

Tourisme et loisirs liés aux
voies navigables et lacs en
Rhône-Alpes

AVRIL 2006

Rapporteur :

Monsieur Jean-Marie BUSSEUIL
Président du groupe de réflexion
«Tourisme et loisirs liés aux voies navigables et lacs en Rhône-Alpes »

Rapport N°2006-09

Ce rapport a été adopté à l'unanimité par le Conseil Economique et Social
lors de son Assemblée plénière du mardi 18 avril 2006

SOMMAIRE

RÉSUMÉ.....	5
INTRODUCTION.....	6
I- FAITS SAILLANTS, PROBLEMATIQUES ET ENJEUX DU TOURISME LIE A L'EAU EN RHÔNE-ALPES.....	8
1 – L'offre en Rhône-Alpes.....	8
1.1 – Les atouts de l'offre.....	8
1.2 – Les faiblesses.....	10
2 – La demande en Rhône-Alpes.....	15
2.1 – Profil de la demande.....	15
2.2 – Attentes de la demande.....	16
3 – L'organisation des produits du tourisme fluvial.....	16
3.1 – Les produits du tourisme fluvial et lacustre.....	16
3.2 – Les produits proposés par les activités sportives de pleine nature.....	18
II- POUR UNE POLITIQUE GENERALE DE LA FILIÈRE.....	22
1 – Faire du tourisme lié aux voies navigables et aux lacs une activité créatrice de richesse.....	22
1.1 – Renforcer l'identité et l'image touristique des territoires.....	22
1.2 – Développement économique des territoires en adéquation avec les politiques locales.....	23
1.3 – Une opportunité pour les politiques urbaines des territoires.....	23
2 – Inscrire le tourisme lié à l'eau dans une logique de développement global et durable.....	24
2.1 – De la nécessité d'un développement global du tourisme lié à l'eau.....	24
2.2 – Une logique de développement durable.....	25
2.3 – Inscrire les équipements dans un projet de territoire.....	27
3 – Inscrire le tourisme lié à l'eau dans une logique de développement concerté au plus près des besoins des pratiquants.....	27
3.1 – Être au plus près des attentes des usagers.....	27
3.2 – La réponse apportée par les acteurs.....	28
III- PRECONISATIONS.....	32
1 – Le suivi des activités liées aux voies navigables et lacs.....	32
2 – Les infrastructures.....	33
3 – Les équipements.....	34
4 – La formation.....	36
IV- UN CAS PARTICULIER : POUR LES BESOINS LIES AU FLEUVE RHONE UN FINANCEMENT A FONDER SUR LES PRINCIPES DE LA LOI DU RHONE DU 27 MAI 1921.....	37

CONCLUSION38

Annexe 139

Annexe 241

Annexe 342

Annexe 443

RÉSUMÉ

L'objectif de l'autosaisine du CESR vise à réunir à la fois les problématiques du tourisme fluvial, lié aux bateaux, et celles des activités de loisirs liés à l'eau sur les voies navigables et les lacs en Rhône-Alpes.

L'offre touristique dans le champ analysé montre :

- des atouts importants mais difficiles à quantifier, notamment pour ce qui concerne la richesse économique créée,
- des faiblesses très nombreuses, notamment en terme d'équipements, notamment d'accostages ou de réparations, de cohérence dans les interventions des acteurs ou de professionnalisme très inégal.

La demande est majoritairement celle d'une clientèle régionale et des classes moyennes, tout en ayant un volet de clientèle internationale non négligeable, notamment au titre des paquebots. Les produits touristiques sont très diversifiés, du bateau à passagers à la voile, au kayak, au vélo, en passant par le bateau de plaisance, l'aviron...

Pour développer ces activités, le CESR formule d'abord trois recommandations pour une politique générale de la filière :

- développer un tourisme créateur de richesses, en privilégiant l'adéquation avec les politiques locales, l'image des territoires ou l'insertion dans les projets urbains,
- inscrire ce secteur dans le développement global et durable, dans l'esprit des préconisations du CESR de 2001 pour un projet global en faveur du fleuve Rhône ou dans celui du plan Rhône,
- intervenir au plus près des attentes des pratiquants, de manière très pragmatique, par la concertation dans tous les domaines (sécurité, accessibilité, tarifications, réglementations...).

