALE FLUVIALE DE CONFLANS, LORS DES TRAVAUX DE REQUALIFICATION DES BERGES



ESCALE FLUVIALE DU PECQ

L'ESCALE DU PECQ

Devant l'augmentation des flux et face à l'évolution de la flotte (longueur des bateaux), Le Pecq a engagé en 2016 des travaux d'agrandissement dans le prolongement du port existant pour l'accueil des navires de 135 m. Des quais permettant le débarquement des voyageurs ont été aménagés. Cela fait du Pecq l'escale la plus proche de Paris offrant l'accueil d'une flotte de grande envergure. Le Schéma Directeur VNF - Haropa préconise, à court terme, d'ouvrir un accès à l'eau et à l'électricité aux bateaux de croisière.

Depuis 2016, le nombre d'escales est en progression. Avec 109 escales en 2016, il est prévu que Le Pecq en accueille 123 cette année. Cette fréquentation représente près de 15000 passagers et 5000 personnels de bord. Le Pecq est actuellement la tête de ligne de Viking qui utilise également ce port pour l'amarrage de ses trois bateaux en hivernage. Ces usages devraient prochainement évoluer. Viking favorise désormais une flotte de 125 m (au détriment des 135 m) afin de rentrer dans Paris. Ainsi, dès 2021, la tête de ligne de Viking sera rapatriée à Paris (Grenelle).

Les stationnements moyens au Pecq sont de deux jours, ce qui est très au-dessus de la moyenne des autres escales franciliennes. La durée de stationnement laisse du temps disponible hors excursions programmées ce qui est une réelle opportunité pour le territoire. En effet, pour l'escale du Pecq, il apparaît que les opérateurs de croisières sont demandeurs d'activités à proximité (marchés, spectacles, concerts...) et dans les environs.

Actuellement, l'escale dispose à proximité immédiate, d'une agence bancaire, d'une presse, d'une pharmacie ainsi que d'un Monoprix mais peu de restaurants, de brasseries ou de boutiques. Néanmoins, un projet d'aménagement sur 3 hectares en bord de fleuve est envisagé par la commune pour l'accueil d'un hôtel, de restaurants et de commerces.

Depuis l'apportement, les visiteurs peuvent emprunter le chemin de halage également accessible aux personnes à mobilité réduite. À destination des personnes plus mobiles, un accès piétonnier a été aménagé, via des escaliers et une rampe, permettant l'accès

à la terrasse de Saint Germain-en-Laye et de son château. Face à l'escale un parking permet le stationnement de cinq autocars et de nombreux véhicules légers. Le Pecq offre un accès aux sites touristiques régionaux d'envergure mais surtout à Paris et Saint-Germain-en-Laye. Elle est également un point de départ et d'arrivée de nombreuses croisières.

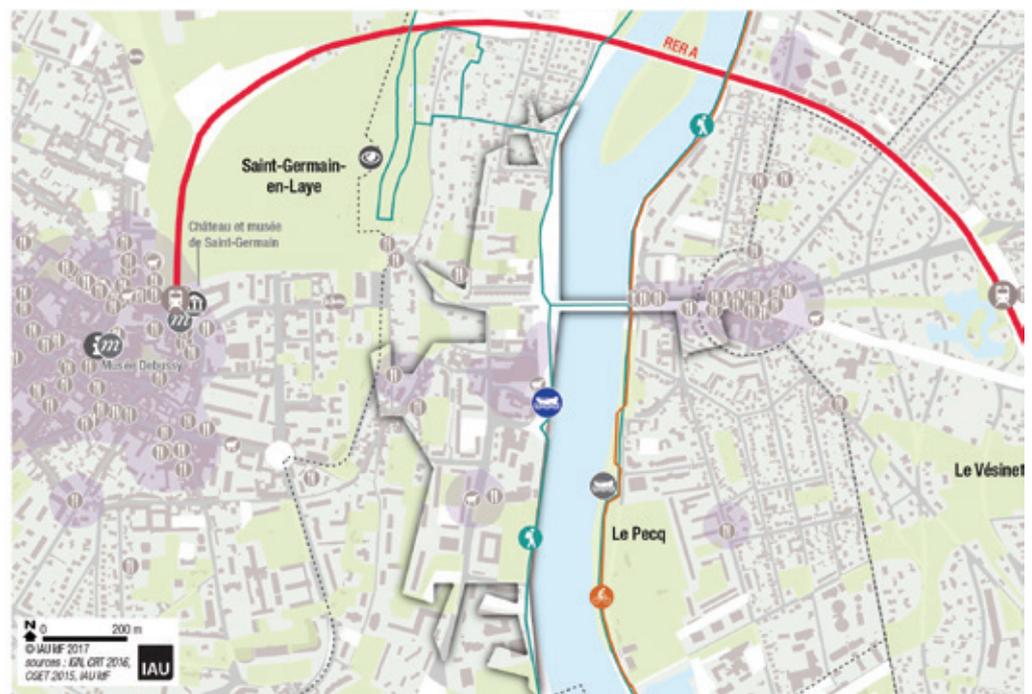
Depuis la venue des premiers croisiéristes au Pecq, les acteurs touristiques locaux et institutionnels se sont mobilisés pour améliorer la visibilité du territoire notamment auprès des capitaines et des programmeurs Viking.

Ainsi depuis mars 2019, des « welcome tour » sont organisés: les voyageurs effectuent un parcours guidé à Saint-Germain-en-Laye d'une heure, suivie de 30 minutes de temps libre dans la ville. Ce « welcome tour » relève essentiellement de la découverte de l'art de vivre à la française. Il est assuré par les guides-conférenciers de l'office de tourisme intercommunal Saint Germain Boucles de Seine. Cette offre, répond à une demande des opérateurs de

croisière. Elle permet de proposer une vitrine du territoire invitant ainsi à retourner dans un deuxième temps dans certains endroits seulement traversés. De plus, le temps de stationnement (2 à 3 jours) à l'escale du Pecq, laisse aux croisiéristes tout le loisir de s'y rendre de nouveau et encourage la consommation locale. La présence de taxis à proximité, sensibilisés au public croisiériste par Saint Germain Boucles de Seine, facilite l'autonomie dans les déplacements.

Préserver l'attractivité de l'escale et le tourisme local

Si le départ de Viking peut remettre en question la fréquentation du Pecq, il peut être une opportunité pour d'autres compagnies de croisière de bénéficier à leur tour de ses services et attractivités. Les escales parisiennes sont peu nombreuses, souvent plus onéreuses et surtout très prisées, Le Pecq serait alors tête de ligne pour certains et escale de délestage pour d'autres. Ces nouvelles fréquentations pourraient être source de diversité des clientèles (nationalité, âge...).



Equipements et services

Equipements culturels, touristiques et de loisirs

- Escale fluviale
- Site et monument
- Musée et écomusée
- Office de tourisme

Autres équipements

- Restaurant
- Hôtel

Polarités

- Polarité locale de commerces et de services
- Centre commercial et commerce alimentaire

Parcours et randonnées

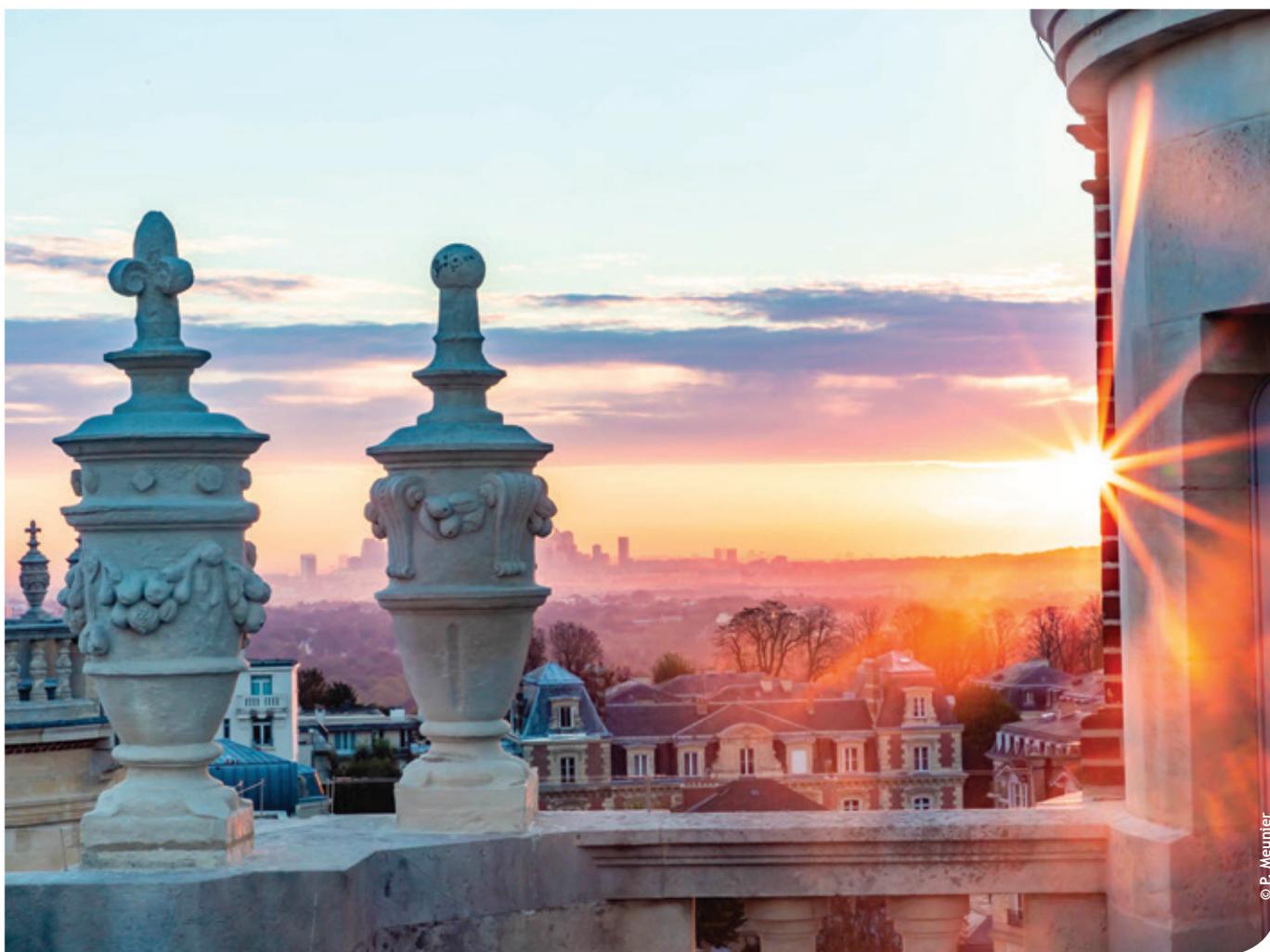
- Chemin de randonnées
- Circuit vélo

Accessibilité piétonne de l'escale

- à moins de 10 minutes

Limites administratives

- Commune



TOITS DU CHÂTEAU

En termes de mobilité au départ de l'escale, Le Pecq a mis à disposition des vélos électriques en libre-service au port du Pecq (société Green On). Cette expérimentation proposée par la CA Saint Germain Boucles de Seine s'est déroulée du 15 juillet à fin septembre 2018. Le retour sur expérience montre que le service a été globalement peu utilisé par les croisiéristes. En revanche, le personnel d'équipage était davantage concerné : « à chaque escale, sur 50 membres d'équipage, 6 à 7 utilisateurs pour Rolf, une dizaine pour Kadlin¹¹ ». Sur les 31 trajets effectués sur la période, la durée d'utilisation était de 1 à 3 heures pour 75 % d'entre eux. L'expérimentation a eu un impact intéressant en termes de contact auprès des acteurs du tourisme fluvial (opérateurs de croisières, capitaines, armateurs). Auprès de l'équipage¹² il a eu un effet prescripteur : ayant alors la possibilité d'élargir leur rayon de déplacement, ils ont pu dîner à l'extérieur, faire du shopping puis recommander ces endroits auprès des croisiéristes.

11 - Retour sur l'expérimentation des vélos électriques Green-On au Port du Pecq - C. Charly 7/11/2018.

12 - annexe I du Retour sur l'expérimentation des vélos électriques Green-On au Port du Pecq - C. Charly 7/11/2018



CHÂTEAU DE SAINT-GERMAIN



NAVIRE AMARRÉ À L'ESCALE FLUVIALE DU PECQ

SYNTHÈSE

Les escales franciliennes rencontrent des problématiques communes, notamment en lien avec l'évolution de l'activité.

Les opérateurs de croisière, compte tenu de la croissance de leur activité, ont favorisé dans un premier temps un renouveau de leur flotte vers des bateaux de 135 m. Cette évolution a nécessité une adaptation des escales comme cela est précisé dans le Schéma de développement du tourisme de croisière de VNF Haropa. La Roche-Guyon, Mantes et Le Pecq sont désormais en capacité d'accueillir les plus longs paquebots, ce qui n'est pas le cas de Conflans-Sainte-Honorine ni de Poissy. Pour ces deux dernières villes, la question est de savoir si cela pourrait nuire à l'évolution de leur fréquentation.

Effectivement, plusieurs questionnements peuvent être considérés en amont :

- ▶ L'augmentation de la taille des bateaux se fait-elle en considération des impacts du réchauffement climatique sur la voie d'eau? Les crues de 2018 ont fortement impacté la navigation des navires, imposant l'immobilisation des bateaux (comme à Mantes par exemple) avec des adaptations du programme de visite. Une forte diminution de l'étiage aurait des incidences similaires. La croisière fluviale est une activité exposée aux conséquences d'un dérèglement climatique d'ores et déjà à l'œuvre. Il pourrait imposer une saisonnalité de l'activité et une adaptation de la flotte.
- ▶ Quels sont l'impact environnemental et la pollution générés par les bateaux de croisières? Ces sujets sont encore trop peu considérés pour une activité en émergence.
- ▶ Le bief de Paris permet la navigation des bateaux jusqu'à 125 m ce qui peut remettre en question la stratégie des opérateurs de croisière de passer aux 135 m.

Aujourd'hui, l'activité de croisière est privilégiée par un public âgé, souvent peu mobile.

Si une évolution de la clientèle vers un public jeune ou de famille se fait sentir, il ne s'agit que d'une tendance qui ne modifie pas encore en profondeur les comportements de visite. Les locomotives patrimoniales que sont Paris, Versailles, Giverny ou encore Auvers-sur-Oise captent la majorité des croisiéristes, notamment les primo visiteurs. Néanmoins, une partie des croisiéristes restent à quai, tout comme les personnels navigant. Ils sont aujourd'hui identifiés comme les clientèles à accompagner, susceptibles d'utiliser services et commerces de proximité. Pour les croisiéristes peu mobiles, la vente de produits locaux peut être amenée à quai (ou à bord), pour les autres, la ville d'escale peut proposer d'intégrer au programme, comme le fait Le Pecq, un « welcome tour » local.

L'analyse des escales franciliennes a mis en avant la nécessité pour les villes d'accueil d'aménager des parkings pour autocars à proximité des quais, les escales étant le point de départ de nombreuses excursions. Les autocars ont souvent été identifiés comme source de nuisances (bruit, pollution, difficultés de circulation). Il semble qu'il y ait une opportunité pour les territoires d'expérimenter les nouvelles mobilités (voiture taxi, véhicules autonomes collectifs...) à destination des visiteurs. Elles seraient l'opportunité pour les opérateurs de croisière de diversifier leur offre en proposant des excursions « à la carte ». Le département des Yvelines qui accueille le cluster des mobilités innovantes Versailles Satory est largement investi sur ces sujets.

L'offre d'une qualité de service homogène et complémentaire à l'ensemble des escales de la vallée est un enjeu majeur pour son attractivité fluviale de la vallée. Il est indispensable que l'opérateur sache en amont de quels services il pourra bénéficier à tel endroit. De même, une signalétique cohérente à l'échelle de la Seine aval pourrait faire partie des actions à mener par les territoires traversés.

2 | 5

SÉQUENCE DE L'ÉTOILE À SAINT-DENIS AU PORT DE GRENELLE DANS PARIS

► Atelier parisien d'urbanisme



UN PARCOURS SOUS CONTRAINTES

UNE MIXITÉ DES USAGES ET UNE CONTIGUÏTÉ DES INSTALLATIONS

On compte aujourd'hui 114 établissements flottants stationnaires à Paris sous statut ERP (Établissements Recevant du Public). Ils occupent diverses fonctions : piscine, discothèques, restaurants, hôtels...¹ et cohabitent avec des infrastructures à vocation industrielle, avec des fonctions logistiques.

En matière résidentielle, la Seine est également un attracteur fort : près de 800 bateaux-logements sont présents sur le bief parisien (1200 en Île-de-France), dont 92 ont élu domicile le long des berges à Paris². Le port des Champs-Élysées, en contrebas du jardin des Tuileries, le port de Grenelle et dans une moindre mesure le port de Suffren en concentrent le plus grand nombre.

En 2018, le trafic de marchandises sur la partie parisienne de la Seine (bief et canaux) a atteint 8,3 millions de tonnes, un chiffre en nette augmentation par rapport à 2017³. Cette donnée montre combien les fonctions industrielles et support s'appuient sur ce corridor pour le transbordement de marchandises et l'évacuation de produits de nature diverse.

Ainsi, la Société du Grand Paris s'est engagée à acheminer en partie les déblais des travaux du Grand Paris Express par voie fluviale. Cet objectif entraîne une montée en charge de

l'activité des plateformes dédiées et Haropa-Ports de Paris ainsi que le service des canaux de la Ville de Paris ont confirmé le maintien de ces ouvrages pour accompagner ce chantier. On estime en effet que 8 millions de tonnes de déblais sont susceptibles d'être évacués par voie fluviale sur les 45 millions de tonnes générées par le chantier (400 000 rotations de camions évitées). Ce tonnage correspond à la circulation d'une cinquantaine de barges par jour qui se glissent dans le trafic fluvial général.

La Seine devrait également être mise à contribution pour accompagner les chantiers liés aux Jeux Olympiques de 2024, à la fois par les flux de matériaux utilisés pour les travaux de construction et les installations des sites, mais également pour les flux de marchandises circulant pendant l'événement. Une quinzaine de sites olympiques sont reliés à la Seine, et les épreuves de triathlon et de natation en eau libre auront lieu au pied de la Tour Eiffel.

Le transport de passagers occupe également un rôle majeur dans Paris intra-muros : la croisière-promenade, riche d'une flotte de 110 bateaux sur la Seine, promène près de 8 millions de passagers⁴ par an à Paris⁵. Des compagnies de renom sont présentes sur la Seine : les Bateaux-Mouches, les Vedettes du

1 - « Le renforcement de la sécurité de la navigation sur le bief parisien de la Seine », Rapport CGEDD, IGA, Juin 2016

2 - Ibid.

3 - « Transport et tourisme fluvial : les chiffres clés 2018 », VNF Bassin de la Seine, avril 2019

4 - Chiffres 2017, issus de l'étude « Le tourisme fluvial sur l'axe Seine : une activité majeure, un développement durable », VNF, Haropa, décembre 2017

5 - Promenades simples, promenades avec restauration, événementiel.

CI-CONTRE : LA BORNE
ÉLECTRIQUE INSTALLÉE
PAR CROISIEUROPE,
QUAI DE GRENELLE

Pont Neuf ou encore les Bateaux Parisiens y sont présents depuis les années cinquante. Ces trois acteurs historiques captent 90 % du total des passagers. Une vingtaine d'escales accueillent les bateaux-promenade à Paris.

Ces chiffres permettent de relativiser le poids de la croisière avec hébergement proposé par les paquebots fluviaux : le nombre de passagers transportés correspond à 1 % du total des passagers empruntant la Seine à Paris dans un objectif touristique.

