

## ACTES DE LA 1<sup>RE</sup> JOURNÉE NATIONALE SUR LE TOURISME FLUVESTRE 27 MARS 2017

Les Départements & Régions Cyclables et Voies Navigables de France ont organisé la 1<sup>re</sup> journée nationale sur le tourisme fluvestre, le lundi 27 mars 2017 à Paris. Cet événement avait pour but de partager, d'échanger et de débattre autour des connaissances et des expériences relatives au tourisme fluvestre en France pour encourager son développement. Les présentations de la journée, les supports dédiés et les cartes fluvestres sont téléchargeables à partir de la [page suivante](#).

### Pourquoi cette journée ?

*Guillaume DURY, Directeur Développement, VNF*

Pour 2/3 des 6 700 km du réseau fluvial géré par Voies Navigables de France (VNF), le tourisme est la principale priorité de développement de VNF. Ce développement doit s'organiser autour du réseau mais aussi autour de la valorisation des ouvrages, du patrimoine bâti et des ports de plaisance.

L'ensemble du tourisme sur l'eau (croisiéristes et plaisanciers) génère à lui seul des retombées économiques pour les territoires estimées à 500 M€/an. Les usagers terrestres, en particulier les touristes à vélo, viennent s'ajouter à ce tourisme navigant et contribuent également largement à l'économie des régions.

C'est dans ce cadre que VNF souhaite accompagner les territoires et contribuer à l'accélération du développement du tourisme itinérant, notamment en garantissant la compatibilité de toutes les activités qui gravitent sur et autour de la voie d'eau. Il s'agit également pour l'Etablissement de sensibiliser encore davantage ses agents à la nécessité

d'un bon accueil des touristes, et de continuer à construire un cadre positif de collaboration avec les collectivités grâce à des outils comme les conventions de superposition d'affectation.

Un des autres défis pour l'Etablissement est aujourd'hui d'attirer davantage les porteurs de projets privés pour offrir de nouveaux produits à une clientèle touristique fluvestre toujours plus nombreuse.

*Camille THOMÉ, Directrice, DRC*

VNF s'est tourné vers les Départements & Régions Cyclables (DRC) avec l'ambition de contribuer ensemble au développement du tourisme fluvestre. Cette première journée en présence de 150 participants prouve l'engouement que portent les territoires et VNF à cette forme de tourisme qu'il s'agit aujourd'hui d'accompagner et de structurer davantage.

Les emprises VNF sont un très bon support de mobilité pour le vélo avec le développement de nombreux itinéraires cyclables le long des voies d'eau. Une forte proportion des 6 700 km gérés

par VNF est concernée par le Schéma national des véloroutes et voies vertes, étant en site propre et donc protégée de la circulation.

Les DRC sont facilitateurs de mobilité à vélo. L'association est le porte-voix des territoires à l'échelle nationale et européenne et le centre national de coordination pour EuroVelo, le réseau européen des véloroutes avec 70 000 km au total dont 8 600 km concernent la France avec un taux de réalisation de 77%.

Les DRC sont aussi un entremetteur de collectivités : ils favorisent les échanges entre acteurs locaux, pour appuyer la structuration des véloroutes et voie vertes (VWV) inscrites dans les schémas européen (EuroVelo), national (SN3V), et régionaux (SR3V).

L'ambition des DRC est aujourd'hui de :

- ⇒ Partager une vision de la France à vélo en 2030 au travers de la déclaration « Les territoires à vélo »
- ⇒ Achever le réseau EuroVelo en France d'ici 2020 (77% de réalisé aujourd'hui) et SN3V d'ici 2030 (62% de réalisé au 1<sup>er</sup> janvier 2017)

Depuis 2010, le taux d'avancement des itinéraires inscrits au SN3V a été multiplié par 2. Selon les chiffres du Baromètre 2015 du tourisme à vélo de la DGE « le nombre de séjours au cours desquels les Français ont pratiqué le vélo ou le VTT en 2014 en France peut être estimé à 9,2 millions ». Il constitue donc une véritable aubaine pour les territoires qui développent le tourisme à vélo, notamment le long des voies d'eau.

Aujourd'hui on peut considérer le tourisme fluvestre comme une filière d'excellence.

Pour donner toutes les chances de contribuer efficacement à cette filière, VNF et DRC ont signé une convention de partenariat à l'occasion des 20es Rencontres des DRC organisées en Alsace en septembre 2016. Des actions concrètes ont été lancées telles que l'organisation d'une 1<sup>re</sup> journée technique en décembre dernier, la réalisation d'un glossaire pour un partage du vocabulaire, de cartes fluvestres, et d'autres outils... ainsi que la présente réunion.



Figure 1 : exemple de carte offre fluvestre réalisée par VNF et DRC

## L'introduction au tourisme fluvestre

*Michel DURRIEU, directeur de la sous-direction du tourisme, ministère des Affaires Etrangères et du Développement International et Antony DEMEL, mission promotion du tourisme, MAEDI*

La France est une destination à part entière : 83 millions de visiteurs étrangers sont venus la découvrir en 2016 garantissant au pays sa place de leader mondial des arrivées touristiques. 2015 a été une année exceptionnelle et 2016, du fait de la conjoncture, fut plus compliquée. A l'initiative de Laurent FABIUS lors des Assises Nationales du Tourisme en 2014, le seuil de 100 millions d'arrivées de touristes en France a été fixé pour 2020. Compte tenu de la croissance mondiale du Tourisme avec 1,2 milliard de touristes en 2016 et une prévision de 1,8 milliard en 2030, l'objectif semble atteignable.