Le CESR préconise ensuite des mesures plus techniques :

- un observatoire Rhône Saône pour mieux connaître les incidences économiques du tourisme fluvial,
- l'actualisation du schéma Rhône Saône Doubs,
- des travaux d'infrastructures tels que la mise en navigabilité du Haut Rhône ou la sécurisation des itinéraires de loisirs aquatiques,
- des équipements pour l'accostage ou les cheminements le long des berges,
- des actions de formation / promotion des métiers liés à l'eau.

Enfin le cas particulier du fleuve Rhône appelle de la part du CESR le renouvellement de sa demande de voir évoluer les positions de l'Etat sur la redevance qu'il prélève sur la CNR à hauteur du quart de son chiffre d'affaires alors qu'il reporte sur les collectivités territoriales les charges liées au fleuve : il souhaite que l'application de cette redevance spécifique évolue pour s'inspirer davantage du régime général.

INTRODUCTION

Le tourisme lié à l'eau connaît depuis plusieurs années un essor considérable en France du fait, à la fois d'un regain d'intérêt de la part du public pour des activités de plein air et de tourisme vert et des efforts fournis pour l'amélioration du réseau des voies navigables et des équipements d'accompagnement.

« Rhône-Alpes est le château d'eau de la France » déclarait à son arrivée en fonction le Directeur de Rhône-Alpes Tourisme, Marc Bechet. Il est vrai que l'ensemble des départements de cette région présente des enjeux pour le tourisme fluvial autour de la Saône, du Rhône, de la Loire et des lacs alpins. Malgré un patrimoine naturel très riche, Rhône-Alpes n'exploite pas suffisamment ce potentiel d'un point de vue touristique, la région n'a pas d'identité fluviale forte hormis pour les activités d'eaux vives.

L'étude sur le tourisme et loisirs liés aux voies navigables et lacs en Rhône-Alpes s'inscrit dans un contexte où prédomine encore une logique d'addition des multiples fonctionnalités des fleuves et des lacs que ce soit pour la plaisance, les activités nautiques et les activités terrestres sur les berges et chemins de halage qui lui sont associés.

Le périmètre géographique de la présente étude concerne pour l'essentiel :

- les deux fleuves navigables de Rhône-Alpes : la Saône et le Rhône,
- le canal de Roanne à Digoin,
- les lacs où les activités nautiques, terrestres et de plaisance se déploient de façon significative et constituent potentiellement des supports de développement d'un tourisme fluvial en Rhône-Alpes.

La cellule sports de nature de la direction régionale jeunesse, sports et vie associative a listé 15 lacs ou plans d'eau d'intérêt pour les activités nautiques et terrestres : Léman (74), Annecy (74), Bourget (73), Aiguebelette (73), Miribel/Jonage (69), Lacs des Sapins (69), Grangent (42), Paladru (38), Monteynard (38), Corps (38), Laffrey (38), St Nazaire en Royans (26), Devesset (07), Nantua (01), Chambod (01), Divonne (01). Cette liste n'est pas exhaustive.

Les lois du 30 juillet 2003, du 13 août 2004 et le décret du 16 août 2005 ont fixé un cadre pour une décentralisation optionnelle de certaines voies d'eau. Ceci ne concerne pas la voie Rhône- Saône à grand gabarit ni le Haut - Rhône, qui demeurent du ressort de l'Etat au sein du réseau dit « magistral ». Sur le canal de Roanne à Digoin, le canal de Savières, les lacs, des transferts de compétences peuvent être réalisés sur demande des collectivités, avec priorité accordée à la Région. Tel est le cas également sur les canaux bourguignons et francs-comtois. Ce réseau dit « régional » est géré aujourd'hui par VNF¹. Les niveaux de service appliqués seront définis par des plans particuliers d'exploitation, en application du contrat d'objectifs et de moyens Etat - VNF pour la période 2005-2008. Par ailleurs, ces nouveaux textes prévoient que toute collectivité peut désormais créer un port de plaisance sur toutes les voies d'eau sans toutefois que la définition juridique d'un tel port soit claire.