Quatre escales pour bateaux de croisière de 110 mètres et plus sont accessibles sur la Seine à Paris. 5 postes d'amarrage y sont disponibles et le stationnement à couple permet de limiter l'encombrement de la voie d'eau à une longueur totale de 600 mètres environ, sur un linéaire de berges de 26 kilomètres dans Paris.

Toutes ces dimensions témoignent de la force de gravité exercée par la Seine et, ensemble, ces diverses activités génèrent un trafic intense. Le chenal de navigation, comme les quais, sont très sollicités alors que le contexte du bief est contraignant.

Avec le changement climatique et la hausse moyenne des températures, le fleuve est chargé de distribuer ses bienfaits en matière d'îlot de fraîcheur et de réservoir de biodiversité. Il contribue également à l'atteinte des objectifs de diminution des émissions de gaz à effet de serre, en accueillant des activités de transports de marchandises et de passagers, ce qui permet de réduire l'usage de poids lourds ou d'autocars.

Enfin, la Seine doit répondre à la demande de reconquête des berges par les habitants, usagers et touristes, et aux possibilités de nouveaux usages. C'est le rôle du parc « Rives de Seine » et demain, de la baignade.

LES MISSIONS DÉVOLUES AUX DIFFÉRENTS ACTEURS

Ce chevauchement d'usages brasse des enjeux et des besoins divers. Les compétences croisées sont nombreuses et dévolues à différents organismes : VNF⁶, Haropa-Ports de Paris, préfecture de région (DRIEA, DRIEE), préfecture de police (brigade fluviale et BSPP⁷), Ville de Paris.

Dans ce dispositif, Haropa-Ports de Paris détient une compétence d'exploitation, d'entretien et de police de conservation

des infrastructures portuaires utilisées par les navires de commerce. Cet établissement public est avant tout un opérateur d'aménagement chargé d'aménager et d'exploiter les espaces portuaires, qui couvrent 1 000 hectares, avec une gestion qui se fait essentiellement par amodiation⁸.

Ports de Paris a également une mission de maître d'ouvrage et conduit des travaux sur ses espaces (modification de terre-plein, réseaux d'assainissement pour les bateaux, renforcement des quais maçonnés, aménagement des circulations pour apaiser et fluidifier la rencontre piétons/usages industriels...). Des réflexions sont aussi engagées sur les enjeux énergétiques pour améliorer le bilan carbone des activités utilisant la Seine. L'ensemble de ces sujets est intégré dans le Schéma d'orientation des berges et des ports.

VNF assure la gestion, l'exploitation, l'entretien et la maintenance du réseau fluvial, et en particulier du plan d'eau, ainsi que la promotion des voies navigables. L'organisme assure la gestion des entrées et des sorties sur le bief parisien (péages et redevances aux écluses). Depuis 2013, ses missions ont été élargies aux enjeux de développement durable (préservation de la biodiversité, conservation du patrimoine, gestion de la ressource hydraulique, promotion du tourisme fluvial)⁹. VNF propose aux préfets et départements riverains les règles de la navigation. Il propose également aux préfets les mesures devant figurer dans le RPP.

La Ville de Paris intervient dans le cadre du PLU sur l'accessibilité des quais, des ponts et aussi sur la piétonnisation des quais bas d'une partie de la rive gauche (en 2013) et de la rive droite (en 2016). La création du parc Rives-de-Seine, en 2017, sanctuarise la fonction d'espace public dévolu aux circulations douces de cette partie des quais bas et permet du fait de la nouvelle accessibilité la création d'escales et l'accostage de quelques bateaux. La Ville gère par ailleurs le port de plaisance de l'Arsenal.

DES PLATEFORMES DE DIALOGUE PLURIELLES

Lancé par la Ville de Paris en janvier 2019, l'Atelier Seine réunit ainsi toutes les parties prenantes concernées par le fleuve et ses abords afin de parvenir à une vision commune

6 - VNF : Voies Navigables de France

7 - BSPP : Brigade des Sapeurs-Pompiers de Paris

8 - « Le renforcement de la sécurité de la navigation sur le bief parisien de la Seine », Rapport CGEDD, IGA, Juin 2016

9 - Site de VNF : www.bassindealseine.vnf.fr

du fleuve. Cette instance de dialogue s'est mise en place à la suite de l'annonce de l'extension du périmètre Unesco et de la création d'une zone tampon¹⁰.

6 ateliers sont mis en place pour, à la fois favoriser les échanges et le dialogue, et élaborer un Livre blanc comprenant un corpus commun stratégique et un cahier de contributions des acteurs.

Autre espace de dialogue, le Comité des Usages Fluviaux (CUF), piloté par le préfet de Région, est un lieu d'échanges entre les nombreux agents opérant sur la Seine (Préfecture de Police, Ports de Paris, VNF, DRIEE, Comité des armateurs fluviaux, Chambre nationale de la batellerie artisanale, syndicat professionnel de la batellerie artisanale, Ville de Paris).

LA CROISIÈRE FLUVIALE : FAIBLE CAPACITÉ D'ACCUEIL ET FORTE DEMANDE

L'escale à Paris est inscrite dans tous les catalogues de croisières proposées en Seine aval. C'est la plupart du temps le point de départ et l'aboutissement de la croisière avec hébergement. La Seine suscite des attentes multiples et intenses, et cette situation est amplifiée par le faible nombre d'escales existant dans la séquence étudiée (6 escales dont 2 en délestage) :

- Bercy et Grenelle sont utilisées en délestage, c'est-à-dire en deuxième option quand les sites Javel amont et aval sont saturés.
- Javel (amont et aval), Issy-les-Moulineaux, Courbevoie et l'Étoile (Saint-Denis) assurent l'accostage des bateaux de croisière.

6 emplacements sont réservés sur la Seine à Paris.

14 bateaux, parmi les 18 qui opèrent sur la Seine, peuvent s'amarrer dans Paris. Les 135 mètres (4 bateaux au total) ne sont pas autorisés à le faire.

En 2019, les escales parisiennes totalisent 385 autorisations d'escales, un volume en augmentation par rapport à 2016 (354).

LE BIEF DE PARIS : UN CONTEXTE EXCEPTIONNEL

Le bief de Paris couvre 27 kilomètres définis, en amont, par l'écluse du Port à l'Anglais

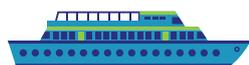
(Vitry-sur-Seine / Alfortville), et en aval, par le barrage-écluse de Suresnes. Dans Paris, les berges de la Seine s'inscrivent dans un long continuum d'activités de différentes natures, se partageant un linéaire de 2 fois 13 kilomètres : navigation (passagers, commerce, plaisance), tourisme, économie, habitat (bateaux-logements), établissements flottants recevant du public.

À l'intérieur de ce bief, trois contraintes s'additionnent :

- La question du gabarit des bateaux de croisière autorisés à emprunter le bief est capitale. Aujourd'hui, il est indiqué que « la manœuvre de retournement qu'autorise le Règlement Particulier de Police (RPP) en aval immédiat de l'Île aux cygnes pour les paquebots de plus de 110 mètres est rendue délicate par la présence en rive gauche des bateaux qui y font escale et en rive droite par celle d'établissements flottants à quai »¹¹. Ce Règlement Particulier de Police (RPP) est en cours de modification et va permettre sous peu, la navigation des paquebots jusqu'à 125 mètres d'un bout à l'autre de Paris, et leur amarrage à Grenelle et Javel.
- Le nombre et la configuration des ouvrages de franchissement, notamment dans Paris intra-muros, représentent une contrainte forte pour la navigation : une quarantaine de ponts relie la rive droite de Paris à sa rive gauche sur un parcours de 13 km. Ces ponts, souvent anciens, disposent de piles plantées dans le plan d'eau et la hauteur libérée sous le tablier ou la voûte limite le tirant d'air à 5,5 mètres¹². Les navires de croisières de grande capacité, comprenant 3 ponts de cabines, ne peuvent pas naviguer dans Paris en raison de leur tirant d'air.
- Enfin, la largeur de la Seine varie beaucoup dans la portion parisienne, entre les bras entourant les îles de la Cité et de Saint-Louis (entre 25 et 90 mètres) et le pont des Invalides (120 mètres).

LES 5 ESCALES ÉTUDIÉES :

- L'Étoile (Saint-Denis)
- Courbevoie
- Issy-les-Moulineaux
- Javel Bas et Haut
- Grenelle



Un paquebot fluvial a une longueur comprise entre 90 mètres et 135 mètres. Il a une capacité d'accueil supérieure à 50 personnes et propose des croisières avec hébergement.

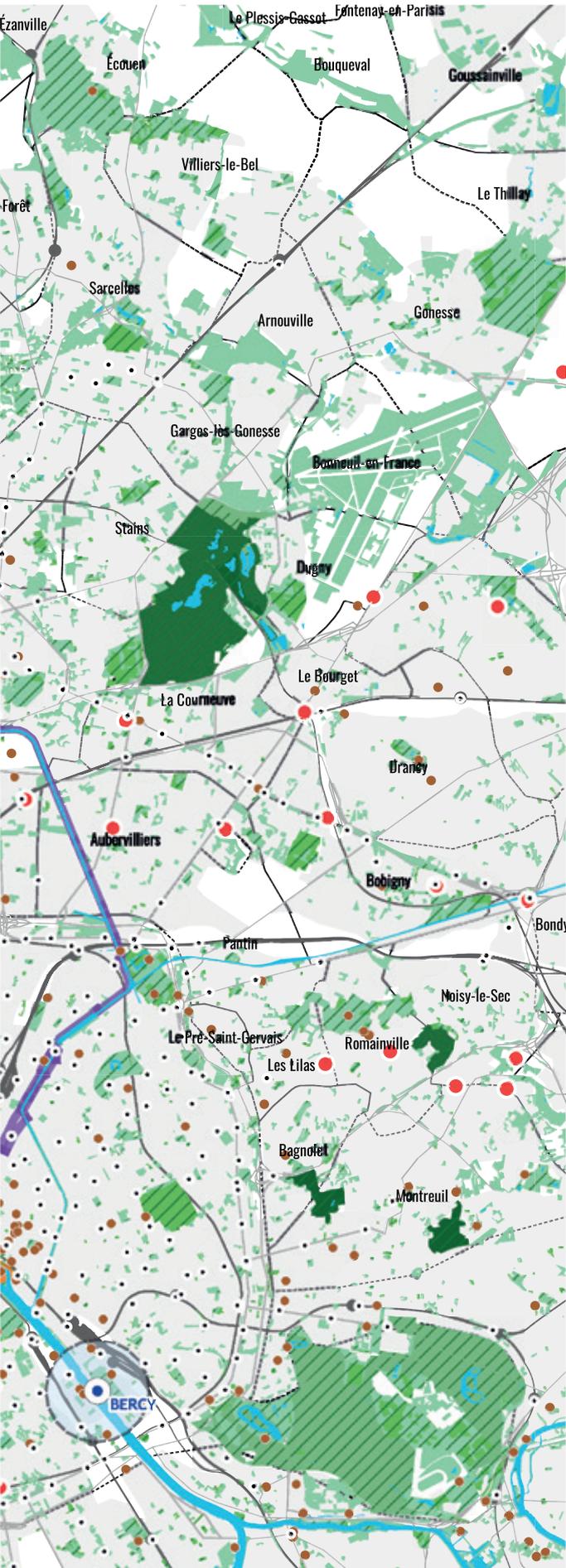


La péniche-hôtel correspond à un modèle au gabarit plus modeste. Sa capacité d'accueil est inférieure ou égale à 50 personnes et sa longueur moyenne est de 35 mètres.

10 - Les rives de la Seine ont été inscrites au patrimoine mondial de l'Unesco en 1991

11 - « Le renforcement de la sécurité de la navigation sur le bief parisien de la Seine », Rapport CGEDD, IGA, Juin 2016

12 - Tirant d'air : hauteur libre sous les ponts
Tirant d'eau : hauteur maximum de la partie immergée du bateau



Les escales fluviales et maritimes dans leur environnement écologique, touristique et d'accessibilité

De Saint-Denis l'Etoile au port de Grenelle

Escales fluviales

-  Étudiées
-  Non étudiées
-  Accessibilité à 800m

Sites touristiques

-  Sites touristiques
-  Périmètre UNESCO

Biodiversité

Zones d'accueil du public

-  ENS, espaces verts publics

Zones écologiques majeures

-  APB, RBD, RBI, RNN, RNR, Znieff type 1, Natura 2000

Zones écologiques secondaires

-  Réservoirs de biodiversité

Zones relais

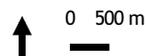
-  Ecomos

Autres espaces verts

-  Espaces verts

Fond de plan

-  Stations de transport en commun existant
-  Stations RGPE
-  Véloroute
-  Voies ferroviaires
-  Gares voyageurs
-  Plans d'eau
-  Limites communales



Source : APUR, SRCE, IAU, CRT IDF, IGN, CLC 2012, DRAC



SAINT-DENIS L'ÉTOILE

UNE LOCALISATION STRATÉGIQUE

Désormais appelée « l'Étoile », cette escale se situe sur le grand bras de la Seine, entre l'A86 au sud, le Pont de l'Île-Saint-Denis au nord, l'Île-Saint-Denis à l'ouest et la Ville de Saint-Denis à l'est. Elle est distante de 3 kilomètres de Paris (Porte de Clignancourt) et d'environ 17 kilomètres de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle. Elle est également à 800 mètres à vol d'oiseau de la gare de Saint-Denis, desservie par les lignes D et H du Transilien (qui s'arrêtent notamment à Auvers-sur-Oise, Chantilly et à la gare du Nord). Sa position la rend donc objectivement intéressante pour les opérateurs. Elle est dotée aujourd'hui d'un ponton qui peut accueillir une seule unité et est très peu accessible pour les piétons.

UNE EMPRISE MULTIFONCTIONNELLE

L'escale s'inscrit dans un système portuaire plus large : en aval de la halte fluviale, le port héberge deux autres activités portuaires : un port industriel (Cemex Granulats) et un quai à usage partagé (QUP)¹³. Cemex Granulats Saint-Denis est l'un des 8 sites de réception de déchets du BTP de la métropole du Grand Paris. La fréquentation de ces équipements implique des rotations de véhicules importantes.

UNE AUGMENTATION DE LA DEMANDE

L'escale de Saint-Denis l'Étoile sert de tête de ligne aux bateaux de 135 mètres de la compagnie allemande A-Rosa (A-Rosa Viva). C'est l'escale la plus proche de Paris permettant l'amarrage de bateaux de cette taille.

Pour l'année 2019, 49 demandes d'escales y ont été accordées. L'escale accueille 3 fois moins de bateaux que Javel amont, mais la tendance est à une hausse de la demande au cours des dernières années (+ 15 % entre 2016 et 2019). La redevance d'occupation de l'escale pour les bateaux de plus de 110 mètres

s'établit à 19,60 euros de l'heure (68,10 €/h à Paris). On peut estimer la fréquentation annuelle de l'escale à environ 7 800 personnes, passagers et personnel de bord compris. C'est un volume modeste à l'échelle d'une ville de 111 000 habitants, mais qui présente des marges de progression importantes et donc un potentiel en matière de retombées locales.

UN NIVEAU D'ÉQUIPEMENT SUCCINCT ET DES CONTRAINTES D'INSERTION ÉLEVÉES

L'escale n'est pas équipée en électricité et eau et aucune benne à ordures ménagères n'est visible sur le site. Les plots anti-intrusion installés en sortie de rampe ne permettent pas la circulation de véhicules au droit de l'escale. L'accès véhicules peut se faire en impasse en empruntant la rampe d'accès réservée au port industriel, mais celle-ci n'est pas prévue pour le transfert de personnes. Elle n'est pas dotée non plus d'emplacements dédiés aux autocars. Les autocaristes stationnent régulièrement en pleine voie, sur la RD 1 (Quai de Saint-Ouen). Il s'agit d'une 3 voies, qui présente un trafic routier important (16 000 véhicules jour en 2012, dont 13 % de poids lourds). Aucun aménagement piéton n'est organisé entre le ponton et le lieu de stationnement des autocars. Le lien au centre-ville, et notamment à la Basilique, au Musée d'art et d'histoire ou encore au parc de la Légion d'honneur, est illisible, tout comme la proximité avec le Stade de France.

Le site et ses abords, pâtiennent d'une image dégradée et d'un déficit de notoriété auprès des opérateurs de croisière.

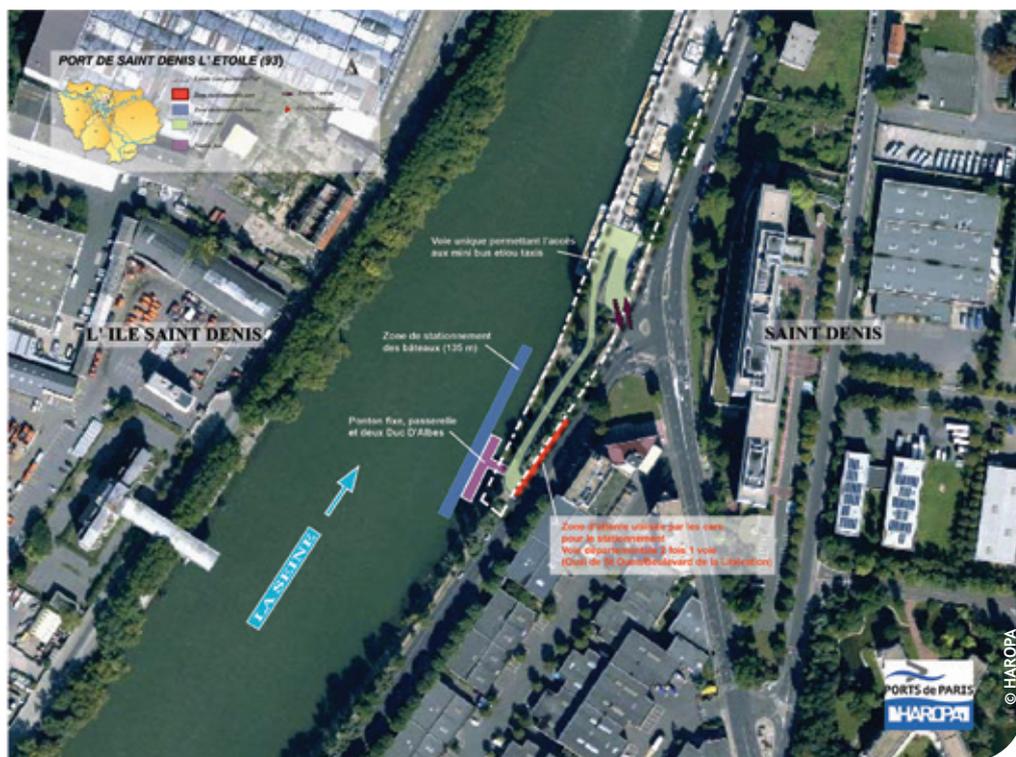
UNE MUTATION À GRANDE VITESSE

Si la complexité du site est réelle, l'escale s'inscrit néanmoins dans un espace de mutations urbaines qui pourrait vite se convertir en atout. À moins de 800 mètres, qui correspondent à un périmètre accessible en 10 minutes à pied, on rejoindra, en 2024, le village olympique


**TEMPS D'ACCÈS
À LA TOUR EIFFEL DEPUIS
SAINT-DENIS L'ÉTOILE**

- Navigation : 3 h
- Transport en commun offre actuelle : 60 minutes
- Transport en commun après la mise en service du Grand Paris Express : 45 minutes

13 - « Le quai à usage partagé permet le transbordement de matériaux et de marchandises sur le fleuve. C'est aussi une escale pour le transport de passagers ou un lieu de loisirs occasionnel... Les QUP peuvent être ouverts aux promeneurs en dehors des heures d'exploitation... », définition Haropa-Ports de Paris, <https://www.haropaports.com/fr/quais-usages-partages>



et paralympique. 5 à 10 minutes supplémentaires permettront d'accéder à la future gare Saint-Denis Pleyel (point de rencontre des futures lignes de métro 14, 15, 16 et 17) et à la future piscine olympique.