Ainsi, pour atteindre cet objectif ambitieux, différentes initiatives ont été lancées telles que les Contrats de Destination, le renforcement du tourisme numérique et gastronomique pour construire la stratégie de développement touristique de la France. Aujourd'hui, 20 Contrats de Destination ont été signés sur la base de marques porteuses telles que les Pyrénées, la Provence et des thématiques fortes ont été définies telles que l'oénotourisme, le tourisme de savoir-faire, le tourisme de nuit ou encore l'écotourisme. En parallèle, deux autres grandes filières sont encouragées à travers le tourisme d'Outre-Mer et les croisières fluviales et maritimes.

Avec 8 500 km de voies d'eau navigables intérieures, la France se place au 1<sup>er</sup> rang des pays européens auxquels il faut ajouter 65 000 km de sentiers et chemins de halage ; autant d'atouts au profit de l'écotourisme.

Les destinations telles que la Loire, la Seine, le Rhône ou la Gironde permettent aux touristes étrangers de découvrir le pays d'une façon différente. Avec un marché chinois de 2 millions de touristes en 2015 à 5 millions en 2020 et le Brésil avec 6 millions, les marges de progression de l'écotourisme sont importantes. Le challenge aujourd'hui est de trouver les moyens pour mixer ces différentes touristes en constante augmentation.

Beaucoup de destination misent sur l'écotourisme et l'année 2017 a été déclarée année internationale du tourisme durable par l'ONU. Un MOOC dédié à l'accueil des clientèles étrangères en France ainsi qu'un autre consacré à l'écotourisme viennent compléter la palette des outils visant à faire de la France une destination écotouristique à part entière.



Figure 2 : Potentiel de l'écotourisme en France

## **TABLE RONDE 1 : Quelle mise en marché pour le tourisme fluvestre?**

*Ophélie BARRIÈRE, directrice générale adjointe de Locaboat Holidays | Claire BLIN, cheffe de projet « Vallée de Somme » au CD80 | Pierre-Alain DESAGE, directeur de La Bicyclette Verte | Bernard PION, adjoint de Fragnes-La Loyère (71) et Céline MICHAUD, responsable de La Porte Verte*

*Modérateur : Guillaume DELACOUR, chef de produit tourisme de pleine nature, Atout France*

### **Approche générale par Atout France**

80% du territoire français est rural et est donc tout à fait adapté pour le tourisme de pleine nature. L'itinérance douce est plus qu'une tendance, c'est une éthique qui se décompose en 3 activités principales que sont le pédestre, le vélo et le fluvial.

Les principales clientèles étrangères sont issues du marché de proximité, à savoir l'Allemagne, les Pays-Bas, la Belgique. La France est la 3<sup>e</sup> destination préférée des Allemands pour le tourisme à vélo. Mais il faut également tenir compte des marchés lointains avec les Etats-Unis ou le Canada qui représentent 400 000 arrivées (les Américains représentent 4% du marché du tourisme à vélo pour la France). D'où l'importance de ces clientèles étrangères. Des opportunités de nouveaux marchés sont également identifiées avec l'Inde ou la Chine, avec pour ces destinations, un fort pouvoir d'achat.

Les points de convergence entre tourisme à vélo et fluvial parlent d'eux-mêmes avec des retombées vélo estimées à 75€/jour, représentant 5,6 Mds d'€/an issues en grande partie de la clientèle étrangère (1/4 des cyclistes). Le tourisme fluvial est constitué à 52% d'une clientèle de catégorie CSP élevée, plutôt internationales avec 67% de touristes étrangers essentiellement allemands et suisses.

Le potentiel de la thématique fluvestre n'est plus à démontrer avec des tour-opérateurs qui se sont saisis de la filière vélo-bateau, avec par exemple un circuit allant de Aigues-Mortes à

Avignon. Les Britanniques sont notamment amateurs du potentiel de la France en la matière.

Le **Cluster d'Atout France** sur le tourisme de pleine nature connaît un renouveau suite à la création du pôle d'excellence éco-tourisme. Il est constitué de 3 commissions : pédestre, fluvial (animé par Frédéric Millet, Responsable Tourisme VNF) et tourisme à vélo (animé par le CRT Centre Val de Loire). Des études sont menées pour cibler les clientèles et des actions collectives sont réalisées sur des marchés ciblés tels que l'Allemagne, les Pays-Bas, le Canada en priorité puis les Etats-Unis et l'Angleterre. Le cluster est un lieu de rencontres et d'échanges pour partager les bonnes pratiques. Des actions de communication auprès des marchés sont mises en place avec notamment l'accueil d'influenceurs (3 pour 15 accueils dans 15 destinations), de journalistes et de TO.

### **Quels points communs entre les clientèles ?**

La **halte fluviale de Fragnes** se situe le long du canal du Centre en Saône et Loire, au niveau de la première couronne de Chalon-sur-Saône. Avant la création de la halte, le bourg se vidait de ses commerces. Un appel à projet a été lancé pour créer une structure d'accueil au bord du canal avec l'idée de faire converger la vue du village sur le canal et inversement et créer un point d'attrait pour le village et les touristes. Une fois la halte créée avec l'aide de VNF, de nouveaux commerces sont arrivés avec un point d'information touristique, confié à une chargée de mission, puis des services aux plaisanciers dans un premier temps et

proposés ensuite aux touristes à vélo (accueil, douches, lavage du linge et séchage, bornes wifi). Ainsi, si le tourisme fluvial était ciblé au départ, la voie verte située à proximité a attiré l'intérêt des touristes à vélo avec des services dédiés : gonflage, réparation, location de vélos. Aujourd'hui, seule la problématique de l'hébergement n'est pas encore résolue.