De nombreuses études et schémas existent déjà sur le sujet, en particulier, le Schéma de développement du tourisme fluvial en Rhône-Alpes élaboré par VNF qui a le mérite de donner une vision d'ensemble sur un périmètre inter- régional Rhône- Saône sans, cependant, considérer les lacs et le fleuve Loire, ni les loisirs liés aux voies navigables et lacs.

¹ VNF : Voies Navigables de France

Il n'existe aucun document actualisé au niveau de la région Rhône-Alpes, depuis le rapport du CESR du 14 décembre 1992 consacré au tourisme fluvial stricto sensu, qui synthétise les enjeux et pose les problématiques du tourisme fluvial appréhendé sous une acceptation large comprenant la plaisance, les activités nautiques et terrestres d'itinérance douce comme support de découverte des territoires sur l'eau et sur les berges, chemins de halage. Il serait opportun d'en disposer, au moment où l'Etat et les Régions Rhône-Alpes, Provence Alpes Côte d'Azur et Languedoc-Roussillon élaborent un « plan Rhône » validé par le Comité Interministériel d'Aménagement et de Compétitivité des Territoires du 6 mars 2006.

L'ambition de ce plan vise à « évaluer, unifier, renforcer et élargir un foisonnement d'initiatives dans une stratégie unique de développement durable du fleuve et de ses affluents ». Il s'agit par une démarche participative, dans l'esprit de la recommandation formulée par le CESR le 24 avril 2001 pour un projet global en faveur du fleuve Rhône, de dépasser les logiques de cloisonnement entre les fonctionnalités du fleuve et d'intégrer les thématiques (crues, biodiversité, énergie, transport, tourisme, sports, culture, agriculture).

L'état d'avancement des réflexions est très différent selon les thèmes de ce plan Rhône. S'agissant du tourisme, le CESR a bien noté que :

- il n'est qu'au stade des prémices d'une prise en considération interrégionale, au moment où s'élaborent les schémas régionaux de développement touristique,
- le fleuve Rhône devrait être la colonne vertébrale des politiques touristiques dans le Sud-Est,
- des contributions au plan sont attendues de chaque partenaire, et donc du CESR.

Dans la présente étude, les pratiques terrestres et nautiques, comme supports de découverte des territoires touristiques de Rhône-Alpes (rives et berges des fleuves et lacs) feront l'objet d'une attention particulière avec l'objectif de proposer une offre touristique la plus complète et la plus large possible sur et autour de l'eau ainsi que les bateaux - logements très présents à Lyon. Par ailleurs, la pêche n'est pas abordée ; les activités sportives proprement dites ne le sont que partiellement.

Ainsi, nous prendrons en compte l'ensemble des activités dans la recherche d'axes de développement et de valorisation du produit touristique.

Bien que Rhône-Alpes soit pourvu d'un réseau impressionnant de voies navigables, de plans d'eau et de lacs, sa position concurrentielle souffre d'un retard évident en termes de rayonnement au niveau du tourisme fluvial.

Une attention spécifique a tout d'abord été portée sur l'analyse de l'offre et de la demande actuelle et les problématiques qui se posent aux activités nautiques et terrestres en termes d'infrastructures, d'équipements, de recrutement, de promotion...

Pour répondre à ces problématiques, le CESR présente des :

- recommandations générales en faisant valoir l'intérêt économique du tourisme lié à l'eau, la logique du développement durable dans laquelle il doit s'inscrire, et les impératifs d'une réponse aux besoins des pratiquants,
- préconisations techniques en matière d'infrastructures, d'équipements et de ressources humaines.

Pour financer ces mesures sur le Rhône, il renouvelle son appel à l'utilisation prioritaire des principes de la loi du Rhône du 27 mai 1921.

I- FAITS SAILLANTS, PROBLEMATIQUES ET ENJEUX DU TOURISME LIÉ À L'EAU EN RHÔNE-ALPES

1 – L'offre en Rhône-Alpes

Il s'agit de faire un état des lieux de l'offre (infrastructures, équipements, environnement, services et prestations...) et de la demande afin d'identifier les forces et les faiblesses, les contraintes et les problématiques qui interagissent sur le développement d'un tourisme lié à l'eau en Rhône-Alpes.