Ajoutons que l'embranchement à la Véloroute de la Seine se situera à moins de 400 mètres de cet emplacement, permettant dès 2020 des circuits combinés sur et le long de la Seine.

Le retournement de la gare de Saint-Denis vers l'ouest, programmé dans le cadre de l'opération Sud Confluence, profitera également à l'escale. Cette gare voit affluer chaque jour 90 000 voyageurs qui empruntent les lignes D, H (RER et Transilien) ou encore les lignes 1 et 8 du tramway.

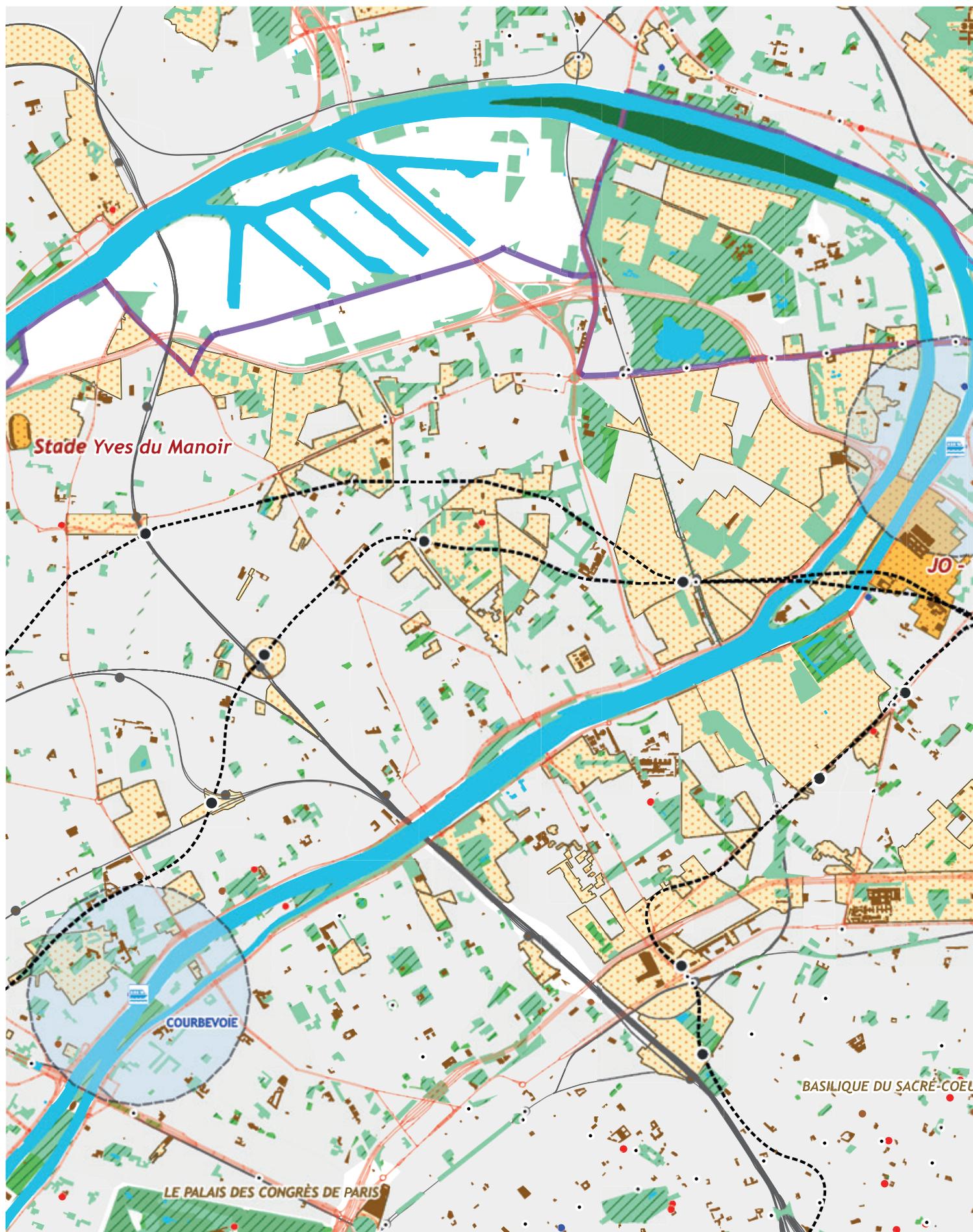
Par leurs ampleurs et leurs natures, ces transformations majeures, dont certaines sont déjà engagées (ZAC Sud Confluence, Éco-Quartier fluvial de l'Île-Saint-Denis, village olympique et paralympique), jouissent d'un fort rayonnement, et se greffent sur un tissu déjà dépositaire de lieux emblématiques: la Basilique de Saint-Denis (127 000 visiteurs en 2017), le Parc de la légion d'Honneur et sa Maison d'Éducation, le Musée d'Art et d'Histoire de Saint-Denis (21 400 visiteurs en 2015), , le Stade de France (68 000 visiteurs en 2017 hors événements), la Cité du Cinéma, et un peu plus loin, le marché aux puces de Saint-Ouen (5 millions de visiteurs par an). L'escale s'inscrit donc à la fois dans

de fortes dynamiques d'aménagement et à proximité d'éléments patrimoniaux majeurs. Les lieux de destination potentiels à la sortie de la passerelle restent invisibles et difficilement accessibles, du fait d'une signalétique inexistante et de cheminements piétons/vélos peu confortables.

Plaine Commune et l'Office de Tourisme du territoire ont manifesté leur souhait de valorisation touristique du territoire auprès des opérateurs de croisières. Une rencontre, organisée en janvier 2015, réunissait ces deux interlocuteurs et Haropa-Ports de Paris en vue d'un examen des possibilités d'évolution des pratiques. Des rapprochements avec les tours-opérateurs, et notamment la programmation d'un éducateur, ont été envisagés, ainsi que des opérations commerciales et promotionnelles lors des escales. Ces propositions n'ont pas encore été mises en œuvre et l'intérêt du territoire pour cette escale reste entier.

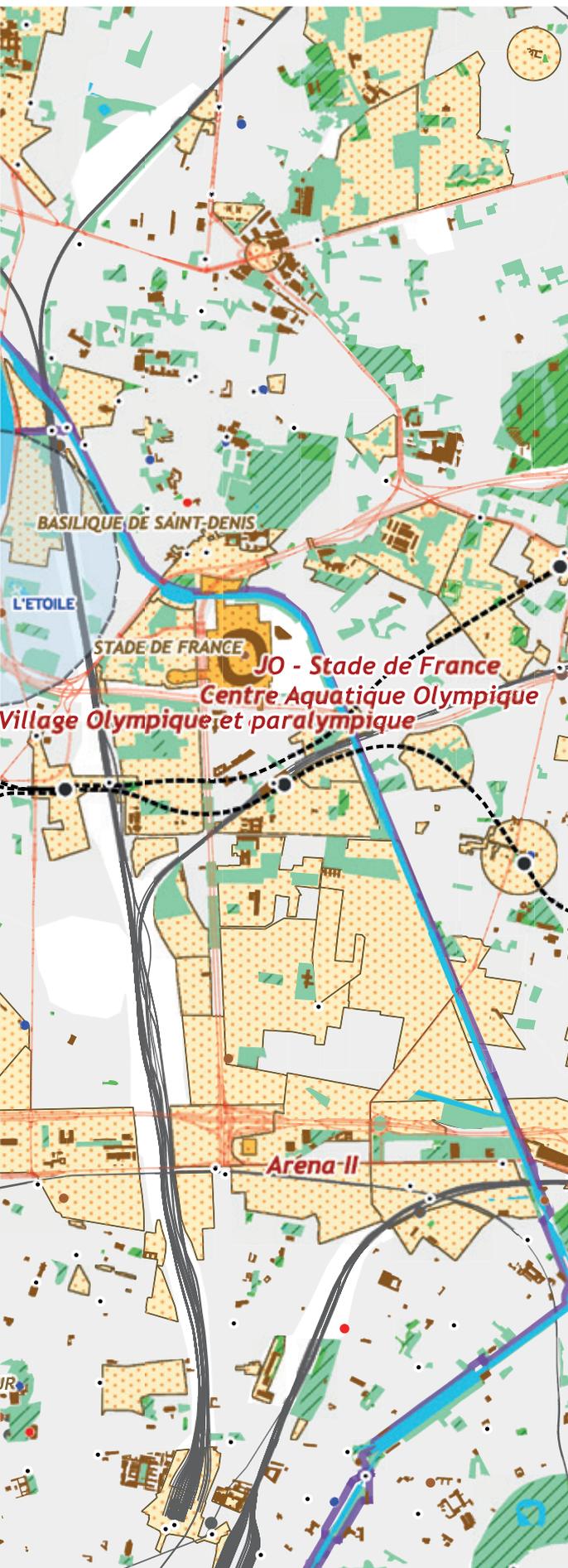


a-ROSA, 135 m à Saint-Denis l'Étoile



Les escales fluviales et maritimes dans leur environnement écologique, touristique et de projet

De Saint-Denis L'Etoile à Courbevoie



- Escales fluviales
- Accessibilité à 800 m

Sites touristiques

- Châteaux et architectures civiles remarquables
- Edifices et patrimoine religieux
- Loisirs de plein air
- Musées
- Parcs, jardins et arboretums
- Sites à caractère militaire et lieux de mémoire
- Sites industriels, agricoles, artisanaux
- Sites, villes et villages pittoresques
- Bâti remarquable

Biodiversité

Zones d'accueil du public

- Espaces naturels sensibles, espaces verts publics

Zones écologiques majeures

- APB, RBD, RBI, RNN, RNR, Znieff Type 1, Natura 2000

Zones écologiques secondaires

- Réservoirs de biodiversité

Zones relais

- Ecomos

Autres espaces verts

- Espaces verts

Contexte et projets

- Stations de transport en commun existant
- Gares du Grand Paris Express
- Grand Paris Express
- Routes primaires
- Véloroute La Seine à Vélo (V33)
- Voies ferroviaires
- Gares de voyageurs
- Sites de Jeux Olympiques et Paralympiques 2024
- Grands projets d'aménagement
- Plan d'eau

0 500 m

Sources : APUR, SRCE, IAU, CRT IDF, IGN, CLC 2012, DRAC



COURBEVOIE



UN ENVIRONNEMENT MAJEUR

L'escale de Courbevoie est placée en aval de l'écluse de Suresnes, face à l'Île de la Grande Jatte. Elle présente un réel potentiel en lien avec la diversité des usages du fleuve.

Elle bénéficie d'une position avantageuse, à 700 mètres du Pont de Neuilly, qui relie le quartier de la Défense à l'Arc de Triomphe par l'Axe majeur. Elle est située à 10 minutes à pied de la station de métro « Esplanade de la Défense », sur la ligne 1, desservant des lieux touristiques à fort niveau de fréquentation : La Défense, les Champs-Élysées, les Tuileries, le Musée du Louvre, le Château de Vincennes. L'accès à cette station suppose cependant le franchissement d'un axe routier très circulé, puisqu'il recueille un trafic de plus de 50 000 véhicules par jour en moyenne.

L'escale est aménagée pour l'accueil d'un bateau, d'une longueur maximale de 110 mètres. Elle est réservée pour 53 amarrages en 2019, un volume en baisse depuis 2016. La redevance d'occupation de l'escale pour les bateaux jusqu'à 110 mètres s'établit à 14,40 euros de l'heure (50,50 €/h à Paris).

On peut estimer la fréquentation annuelle de l'escale à environ 8 500 personnes, passagers et personnel de bord compris.

L'ABSENCE DE SERVICES SUR SITE EST EN PARTIE COMPENSÉE PAR LA QUALITÉ DE L'AMÉNAGEMENT DES QAIS

Bien que non reliée à l'eau et à l'électricité, le site de Courbevoie est apprécié des opérateurs.

Certains bateaux, comme l'Avalon ou le River Venture, pratiquent cette escale pour récupérer des passagers déposés à Conflans pour une excursion d'une journée à Versailles. La récupération à Courbevoie permet de gagner du temps de navigation avant l'arrivée et le débarquement à Paris.

L'opérateur CroisiEurope signale également son intérêt pour cette escale, depuis laquelle certains croisiéristes peuvent se rendre à pied à la Défense en empruntant la passerelle piétonne qui enjambe le quai du président Paul Doumer (RD 7). L'opérateur mentionne toutefois que les échanges directs avec la collectivité locale se sont interrompus. Désormais, le dialogue s'établit avec le propriétaire-gestionnaire du port (Haropa-Ports de Paris).

Les quais, maçonnés, sont fréquentés par une population locale. Des aménagements (parcours sportifs), des équipements (café, terrasse), et des espaces verts viennent animer ce lieu. La Société Nautique de la Basse Seine, implantée en bout de quai, propose la pratique de l'aviron sur un bassin qui s'étend du Pont d'Asnières au barrage de Suresnes. Elle draine de nombreux licenciés et participe du mouvement sur le quai et sur le plan d'eau.

Par ailleurs, la hauteur des quais (environ 5 mètres au-dessus du plan d'eau) permet de camoufler une bonne partie de la coque du bateau, laissant émerger seulement le pont supérieur. Cette configuration rend la perception visuelle de ces grands gabarits plutôt discrète.



L'AVALON TAPESTRY II, UN 110 MÈTRES DE LA COMPAGNIE AVALON WATERWAYS

© APUR



LA PASSERELLE DE FRANCHISSEMENT DE LA RD 7

© APUR

UN TISSU URBAIN DÉJÀ LARGEMENT CONSTITUÉ

Déjà très dense, le territoire de Courbevoie accueille cependant plusieurs projets d'aménagement ou d'infrastructures, dont le projet d'extension du RER E-EOLE. En 2024, cette ligne permettra de relier la gare Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie, en passant par Poissy et la Défense. Ces 3 villes accueillent aujourd'hui des haltes fluviales. Plus proche de l'escale fluviale, la livraison prochaine des tours M2 et Trinity viendra compléter le paysage déjà bien caractéristique du quartier d'affaires de la Défense. On estime que plus de 8 millions de touristes ont parcouru le parvis en 2009¹⁴.

14 - « Étude de la fréquentation du Parvis de la Défense », Mica Research, septembre 2009

ISSY-LES-MOULINEAUX



UNE ESCALE TRÈS PROCHE DE PARIS

L'escale d'Issy-les-Moulineaux se situe dans le bief de Paris. Sa proximité à Paris en fait une alternative possible aux pontons de Javel et Grenelle, dont le plus proche est distant de 1,3 kilomètre environ.

Elle est dotée de deux pontons, et accueille les bateaux de croisière jusqu'à 110 mètres pour le ponton situé en amont. Sa configuration à cet endroit du chenal ne permet pas un stationnement à couple. Le ponton situé le plus en aval est réservé aux bateaux de moins de 40 mètres. Un établissement flottant stationnaire proposant une activité de restauration s'intercale depuis peu entre les deux pontons.

De conception récente, l'escale bénéficie d'un accès au ponton sécurisé par un portail doté d'une serrure à code mécanique pour éviter les intrusions et les accidents.

L'escale est localisée au débouché d'un chenal occupé par des bateaux-logements, des installations de loisirs et de services (restauration, lutherie) et des bateaux de plaisance. Elle est réservée pour 13 amarrages en 2019, un volume en baisse depuis 2016, et qui la place très en deçà des autres en matière de demandes. La redevance d'occupation de l'escale pour les bateaux jusqu'à 110 mètres

s'établit à 14,40 euros de l'heure (50,50 €/h à Paris).

Le nombre d'amarrages correspond peu ou prou à une fréquentation annuelle de 2100 personnes, en agrégeant les passagers et le personnel de bord. C'est un apport mineur pour une commune qui héberge près de 70000 habitants.

UNE ACCESSIBILITÉ DÉLICATE ENTRAVÉE PAR UNE VOIE ROUTIÈRE À FORT NIVEAU DE TRAFIC

Aux portes de Paris, l'escale est au cœur d'un espace urbain dense à vocation économique tertiaire supérieur. Située à 200 mètres de la gare de RER C et de la station de tramway T2 (moins de 10 minutes à pied), elle sera également proche, en 2024-2025, d'une gare du Grand Paris Express (Issy RER). Le RER C dessert des lieux à fort rayonnement touristique (Tour Eiffel, Invalides, Musée d'Orsay). Pour accéder à la gare du RER, il faut cependant franchir une section routière de la D7 à fort niveau de trafic.

UNE INFRASTRUCTURE MINIMALISTE

L'escale n'est équipée ni en électricité, ni en eau. Elle souffre également d'une difficulté liée à la zone de dépose « autocars », située sur la voie haute, sur un domaine qui n'appartient pas au gestionnaire. L'emplacement est régulièrement occupé par des véhicules tiers, non autorisés.

UN AVENIR À FAÇONNER

Deux décisions récentes vont peser sur l'avenir de cette escale :

- En 2018, les élus de Grand Paris Seine Ouest se sont prononcés contre le stationnement de bateaux de croisières sur leur territoire. Les équipes de l'Établissement Public Territorial travaillent à un scénario d'escales pour un service de transport public de passagers. Le ponton aval d'Issy

les Moulineaux s'inscrit dans les hypothèses d'utilisation. Il pourrait devenir le point de départ d'un système de transport public allant jusqu'au parc de Rothschild, situé à Boulogne-Billancourt ;

- ▶ En 2020, la compagnie Viking redeviendra amodiataire du deuxième ponton situé à Grenelle, ce qui devrait réduire les possibilités d'amarrages pour les autres opérateurs et pourrait contribuer à un report vers l'escale d'Issy-les-Moulineaux.

Ces deux décisions questionnent l'avenir de cette escale, avec une remontée de la demande face à la baisse des capacités en amont, et avec un système de transport public de passagers qui pourrait favoriser des flux de passagers vers des lieux touristiques et événementiels : l'Île Seguin et la Seine Musicale, la Manufacture de Sèvres ou encore le musée et les jardins d'Albert Kahn.

Enfin, cette escale est englobée dans le périmètre de l'opération « ZAC Pont d'Issy », créée en 2012, qui livrera à son achèvement, 250 000 m² de surfaces, pour l'essentiel de bureaux.