Implantée dans 6 pays européens, la Société française **Locaboat** propose 240 bateaux à la location en France, à partir de 19 bases pour débuter les croisières. Le vélo est considéré comme le complément idéal de la croisière fluviale avec comme motivation première la découverte du territoire par la voie d'eau, du patrimoine, des paysages, de ses habitants et de sa gastronomie. La durée de navigation est estimée à 3-4h par jour, laissant ainsi du temps pour d'autres activités. Les clients sont autonomes dans l'organisation de leur programme et dans leur ravitaillement et les bateaux permettent facilement d'embarquer des vélos. L'usage du vélo permet des excursions de quelques heures pour faire des courses, visiter les sites touristiques proches et profiter différemment de la voie d'eau (faire du vélo le long du canal pendant que le reste de l'équipage navigue par exemple). La Société dispose d'un parc de 900 vélos pour la location et 8 000 locations ont été réalisées en 2016 sur les bases en France. 4 clients sur 10 louent un vélo (40€ location/semaine) et certains clients viennent avec leur propre vélo.

**La vallée de la Somme** relie l'Aisne à la Baie de Somme sur 250 km et constitue le cœur historique et économique du département de la Somme où vit 70% de la population. Le Département est propriétaire et gestionnaire d'une grande partie de la voie d'eau depuis les années 90, dont 19 maisons éclusières. Des inondations ont fait prendre conscience de la nécessité de requalifier les berges et de ne pas subir les infrastructures mais plutôt de les valoriser. En 2007 une étude a été lancée pour

valoriser la véloroute V30 avec le besoin de requalifier les abords de la Somme dont les maisons éclusières, devenues pour certaines peu avenantes, avec l'intérêt de combler des carences dans les services. En 2010 est entamée la phase de requalification avec une étude de programmation : étude de l'existant et des besoins. Chaque lieu trouve sa vocation et un effet réseau entre les maisons est progressivement créé. Le projet a été phasé en 2 tranches avec 6 premiers sites. Suite à un appel à manifestation d'intérêt pour trouver des gestionnaires, les travaux ont été lancés en 2014. Après quelques difficultés pour trouver des gestionnaires suivant les lieux, tous les sites sont ouverts au public à l'été 2016.



Figure 3 : l'usage du vélo par les clients de location de bateau

### Porosité des publics : fluvial vers le cyclable et cyclable vers le fluvial

**La Bicyclette Verte** est une entreprise créée en 1992, dont les premiers circuits ont utilisé des itinéraires cyclables le long des voies d'eau dans le marais poitevin. Pour créer des produits, l'entreprise a recensé les circuits, services et les transports aux alentours en bénéficiant de la notoriété du marais poitevin puis les a commercialisés auprès de TO étrangers. Au fur et à mesure, de nouveaux circuits ont été ajoutés le long du Canal du Midi avec l'apparition de difficultés dues à la qualité

des pistes. En 1994, un premier catalogue est créé à destination de la clientèle française. Plutôt timide au départ, elle augmente à partir des années 2000. En parallèle, des TO commencent à travailler aussi directement avec les territoires augmentant le tissu concurrentiel. Cela conduit La Bicyclette Verte à orienter ses produits vers la clientèle française. Actuellement, 70 destinations sont proposées sur 11 pays d'Europe. Une deuxième difficulté apparaît avec la volonté de créer son voyage soi-même nécessitant la création de road-book avec deux circuits phares : Danube Passau-Vienne, Passau-Ulm et le tour de Constance en cours. C'est le début du mariage du vélo avec le fluvial.

### Profils et besoins des clientèles

La clientèle de **Locaboat** est constituée à 50% de famille avec enfants et de 50% de groupe d'adultes (jeunes retraités). Leur point commun est d'être majoritairement des CSP+ à la recherche de vacances actives. 75% de cette clientèle est internationale venue d'Allemagne, de Suisse, de Royaume-Uni. Selon une étude menée par Locaboat sur les choix des clientèles, ces dernières aspirent à découvrir les plus belles régions françaises, à s'immerger dans la nature et recherchent l'originalité. Le bateau est un support d'hébergement et de déplacement insolite, authentique et très convivial. Les clients souhaitent déconnecter avec le stress et la rapidité et recherchent d'un mode de transport doux. Il y a 5 ans, la part de la clientèle française était de 20%, aujourd'hui elle augmente.

Pour **La Bicyclette Verte**, les clients cherchent à être actifs mais pas nécessairement à s'adonner à une pratique sportive. Ils sont attirés par des vacances différentes avec des lieux de visite riches et la découverte de la gastronomie. Ces « découvreurs » privilégient un mode de déplacement doux, silencieux dans un environnement naturel. Dans la phase de

création des produits, La Bicyclette Verte recherche des hébergements de qualité avec des options de restauration pour un itinéraire précis. Les besoins des touristes à vélo concernent aussi la signalétique (avec possibilité de s'écarter de l'itinéraire pour visiter le patrimoine), des lieux de stockage sécurisés pour les vélos et des aménagements cyclables de qualité. Ces produits sont destinés à une clientèle française et étrangère (au départ, 90% de clients étrangers, inversé aujourd'hui avec 80% de francophones). Les clients ont besoin d'une assistance en cas de difficulté et parcourent entre 25 et 59 km par jour en moyenne.

La clientèle de la **halte fluviale de Fragnes** est composée à 70% d'étrangers en 2016 (Suisse, Anglais, Allemands), avec 70% sur bateaux privés (personnes parfois seules), 23% de bateaux de locations et de péniches-hôtels (40 mètres) avec beaucoup de visites. Les touristes à vélo sont composés de familles ou groupes d'amis. Qu'ils soient plaisanciers ou à vélo, ils suivent un itinéraire même s'ils apprécient de s'en éloigner. Ils ont des besoins de services : sanitaires, électricité, signalétique et accès au wifi. Ils demandent de moins en moins de documentation papier mais recherchent des prises électriques pour recharger leur téléphone et autres appareils.