1.1 – Les atouts de l'offre

Rhône-Alpes peut capitaliser sur des forces en matière d'offre pour appuyer le développement d'un tourisme lié à l'eau :

1.1.1 - Un territoire et un réseau attractifs

a) L'attractivité du Sud-Est français

Un patrimoine naturel, culturel et gastronomique d'une grande richesse, un territoire baigné par trois grands fleuves et de nombreux lacs alpins, la diversité des paysages et des sites, constituent un potentiel important de développement des services et pratiques touristiques fluviales.

b) L'attractivité du réseau fluvial de Rhône-Alpes, de niveau international

Le potentiel de marché local est important, le tourisme fluvial bénéficie de l'engouement de la clientèle pour des produits étoffés, multi-activités ayant un contenu patrimonial, culturel et naturaliste.² Les données des rapports VNF sur le tourisme fluvial en France ne permettent malheureusement pas de comparer de manière chiffrée l'attractivité des bassins de navigation et encore moins de définir celle de Saône-Rhône.

Rhône-Alpes est doté d'un des réseaux de rivières navigables le plus développé de France avec l'axe Rhône-Saône, le Haut-Rhône et les lacs, ce qui constitue un atout indiscutable au plan international.

La clientèle d'une dizaine de paquebots provient pour l'essentiel d'Allemagne, d'Europe du Nord ou d'Amérique du Nord.

Un bon réseau de canaux historiques de grand intérêt en Rhône-Alpes (Canaux de Savières, de Roanne à Digoïn avec le port de Roanne) ou hors Rhône-Alpes (canaux de Bourgogne et du Nord-Est, canal du Rhône à Sète et canal du Midi) le complète favorisant la rétention des plaisanciers et des visiteurs terrestres.

Un potentiel de développement existe pour de nouveaux parcours à mettre en navigabilité dans un environnement naturel exceptionnel (Haut-Rhône). Il n'est par contre, pas possible d'admettre la location de bateaux sans permis sur le Rhône pour des raisons de sécurité liées aux contraintes hydrologiques.

La diversité et la qualité environnementale des lieux de pratiques pour toutes les activités nautiques sont en outre indéniables.

² Tourisme fluvial - Détente Consultants 2002

La présence de pôles urbains d'attraction majeurs (Lyon, Valence, Aix-les-Bains, Annecy, Macon) constitue également un atout pour élaborer des produits touristiques combinés à la terre et sur l'eau sur l'axe Saône-Rhône, ses affluents, sur la Loire et les lacs.

1.1.2 - De nombreuses activités nautiques et de plaisance de qualité

On constate une bonne répartition de l'offre d'activités nautiques sur les huit départements, même si certains sont moins pourvus que d'autres comme l'Ain, la Loire ou la Drôme.

De nombreuses initiatives sont prises pour la mise en marché comme sur la Seille où on peut louer des bateaux électriques à l'heure.

La mise en place d'une démarche qualité est à noter dans les domaines des activités nautiques et de plaisance : labellisation de certains clubs sportifs et ports de plaisance (L'Epervière à Valence) garantissant aux pratiquants la qualité des prestations et services.

Une bonne cohabitation globale des usages de l'eau est enregistrée sur le bassin Rhône-Saône, du point de vue des acteurs locaux des activités nautiques (aviron, kayak...), des professionnels ou des aménageurs (CNR, VNF, Grand Lyon). Il est relevé toutefois quelques situations critiques liées à l'insuffisance de zones adaptées, notamment pour l'usage des jet-ski.