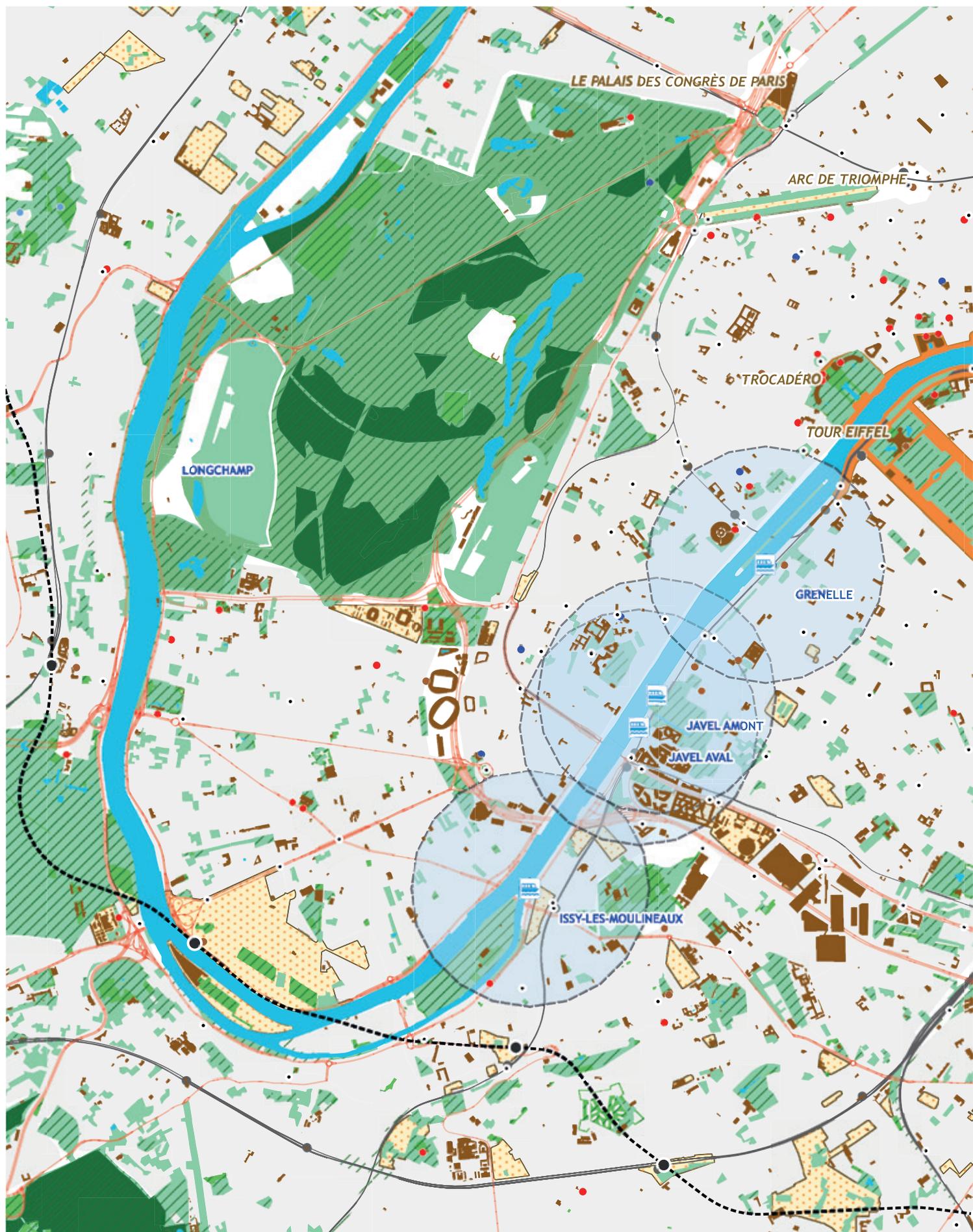
L'ATELIER DU CHAT LUTHIER (ATELIER DE LOCATION ET RÉPARATION D'INSTRUMENTS DE MUSIQUE)



LE RIVER CAFÉ, UN RESTAURANT SUR L'EAU



UN BATEAU-LOGEMENT



Les escales fluviales et maritimes dans leur environnement écologique, touristique et de projet

Issy-les-Moulineaux, Javel, Grenelle



- Escales fluviales
- Accessibilité à 800 m

Sites touristiques

- Châteaux et architectures civiles remarquables
- Edifices et patrimoine religieux
- Loisirs de plein air
- Musées
- Parcs, jardins et arboretums
- Sites à caractère militaire et lieux de mémoire
- Sites industriels, agricoles, artisanaux
- Sites, villes et villages pittoresques
- Périmètre UNESCO
- Bâti remarquable

Biodiversité

Zones d'accueil du public

- Espaces naturels sensibles, espaces verts publics

Zones écologiques majeures

- APB, RBD, RBI, RNN, RNR, Znieff Type 1, Natura 2000

Zones écologiques secondaires

- Réservoirs de biodiversité

Zones relais

- Ecomos

Autres espaces verts

- Espaces verts

Contexte et projets

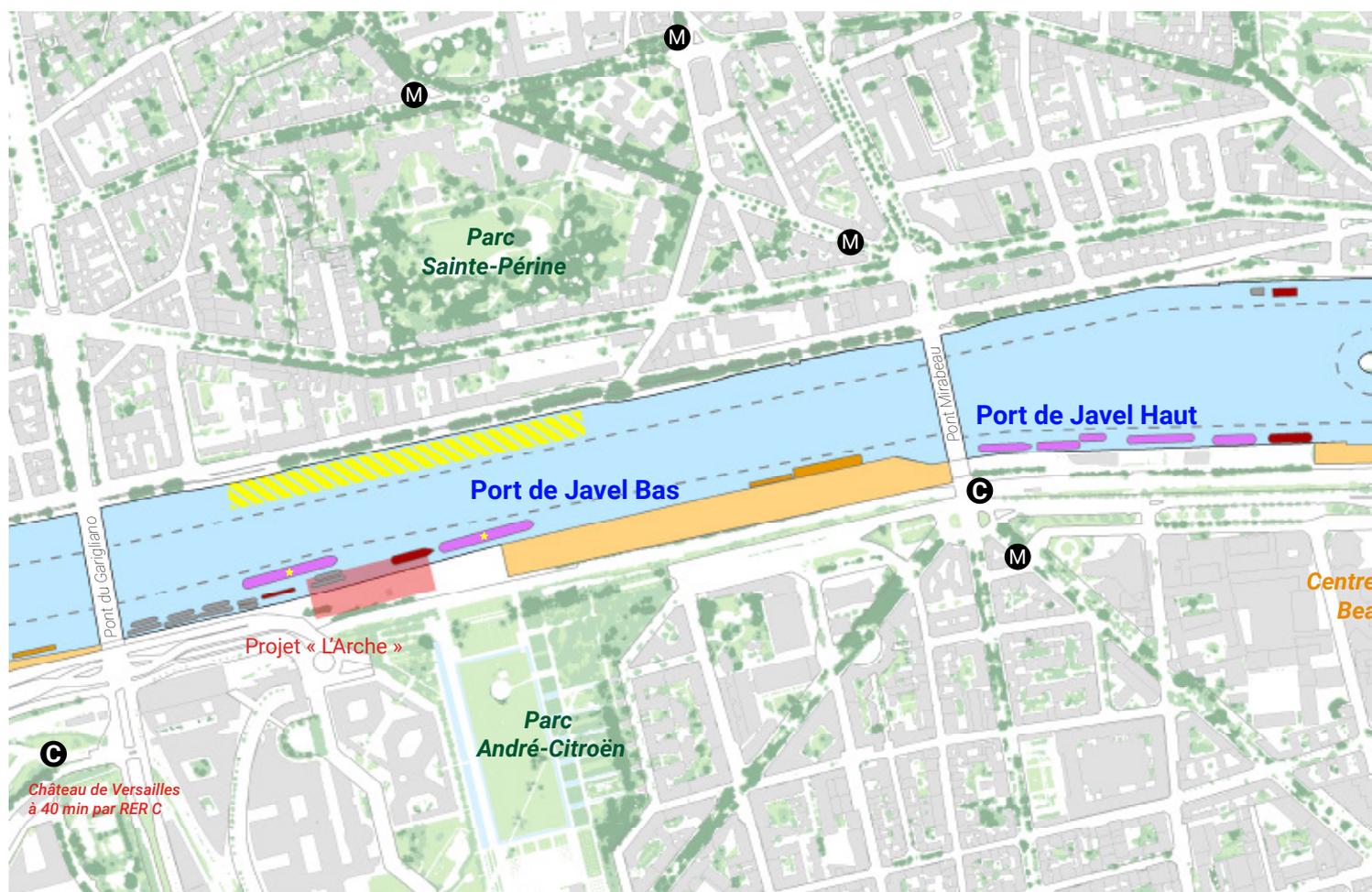
- Stations de transport en commun existant
- Gares du Grand Paris Express
- Grand Paris Express
- Routes primaires
- Véloroute La Seine à Vélo (V33)
- Voies ferroviaires
- Gares de voyageurs
- Grands projets d'aménagement
- Plan d'eau

0 500 m

Sources : APUR, SRCE, IAU, CRT IDF, IGN, CLC 2012, DRAC



JAVEL BAS / JAVEL HAUT / GRENELLE



Occupation de la Seine et de ses berges

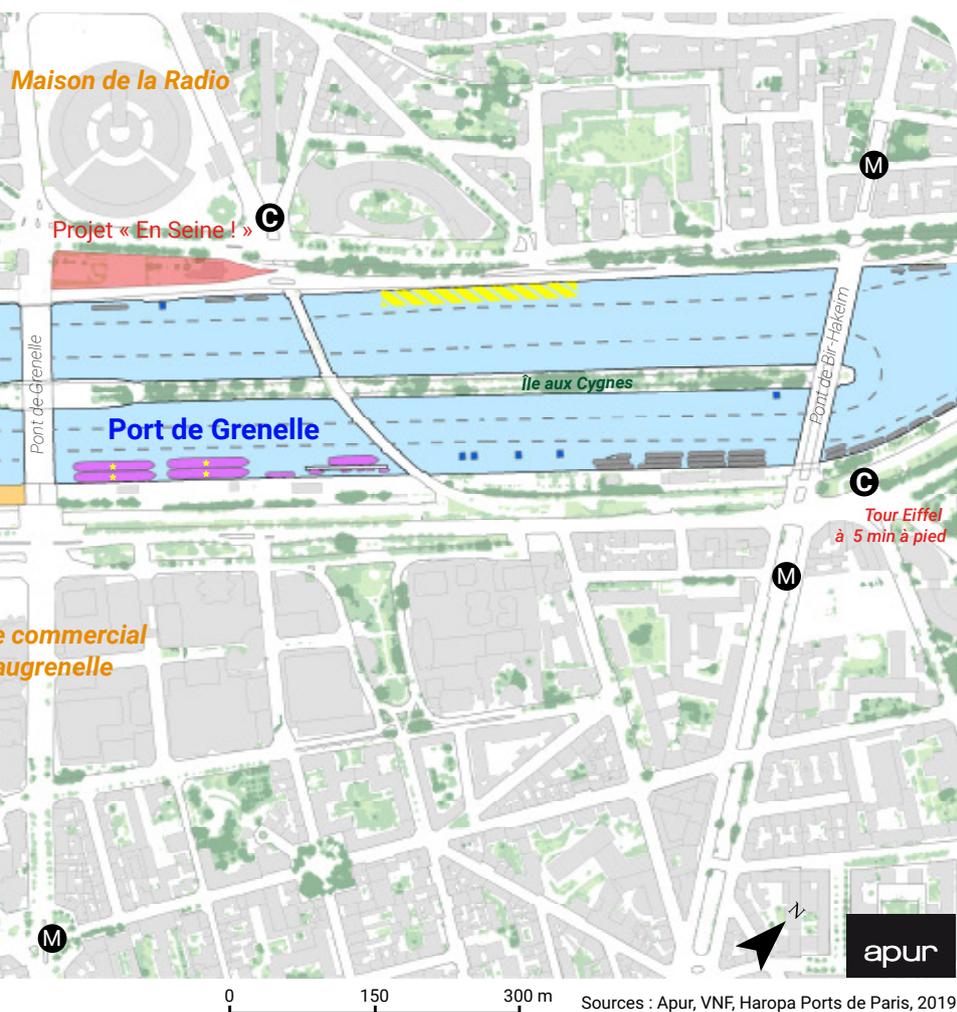
- | | |
|---|---|
|  Bateau de passagers (croisière fluviale avec hébergement) |  Emprise portuaire |
|  Autre bateau de passagers (bateau promenade, plaisance, ou ERP) |  Structure portuaire |
|  Equipement flottant |  Projet « Réinventer la Seine » |
|  Bateau logement |  Zone d'accostage d'urgence permanente |
|  Escalade de bateau promenade |  Chenal |

DES ESCALES SITUÉES ENTRE LES ACTIVITÉS INDUSTRIELLES

Les ports de Javel Bas et Javel Haut s'inscrivent dans une même continuité physique jalonnée d'activités diverses. Les usages industriels cohabitent avec les fonctions touristiques et de loisirs, et ce principe sera maintenu pour assurer une mixité en lien avec les activités et nécessités d'une grande ville. Selon les configurations et types d'activités, les circulations piétonnes se font soit entre le bord à quai et le terre-plein, soit elles sont déportées vers l'arrière de l'em-

prise industrielle. Des entreprises nécessitant des rotations de véhicules motorisés sont présentes sur les quais : Cemex, Point P, Lafarge ou encore Raboni, cohabitent avec les paquebots de croisières.

La physionomie de ce trait de quai va s'embellir progressivement avec des opérations menées par Haropa-Ports de Paris, par les amodiataires et par des acteurs privés dans le cadre de l'Appel à Projets « Réinventer la Seine », avec l'installation de l'Arche (complexe aquatique), et la modernisation du « Point P » et de la centrale Lafarge.



Versailles, la Tour Eiffel, les Invalides, le Musée d'Orsay, Notre-Dame) et de la ligne 10 du métro (Odéon, Cluny-La Sorbonne, Sèvres-Babylone...). Enfin, le tracé du Réseau Express Vélo tangente le quai de Javel. Il permettra, dès l'été 2019, d'emprunter une voie en site propre bidirectionnelle tout le long des berges de la Seine à Paris.

UNE ÉLECTRIFICATION EN COURS DES QAIS

C'est à Javel que des tests sont menés pour fournir une puissance électrique adaptée aux paquebots. La question est complexe: les besoins varient selon les types de bateaux, les branchements ne sont pas standardisés et les appels de puissance sur le réseau sont très importants. Le sujet est également difficile car les trop brusques variations de puissance délivrée peuvent conduire à des dommages sur les instruments de bord. Les tests en cours permettront de régler ces irrégularités de tension.

Le raccordement à l'eau potable est présent et opérationnel.

Des difficultés liées à l'évacuation des déchets sont également signalées à Javel. Le vidage des bennes à ordures ne se ferait pas aussi vite que nécessaire, entraînant des situations de débordement sur les quais.

280 ESCALES PROGRAMMÉES EN 2019: UNE DEMANDE ROBUSTE

Javel Amont et Javel Aval totalisent ensemble 267 demandes d'escales en 2019, une demande en repli par rapport à 2016 (314). C'est à Javel Amont, non loin de l'escale de Grenelle, que les demandes sont les plus nombreuses.

Ce sont ainsi près de 43 000 personnes (passagers et personnels de bord) qui embarquent et débarquent annuellement dans cette partie du 15^e arrondissement, générant des flux de déplacements significatifs.

Au total, les deux postes à quais peuvent accueillir 3 bateaux de 125 mètres simultanément. La redevance d'occupation pour les bateaux de cette dimension est de 68,10 euros de l'heure (19,60 €/h à Saint-Denis l'Étoile). La position de l'escale la place à une courte distance des stations de transports en commun de la ligne C du RER (vers le Château de

UNE ACCEPTABILITÉ À AMÉLIORER

Ici, comme à Grenelle, les transferts de passagers de la voie d'eau à la route se font au moyen d'autocars stationnés sur les quais bas. Ces autocars sont utilisés pour acheminer les croisiéristes vers les aéroports ou vers des lieux d'excursions touristiques.

Situées en contrebas de secteurs habités et dans l'axe du parc André Citroën, les escales de Grenelle et Javel souffrent d'une image dégradée de la part des riverains. Des nuisances sonores et visuelles sont régulièrement signalées par les riverains, et les réunions publiques organisées dans les mairies d'arrondissement se font l'écho de ces plaintes. À Paris, la hauteur des quais au-dessus du plan d'eau est relativement basse et laisse émerger une bonne partie de la coque du bateau et des différents ponts. La perception visuelle d'un paquebot de croisière est donc assez massive.

GRENELLE

UN SITE CONVOITÉ

Située entre le Pont de Bir-Hakeim et le pont de Grenelle, l'escale de Grenelle accueille des activités de croisière avec hébergement depuis le début des années 1990.

Elle est proche des limites des rives de la Seine inscrites sur la liste du patrimoine mondial, en application de la convention adoptée par l'UNESCO en 1972. Elle est insérée dans un tissu urbain constitué et dense, à forte valeur ajoutée patrimoniale, avec la présence immédiate de la Maison de Radio-France (inscrite à l'Inventaire des Monuments Historiques) et la proximité directe de la Tour Eiffel, distante d'un kilomètre.

La Tour Eiffel, comme la Maison de Radio-France, sont visibles depuis le pont supérieur d'un bateau de croisière.

Les 2 pontons d'amarrage se situent à 300 mètres à vol d'oiseau du site « Beaugrenelle - Front-de-Seine », à 600 mètres de la gare de RER « Javel André-Citroën » et de la station de métro « Bir-Hakeim ». Ils peuvent aujourd'hui accueillir chacun 2 bateaux à couple. L'accessibilité en transports en commun est forte et accentuée par la présence de stations Vélib.

90 escales sont programmées en 2019 (hors CroisiEurope). Ce chiffre correspond à une fréquentation théorique de 15 000 personnes (passagers et personnels de bord).

En réalité, les flux sont bien plus élevés puisque l'un des deux pontons est aujourd'hui affecté totalement à un opérateur de croisières, CroisiEurope, qui n'a donc pas besoin de réserver l'escale.

UNE PARTICULARITÉ D'USAGES : L'AMODIATION

CroisiEurope jouit d'une position particulière, puisque la compagnie bénéficie d'une amodiation à cette escale qui lui permet de disposer d'un plan d'eau et d'un terre-plein, à condition de laisser accessible une bande de 3 mètres entre le bord à quai et le terre-plein. Quel que soit l'amodiateur, la bande à quai doit rester libre pour permettre les circulations piétonnes.

Ainsi, le parc de stationnement situé au droit de l'escale et accueillant des autocars, est géré par l'opérateur. De même, l'opérateur a installé une borne électrique et entrepris les travaux de raccordement à l'eau potable (les deux en 2007) sur l'emplacement dont il a la jouissance. Cette convention d'occupation pour une durée déterminée est établie moyennant une rémunération fixée par accord entre l'amodiant et l'amodiateur. CroisiEurope occupe deux emplacements à couple au port de Grenelle.

Grenelle est donc la tête de ligne pour les 3 grands bateaux de croisières avec hébergement de la société CroisiEurope : le Seine Princess, le Renoir et le Botticelli, des bateaux de 110 mètres.

DES OPÉRATIONS EN COURS QUI VONT MODIFIER LES PRATIQUES

L'escale de Grenelle est proche du périmètre de l'opération « Grand site Tour Eiffel », qui prévoit l'aménagement d'un grand parc de 54 hectares (Trocadéro-Champ-de-Mars) et verra notamment végétaliser les bords de Seine jusqu'au Pont de Bir-Hakeim.

Face à l'escale, un pôle comprenant une station multi-énergie, une plateforme logistique et un établissement d'enseignement supérieur devrait prendre place au droit du Pont de Grenelle, sous la Maison de la Radio.

Par ailleurs, le Réseau Express Vélo, le long du quai de Grenelle, permettra à son achèvement de longer les quais de Seine à Paris d'ouest en est en site propre. Il offrira également la possibilité de se brancher facilement sur la Véloroute au départ de Paris, sur le parvis de Notre-Dame, tout le long d'un trajet protégé.

Enfin, la compagnie Viking s'apprête à réinstaller sa tête de ligne à Grenelle pour ses futurs bateaux de 125 mètres. La compagnie a été amodiateur pendant 20 ans avec des bateaux de 114 mètres. Aujourd'hui, les 3 bateaux de la flotte Viking opérant sur la Seine présentent une longueur de 135 mètres et sont postés au Pecq, leur tête de ligne. La conversion de la flotte est en cours. Cet

objectif, dont l'horizon se situe à 2021, sera précédé de premières escales à Grenelle dès 2020 pour les 3 bateaux de 125 mètres (par rotation) qui sortiront du chantier naval de Rostock en Allemagne. Deux emplacements à couple leur seront réservés sur l'un des pontons de Grenelle.