Les **maisons éclusières déployées sur la Somme** ont accueilli environ 5 000 visiteurs en 2016. Ce sont surtout des habitants qui se retournent vers l'eau et qui sont en attente de multi-activités. Les 6 premiers sites ont eu un effet levier en provoquant le développement de 3 nouveaux sites identifiés au travers d'un partenariat avec des privés pour la réhabilitation des lieux et la prise en charge des travaux et d'une vente à une collectivité.

## Quels sont les points forts et les points à améliorer de l'offre fluvestre ?

La Somme a entamé une réflexion globale autour de la voie d'eau, ses abords et les environs paysagers. La véloroute V30 constitue un point d'appui et la signalétique assure la mise en cohérence. Une identité visuelle a été créée. Le Département travaille en partenariat avec Somme Tourisme pour assurer la valorisation et la promotion de la vallée de la Somme. On constate alors l'émergence d'une nouvelle destination touristique avec l'organisation d'éductour, la création de supports dédiés avec l'offre de visites de sites, la publication d'un topoguide Ouest-France et d'un site internet dédié.

La **Bicyclette Verte** crée des produits combinés au départ tournés vers le marché étranger. La France découvre le vélo aujourd'hui. Actuellement, il est difficile de circuler à vélo sur certaines berges (cas du Canal du Midi à partir de Castelnaudary). Pour répondre aux attentes des touristes à vélo, il s'agit d'améliorer notamment le revêtement et la signalisation pour l'utilisation autonome des véloroutes. Sur les voies sur berges, il peut manquer d'informations signalisées et connectées sur l'offre alentour (vers les commerces, la recharge de VAE, etc). Une nouvelle clientèle émerge avec le VAE dont il faut tenir compte. L'exemple néerlandais sur le déploiement des carrefours signalisés et conformes aux cartes est un bon exemple (système en points nœud), sachant que l'offre fluvestre aux Pays-Bas est très en avance avec des Canaux fortement fréquentés et beaucoup de vélos sur les bateaux. La signalétique est très importante, qu'elle soit directionnelle, touristique ou patrimoniale.

Pour la **halte fluviale de Fragnes**, la marque Accueil Vélo permet d'être connue et reconnue avec un affichage clair de l'offre proposée (également pour le label Véli'branché pour les

VAE). Cette marque permet à la commune d'être répertoriée au-delà de l'échelle du territoire (Balade verte de Saône et Loire) et d'augmenter sa notoriété. Pour les bateaux, l'enjeu est d'accueillir les personnes à mobilité réduite. Les clientèles fluviales ne connaissent pas la marque Accueil Vélo, notamment les étrangers qui fonctionnent beaucoup par le bouche à oreille, surtout pour les bateaux de plaisance privés. Les plaisanciers priorisent la pratique et l'usage du bateau avant le vélo ; le site d'information privilégié par les plaisanciers concerne la gestion des crues. Les cartes de vélo peuvent être utilisées par les plaisanciers pour les aider à organiser leur parcours en accédant à vélo aux écluses.



Figure 4 : signalétique nécessaire pour rendre visible l'offre fluvestre

## Tendances et perspectives du tourisme fluvestre

Pour la société **Locaboat**, le vélo est une activité périphérique pour laquelle des besoins et attentes se recourent avec le bateau : aspiration croissante à davantage de confort pour le bateau (des équipements à bord, une facilité dans le pilotage) et pour le vélo (VAE, pliant, paniers, selles confortables) ; meilleure disponibilité des services (bornes électriques, points d'eau) ; crainte de la désertification des territoires, avec ¾ de clients étrangers, difficile parfois pour ces derniers de

trouver des commerces dans les villages, notamment le dimanche et le midi ; aspiration environnementale (entretien des berges, des chemins de halage, des ports et des haltes fluviales, notamment la gestion des rejets des eaux usées). Pour un loueur de bateau, le vélo est une valeur ajoutée pour garantir plus d'autonomie et de liberté. Il représente un complément de revenu pour cette activité rentable sans gestion complexe. Concernant l'émergence d'offres combinées, le produit est compliqué à organiser par un opérateur de bateau sans permis, notamment au niveau de la logistique. Ce sont des produits touristiques cohérents, dans l'air du temps avec des cibles proches qui bénéficient de marketing croisé : les clients voient les cyclistes et inversement les cyclistes voient les plaisanciers. L'attraction est réciproque.

**LOCABOAT holidays**

**Des besoins et attentes qui se recoupent**

	Bateau	Vélo
Davantage de confort	<ul style="list-style-type: none"> <li>Facilité à manoeuvrer : double poste de pilotage, propulseurs</li> <li>Déco intérieure, literie</li> <li>Equipements à bord</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Selle confortable</li> <li>Panier de courses</li> <li>Vélos pliables</li> <li>Roues pleines (pas de crevaisson)</li> <li>Vélos à assistance électrique</li> </ul>
Une meilleure disponibilité des services	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bornes électriques et point d'eau le long des voies fluviales</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Points service vélo (petite réparation, avitaillement léger)</li> </ul>
La crainte de la désertification	<ul style="list-style-type: none"> <li>Manque de commerce, boulangeries, restaurants le long de la voie d'eau qui rendent difficile certains ravitaillements</li> </ul>	
La sensibilité à l'environnement, l'entretien et la propreté	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entretien des berges</li> <li>Entretien des chemins de halage, des voies cyclables</li> <li>Propreté des ports et haltes fluviales (gestion des déchets)</li> <li>Rejet d'eaux usées</li> </ul>	