Le paquebot Arosa Luna (Sté Arosa)

Sur le canal de Roanne à Digoin (55 km, 10 écluses), le port de Roanne et la halte de Briennon sont bien fréquentés : un bateau à passagers et un loueur de bateaux habitables y sont présents. Sur certains lacs (Bourget, Annecy, St Nazaire en Royans) le transport de passagers est très intense. Le trafic sur le Léman est exceptionnel : 1,411 million de passagers en 2004, surtout au titre de services réguliers. 38 points d'escale y sont desservis dont 30 côté suisse et 8 côté français. Au-delà de l'aspect touristique, ces services ont parfois vocation de transport domicile-travail des frontaliers entre Evian et Lausanne, et à titre expérimental entre Yvoire, Chens sur Léman et Nyon depuis début 2005. A noter que parmi les 16 unités de la Compagnie Générale de Navigation, on en compte huit avec roues à aubes style « Belle époque » dont cinq à vapeur.

1.1.3 - Un contexte favorable

Une dynamique de croissance est engendrée par l'intérêt grandissant pour un tourisme de pleine nature et des produits diversifiés portés par la voie d'eau et le domaine public fluvial (croisières fluviales, véloroutes, voies vertes, voie bleue, randonnées nautiques...).

L'anticipation des opérateurs privés (investissements dans des bateaux à passagers, paquebots..) est assez remarquable : souvent, ils n'ont pas attendu la puissance publique pour investir.

Il est à noter une forte implication financière des collectivités régionales, départementales, locales et de VNF. Parfois, des chartes de partenariats et d'objectifs sont élaborées entre les collectivités locales et VNF, par exemple avec la communauté urbaine de Lyon pour la valorisation du patrimoine fluvial, et des activités aux abords de l'eau.

Depuis l'été 2001, il existe un protocole VNF/CNR pour la période 2001-2006 par lequel les deux organismes apportent 40% de l'investissement dans des appontements touristiques (l'un s'engageant sur la Saône et l'autre sur le Rhône). VNF et CNR investissent 2,2 M€ dans les équipements d'accostage des paquebots et bateaux de croisière, et initient en partenariat avec tous les acteurs concernés, une charte d'accueil des bateaux de croisière qui permettra l'harmonisation de la prise en charge des déchets, l'alimentation électrique (jusqu'ici estimée insuffisante) et l'alimentation en eau.

1.1.4 - Une richesse économique créée

Au niveau national, le chiffre d'affaires dégagé par le tourisme fluvial sur les voies navigables gérées par VNF, difficile à appréhender précisément, serait estimé par VNF à 230 M€ par an. Toujours selon les estimations de VNF sur son réseau Rhône-Alpes (Schéma de développement du tourisme fluvial dans le bassin Saône-Rhône-Doubs - Décembre 2000), les retombées économiques pour Rhône-Alpes sont estimées à environ 35 M€ (directes et indirectes). Cette dernière estimation combine plusieurs indicateurs : chiffre d'affaires moyen de chaque activité, avantage net procuré par chaque activité et dépenses de la clientèle.

1.2 – Les faiblesses

Des faiblesses et des contraintes limitent le développement à l'heure actuelle. Les plus significatives sont les suivantes :

1.2.1 - Des infrastructures insuffisantes

Il importe parfois de renforcer l'entretien du chenal : le canal de Roanne à Digoin est envahi l'été par les algues, rendant la navigation difficile.

L'enclavement de la voie navigable du Haut Rhône (30 km non aménagés) et son isolement par biefs nuisent à l'accessibilité d'ensemble du réseau fluvial rhônalpin et freine le développement d'une dynamique liée à des circuits diversifiés.

L'absence de liaison Saône-Rhin à grand gabarit pénalise la compétitivité et le développement de l'activité des gros bateaux à passagers et des paquebots. L'enclavement du bassin Saône - Rhône restreint en effet l'aire de clientèle potentielle des opérateurs et pénalise l'amortissement des équipements portuaires par limitation des volumes des trafics touristiques.

De plus, le transfert des unités présentes du bassin du Rhin au bassin du Rhône s'effectue par transport maritime entraînant une rupture de charge au coût extrêmement élevé (700 000 € aller-retour).

Le délabrement (dragages insuffisants) et les difficultés d'amarrage (notamment dans les écluses) sur certains canaux Freycinet de liaison freinent les échanges interbassins et l'économie générale du tourisme fluvial dans le Sud-Est.