Cette mutation va bien entendu réduire les possibilités d'escale pour les autres opérateurs. Elle pourrait donc conduire à des reports vers d'autres escales situées en aval.

Au total, les escales parisiennes, de Bercy à Javel, totalisent 364 demandes d'amarrage en 2019, un volume qui correspond à 10 % des escales autorisées en Seine aval (3 660 au total). La progression de la demande au cours

des 4 dernières années atteint 11 % (+ 36), un niveau inférieur à l'évolution des demandes enregistrées en aval (+ 417, + 15 %).



EMPLACEMENTS AUTOCARS POUR
LE TRANSFERT DES PASSAGERS



LE SEINE PRINCESS ET LE RENOIR (CROISIEUROPE) STATIONNANT À COUPLE, VUE PROUE

UN BILAN CONTRASTÉ



LA SEINE, LA TOUR EIFFEL ET LE CHAMP DE MARS

UN BIEF À EXPLORER AU REGARD D'UNE HYPER ATTRACTIVITÉ CONCENTRÉE FORTEMENT À PARIS

Les escales de Saint-Denis à Bercy totalisent 479 demandes d'amarrage en 2019, un volume qui correspond à 13 % des escales autorisées en Vallée de la Seine (3660 au total). Au cours des 4 dernières années, la demande est restée stable, cependant qu'en aval, elle a progressé de 17 % (+ 453). Les croisières fluviales en Seine Aval partent et/ou arrivent toutes dans Paris (hors bateaux de 135 mètres qui s'arrêtent à Saint-Denis l'Étoile). Ce sont, en 2019, près de 60000 personnes (croisiéristes et personnel de bord) attendues dans les 4 escales situées dans Paris, chiffre à mettre en regard des 8 millions de touristes qui empruntent chaque année les bateaux-promenade et des 17 millions de nuitées hôtelières enregistrées en 2018. Si la destination Paris est essentielle pour la croisière avec hébergement telle qu'elle est proposée aujourd'hui par les croisiéristes, elle reste une contribution

touristique mineure dans un bief saturé par les usages multiples.

Le projet d'escale à Longchamp, s'il s'inscrit dans cette logique de proposer des capacités d'accueil additionnelles à Paris, porte sur un emplacement situé en amont de l'écluse de Suresnes, sur les berges du Bois de Boulogne. Il a pour ambition de proposer une offre pour des bateaux de croisière avec hébergement de 135 mètres. Les études en sont au stade de la préfaisabilité. Situé dans un espace boisé classé, le long d'une berge naturelle, c'est un secteur à enjeux du point de vue de la biodiversité et qui accueille des bateaux-logements. D'autre part, l'installation d'une escale ne se résume pas à la mise en place d'un ponton, mais elle suppose également des aménagements pour acheminer les croisiéristes et les différents fournisseurs et prestataires engagés autour de l'activité « croisière ». Ces activités nécessitent de perméabiliser les sols, de réaliser des aménagements pour faciliter la circulation, autant d'éléments dont la compatibilité avec les orientations écologiques et paysagères portées par la Ville de Paris restent à analyser.

Des possibilités pourraient aussi être étudiées autour de la valorisation des escales déjà existantes, Issy-les-Moulineaux, Courbevoie, et Saint-Denis l'Étoile mais aussi au port de Gennevilliers, même si ce dernier ne constitue pas aujourd'hui une escale fluviale pour les bateaux de croisières. Plateforme d'activité économique multimodale, il accueille sur 400 hectares une intense activité fluviale, maritime, ferroviaire et routière. Il est composé de 6 darses et sa proximité à Paris en fait une polarité intéressante pour les opérateurs de croisières, qui le perçoivent comme un espace à fort potentiel pour leur flotte, sur deux segments possibles : l'hivernage et l'entretien-maintenance des bateaux.

Ce double constat, une augmentation plus rapide des demandes d'escales en aval, et d'autres possibilités d'escales et de services sur l'ensemble du bief, invite à engager une exploration plus large des potentialités de la totalité du bief.

DES SITUATIONS URBAINES TRÈS DIVERSES, LES MUTATIONS TERRITORIALES ENGAGÉES COMME LEVIERS

Les différentes escales fluviales présentes sur ce territoire proposent des modèles d'insertion urbaine très différents sur un corridor court (22 kilomètres séparent l'escale de Grenelle de celle de Saint-Denis l'Étoile) et fortement sollicité. Elles sont d'abord construites à partir du système portuaire où peu à peu se mettent en place des cadres de mutualisation ou de partage, et quasiment pas intégrées au système urbain.

Grenelle, Javel, et Courbevoie sont inscrites en cœur de ville et insérées dans une continuité d'activités diverses. Elles profitent d'un réseau de transport en commun ou en partage très dense et de services liés à cette centralité. Issy-les-Moulineaux, aujourd'hui plus difficile d'accès, sera demain dans la même situation.

L'Étoile à Saint-Denis est isolée, bordée de voies routières très circulées, sans continuités piétonnes sur berges et sans traitement particulier des quais et des terre-pleins. Elle sera demain à proximité immédiate du village olympique et paralympique de la station Saint-Denis Pleyel du Grand Paris Express, qui offrira un accès rapide au centre de Paris et à l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle.

La question de la sécurité et de la signalétique aux escales est centrale : le revêtement des quais et le traitement des cheminements, les panneaux indicateurs signalant la proximité d'un lieu d'intérêt majeur et les itinéraires recommandés pour y accéder, l'animation de l'escale par la présence d'éléments de loisirs (installations sportives, café-restaurant, mail végétalisé, lieu de baignade ou de loisirs nautiques...), sont autant d'éléments qui peuvent séduire les opérateurs et les passagers, tout en profitant aux habitants. La proximité des centres-villes et commerces, pourtant réelle, est souvent invisible aux escales. C'est notamment le cas à Saint-Denis l'Étoile, Courbevoie et Issy-les-Moulineaux, isolées par des voies circulées de leur cœur urbain.

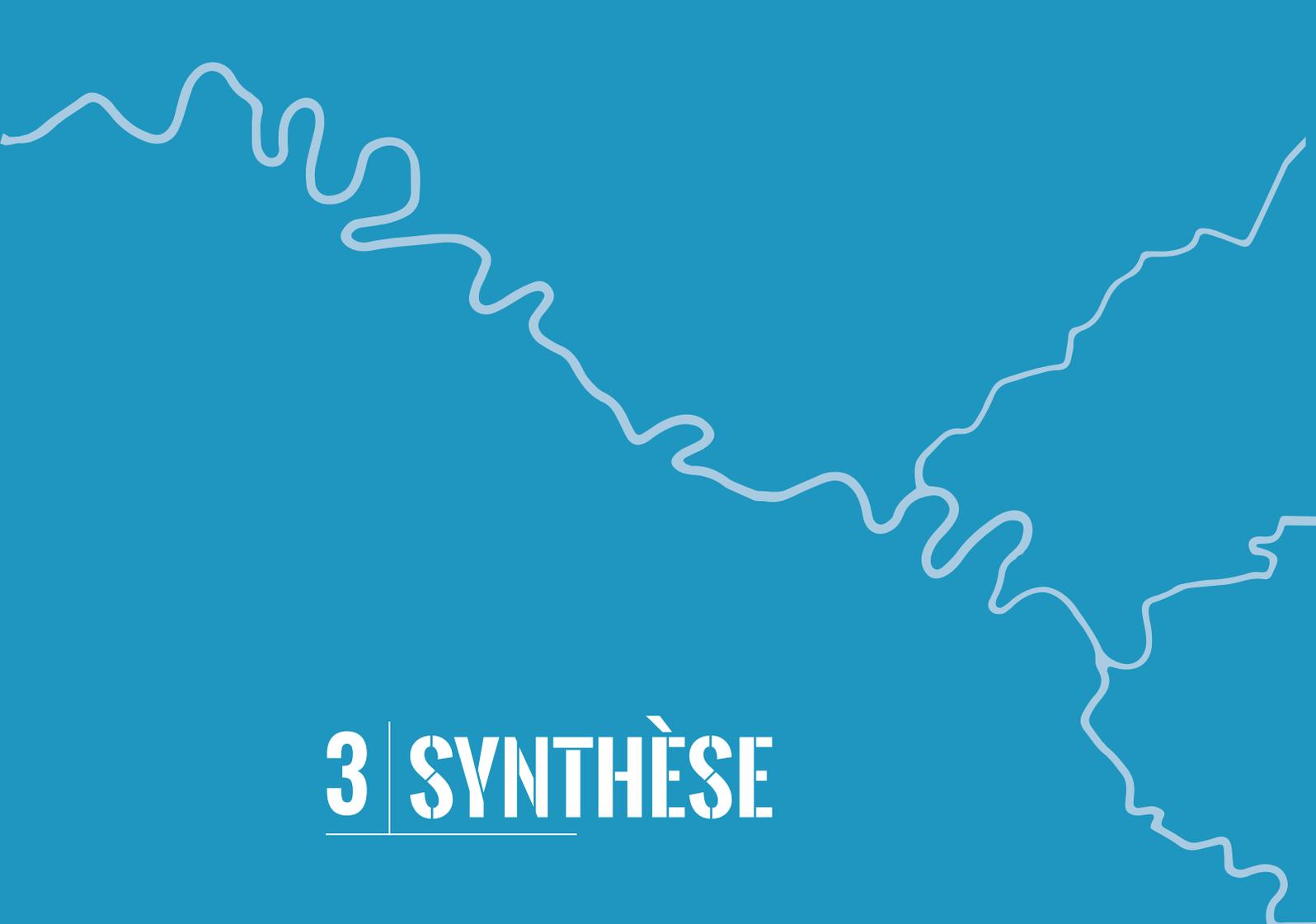
Les aménagements le long des berges à Paris, dont on trouve des traitements similaires au port de Gennevilliers, permettent

l'appropriation des quais par les piétons et offrent des séquences panoramiques sur les éléments patrimoniaux de la capitale et les grands paysages de cette première boucle de la Seine aval : la Défense, et demain, le village olympique et les mutations en cours au port de Gennevilliers. Les ports industriels cohabitent avec les usages de loisirs et de promenade. Cette mixité rappelle que la Seine est un bien commun multi-usages dont fait partie l'attractivité touristique. Cela conduit les collectivités à demander aux propriétaires et gestionnaires de faire preuve de créativité pour proposer des insertions adaptées. C'est le rôle des coopérations souples comme l'Entente du nord métropolitain ou comme l'atelier Seine mis en place en 2019 par la Ville de Paris avec tous les partenaires.

UNE NÉCESSITÉ IMPÉRIEUSE D'ACCÉLÉRER LES RÉPONSES AUX DÉFIS ENVIRONNEMENTAUX

Les croisières avec hébergement doivent aujourd'hui répondre à la fois aux questions liées à la pollution du fleuve, mais aussi à l'empreinte carbone de leurs approvisionnements et à la gestion sobre et propre lors du stationnement aux haltes. Les escales doivent s'équiper pour faciliter les réponses à ce triple défi.

Le principal pari concerne l'alimentation en énergie des bateaux, qui fonctionnent aujourd'hui au fuel, et demain à l'électricité voire à l'hydrogène ; cette dernière énergie se prête bien à ce type de transport et peut trouver des emplacements sécurisés le long des berges ; c'est par exemple la proposition du projet « En Seine ! » de la Sogaris, sous la Maison de la Radio, mis en œuvre dans le cadre de l'appel à projets « Réinventer la Seine ». Pour les autres services, eau, produits frais, gestion des déchets, approvisionnement, utilisation et accès des autocars, l'offre aux escales reste très limitée et les marges de progrès sont importantes et au cœur des réflexions en cours, qu'elles soient portées par les villes, Haropa ou VNF. La demande sociale et citoyenne d'une adaptation, voire d'une conversion de la filière touristique à des pratiques plus vertueuses et frugales (slow tourism par exemple) émerge fortement, se consolide et se répand peu à peu auprès des publics usagers, y compris les croisiéristes. Elle pourrait accélérer la nécessité d'évolution pour les professionnels du secteur.



3 | SYNTHÈSE

LE TOURISME FLUVIAL ET MARITIME DANS LA VALLÉE DE LA SEINE, DES ESCALES AUX TERRITOIRES

CE QUE NOUS POUVONS RETENIR

Si le tourisme fluvial et maritime est en croissance, son organisation demeure très endogène et il reste polarisé sur la fréquentation d'une poignée de lieux emblématiques. Une bonne partie de ce patrimoine est implanté à Paris ou polarisés en des lieux précis du territoire normand et francilien, une situation qui ne concourt pas à une mise en valeur équitable de l'ensemble de la vallée de la Seine.

UNE MOBILISATION DES ACTEURS

En 2017, Voies Navigables de France (VNF) et Haropa, acteurs majeurs de l'infrastructure fluviale de la Seine, définissent conjointement un schéma directeur pour le développement de la croisière fluviale avec hébergement. Ce schéma vise à développer l'équipement des escales fluviales, avec à court et moyen termes, le déploiement des infrastructures techniques (fourniture d'eau, d'électricité) et de services (accueil à l'escale, dans les commerces et dans les sites touristiques proches). Mais l'essentiel réside dans une possibilité d'accueil de nouveaux bateaux (10 supplémentaires sont attendus à moyen terme, 28 à horizon 2027), et plus particulièrement des paquebots de croisière longs de 135 m, non autorisés à ce jour dans le bief parisien.

Le potentiel de développement de la croisière a également bien été identifié par plusieurs acteurs qui se mobilisent pour promouvoir les destinations touristiques de la vallée de la Seine. La construction de nouveaux parcours et l'incitation à la diversification des pratiques ont par exemple débouché sur deux propositions majeures :

- ▶ la « Destination impressionnisme » ou la « Seine à vélo ». Les territoires ont identifié le tourisme fluvial comme un maillon stratégique de leur développement.
- ▶ La stratégie Tourisme 2022 de Paris le repère comme un secteur émergent (fiches action 16 et 17).

Le développement et la promotion de ces croisières sont inscrits dans le Contrat de Plan Interrégional État-Régions (CPIER) Normandie et Île-de-France pour le Développement de la Vallée de la Seine qui porte sur la période 2015-2020 (fiche 3.3 du CPIER « Tourisme et Culture »). Les régions Normandie et Île-de-France accompagnent également le déploiement des croisières fluviales et maritimes (extension et aménagement de quais de croisière, installation de bornes électriques...).

Par ailleurs, si des communes comme Rives-en-Seine se sont investies depuis plusieurs années en faveur de l'accueil de la croisière fluviale dans leur territoire, d'autres s'appuient sur le travail de l'Association des Départements de l'Axe Seine (ADAS), créée en 2016, qui fédère les départements du Calvados, de l'Eure, des Hauts-de-Seine, de la Seine-Maritime, du Val-d'Oise et des Yvelines. En 2018, l'ADAS lançait des ateliers territoriaux regroupant tous les acteurs de la croisière fluviale, dont les principaux objectifs sont de construire une stratégie collective et un développement durable et cohérent du tourisme fluvial sur la vallée de la Seine. Elle a également missionné les CAUE de ces six départements pour mener un diagnostic fonctionnel et urbain de 12 haltes fluviales. Enfin, les « clubs croisières » ou « clubs escales », pilotés par les Chambres de Commerce et d'Industrie, visent à rassembler, cette fois à un échelon intermédiaire, l'en-

semble des acteurs concernés par le développement de la croisière. Les enjeux de développement local y sont abordés et traités dans une logique de maximisation des retombées économiques autour de l'escale.

Ces initiatives montrent que les escales de croisière cristallisent les besoins : elles sont à la fois la porte d'entrée sur les territoires pour les passagers et également le lieu où le bateau va stationner, accueillir des livraisons, contrôler l'état du bateau et des instruments de navigation... Leur niveau d'équipement et les agréments qu'elles procurent sont déterminants pour les utilisateurs. Leur desserte et leurs liens possibles avec les territoires sont eux décisifs pour les collectivités.

CROISIÈRE FLUVIALE ET CROISIÈRE MARITIME : PETIT POUCKET ET GÉANT DES MERS ?

En 2018, la croisière fluviale a regroupé 86 800 passagers sur 18 bateaux et une trentaine de haltes. Ce volume est en progression après le ralentissement enregistré après les attentats de 2015 à Paris. Il est important de souligner que cela ne représente que 1 % du total des passagers empruntant la Seine

à Paris dans un but touristique (7,5 millions de passagers).

Depuis la zone littorale, les bateaux de croisière maritime vont jusqu'à Rouen. Pour les territoires d'escales, cette activité représente un réel contributeur pour les économies locales. Pour le segment maritime, Cherbourg accueille près de 80 000 croisiéristes en 2018, Le Havre 410 000 et Rouen 20 000. Les 5 ports maritimes normands (Rouen, Le Havre, Cherbourg, Caen, Honfleur) captent ensemble 555 000 passagers croisiéristes en 2018 (dont 75 % au Havre). Depuis Le Havre, 40 % des croisiéristes partis en excursion se dirigent vers la région parisienne. Mais environ 7 passagers sur 10 restent au lieu d'escale. Les retombées pour Rouen ou encore Le Havre sont significatives : elles sont évaluées à 1,6 million pour Rouen en 2016 et à 4,8 millions pour le Havre¹.

Le profil de cette clientèle reste très typé : il s'agit encore en majorité de baby-boomers, au pouvoir d'achat élevé. Ils proviennent majoritairement de pays anglo-saxons ou germaniques. Les opérateurs tentent toutefois de bousculer ce modèle en proposant des offres nouvelles : embarquement de vélos, cabines communicantes pour les familles, croisières thématiques...

1 - « Combien rapporte le juteux business des croisiéristes au Havre et à Rouen », Actu Normandie, Août 2018



VUE DE SAINTE-ADRESSE, LE HAVRE

La croisière fluviale emprunte une partie du parcours maritime en Seine, en reliant Le Havre à Paris avec une contribution variable selon les situations. 3700 escales sont programmées en 2019 sur les 23 haltes prévues à cet effet (recensées par VNF). La moitié d'entre elles convergent sur Vernon, les Andelys, Caudebec-en-Caux (Rives en Seine) et Rouen. Les capacités d'accueil, plus modestes en amont, limitent le nombre de réservations. La demande globale a progressé de 14 % entre 2016 et 2019 (+ 455 escales), une progression qui témoigne de l'appétence des opérateurs de croisière pour la Seine. Aujourd'hui, 11 compagnies et 18 bateaux (86 800 croisiéristes) se partagent ce marché, contre 7 bateaux et 29 300 passagers en 2011. La croissance est nette.

UN IMPACT DE LA CROISIÈRE VARIABLE SELON LES TERRITOIRES, AVEC PARIS COMME ATTRACTEUR DOMINANT

Paris reste le point culminant de la croisière fluviale en Seine. Cet intérêt est également partagé par les touristes de croisière maritime, en particulier ceux qui accostent au Havre. Paris est ainsi au cœur des circuits touristiques proposés par les opérateurs.

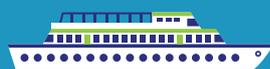
Les escales parisiennes, peu nombreuses, sont dès lors très sollicitées. Cette situation va encore évoluer avec l'ouverture prochaine du bief parisien aux bateaux de croisière avec hébergement de 125 m (Règlement de police de la navigation en cours de modification). Néanmoins, l'ouverture aux 135 m n'est pas à l'ordre du jour. Dans tous les cas, l'intensité de la circulation fluviale et des manœuvres sur la Seine est un sujet d'importance, que les récents accidents survenus à Budapest et à Venise, viennent éclairer brutalement.

Cet apport touristique, marginal pour Paris, est en revanche central pour plusieurs territoires situés en aval. Il représente une ressource importante pour des villes comme Vernon, Les Andelys, qui peuvent accueillir jusqu'à 500 escales en une année, soit environ 80 000 personnes (passagers et personnel de bord). Le potentiel pour le territoire est élevé, à condition qu'il soit avéré, car sa réalisation demande de diversifier les sites visités, d'augmenter les temps d'escale et de les synchroniser aux temps de la vie locale (commerces, services), de multiplier le répertoire des usages.