Figure 5 : les points communs entre usagers vélo et bateau

Les touristes souhaitent passer d'une activité fluviale à une activité vélo pour découvrir la Somme dans son épaisseur. Le défi est de s'éloigner de la voie d'eau au travers des belvédères en hauteur pour observer les panoramas. Le but est également de structurer l'itinérance en connectant le réseau fluvial vers le canal de Saint-Quentin et Seine Nord Europe à Péronne, mais aussi de connecter la

véloroute V30 aux itinéraires cyclables européens EuroVelo 4 et EuroVelo 3. Ce travail est mené avec les collectivités voisines dans le cadre du projet EuroTourBike. Au final, les maisons éclusières ne fonctionneraient pas sans la véloroute et inversement, la véloroute a besoin des maisons éclusières.

Selon, **La Bicyclette Verte**, la commercialisation de programmes vélo-bateau est majoritairement à destination des groupes. Les bateaux de 25 à 100 passagers, longs de près de 40 m ne peuvent pas naviguer sur certains canaux. Cette niche commerciale a besoin d'une structuration de l'offre pour se développer. La capacité des bateaux ouvre des perspectives de développement importantes nécessitant néanmoins d'améliorer certaines voies d'eau et leurs voies sur berge.

La halte fluviale de Fagnès pèse sur les budgets des communes car pour s'adapter aux attentes des plaisanciers, il faut des moyens pour répondre aux attentes de propreté, de cadre agréable, bruit. Cela demande des efforts importants pour la collectivité en termes d'investissement financier et humain pour assurer l'entretien et le développement de l'infrastructure. Ces efforts garantissent la satisfaction des touristes et assurent leur fidélité. La variété des signalétiques proposées aux touristes et la problématique de stationnements sécurisés sont des éléments à retenir pour améliorer l'offre, ainsi que le développement d'hébergements adaptés à l'itinérance. La veille sur l'évolution des normes pour la pratique du vélo est également nécessaire pour répondre aux besoins des clients.

En conclusion, il s'agit d'avoir un message clair et uniforme sur l'offre de tourisme fluvial en France.

## Quels outils juridiques et organisationnels pour encourager le tourisme fluvestre ?

*Stéphanie CHABOT, chargée de développement tourisme, agence régionale de développement des Pays de la Loire | Aline MARTIN, chargée développement tourisme en Rhône-Saône, VNF | Claire SENECAUT, responsable tourisme en Nord Pas de Calais, VNF | Véronique VÉRON, cheffe du service patrimoines et usages, région Bretagne et Catherine GIRARD, responsable du pôle chantiers régionaux, CRT Bretagne.*

### **L'aménagement exemplaire d'un tronçon de l'EuroVelo 5 dans le département du Pas-de-Calais ([diaporama](#))**

L'EuroVelo 5, itinéraire européen qui traverse la France et le Pas-de-Calais, n'est pas encore réalisé dans sa totalité en France. Afin d'accompagner le développement des véloroutes, VNF peut mettre à disposition le domaine public fluvial (chemin de halage) dans un cadre partenarial. En septembre 2016, VNF et le département du Pas-de-Calais ont signé une convention de superposition de gestion pour un tronçon qui concerne l'EuroVelo 5. Sur 13 km entre Aire-sur-la-Lys et Saint-Venant, le long de la Lys, le Département, doté d'une compétence voirie, est en charge des travaux et de l'entretien de la véloroute situé sur le chemin de halage. Le chantier a commencé en octobre 2016 avec une fin de travaux prévue pour 2018 et l'ouverture d'un premier tronçon en avril 2017. Coût du projet : 3,1 M€ (Département, Région, Union Européenne). Spécificité : les travaux ont été réalisés uniquement par la voie fluviale (développement durable et gain financier). VNF a publié un kit juridique sur les bonnes pratiques d'insertion du maillon fluvial dans la logistique des grands travaux avec des fiches pratiques\*.

[\\*Intégrer un maillon fluvial dans la logistique des appels d'offres de grands chantiers, Boîte à outils juridiques](#), VNF, 2017



Figure 6 : chantier de la voie douce le long de la Lys

### **Les services de base des canaux de Bretagne ([diaporama](#))**

La Bretagne est concernée par 630 km de voies d'eau dont 510 sont gérés directement par la Région. Sur les 156 maisons éclusières, 63 sont occupées. En 2012, la mise en place d'un projet touristique sur les Canaux de Bretagne a défini une ambition partagée avec de grandes orientations, prenant en compte le point de vue du visiteur, et un plan d'actions prioritaires. La première étape a consisté dans le diagnostic de l'existant : en termes de services et d'équipement d'abord, de fréquentation sur les véloroutes et voies vertes et canaux ensuite. Une variété large des usages nautiques et terrestres a été prise en compte. La synthèse a mis en exergue les points forts (pontons/quais, tables de pique-nique et poubelles) et les points à améliorer (services aux randonneurs, points d'eau et d'électricité). Pour répondre à cela, des actions ont été mises en place pour favoriser une culture partagée :

un guide de recommandations commun sur les aménagements, une journée technique d'échange, la création d'un service aux usagers à la région. En termes de fréquentation : 11 000 plaisanciers en 2013 et 4,2 millions d'usagers terrestres en 2013 ont été dénombrés sur les canaux de Bretagne. La méthodologie a suivi 3 phases : un recensement exhaustif, géolocalisé et qualifié des services existants (7 jours de travail) ; un programme de déploiement des services manquants avec des principes issus du point de vue usager ; un travail auprès des collectivités riveraines sur la gouvernance et la diffusion d'un guide pratique\* (exemple : un banc tous les 1,5 km, point d'eau, prise électrique et pompe à eaux usées tous les 25 km). La Région est en phase de déploiement, preneuse de bonnes pratiques, notamment issues des voisins irlandais avec un système de carte à puce prépayée pour accéder aux services.