Le linéaire d'aménagements de la véloroute voie verte du Léman à la mer demeure encore très parcellisé : 19 km réalisés en trois tronçons (2,7 km dans le secteur de Seyssel, 8 km dans le secteur de Champagnoux, 8 km dans le secteur du parc de Miribel Jonage³) en 2005 alors que le projet prévoit 678 km. S'y ajoutent un manque de circuits VTT accessibles au grand public en site propre par rapport au réseau routier, et une absence d'itinéraire sécurisé pour les vélos notamment à proximité des pôles urbains.

L'absence d'aménagements sur les itinéraires de parcours de randonnée en canoë-kayak freine son développement. Les conditions d'amarrage pour les usagers de la voie d'eau ne répondent pas à la demande.

1.2.2 - Des équipements globalement insuffisants et inadaptés sur les berges

a) Les accostages pour les bateaux

Faute d'information claire, on confond les définitions des ports de plaisance⁴, haltes fluviales, appontements pour bateaux à passagers, « couchées à mariniers », rampes de mise à l'eau, accostages pour pêcheurs. Ceci génère surcoûts, conflits d'usage parfois virulents et désagréments pour les utilisateurs.

De plus, nombre d'équipements sont parfois inadaptés à la demande et à l'accueil des publics ciblés (locaux, sanitaires inexistant, matériels vétustes, manque d'entretien...).

Le nombre d'équipements d'accostage et de « couchées à mariniers » (pour arrêt des bateaux de commerce) connaît une insuffisance chronique sur le Rhône, la Saône et certains lacs (Bourget, Léman). Ceci est d'autant plus réel que la demande étrangère à plus fort pouvoir d'achat, ou celle des bateaux de mer en mal d'anneaux pour l'hivernage sur la côte (cas de Valence, voire des Roches de Condrieu) est forte.

La saturation des places à quai demeure un obstacle réel de mise en marché tant chez les plaisanciers saisonniers que chez ceux en transit, même si, pour mieux utiliser les capacités existantes, des efforts d'ordonnancement des bateaux selon leur longueur pourraient être développés dans certains ports. Selon VNF, il manque 500 places entre Mâcon et Lyon pour la navigation de plaisance, pouvant offrir des possibilités d'hivernage, de la location et de la réparation de bateaux⁵.

Le problème est identique sur les lacs (Annecy, Le Bourget, Léman). Il est anachronique qu'un port de plaisance aux abords de Lyon, seconde agglomération française, soit toujours attendu depuis de nombreuses années ; le centre ville n'étant adapté qu'à une halte (projet du confluent) et le projet d'Anse demeurant toujours en panne depuis l'adoption de la loi sur l'eau en 1992. Mâcon est un port de plaisance incomplet, utilisé à 80% par des petites embarcations, sans réparation, et Avignon n'en est plus un, à cause du courant, du mistral et surtout des crues.

b) Le problème de la réparation des bateaux

La difficulté existe pour tous les types de bateaux alors que les normes de sécurité, la modification incessante du cadre réglementaire et ses incertitudes imposent des révisions techniques de plus en plus fréquentes pour les bateaux.

Les délais pour prendre rang sur un chantier sont de plus en plus longs. Entre Saint Jean de Losne et la mer sur 500 km, seuls cinq ou six ports offrent un ravitaillement en carburant et permettent une réparation pour la flotte de plaisance. Les pannes et les accidents sont de plus

³ Analyse succincte du projet de véloroute du Léman à la Mer - AF3V - Juillet 2005

⁴ En Rhône-Alpes, il existe seulement 3 ports de plaisance au sens juridique (Délégation de service public : Pont de Vaux, Les Roches de Condrieu, Valence Epervière).

⁵ Les politiques d'aménagement des berges et zones inondables : le cas du Val de Saône entre Macon et Genay - Institut d'urbanisme de Lyon - 2003

en plus difficiles à résoudre par manque de shipchangers⁶, souvent dépourvus de service après-vente, ou par difficulté à recruter des personnels qualifiés dans les chantiers, sans compter l'absence d'information sur ces derniers (localisation, services, tarifs,...).