Aujourd'hui, l'offre en excursions proposée par les opérateurs de croisières reste polarisée sur une poignée de lieux, fortement emblématiques et consensuels. Ces propositions resserrées répondent aux attentes d'une clientèle plutôt senior et au pouvoir d'achat confortable. Hors Paris, plusieurs lieux font l'objet d'une fréquentation quasi-systématique de la part des croisiéristes : les Plages du débarquement (1,3 million de visiteurs pour le Cimetière Militaire Américain), Giverny et la Maison de Monet (640 000 visiteurs), Rouen, ou bien encore le Château de Versailles (8,1 millions de visiteurs). Les croisières maritimes, débarquant à Cherbourg, au Havre ou à Rouen, ouvrent vers d'autres sites d'intérêt touristique de la Vallée, pour certains déjà bien identifiés

La question du gabarit des bateaux impacte également le choix des escales. Aujourd'hui, la flotte en circulation sur la vallée de la Seine se compose comme suit :

FLOTTE EN CIRCULATION SUR LA VALLÉE DE LA SEINE Nombre de bateaux de croisière et leurs longueurs



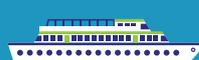
4 de 135 m



1 de 125 m



1 de 115 m



12 de 110 m



1 de 85 m

Les 4 bateaux de 135 mètres ne peuvent pas escaler dans le bief parisien de la Seine. La dernière station qui leur est autorisée à proximité de Paris est celle de Saint-Denis l'Étoile. Plus en aval, Le Pecq est aujourd'hui tête de ligne (ou point de départ) des croisières commercialisées par Viking.

La modification du règlement de navigation dans le bief parisien, intervenue fin mai 2019, modifie ces pratiques. L'autorisation de navigation des 125 mètres sur l'ensemble du bras principal de la Seine pourrait avoir des retombées sur la répartition actuelle de la flotte et sur les choix d'escale.



ROUEN, QUAI DE LA BOURSE

comme Château-Gaillard aux Andelys ou la ville du Havre et son centre-ville classé au Patrimoine Mondial de l'Unesco. D'autres lieux, abritant une histoire ou des œuvres marquantes gagneraient à être valorisés, à l'image de la Collégiale de Mantes-la-Jolie, du Château de la Roche-Guyon (73 000 visiteurs), du Musée de Vernon (Alphonse-Georges Poulain, 18 000 visiteurs).

En matière d'excursions proposées, les croisières fluviales et maritimes restent tournées vers des destinations conventionnelles et des produits standardisés. Le profil (seniors) et la provenance (pays anglo-saxons) de la clientèle explique en bonne partie ce recours aux fondamentaux du tourisme. La faible durée des escales associée à des temps de croisière assez limités, restreignent les amplitudes de sorties. Les opérateurs proposent un portefeuille solide, mais étroit, de visites, généralement planifiées 2 ans en avance, ce qui ne permet qu'une adaptation très lente aux nouvelles offres touristiques.

Les retours d'entretiens ont montré que c'est souvent le personnel de bord, habitué des

scales, qui est le plus perméable aux propositions et offres locales (la mise à disposition de vélos au Pecq profite essentiellement à ces salariés).

Un élargissement de la clientèle de croisière à d'autres publics pourrait concourir à diversifier et enrichir les parcours aux escales. Cette ambition se travaille en associant opérateurs et territoires.

UN MODÈLE ÉCONOMIQUE TRÈS ENDOGÈNE

Le modèle économique développé autour de la croisière fluviale repose essentiellement sur un fonctionnement endogène : dans la majeure partie des cas, l'économie de la croisière ne dépend ni du lieu d'escale, ni même de la vallée de la Seine. Ce constat est d'autant plus vrai pour la croisière maritime.

La raison est à rechercher du côté de l'organisation des opérateurs : le système est totalement intégré car la compagnie est tout à la fois armateur (constructeur de bateaux),

transporteur, hôtelier-restaurateur et tour-opérateur (agence de voyages). Si ce modèle présente un bénéfice en termes de lisibilité et de commodité pour les croisiéristes, il a en revanche des effets confiscatoires pour les territoires d'escale. Avec des opérateurs internationaux, le secteur fonctionne de manière mondialisée. C'est un modèle économique hors-sol dont on peine à pouvoir calculer les retombées économiques pour les territoires.

L'approvisionnement des bateaux se gère surtout au niveau des têtes de ligne, l'exploitation possible des ressources locales autour des escales reste limitée.

Le ravitaillement en produits alimentaires et boissons est réalisé par des sociétés de catering, à partir de plateformes logistiques européennes totalement indépendantes des ressources qui pourraient être trouvées localement. Les livraisons au bateau se font par camions. Les liens entre bateaux et territoires se nouent de façon modeste autour de compléments d'achats (fleurs, pains, chocolats, macarons...). Seul CroisiEurope, opérateur français historique sur le tourisme fluvial, semble rompre avec ce schéma en faisant appel à des agents locaux pour les denrées alimentaires et non alimentaires.

Les besoins liés à l'entretien et à la réparation de certains équipements sont couverts par des entreprises spécialisées, pour certaines situées à l'étranger, d'autres ayant développé leur infrastructure à proximité des grands bassins de passage (Rouen, Le Havre, Conflans-Sainte-Honorine).

UN BILAN ENVIRONNEMENTAL PEU VERTUEUX

La croisière reste une activité peu vertueuse en matière d'impact environnemental. Les bateaux de croisière fonctionnent encore majoritairement au fioul lourd, à forte composante soufrée, et très peu de flottes utilisent des motorisations hybrides (les bateaux Viking sont équipés d'une propulsion électrique). La récente médiatisation des émissions polluantes en provenance des bateaux de croisières milite en faveur d'une transformation progressive de la flotte vers des motorisations décarbonées et d'une extinction des moteurs et des génératrices à quai².

La flotte de paquebots de croisière se modernise lentement, les coûts et temps de

construction ainsi que les durées d'amortissement s'étalant sur des calendriers très longs. En cours, l'équipement des escales en électricité et en eau ne répondra pas à tout. Des études sont conduites par différents acteurs en vue d'évaluer la capacité de transition énergétique de ces flottes et des appels à projets sont également lancés dans le cadre du Plan d'Aide à la Modernisation et à l'Innovation. Le projet européen H2SHIP prévoit une opération pilote à Paris visant à tester la production et la distribution d'hydrogène pour les bateaux de passagers. Aux émissions directes, imputables aux types de motorisation des bateaux, s'ajoute la question de la mise à disposition à quai d'installations permettant l'évacuation des effluents et déchets. Le raccordement au réseau public d'évacuation des eaux usées est inexistant en vallée de Seine. Les stations embarquées de traitement des eaux usées permettent de séparer les eaux grises (rejetées en Seine) des boues, traitées par des sociétés privées. De même, l'enlèvement des déchets s'opère de manière très variable selon les escales et les gestionnaires.

Les compétences en matière de mise à disposition d'équipements et installations adaptées relèvent du gestionnaire de l'escale. Dans la Vallée de la Seine, les 23 escales sont réparties entre 9 gestionnaires. Le système souffre d'une absence de schéma commun d'organisation et de moyens très inégaux. Un tel schéma permettrait pourtant d'harmoniser les pratiques et les équipements pour garantir une bonne lisibilité et un niveau de performance environnementale suffisant.

En matière d'acheminement des croisiéristes sur la Seine, le recours systématique à l'autocar interpelle dans un contexte de restriction de leur circulation dans Paris et dans le Grand Paris (Zone à Circulation Restreinte). Le nombre d'autocars à affréter pour embarquer les croisiéristes varie de 2 à 4 selon la taille du bateau. La question de l'usage d'autres moyens de transport mérite un examen complet : le vélo, pour les courtes distances, le train (pour les croisiéristes visitant Paris depuis Le Havre par exemple), voire des autocars à motorisation non thermique (hydrogène, GNV, électrique).

De la même manière, le ravitaillement des bateaux en denrées et matériel montre une dépendance forte à l'égard de fournisseurs basés à l'étranger. L'acheminement se fait essentiellement par voie routière. Le circuit

court et l'approvisionnement en local ne sont pas encore intégrés dans le modèle des opérateurs.

DU LOCAL À LA VALLÉE, UNE STRUCTURATION À POURSUIVRE

Le système touristique fluvial et maritime dans la Vallée de la Seine se structure difficilement aujourd'hui en raison d'une gouvernance morcelée et de compétences éclatées. Dans la Vallée de la Seine, 5 propriétaires, 9 gestionnaires et 23 escales sont présents le long des 346 kilomètres reliant Paris au Havre. Les tarifs d'escale sont fixés et perçus par le gestionnaire. En retour, ces redevances donnent droit à un niveau de services variant d'une escale à l'autre.

La présence sur place d'un interlocuteur unique qui centraliserait la gestion de l'accueil et l'offre de services aux escales n'est pas

une pratique généralisée. Les « clubs escales » ou « clubs croisières » s'emploient à fabriquer du lien, mais ils ne sont pas présents partout et ne sont pas au même niveau d'avancement dans l'organisation des relations entre tous les acteurs. Pourtant, ils jouent un rôle central pour organiser la croisière avec les territoires d'accueil.

Côté opérateurs, la gestion intégrée de la croisière rend celle-ci assez peu perméable aux échanges avec les espaces fréquentés. L'escale sert essentiellement de territoire-tremplin vers d'autres sites. Toutefois, des liens se nouent, soit autour de l'approvisionnement (viennoiseries, chocolats, macarons), soit autour de nécessités de maintenance-entretien.

2 - Voir l'article du Monde : « Les côtes européennes asphyxiées par les navires de croisière », Stéphane Mandard, *Le Monde*, 5 juin 2019 et les articles associés



© Eure Tourisme, D. Polny

CHÂTEAU GAILLARD VU DE LA SEINE, LES ANDELYS

POUR ALLER PLUS LOIN

QUELQUES PISTES

L'essor des croisières fluviales et maritimes dans la vallée de la Seine est réel, mais les volumes de passagers restent au final assez modestes. Les chiffres de fréquentation varient fortement d'une escale à l'autre et n'impactent pas les territoires avec la même force. C'est donc en considérant ces intérêts à géométrie variable que peut se mettre en place une stratégie collective sur la Vallée de la Seine.

C'est vers une vision équilibrée et partagée du tourisme fluvial et maritime en Vallée de la Seine qu'il faut tendre pour conjuguer les attentes, parfois éloignées, des territoires francilien, parisien et normand.

Structurer davantage le secteur de la croisière dans la Vallée de la Seine et harmoniser la gouvernance

- ▶ Installer une gouvernance partagée à l'échelle de la Vallée de la Seine en travaillant à un plan programme collectif et en construisant un trait d'union entre territoires et opérateurs ;
- ▶ Structurer la filière : existe-t-il localement des entreprises capables d'intervenir sur des réparations, opérations de maintenance, entretien des machines, des instruments de navigations, éléments de bastingage? Si non, envisager la formation et la montée en compétences des acteurs ;
- ▶ Déplacer le centre de gravité de la décision : la puissance publique doit introduire des incitations aux consommations de productions locales (charte de bonnes pratiques? cahier des charges? quotas de ravitaillement? référencement de circuits courts? accords avec les producteurs locaux?);
- ▶ Adapter l'offre de croisières aux atouts et richesses des territoires avec une destination « Vallée de la Seine ».

Dissocier le tourisme fluvial et maritime de la croisière

- ▶ Amplifier la mise en tourisme des territoires et les rendre plus animés, attractifs, festifs, ce qui aura des effets indirects sur la croisière ;
- ▶ Élargir le spectre des propositions touristiques et gérer la saturation des sites majeurs ;

- ▶ Accroître l'acceptation sociale à l'égard des croisières en investissant en direction des populations locales pour répondre à la forte demande sociale de reconquête de la voie d'eau et de ses berges. Accessibilité et aménagement des berges profiteraient aux riverains comme aux croisiéristes ;
- ▶ Diversifier l'offre de tourisme autour du fleuve et du littoral : pousser les réflexions sur d'autres usages du fleuve (baignades, sports nautiques, cyclisme ou équitation sur chemins de halage...). Cette diversification profiterait à d'autres publics : excursionnistes, tourisme fluvestre, péniches-hôtels, tourisme d'expérience, etc.



Développer un tourisme plus vertueux pour l'environnement

- ▶ Accélérer le verdissement de la croisière : à la fois côté opérateurs-armateurs (motorisations moins polluantes et plus silencieuses), côté opérateurs-tour-opérateurs (acheminement des touristes vers les sites touristiques ou depuis les aéroports), côté gestionnaires de la halte (mise à disposition des infrastructures de base). La Vallée de la Seine en arrivera-t-elle à faire comme la Norvège et son plan visant à interdire la navigation dans ses fjords aux bateaux polluants dès 2026³ ?
- ▶ Prendre en compte les projets d'aménagement des berges et les actions en cours d'amélioration de la qualité de l'eau dans le développement des croisières.

Garantir la sécurité et gérer les risques

- ▶ La sécurité de la navigation dans la Seine est un sujet sérieux, notamment pour les haltes situées en zone urbaine. Le chenal est limité par endroit et très sollicité ;
- ▶ La volonté de massification du tourisme fluvial et maritime est inscrite dans les intentions de plusieurs acteurs. Des mesures correctives doivent accompagner un tel essor pour modérer les externalités négatives de cette activité, au regard des risques liés aux inondations et aux impacts des changements climatiques.

3 - Numerama : « En 2026, les fjords norvégiens seront interdits aux bateaux polluants », Maxime Claudel, 8 mai 2018



© AURH

LE TOURISME FLUVIAL ET MARITIME DANS LA VALLÉE DE LA SEINE

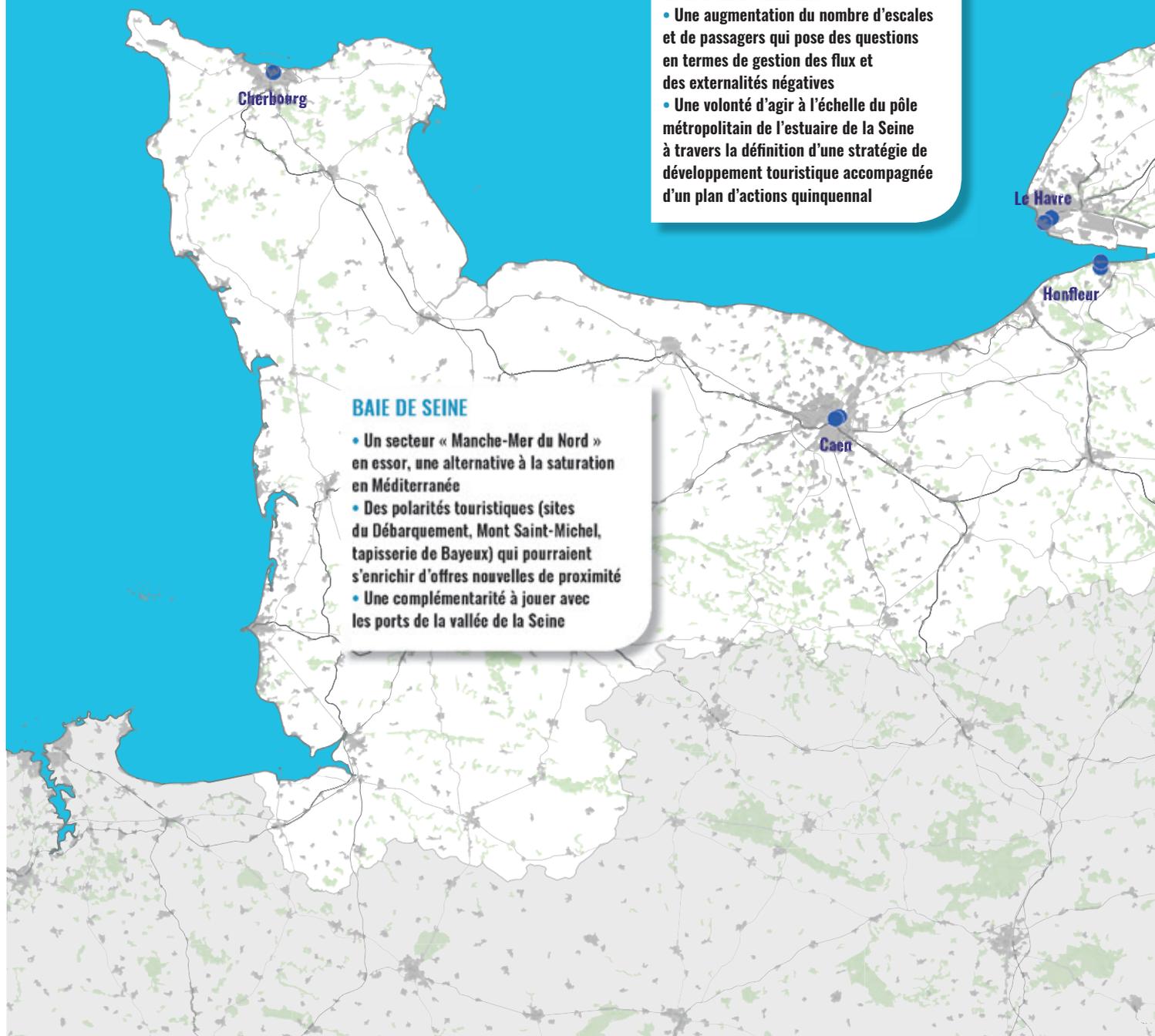
Des escales aux territoires – Synthèse

ESTUAIRE DE LA SEINE

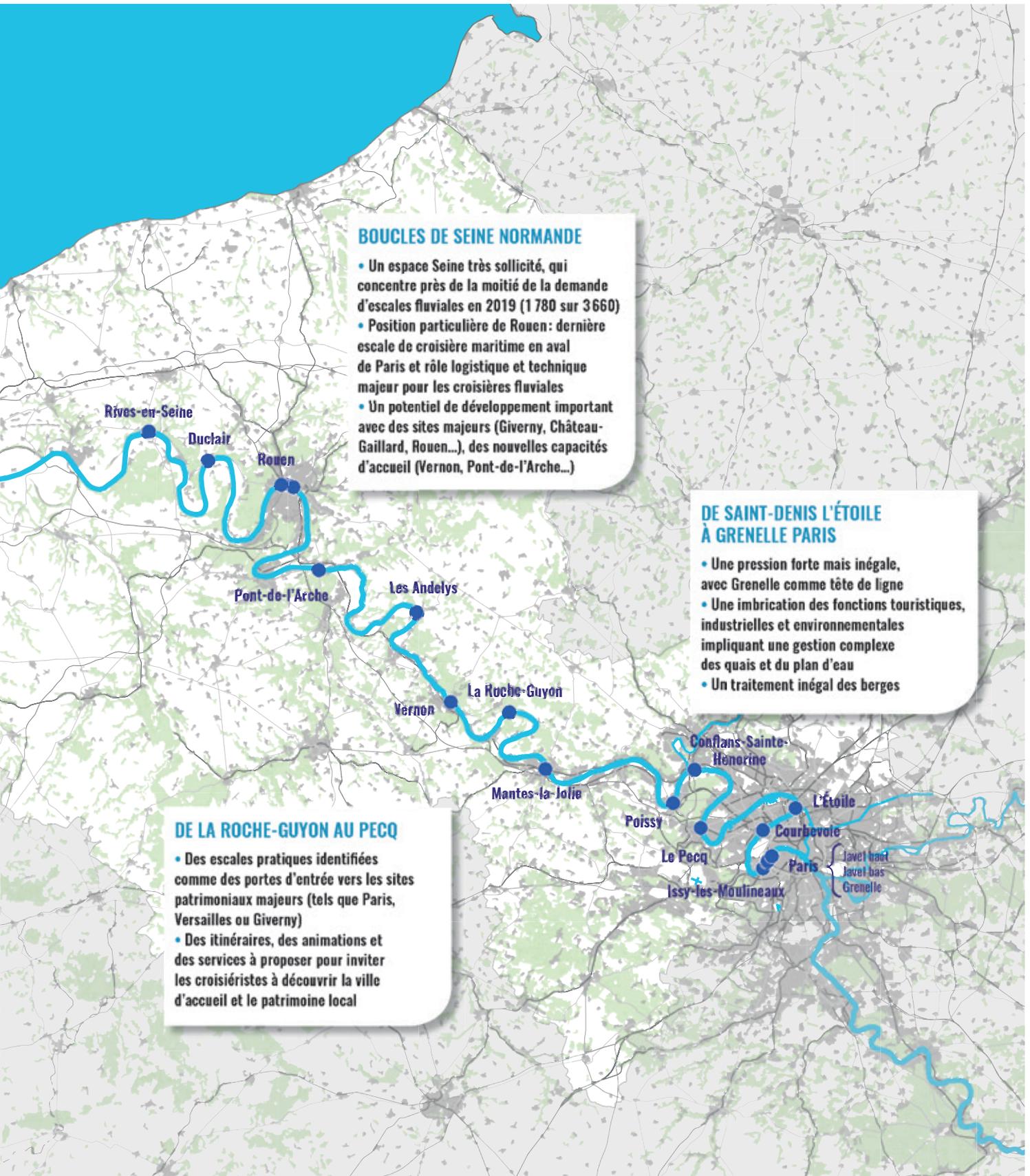
- Une porte d'entrée stratégique du tourisme en Vallée de la Seine à travers l'essor rapide et important de la croisière maritime
- Une augmentation du nombre d'escales et de passagers qui pose des questions en termes de gestion des flux et des externalités négatives
- Une volonté d'agir à l'échelle du pôle métropolitain de l'estuaire de la Seine à travers la définition d'une stratégie de développement touristique accompagnée d'un plan d'actions quinquennal