[\\*Canaux de Bretagne : quels aménagements pour les usagers ? Guide de recommandations, CRT Bretagne et association Canaux de Bretagne](#)

### **Prévenir les conflits d'usage : l'exemple du Doubs (diaporama)**

L'EuroVelo 6 dans le Doubs emprunte en partie le canal du Rhône au Rhin. Une convention de superposition d'affectations a été signée en 2006 avec le département du Doubs avec des aménagements réalisés depuis et une fréquentation croissante (400 000 cyclistes/an, entre 150 000 et 200 000 bateaux/an). Alors que la maintenance de l'ensemble des ouvrages est assurée par VNF, des conflits d'usage ont émergé, dont des agressions d'agents en service en 2014. Le constat d'un défaut de communication sur le caractère partagé de l'espace a été fait. « *Avant de partager l'espace, il faut avoir conscience que c'est un espace partagé* ». D'où la création

d'une plaquette d'information « Bienvenue sur le chemin de halage »\* distribuée au public via des relais d'association d'usagers et de tourisme, et aux agents de VNF notamment lorsqu'ils sont en situation de conflits d'usage. La plaquette a aussi été affichée en A4 sur les ouvrages VNF. Son contenu a été élaboré avec le CD25 et la conception réalisée par VNF (subdivision de Besançon et le bureau communication) avec la mobilisation d'un graphiste en interne. En complément, les agents VNF ont été sensibilisés (utilisation de gyrophares, plaque de service, prévoir des itinéraires de déviation lors d'interventions, ...), des actions de presse ont été menées et une signalétique adaptée a été mise en place « espace partagé 20 km/h ». Un plan d'action à plus long terme avec le CD25 a été mis en place. Points de vigilance : plaquette valable que lorsqu'une convention de superposition d'affectations a été signée et si un partenariat large est mis en place. La plaquette peut être utilisée par tous sous réserve de citer la source. L'idéal serait de la diffuser à partir de têtes de réseau comme la Fédération Française de Cyclotourisme (FFCT).

[\\*Livret « Bienvenue sur le chemin de halage », 2016](#)

### **Développement d'une offre d'itinérance en bateau entre Montsoreau et Saint-Nazaire (diaporama)**

Dans le cadre de la mise en tourisme de la Loire, l'Agence régionale Pays de la Loire anime un projet de création d'offre touristique innovante, de soutien à l'intermodalité, de fédération d'acteurs dans le but de générer des retombées économiques autour de la Loire en bateau. Le projet s'est développé en plusieurs étapes : la mise en réseau et la définition de priorités en 2013 (les professionnels du secteur n'avaient pas l'habitude de travailler ensemble) avec la production d'une première

carte interactive ; la mise en avant des premières offres sur le web avec des suggestions de parcours en 2014 et la réalisation d'une étude ; la mise en place d'une signalétique aux points d'embarquement, d'opérations de professionnalisation sur le tourisme ou le déploiement d'Accueil Vélo par exemple, et la réalisation du flyer « La Loire en Bateau »\* entre 2015 et 2016. Le projet monte en puissance avec 15 structures engagées pour le moment, soit une vingtaine de bateaux pour une capacité de 900 passagers. Le flyer représente la diversité de l'offre fluviale (navette/itinérance, promenade fluviale, croisière séjours) tout comme l'offre liée à La Loire à Vélo et à la location de vélo à proximité

immédiate du fleuve. Le déploiement de la signalétique par voile et mâts a été assuré dans le cadre d'un dispositif régional à partir d'une commande groupée pour 3 entreprises privées et une structure publique avec une vingtaine de points d'embarquements signalés. Le bilan positif de l'opération, qui fédère de plus en plus de structures et accroît la visibilité de l'offre, doit se poursuivre par une signalétique plus complète des points d'embarquement, une meilleure valorisation de l'intermodalité bateau-vélo-train et un suivi plus pointu de l'évolution de la fréquentation.

\*[Flyer La Loire en Bateau, 2016](#)