Pour les bateaux de plus de 80 m, l'équipement était inexistant jusqu' à la modernisation très récente (début 2005) du chantier de réparation d'Arles qui accueille désormais des bateaux de 125 m. Ce dernier ne suffira cependant pas à accompagner la hausse constante depuis 20 ans (doublement) du volume de la flotte captive du bassin (bateaux à passagers et marchandises).

c) Les équipements pour les loisirs nautiques et terrestres

Il manque des plans inclinés ou pontons de mise à l'eau. L'accès est difficile pour certains sites d'embarquement ou de débarquement du fait de l'absence de zone aménagée de portage.

S'il existe des rampes d'accès, amont et aval, sur les grands ouvrages, certains seuils mériteraient d'être équipés d'un chemin de contournement ou d'une passe à kayak, sur certaines parties du Rhône. En effet, des passages de seuil sont dangereux notamment sur le Rhône (seuils de Vétrier, de Lucey, de Serrières...).

Les équipements de proximité sont en nombre insuffisants. Or, une présence plus nombreuse rendrait la fréquentation plus attrayante pour les clientèles (créer de nouveaux bâtiments ou services favorisant l'accueil et le séjour, restaurants, boutiques, commerces, parkings, services). Les locaux pour accueillir le public sont souvent inexistantes, ou vétustes pour un grand nombre de clubs nautiques.

L'offre d'hébergement est insuffisante sur certains sites de pratique notamment au niveau des chambres, gîtes et campings (lacs de Monteynard, de Devesset ou à l'espace eaux vives de St Pierre de Bœuf).

1.2.3 - Des politiques d'accompagnement pas toujours cohérentes avec la volonté de développer un tourisme lié à l'eau

a) Une gestion domaniale complexe et des ambiguïtés sur l'accessibilité juridique

Pour ce qui concerne la véloroute, à titre d'exemple, la domanialité publique, inaliénable, entraîne une obligation de superposition de gestion par les maîtres d'ouvrage concernés.

Pour l'aménagement, la gestion ou la police, il est nécessaire que l'Etat passe différentes conventions, selon la compétence de l'autorité concessionnaire.

De nombreux chemins de halage, bien que construits par l'autorité publique, sont inaccessibles aux promeneurs, piétons, cyclistes et plaisanciers pour l'accès à leur bateau. Le potentiel touristique des chemins de halage situés en bordure de fleuves ou de canaux est à l'heure actuelle peu exploité en France (exemples la Petite Saône entre Port sur Saône et Savoyeux, Mayenne où 85 km de chemins de halage ont été ouverts aux randonneurs, vététistes, promeneurs à cheval). Cette redécouverte du patrimoine naturel, historique et économique a été rendue possible en Mayenne grâce à l'intervention du Conseil général qui a acquis à l'amiable des portions privées et a procédé parfois à des expropriations⁷.

⁶ Entreprises de réparation, construction navale et fluviale et d'accastillage

⁷ Libre cours en Pays de la Loire - 2001

b) Une absence de synergie

Cette absence provient de décisions administratives souvent incohérentes ou aléatoires qui pénalisent les opérateurs en terme de visibilité à moyen terme. Alors qu'un discours général de promotion du tourisme fluvial est affirmé et que la puissance publique investit, les freins au développement se multiplient parallèlement.

Au niveau national, l'évolution de la tarification des vignettes des bateaux devient peu favorable à l'initiation, à la pratique ponctuelle et donc au développement du tourisme fluvial : le passage de 2004 à 2005 d'une vignette formule « loisirs » valable 30 jours fractionnables à une vignette à 30 jours consécutifs est dissuasif. Elle contraint souvent à une procédure onéreuse ; celle de l'achat d'une vignette à l'année. (En 2006, pour un bateau de moins de 12m, le coût de la vignette « loisirs » s'élève à 29 € et celui de la vignette annuelle à 79,60 €).

Par ailleurs, la diminution des amplitudes d'ouverture des écluses sur certaines parties du réseau de navigation (Saône à petit gabarit avec réduction de quatre heures) et certains canaux de liaison ne va pas dans le sens d'un développement de l'activité sur les quatre saisons. La voie fluviale Rhône - Saône, pour laquelle il est prévu au contraire à terme une augmentation des amplitudes d'ouverture des écluses, subit toutefois des impacts en terme de fréquentation liée à la réduction du service sur les canaux. Certains d'entre eux font l'objet d'automatisation, mais pas au rythme du départ des éclusiers.