BAIE DE SEINE

- Un secteur « Manche-Mer du Nord » en essor, une alternative à la saturation en Méditerranée
- Des polarités touristiques (sites du Débarquement, Mont Saint-Michel, tapisserie de Bayeux) qui pourraient s'enrichir d'offres nouvelles de proximité
- Une complémentarité à jouer avec les ports de la vallée de la Seine



Sources : APUR, IGN, CorineLandCover



NOMBRE D'ESCALES ET CARACTÉRISTIQUES DES HALTES FLUVIALES

 ESCALES	2016			2017			2018			2019			Evolution du nombre d'escales 2016-2019	Evolution du nombre d'heures d'escales 2016-2019	Nombre estimé de croisiéristes en 2019 *
	Nb. d'escales	Durée moyenne d'une escale (en h)	Volume horaire total	Nb. d'escales	Durée moyenne d'une escale (en h)	Volume horaire total	Nombre d'escales	Durée moyenne d'une escale (en h)	Volume horaire total	Nombre prévisionnel d'escales	Durée prévisionnelle moyenne des escales (en heures)	Volume horaire prévisionnel total			
Bercy aval (délestage)	3	41	123	10	41	410	37	14	500	8	42	336	5	213	960
Grenelle (délestage)	11	31	341	118	45	5 310	150	43	6 450	89	46	4 094	78	3 753	10 800
Paris Javel amont	209	52	10 868	135	53	7 155	139	38	5 282	176	47	8 272	-33	-2 596	21 120
Paris Javel aval	105	60	6 300	117	37	4 329	70	42	2 940	91	51	4 641	-14	-1 659	10 920
Issy les Moulineaux	48	41	1 968	21	29	609	19	47	893	13	30	390	-35	-1 578	1 560
Courbevoie	64	32	2 048	63	4	246	51	24	1 224	53	11	583	-11	-1 465	6 360
L'Etoile	39	3	129	43	37	1 591	44	26	1 144	49	45	2 205	10	2 076	5 880
Le Pecq	109	41	4 469	118	24	2 832	117	31	3 627	118	34	4 012	9	-457	14 160
Conflans	245	13	3 185	210	10	2 058	193	16	3 088	152	10	1 520	-93	-1 665	18 240
Poissy	112			94			86			84			-28		10 080
Mantes	8			184			192			205			197		24 600
La Roche-Guyon	-			-			52	8	400	167	9	1 436	-	-	20 040
Vernon	524			580			532			493			-31		59 160
Les Andelys amont	273			336			324			306			33		36 720
Les Andelys aval	211			181			158			157			-54		18 840
Rouen (VNF)	481			557			589			617			136		74 040
Rouen (GPMR)	93	52	4 873	157	23	3 611	139	19	2 641	121	27	3 267	28	-1 606	14 520
Duclair	128	6	819	125	6	750	98	2	216	84	3	210	-44	-609	10 080
Caudebec-en-Caux amont	340	25	8 602	366	37	13 432	411	30	12 125	397	56	22 073	57	13 471	47 640
Caudebec-en-Caux aval															
Honfleur Quai de la Jetée Est	169	42	7 132	128	53	6 784	127	64	8 065	147	51	7 497	-22	365	17 640
Honfleur Bassin de l'Est															
Le Havre	35	20	700	40	23	920	106	28	3 010	133	34	4 522	98	3 822	15 960
Total	3 207			3 583			3 634			3 660			+453	+12 065	439 200

Sources : GESCALES Seine, VNF, agences d'urbanisme

Personnel de bord estimé en 2019 *	Fréquentation totale estimée en 2019	Propriétaire	Gestionnaire	Nb. de postes	Nb. de places	Longueur maximale	Tête de ligne	Nom de la compagnie	Électricité	Eau	Déchets	Dépose autocars	Projets connus
320	1 280	Haropa Ports de Paris	Haropa Ports de Paris	1	1	110			Non	Non	Sur demande	Oui	
3 600	14 400	Haropa Ports de Paris	Haropa Ports de Paris	2	4	110 **	Oui	Croisi-Europe	Oui	Oui	Oui	Oui	Retour de Viking en 2020
7 040	28 160	Haropa Ports de Paris	Haropa Ports de Paris	1	2	125			Tests en cours	Oui	Oui	Oui	
3 640	14 560	Haropa Ports de Paris	Haropa Ports de Paris	1	1	125			Tests en cours	Oui	Oui	Oui	
520	2 080	Haropa Ports de Paris	Haropa Ports de Paris	1	1	110			Non	Oui	Sur demande	A proximité	
2 120	8 480	Haropa Ports de Paris	Haropa Ports de Paris	1	1	110			Non	Non	Non	Oui	
1 960	7 840	Haropa Ports de Paris	Haropa Ports de Paris	1	1	135	Oui	A-Rosa	Non	Non	Non	Non	
4 720	18 880	Haropa Ports de Paris	Haropa Ports de Paris	1	1	135	Oui	Viking	Non	Oui	Non	Oui	Départ de Viking envisagé
6 080	24 320	Haropa Ports de Paris	Haropa Ports de Paris	1	2	110			Non	Non	Non	Oui	
3 360	13 440	VNF	Ville de Poissy	1	1	110			Non	Non	Non	?	
8 200	32 800	VNF	VNF	1	1	135			Non	Non	Non	?	
6 680	26 720	Haropa Ports de Paris	Haropa Ports de Paris	1	1	135			?	Oui	?	?	
19 720	78 880	VNF	Seine Normandie Agglomération -SNA-	1	3	135			Oui	Oui	Oui	3	2 ^e escale
12 240	48 960	VNF	Seine Normandie Agglomération -SNA-	1	2	135			Oui	Oui	Oui	4	
6 280	25 120	VNF	Seine Normandie Agglomération -SNA-	1	1	110			Oui	Oui	Non	3	
24 680	98 720	VNF	VNF	3	6	135			Non	Oui	Non	4	
4 840	19 360	Haropa Port de Rouen	Haropa Port de Rouen	4	8	135			Non	Oui	Oui	12	
3 360	13 440	Haropa Port de Rouen	Ville de Duclair	1	2	110			Non	Oui	Oui	3	
15 880	63 520	Haropa Port de Rouen	CA Caux Vallée de Seine	1	2	135			Oui	Oui	Non	5	
		Haropa Port de Rouen	CA Caux Vallée de Seine	1	2	135			Oui	Oui	Non	5	
5 880	23 520	Département du Calvados	Département du Calvados	1	1	110			Non	Non	Oui	3	
		Département du Calvados	Département du Calvados	2	4	110			Non	Non	Oui	6	
5 320	21 280	Haropa Port du Havre	Haropa Port du Havre	2	3	135			Non	Non	Non	6 à 10	
146 400	585 600			31	51								

* Le nombre de croisiéristes est estimé sur la base moyenne de 120 passagers par bateau, le personnel de navigation en appliquant un ratio de 1 pour 3 croisiéristes

** Bientôt 125 mètres avec le nouveau RPP

*** Les redevances d'escale sont fixées et perçues par le gestionnaire. Pour les escales gérées par le Port de Paris, le tarif s'entend à l'heure.

NOMBRE D'ESCALES ET CARACTERISTIQUES DES HALTES MARITIMES

 ESCALES	2016		2017		2018		2019	Evolution du nombre d'escales 2016-2019
	Nb. d'escales	Nombre de passagers	Nb. d'escales	Nombre de passagers	Nombre d'escales	Nombre de passagers	Nombre prévisionnel d'escales	
Cherbourg	26	51 963	35	65 716	45	77 452	50	+ 92 %
Caen-Ouistreham*	7	2 178	5	1 498	7	2 527	8	+ 14 %
Le Havre	128	280 000	129	386 607	145	410 000	135	+ 5 %
Honfleur	47	24 000	48	29 980	54	38 500	61	+ 30 %
Rouen	9	7 206	24	19 858	26	22 494	30	+ 233 %
Total	217	365 347	241	503 659	277	550 973	284	+ 31 %

* Entrées et sorties cumulées

LES ESCALES FLUVIALES EN SEINE AMONT

 ESCALES	2016			2017			2018			2019			Evolution du nombre d'escales 2016-2019	Evolution du nombre d'heures d'escales 2016-2019	Nombre estimé de croisiéristes en 2019
	Nb. d'escales	Durée moyenne d'une escale (en heures)	Volume horaire total	Nb. d'escales	Durée moyenne d'une escale (en heures)	Volume horaire total	Nombre d'escales	Durée moyenne d'une escale (en heures)	Volume horaire total	Nombre prévisionnel d'escales	Durée prévisionnelle moyenne des escales (en heures)	Volume horaire prévisionnel total			
Melun Reine Blanche	NC	NC	NC	13	9,1	118,3	15	4,8	72	12	5,8	69,6		-48,7	1 440
Corbeil Essonne	NC	NC	NC	5	2,4	12	4	4	16	3	0,5	1,5	-2	-10,5	360
Viry Chatillon	NC	NC	NC	8	9,1	72,8	3	12,3	36,9	3	12	36	-5	-36,8	360
Alfortville - Chinagora	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	1	23	23			120
Pontoise (sur l'Oise)	NC	NC	NC			0	10	7,5	75	31	7,3	226,3	31	226,3	3 720

Personnel de bord estimé en 2019 *	Fréquentation totale estimée en 2019	Propriétaire	Gestionnaire	Nb. de postes	Nb. de places	Longueur maximale	Tête de ligne	Nom de la compagnie	Électricité	Eau	Déchets	Dépose autocars	Projets connus
480	1 920	Haropa Ports de Paris	Haropa Ports de Paris	1	1	90			Non	Non	Non	NR	
120	480	Haropa Ports de Paris	Haropa Ports de Paris	1	1	110			Non	Non	Non	NR	
120	480	Haropa Ports de Paris	Haropa Ports de Paris	1	1	110			Non	Non	Non	NR	
40	160	Haropa Ports de Paris	Haropa Ports de Paris	1	1	90			Non	Non	Non	NR	
1 240	4 960	Haropa Ports de Paris	Haropa Ports de Paris	1	1	110			Non	Non	Non	Oui	

BIBLIOGRAPHIE

► DOCUMENTS STRATÉGIQUES

Schéma stratégique de la Vallée de la Seine - Un projet de développement à l'horizon 2030 - juillet 2015
www.vdseine.fr/fileadmin/Site_Vallee_de_la_Seine/Ressources/strategie_de_la_vds/Le_schema_strategique_2030_Valle_e_de_la_Seine.pdf

CPIER de la Vallée de la Seine - juin 2015
www.vdseine.fr/fileadmin/Site_Vallee_de_la_Seine/Ressources/strategie_de_la_vds/Le_CPIER_Valle_e_de_la_Seine.pdf

CPIER Vallée de la Seine - Une dynamique d'acteurs et de projets - 2019
http://www.vdseine.fr/fileadmin/Site_Vallee_de_la_Seine/Brochure_CPIER_Vallee_de_Seine_128p_WEB.pdf

HAROPA PORTS, VNF, *Élaboration d'un Schéma Directeur pour le développement de la croisière fluviale avec hébergement sur l'axe Seine aval*, VNF, 2017
http://www.bassinseine-normandie.com/IMG/pdf/rapport_final_schema_directeur_developpement_de_la_croisiere_fluviale_seine_aval_juillet_2017.pdf

CESER Île-de-France, *La Seine, territoire stratégique*. Rapport préparé par M^{me} Nathalie Thomas au nom de la commission de l'aménagement du territoire, 2012
<https://www.ceser-iledefrance.fr/travaux/seine-territoire-strategique>

VILLE DE PARIS, *Plan Climat Air Énergie territoriale*, adoption définitive le 22 mars 2018

MÉTROPOLE DU GRAND PARIS, *Plan Climat Air Énergie métropolitain*, adopté le 12 novembre 2018

► TOURISME FLUVIAL ET MARITIME

Articles

« Les côtes européennes asphyxiées par les navires de croisière », *Le Monde*, 5 juin 2019, et articles associés

« Faire de la Seine une destination touristique », *Le Journal du Grand Paris*, 17/05/2019

« Le tourisme fluvial objet de toutes les convoitises sur l'Axe Seine », *Normandinamik*, 16/05/2019

« Ile-de-France : la Seine veut devenir un véritable site touristique », *Le Parisien*, 15/05/2019

« Tourisme. Le Havre accueille la troisième édition du salon de la croisière », *Actu.fr*, 13/05/2019

« Croisières sur la Seine à Vernon : les inscriptions sont ouvertes », *Actu.fr*, 13/05/2019

« Tourisme à Pont-de-l'Arche : une halte fluviale à 3,5 millions d'euros », *Actu.fr*, 06/05/2019

« Croisière : le marché français remonte à 000520 passagers en 2018 », *Mer et Marine*, 23/04/2019

« Croisière au Havre : en 2019, records et paquebots prestigieux en vue dans le port », *Actu.fr*, 21/04/2019

« Le tourisme fluvial, une ressource encore largement sous exploitée », *Banque des territoires*, 11/03/2019

« Le tourisme fluvial se porte bien en Bretagne », *Bretagne-info-nautisme.fr*, 29/04/2019

« Tourisme : d'où viennent les voyageurs qui visitent la Normandie... et que viennent-ils voir ? », *Paris-Normandie*, 19/04/2019

« Tourisme fluvial : des péniches solaires navigueront bientôt en silence

en Lot-et-Garonne », *France 3 Nouvelle-Aquitaine*, 10/04/2019

« Des croisières pour découvrir Rouen et son port autrement, depuis la Seine », *Actu.fr*, 14 /03/2019

« Le Tourisme : une chance pour la Normandie », *Études Normandes*, n° 9, mars 2019

« Les plaisanciers des canaux de Bretagne et Loire-Atlantique : les résultats de l'étude dévoilés », *Site Pro Tourisme Bretagne*, 27/03/2019

« 2018 : une année exceptionnelle pour la croisière au Havre », *Tendanceouest.com*, 2018/12/13

« Tourisme fluvial : les plus belles croisières en Europe », *Geo.fr*, 20/11/2018

« Plaisance : les nouvelles ambitions du port de Rouen », *Tendancesouest.com*, 30/10/2018

« À Caudebec-en-Caux, le tourisme fluvial renforce ses atouts », *Paris Normandie*, 13/06/2018

« Le tourisme fluvial retrouve un niveau record », *Les Echos*, 20/04/2018

DEBRIE Jean, « Paris, ville portuaire ? Du quai d'Issy au pont de Tolbiac, balade fluviale le long de la Seine », *Urbanités*, #4, novembre 2014

« Croisières sur la Seine : le business florissant des bateaux parisiens », *Capital*, septembre 2014

Études

CGET, DGE, *Les meilleures pratiques internationales du tourisme fluvial*, Paris, ministère de l'Économie et des Finances, Paris, CGET, 2018
<https://www.entreprises.gouv.fr/etudes-et-statistiques/meilleures-pratiques-internationales-du-tourisme-fluvial>

VNF, *Transport et tourisme fluvial, les chiffres clés 2017 du bassin de la Seine*, Paris, VNF, 2018

http://www.bassindelaseine.vnf.fr/IMG/pdf/vnf_chiffres_cles_2017_web_2.pdf

MILLET Frédéric, “Le tourisme “fluvestre”. Une approche globale de l’itinérance sur et le long des fleuves et canaux”, *Espace tourisme et loisirs*, janvier 2018, n° 340

CAUE76, *Prendre en compte l’évolution des haltes dans le tourisme fluvial depuis les portes de Paris jusqu’à l’estuaire de Seine*, présentation du 20 avril 2018, Abbaye du Valasse http://www.axeseine.fr/fileadmin/pdf/Haltes_fluviales.pdf

AUCAME, Le boom des croisières maritimes : une réelle opportunité pour la Vallée et la Baie de Seine, Caen, Aucame, *Act’Urba* n° 15, octobre 2017 <https://www.aucame.fr/catalogue/act-urba/le-boom-des-croisieres-maritimes---une-reelle-opportunit-e-pour-la-vallee-et-la-baie-de-seine-174.html>

LA SEINE EN PARTAGE, *Au fil de la Seine*, spécial tourisme, n° 66, 2016

LA SEINE EN PARTAGE, *Le tourisme des bords de Seine. Le nouvel atout essentiel pour les communes riveraines*, colloque du 19 octobre 2011, Paris

VNF, Bassin de la Seine, *Guide des haltes et ports de plaisance sur la Seine et l’Oise aval*, VNF, 2013 <http://www.bassindelaseine.vnf.fr/guide-des-haltes-et-ports-de-plaisance-sur-la-a710.html>

RHÔNE-ALPES TOURISME, *Tourisme fluvial, Plan Rhône et ViaRhôna*. Dossier documentaire, Lyon, 2014

CESER Île-de-France. *Enjeux et potentialités du tourisme fluvial en Île-de-France dans le contexte du bassin parisien et de l’Union Européenne*. Rapport et avis 2003-05 du CESER au nom de la commission du Tourisme, des Sports et des Loisirs par M. Jean-Jacques Ivain, 15 mai 2003 [https://www.ceser-iledefrance.fr/travaux/enjeux-potentialites-tourisme-](https://www.ceser-iledefrance.fr/travaux/enjeux-potentialites-tourisme-fluvial-ile-de-france-contexte-bassin-parisien-de-l-union)

[fluvial-ile-de-france-contexte-bassin-parisien-de-l-union](http://www.bassindelaseine.vnf.fr/IMG/pdf/vnf_chiffres_cles_2017_web_2.pdf)

DGE, *Note sur les clientèles françaises et étrangères du tourisme fluvial et fluvestre*, Paris, ministère de l’Économie et des Finances, 2015