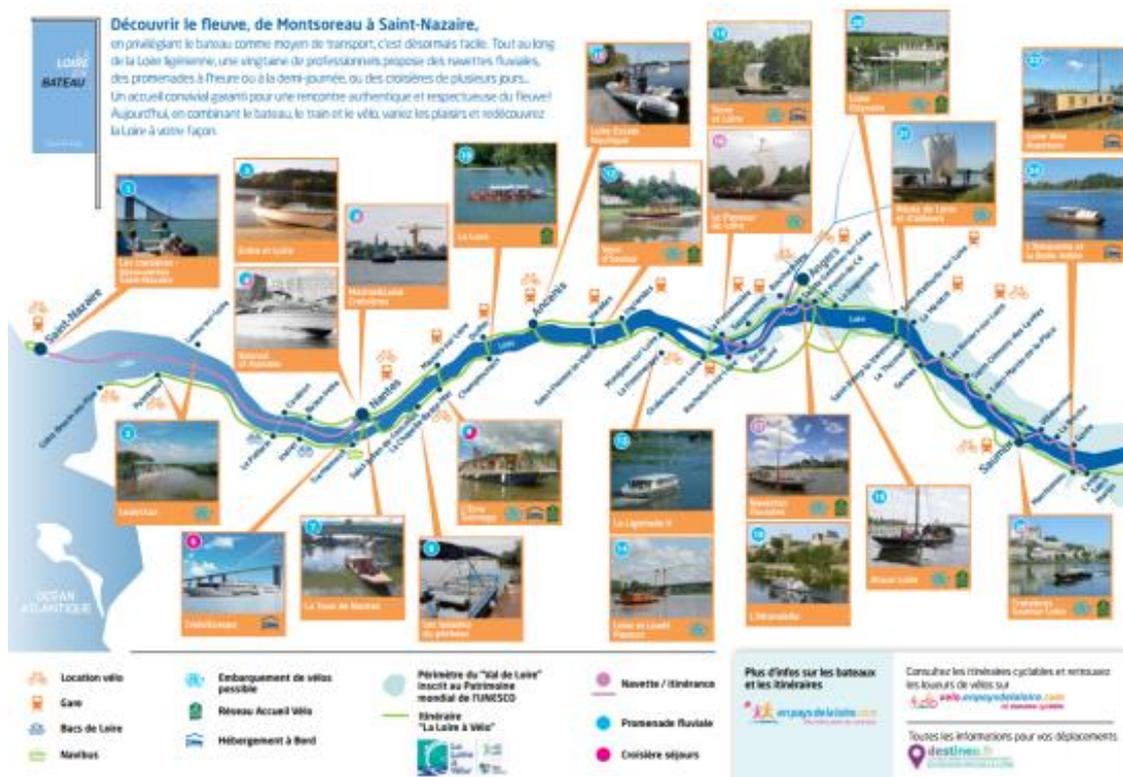


Figure 7 : extrait du flyer La Loire en Bateau présentant l'offre fluviale

## TABLE RONDE 2 : comment bâtir des projets de territoire autour du tourisme fluvestre ?

*Emmanuel BOILLOT, directeur adjoint du tourisme, région Bourgogne-Franche-Comté | Pierre LABADIE, chargé de développement tourisme à vélo, CRT Champagne-Ardenne | Frédéric MILLET, responsable division tourisme, VNF | Cédric NAFFRICHOUX, directeur adjoint en charge du pôle itinérance, Gironde Tourisme | Jean-Philippe SAULNIER-ARRIGHI, présidente de la Communauté de Communes Puisaye-Forterre (58, 89)*

*Modératrice : Camille THOMÉ, directrice, DRC*

### **En quoi les territoires sont-ils porteurs d'opportunités fluvestres ?**

La **Bourgogne-Franche-Comté** bénéficie de sa position géographique privilégiée avec des connexions fluviales idéales. Située sur un axe nord-sud, à proximité de bassins de clientèles, la région est facilement accessible. Elle peut ainsi valoriser des atouts touristiques importants : le patrimoine naturel, l'œnotourisme, la gastronomie, le patrimoine bâti et culturel. Entre 2010 et 2012, la région Bourgogne a expérimenté la gestion de ses canaux, portée par une volonté politique, avec la prise en compte du lien avec le cyclable. D'où la définition d'une stratégie fluvestre avec une conscience forte du lien entre cyclable et fluvial suite à l'expérimentation.

**Voies Navigables de France** gère un réseau de 6 700 km de voies navigables, à 70% au gabarit Freycinet. Dédié historiquement au transport fluvial, le réseau s'est progressivement ouvert à des pratiques touristiques, d'abord à destination de la plaisance privée et des loueurs de bateaux dans les années 1970, puis des touristes à vélo depuis 10 à 20 ans. Le réseau de VNF est doté d'une attractivité touristique en lui-même. A titre d'exemple près de 100 ouvrages sont inscrits aux monuments historiques. Les fleuves ont constitué depuis des siècles le support de développement des villes. Mais VNF a besoin des territoires pour prendre le relais du développement

touristique, notamment pour permettre la rencontre avec les habitants.

### **Comment un projet fluvestre se définit-il ?**

En **Gironde**, le tourisme à vélo est très présent. 35% des touristes sur le territoire pratiquent le vélo. La croisière maritime existait déjà, mais avec l'installation de CroisiEurope en 2014 et de 6 compagnies, les sollicitations pour l'aménagement d'appontements se sont multipliées. Alors que le Département met en place une politique cyclable depuis de nombreuses années, la réflexion sur la mise en place d'un schéma directeur du tourisme fluvial a été lancée en 2015 avec l'adoption de ce schéma en juin 2016. Le lien avec le cyclable et le fluvestre y est fait. VNF a apporté une aide précieuse dans sa réalisation sur la navigabilité et l'infrastructure ainsi que sur la logistique et l'aménagement.



**Figure 8 : bateau de Aquitaine Croisière proposant des produits vélo et bateau en Gironde**

La dynamique autour de **la Meuse à vélo** a été initiée par une volonté politique de la province de Limbourg aux Pays-Bas. Les services ont reçu une lettre de mission leur demandant d'aller convaincre les territoires concernés de

la pertinence à se fédérer. D'où une première réunion en 2012 confirmant la volonté commune (Pays-Bas, Belgique, France). Le projet s'est concrétisé en 2015 avec le lancement d'un partenariat de type comité d'itinéraire cyclable. Depuis, les partenaires travaillent de concert à développer une véloroute homogène sur les 3 pays, avec des actions sur différents volets : infrastructure, services, promotion/marketing. Le côté fluvestre de la Meuse à vélo n'est pas pour le moment abordé en soi.

La **Communauté de Communes de Puisaye-Forterre** a été créée au 1er janvier 2017. Elle regroupe 66 communes et 40 000 habitants à cheval entre l'Yonne et la Nièvre, à 150 km de Paris. Le projet en est au stade de la genèse. Prenant acte du potentiel des 7 écluses de Rogny, de la proximité immédiate du Pont Canal de Briare (300 000 visiteurs par an), de l'attractivité du château de Guédelon, mais aussi du lac de Bourdon et du patrimoine fluvial du territoire, une réflexion s'est engagée avec VNF et les partenaires locaux pour mettre en place un partenariat global.

### Quelles méthodes sont développées pour soutenir ces projets ?

VNF initie le développement des territoires autour des voies d'eau. A l'échelle d'un canal, d'un ouvrage ou site emblématique, d'un port ou d'une escale, l'idée est de réunir les acteurs, d'élaborer un diagnostic partagé, puis d'inciter les territoires à coopérer et à se structurer. Les moyens de VNF sont limités, d'où l'intérêt de coopérer avec les territoires. D'autant plus que des études de filières prouvent que les retombées sont beaucoup plus importantes pour les territoires que pour VNF. Ces projets et programmes ne se limitent pas à l'investissement. Il s'agit également de mise en tourisme, de développement des services, par la mise à disposition d'agents autour des sites touristiques du réseau de VNF. L'idée est de

poursuivre cette démarche et le développement des partenariats en préparant ceux de demain (sur le canal du Rhône à Sète par exemple).

En Champagne-Ardenne, les similitudes entre le contrat de canal (avec l'exemple des Ardennes) et le comité d'itinéraire (**la Meuse à vélo**) pour se saisir collectivement d'une infrastructure et la valoriser peuvent être constatées. Le comité d'itinéraire permet le regroupement de compétences au profit d'un seul et même projet. Concrètement, la Meuse à vélo fonctionne sur la base de réunions de travail mensuelles ou trimestrielles selon différentes thématiques. Les déplacements et le plan de charge sont facilités par la visioconférence. Le comité de pilotage se réunit pour sa part une fois par an pour faire le point sur les actions par les décideurs. La convention en cours se déroule sur 3 ans. La suite devra être anticipée. Fait intéressant : l'autorité publique nationale néerlandaise en charge des canaux a rejoint le comité d'itinéraire pour faciliter la coordination. Est-ce que VNF aurait vocation à faire de même en France ?



Figure 9 : visuel de la Meuse à vélo

Dans la stratégie fluviale de la **Gironde**, la dimension cyclable est pleinement intégrée dans une logique fluvestre. Par des conventions, il est demandé aux porteurs de projet de respecter un certain nombre de critères, dont la prise en compte des connexions cyclables et des itinéraires à proximité. Les compagnies fluviales diversifient par ailleurs de plus en plus leurs produits en embarquant des vélos ou en travaillant avec des loueurs. L'idée est de favoriser les liaisons entre les escales et les itinéraires cyclables pour relier les sites de visite. A noter qu'une étude a été menée par VNF sur la mise en tourisme du Canal de Garonne avec des ateliers portuaires et un schéma d'orientation 2016-2021. La Gironde se rapproche également de ses voisins et notamment du Lot-et-Garonne sur la thématique fluvestre.

La **Bourgogne-Franche-Comté** a développé une stratégie régionale de valorisation des canaux et rivières navigables, avec 4 objectifs : promouvoir la destination ; améliorer l'offre de services sur l'eau ; favoriser et améliorer les activités et services autour de la voie d'eau ; s'organiser pour mettre en œuvre la stratégie. A l'échelle régionale, une action tripartite est menée (Région, VNF, Etat) pour les investissements sur l'infrastructure et la préservation de la ressource en eau. A l'échelle territoriale, les contrats de canaux sont encouragés avec une vision globale des enjeux. Les contrats du canal du Nivernais et de la Seille navigable sont lancés, et en cours de réflexion sur le canal de Bourgogne (Gien-Roanne), de l'Yonne nord, de la Saône. Une sensibilisation est également menée pour le canal du Rhône au Rhin et le canal du Centre.

Sur le territoire de la **Puisaye-Forterre**, le projet en est à ses débuts. Les acteurs ont été réunis à l'automne 2016 (maîtres d'ouvrage, VNF, acteurs privés, offices de tourisme, ...). Cette rencontre a permis de faire un premier tour d'horizon des enjeux et opportunités. La

volonté est d'irriguer tout le territoire et d'y faire venir les touristes. Pour cela, un travail doit être effectué sur les structures d'accueil des touristes et l'offre d'hébergement. Nous nous adressons à une cible familiale, en attente de tourisme vert. L'objectif est de boucler le projet fin 2018.

### Quels sont les ingrédients essentiels en termes de gouvernance ?

Pierre LABADIE, CRT Champagne-Ardenne : la volonté **d'aborder le projet de manière collective** et la motivation de mener à bien la démarche de concert.

Cédric NAFFRICHOUX, Gironde Tourisme : la **volonté politique** est essentielle avec le portage et le suivi qu'elle suppose dans la durée. **Avoir un regard neuf** sur les territoires, tout en prenant compte des enseignements passés, permet également de construire des projets pour l'avenir.

Emmanuel BOILLOT, région Bourgogne-Franche-Comté : la notion et la **vision de projet** est importante, tout comme celle de la temporalité, qui suppose **une animation forte**.

Frédéric MILLET, VNF : la **confiance** dans le potentiel des filières du fluvial et du fluvestre. La **patience** doit également être de rigueur : le Danube à vélo, exemplaire aujourd'hui, a commencé il y a 30 ans.

Jean-Philippe SAULNIER-ARRIGHI, CC de Puisaye-Forterre : le **financement** des projets sur la base de plan pluriannuel est un gage de réussite. L'EPCI doit être le partenaire touristique et économique de la Région pour bâtir des **projets de territoire**.