ATOUT FRANCE, *Panorama du tourisme fluvial en France : ingénierie et développement touristique*, Paris, Atout France, 2010

IAU Île-de-France, *Le tourisme fluvial en Île-de-France*, Paris, IAU IdF, mai 2008 www.iau-idf.fr/nos-travaux/publications/le-tourisme-fluvial-en-ile-de-france.html

Journées

VNF, Vélos & territoires, 2^e *Journée nationale du tourisme fluvestre*, Lyon, 1^{er} avril 2019. Présentations et supports <https://www.velo-territoires.org/evnement/2e-journee-nationale-tourisme-fluvestre/>

VNF, *Rencontres nationales du tourisme fluvial*, Bordeaux, 2018 <http://www.rdv-tourisme-fluvial.com/conferences.html>

AXE SEINE, Association des Départements de l’Axe Seine. *Atelier Tourisme Fluvial/vestre*, 2018 <http://www.axeseine.fr/fileadmin/pdf/Atelier-territorial.pdf>

VNF, DÉPARTEMENTS & RÉGIONS CYCLABLES, *Première journée nationale sur le tourisme fluvestre*, Paris, 27 mars 2017. Présentations et supports : <https://www.velo-territoires.org/evnement/journee-drc-vnf/>

Tourisme

La France au fil de l’eau, guide touristique édition 2019, Paris, Le Petit Futé, 2019

CEREMA, *Connaître la mobilité touristique*, CEREMA, 2019

SEINE MARITIME ATTRACTIVITÉ, *Chiffres-clés 2017 du Tourisme de*

la Seine-Maritime, Rouen, SMA, 2019 www.seine-maritime-attractivite.com/fr/actualites-documents/actualites/chiffres-cles-2017-du-tourisme-en-seine-maritime

AUCAME, L’explosion du tourisme mondial depuis 1950, Caen, Aucame, QSN, n°99, décembre 2017 <https://www.aucame.fr/catalogue/qu-en-savons-nous/l-explosion-du-tourisme-mondial-depuis-1950-160.html>

ÉTABLISSEMENT PUBLIC DÉPARTEMENTAIRE YVELINES HAUTS DE SEINE, *Stratégie touristique interdépartementale Yvelines - Hauts-de-Seine 2017-2021*, EPI 78-92, 2017 <http://lelab.hauts-de-seine.fr/4-strategie-touristique-interdepartementale-hauts-de-seine-yvelines>

CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL, Christine Dupuis, *Tourisme et développement durable en France*, CES, 2014

CONSEIL NATIONAL DU TOURISME, *Le poids économique et social du tourisme*, CNT, 2010

“Tourisme et vie locale : l’avenir en partage”, *Diagonal*, n° 203, juillet 2018, pp. 58-26

WORLD TRAVEL & TOURISM COUNCIL, *Economic Impact 2018 France*, London, WTTC, 2018

Veille Info Tourisme : Catégorie Croisière <https://www.veilleinfotourisme.fr/croisiere>

Direction Générale des Entreprises (DGE). Page thématique sur le tourisme <https://www.entreprises.gouv.fr/tourisme>

Direction Générale des Entreprises, *Mémento du tourisme - Édition 2018*, 2019 <https://www.entreprises.gouv.fr/etudes-et-statistiques/memento-du-tourisme-edition-2018>

Réseau de veille en tourisme. Page d’archives sur la catégorie tourisme <http://veilletourisme.ca/tag/croisieres/>

CEREMA, *Transports urbains et tourisme - série de fiches*, 2019
<http://www.cerema.fr/fr/centre-res-sources/boutique/transports-urbains-tourisme-serie-fiches>

► ÉCONOMIE - ATTRACTIVITÉ

Articles

« Dossier : Vallée de la Seine, un territoire de projets », *Le Journal du Grand Paris*, février 2019, hors-série n° 19

« Le port du Havre peine toujours à développer le transport fluvial », *Les Échos*, 21/01/2019

« Le Tourisme : une chance pour la Normandie », *Études Normandes* n° 9, mars 2019

INSEE Normandie, « L'économie du tourisme en Normandie », *Insee Dossier Normandie*, n° 8, 2017

PHILIZOT François, « La délégation interministérielle au Développement de la vallée de la Seine », *Annales des Mines-Réalités industrielles*, 2015/4, novembre 2015

Études

SÉNAT, *Sur la compétitivité des ports maritimes à l'horizon 2020 : l'urgence d'une stratégie*. Rapport d'information n° 312 (2018-2019) de MM. Hervé Maurey et Michel Vaspert, Sénateurs, fait au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, déposé le 13 février 2019
<http://www.senat.fr/notice-rapport/2018/r18-312-notice.html>

SEINE MARITIME ATTRACTIVITÉ, *État des lieux du foncier d'activités en Seine-Maritime*, Rouen, SMA, 2018
<https://www.seine-maritime-attractivite.com/fr/actualites-documents/actualites-plus-300-hectares-disponibles-sur-les-zones-dactivites-seine>

IAU Île-de-France, « Attractivité touristique par approche client », *Note rapide Économie*, n° 775, mai 2018
<https://www.iau-idf.fr/nos-travaux/publications/lattractivite-touristique-par-lapproche-parcours-client.html>

IAU ÎDF, SITEM, *La culture, vecteur du développement de la Vallée de Seine*. Synthèse de la conférence du 23 janvier 2018 réalisée par Vincent Gollain, IAU Île-de-France, Directeur du Département Économie, avec les contributions des intervenants
https://www.iau-idf.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_1454/SITEM_2018_-_conference_-_La_culture_vecteur_de_developpement_de_la_VDS_-_Synthese_finale.pdf

INSEE Normandie, « L'économie du tourisme en Normandie », *Insee Dossier Normandie*, n° 8, 2017
<https://www.insee.fr/fr/statistiques/3180071>

CESER Ile-de-France, *La régionalisation et la fusion du port autonome de Paris et des ports maritimes séquanais : opportunités pour le développement de l'Axe Seine*, 13 décembre 2017, Rapport présenté au nom de la commission Transports par Jean-François Dalaise
<https://www.ceser-iledefrance.fr/travaux/regionalisation-fusion-ports-sequanais-opportunités-developpement-de-l-axe-seine>

CESER Normandie, *Ports de la Vallée de Seine. Mettre la gouvernance au service de la performance*, adopté à la séance plénière du 16 novembre 2017 (avis et rapports)
<https://ceser.normandie.fr/index.php/68-publications/etudes/338-ports-de-la-vallee-de-seine-mettre-la-gouvernance-au-service-de-la-performance>

CESER Normandie, *Maritimité : cap sur la croissance bleue en Normandie*, 2017
<https://ceser.normandie.fr/index.php/68-publications/etudes/349-maritime-cap-sur-la-croissance-bleue-en-normandie>

CESER Île-de-France, *Axe Seine/Canal Seine-Nord Europe : une complémentarité à bâtir*, 2017
<https://www.ceser-iledefrance.fr/travaux/axe-seine-canal-seine-nord-europe-une-complementarite-a-batir>

OCDE, *Compétitivité des villes portuaires : le cas de l'Axe Seine (Le Havre, Rouen, Paris, Caen)*, OCDE, 2011

► TRANSPORT FLUVIAL, LOGISTIQUE

Articles

« Des chartes des usages pour certains quais de Seine parisiens », *Le Journal du Grand Paris*, 25/04/2019

« Transports alternatifs - Le fluvial prêt à sortir la tête de l'eau », *Localtis*, 08/03/2019

Études, rapports

VNF, HAROPA PORTS, *Colloque sur le transport fluvial*, Paris, 29 mai 2019
<http://www.bassinodelaseine.vnf.fr/colloque-sur-le-transport-fluvial-le-29-mai-2019-a-a1313.html>

CNDP, *Bilan de la garante. Concertation préalable. Amélioration de l'accès fluvial à Port 2000*, 20 octobre 2017-19 janvier 2018, Paris, 2018

IFSTTAR, Goncalves Amélie, Raton Gwenaëlle, Vaillant Ludovic, Blanquart Corinne, Tellier Corinne, Loeuilleux Perrine, *Alternatives logistiques pour les circuits courts en Nord-Pas-de-Calais. Rapport final ALLOCIRCO*, Villeneuve d'Ascq, IFSTTAR, Chambre d'agriculture du Nord-Pas-de-Calais, Région Nord-Pas-de-Calais, 2015
<https://www.researchgate.net/publication/316106444/download>

CEREMA, *Leviers et innovations d'une logistique durable, retours sur la journée du 05/06/2018 à Aix-en-Provence* (circuits courts alimentaires)
<https://www.cerema.fr/fr/actualites/retour-journee-leviers-innovations-logistique-durable-du-05>

CGEDD, IGA, *Le renforcement de la sécurité de la navigation sur le bief parisien de la Seine*, rapport établi par M.R Bayle, Michel Rostagnat, Philippe de Guibert, CGEDD, juin 2016
<https://www.interieur.gouv.fr/Publications/Rapports-de-l-IGA/Transports/Le-renforcement-de-la-securite-de-la-navigation-sur-le-bief-parisien-de-la-Seine>

Conférence nationale sur le fret fluvial, Réunion de restitution, Ministère Environnement Énergie Mer, 15/09/2016

RENARD-DELAUTRE Cécile, « Patrimoine fluvial, modernité et maritimité : un rapport en évolution », *Norois* [En ligne], 237 | 2015, mis en ligne le 31 décembre 2017, consulté le 19 juillet 2016.
<http://norois.revues.org/5824>

CESER Île-de-France, *Les activités de transport de fret et de logistique en Île-de-France. Un atout pour l'attractivité de la Région 17 septembre 2015*. Rapport présenté au nom de la commission Transports par Jean-Michel Richard - <https://www.ceser-iledefrance.fr/travaux/activites-de-transport-de-fret-de-logistique-ile-de-france-un-atout-l-attractivite-de>

PIN Benoît, RIGOT Jean-Baptiste et SERVAÏN Sylvie, « Aménagements portuaires et batellerie traditionnelle, composantes de ressources territoriales en Val de Loire », *Norois* [En ligne], 228 | 2013, mis en ligne le 30 septembre 2015, consulté le 3 janvier 2017.
<http://norois.revues.org/4771>

PAFFONI Elsa, RAIMBAULT Nicolas, ANDRIANKAJA Dina, « Les ports fluviaux, un outil pour un aménagement durable des activités logistiques dans les métropoles? », article réalisé dans le cadre des projets de recherche PLÉIADE financé par le PREDIT et FLUIDE, financé par l'ANR, 2011

► MOBILITÉ

Article

«Véloroutes et voies vertes boostent le tourisme nature», *La Gazette des communes*, n° 2183, 2013

Études

APUR, *Les continuités cyclables entre Paris et la Seine-Saint-Denis dans l'optique des Jeux olympiques et Paralympiques de 2024*, Note, n° 124, mars 2018
www.apur.org/fr/nos-travaux/continuites-cyclables-paris-seine-st-denis-jop-2024

APUR, AUCAME, AURBSE, AURH, IAU Île-de-France, *Véloroute des bords de Seine. Levier de développement durable de la vallée, Phase 1 et Phase 2*, Paris, IAU îdF, 2016, 2017
www.vdseine.fr/etudes-rencontres-la-seine-a-velo.html

APUR, *Autocars de tourisme et évolution des pratiques touristiques depuis 2001. Éléments d'analyse*, Paris, Apur, 2015
www.apur.org/fr/nos-travaux/autocars-tourisme-evolution-pratiques-touristiques-2001-elements-analyse

22^{es} Rencontres Vélo & Territoires, *Le vélo, trait d'union. Populations, territoires et usages*, Chambéry, octobre 2018. Présentations en ligne
<https://www.velo-territoires.org/evenement/22es-rencontres-velo-territoires-savoie/>

DÉPARTEMENTS & RÉGIONS CYCLABLES, *Le tourisme à vélo dans les villes françaises*, DRC, 2017

IAU îdF, *Véloroutes et voies vertes en Île-de-France. Concept. Références. Premières propositions*, Paris, IAU îdF, 2000

Usages

APUR, *Atelier Seine, une vision commune pour le site de la Seine. Atelier Seine #1 - Séance d'installation - 29 janvier 2019*, Paris, Apur, 2019
www.apur.org/fr/nos-travaux/atelier-seine-une-vision-commune-site-seine

APUR, *Sites de baignade en Seine et en Marne - Héritage JO Paris 2024 - Présentation des sites issus de la manifestation d'intérêt*, Paris, Apur, 2018
www.apur.org/fr/nos-travaux/sites-baignade-seine-marne-heritage-jo-paris-2024-presentation-sites-issus-manifestation

APUR, *Le canal Saint-Denis - Un grand équipement public d'échelle métropolitaine*, Paris, Apur, 2017
www.apur.org/fr/nos-travaux/canal-saint-denis-un-grand-equipement-public-echelle-metropolitaine

«Usages récréatifs des espaces fluviaux. Des enjeux à l'échelle des métropoles». Dossier, *Espaces, tourisme et loisirs*, n° 333, novembre-décembre 2016

ARMANI G. (coord.), MOUSSARD S., BELLANGER M.C., FEMENIAS D., MACHEMEHL C., SIROST O., *Usages et perceptions de l'estuaire de la Seine par le citoyen : aménager, valoriser, restaurer*. Fascicule Seine-Aval 3.4, Rouen, GIP

Seine Aval, 2015
<https://www.seine-aval.fr/publication/fasc-usages-et-perception/>

INDIGO, RÉGION RHÔNE-ALPES, *Étude stratégique et opérationnelle ViaRhôna. Diagnostic des services aux usagers et de l'attractivité touristique de l'itinéraire*, assistance à maîtrise d'ouvrage, Région Rhône-Alpes, 2015

BAYSSE Adrien, *Séminaire d'initiation à la recherche, Les berges de la Seine : usages et conflits dans le département des Hauts-de-Seine*, ENS, juin 2011
http://www.geographie.ens.fr/Introduction_394.html

APUR, Paris, métropole sur Seine, collection Paris-Projet n° 40, Paris, Textuel/Apur, 2010
<https://www.apur.org/fr/nos-travaux/paris-projet-40-paris-metropole-seine>

LECHNER Gabriele, *Le fleuve dans la ville. La valorisation des berges en milieu urbain. Note de synthèse*, Paris, DGUHC-CDU, 2006
http://www.cdu.urbanisme.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/fleuve_dans_la_ville_aveccouv_cle24aafe.pdf

PRELORENZO Claude, «La ville au bord de l'eau ou la contemplation du vide», *La Ville*, n°2, 1995

COLLECTIF, *La ville au bord de l'eau. Une lecture thématique d'Europas 2*, Paris, Parenthèses, 1993

Environnement

« One corporation to pollute them all », luxury cruise air emissions in Europe, *Transport et environnement*, juin 2019

« En 2026, les fjords norvégiens seront interdits aux bateaux polluants », *Numerama*, 8 mai 2018

LA SEINE EN PARTAGE, *La biodiversité un combat pour la Seine*, Paris, colloque du 25 novembre 2010

Voir aussi la page « Ressources » du site Vallée de la Seine : www.vdseine.fr/res-sources.html et <http://www.vdseine.fr/projets.html> et les pages études et travaux des sites des agences d'urbanisme de la coopération sur la Vallée de la Seine



**La Coopération des agences d'urbanisme
de la Vallée de la Seine remercie chaleureusement
les organismes qui ont contribué à cette étude :**

- Haropa-Ports de Normandie, et en particulier Jérôme CHAUVET
- Haropa-Ports de Paris, et en particulier Sophie BARICHARD, Romain DHAINAUT, Sébastien HENNICK, Hélène ROBIER
- Haropa-Port de Rouen, et en particulier Xavier LEMOINE
- Voies Navigables de France, et en particulier Juliette DUSZINSKI, Adrien QUIVORON, Marie-Noëlle RIFFAUT
- L'Office de Tourisme de Paris, et en particulier Thomas DESCHAMPS
- L'Office de Tourisme de Plaine Commune, et en particulier Régis COCAULT et Yamina DRIF-SELMANE
- L'Office de Tourisme de la Métropole Rouen Normandie, et en particulier Brigitte HERVE, Mathilde HERVE-VINCENT, Yves LECLERC, Jaco SEYFFERT
- Rouen Normandie Tourisme et Congrès, et en particulier Delphine CROCQ
- L'Office de Tourisme de Seine Normandie Agglomération, et en particulier Hedvig GERVAIS
- L'Office de Tourisme de Poissy, et en particulier Frédérique BONY
- L'Office de Tourisme de Conflans-Sainte-Honorine, et en particulier Armelle NICOUUD
- L'Office de Tourisme de Saint-Germain-Boucles-de-Seine, et en particulier Elisa BARBIER
- L'Office de Tourisme du Havre, et en particulier Valérie CONAN et Pia JACOBS
- L'Office de Tourisme de Honfleur, et en particulier Jérôme RADANOVIC
- L'Office de Tourisme de Cherbourg-en-Cotentin, et en particulier Julien BUGON et Geneviève GOSSELIN-FLEURY
- L'Office de Tourisme de Caen-la-Mer, et en particulier Virginie MOREAU et Morgan PREVOT
- L'Office de Tourisme du Pays de Caux, et en particulier Aurélie BALLUE
- Le Comité départemental du Tourisme de la Seine-Saint-Denis, et en particulier Vincent CHARTIER
- Le Conseil départemental de l'Eure, et en particulier Dominique LE DOYEN
- Le Conseil départemental des Yvelines, et en particulier Laura VEDEL
- Le Conseil départemental du Val-d'Oise, et en particulier Sabine OGBI
- La ville de Caen, et en particulier Catherine PRADAL-CHAZARENC
- La ville de Conflans-Sainte-Honorine, en particulier Céline BOUTTIER, Murielle LEPAGE, Prune ROUDIER-DAVAL
- La ville de Mantes-la-Jolie, et en particulier Adélaïde HORREIN-BEFFY, Christine LECOMTE, Jeanne PACQUET, Alexandre SAS
- L'établissement public de Grand Paris Seine & Oise, et en particulier Anne PERCHEC
- L'établissement public de Plaine Commune, et en particulier Véronique RICHET
- L'établissement public de Saint-Germain Boucles de Seine, et en particulier Carine CHARLY et Jeanne FONTAINE
- L'établissement public de Seine Eure Agglomération, et en particulier Claire GEROMINO
- L'établissement public de Seine Normandie Agglomération, et en particulier Louis MICHALLET
- La Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, et en particulier Anaïs GOSSET, Antoine de GOUVILLE et Guy NORDMANN
- La Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris Île-de-France, et en particulier Florence RUBAT-CIAGNUS
- Paris Seine Normandie, et en particulier Frédéric LEROUX
- L'opérateur de croisières CroisiEurope, et en particulier Benoît AMAND
- L'opérateur de croisières Viking Cruises, et en particulier Fantzy VANDEVILLE
- Le prestataire d'opérations de croisières River Advice, et en particulier Thierry LUTZ
- Le CAUE de l'Eure, et en particulier Sabine GUITEL
- Le CAUE des Hauts-de-Seine, et en particulier Vincent LELIEVRE
- Le CAUE de Seine-Maritime, et en particulier Clément DELAITRE et Boris MENGUY
- Le CAUE du Val-d'Oise, et en particulier Odile DROUILLY
- Le CAUE des Yvelines, et en particulier Elisabeth ROJAT-LEFEBVRE

Publication éditée en Juin 2019
par la Coopération des agences d'urbanisme
de la Vallée de la Seine
Impression : ImpriGraphic



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



agence d'urbanisme de rouen
et des boucles de seine
et eure

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

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 :



Ce document a été élaboré par la coopération des agences d'urbanisme dans le cadre du dispositif de suivi des dynamiques territoriales de la Vallée de la Seine au titre du contrat de plan inter-régional État-Régions Vallée de la Seine.