A ces questions, s'ajoute l'absence de gestion des bois flottants, il est trop souvent à déplorer des avaries d'hélice ou de gouvernail.

Au niveau régional, dans un autre domaine, on relève une prise en compte encore souvent au stade de la réflexion des liens physiques à créer entre la véloroute, les agglomérations, les sites touristiques, les pôles de connections⁸.

Au niveau intercommunal, on constate une intégration médiocre du potentiel de développement du tourisme lié à l'eau dans les politiques locales (ouverture des monuments, accessibilité des produits des communes, des sites, manque de signalisation et d'information dans les ports et haltes, accès aux appontements, stationnements auto à préserver...). L'exemple de Lyon est emblématique d'une absence d'anticipation : le verdissement du quai Claude Bernard a été décidé sans résoudre au préalable le stationnement indispensable à la survie des entreprises de bateaux à passagers.

Il existe peu d'approche d'un tourisme combinant tourisme lié à l'eau et tourisme terrestre à la différence de certaines expériences menées chez nos voisins européens (exemple en Bavière).

c) Une application inégale de la réglementation

Cette inégalité concerne la sécurité pour la construction et l'exploitation de bateaux à passagers ou de bateaux de plaisance.

Un bateau autorisé pour naviguer à Paris peut être déclaré non conforme à Lyon. De plus, souvent, les différences d'interprétation surgissent entre agents administratifs, commissions de sécurité, experts, pénalisant les plaisanciers pour la délivrance d'un certificat de navigabilité et leur imposant parfois des surcoûts imprévisibles.

⁸ Analyse succincte du projet véloroute voie verte - AF3V - 2005

1.2.4 - Des acteurs et professionnels nombreux et atomisés

L'atomisation et la diversité des acteurs rendent difficile la convergence des enjeux individuels et globaux des différentes filières. L'action des acteurs est cloisonnée par thématique. Pour la navigation touristique, VNF, la CNR et les opérateurs croisiéristes assurent le leadership alors que pour les sports nautiques ce sont les ligues sportives et localement les clubs qui remplissent ce rôle⁹.

On constate un manque de coordination et de complémentarité entre activités liées à l'eau et entre activités liées à l'eau et terrestres. Le maillage et l'organisation spatiale des activités sont inexistantes. Quelques sites rhônalpins proposent, cependant, sur un même lieu une offre diversifiée de disciplines sportives, comme le lac du Bourget, le lac d'Annecy et le Lac Léman, où sont proposés canoë-kayak, voile, aviron, ski nautique, VTT, équitation, via ferrata, parapente, plongée.

Des obstacles contraignent la création ou l'agrandissement des ports de plaisance principalement pour des raisons environnementales (protection des rives, protection de ressources aquatiques et risques de crue) alors que le fluvial peut s'inscrire dans le développement durable et dans une mise en valeur équilibrée des ressources.

Le retour sur investissement auprès des populations des communes riveraines est parfois peu significatif malgré l'effort consenti par le contribuable : tel est particulièrement le cas pour certains appontements aménagés pour les paquebots, qui valorisent l'arrière-pays sans en faire bénéficier la commune hébergeant l'équipement (Montmerle sur Saône, Trévoux,...).

1.2.5 - Un professionnalisme très inégal

Les besoins des professionnels du secteur en personnel qualifié ne sont pas couverts. Le manque de personnel qualifié et compétent se fait sentir dans l'ensemble du secteur du tourisme lié à l'eau. Le niveau de connaissance du personnel encadrant et technique est parfois de haut niveau pour l'exploitation de certains bateaux à passagers. Outre la conduite de bateaux, l'exploitation nécessite d'abord et avant tout un sens très prononcé de l'accueil, une passion pour la voie d'eau et un marketing très développé. Mais dans d'autres cas, le personnel ne répond pas aux besoins de la clientèle notamment en terme de compétences linguistiques, de connaissance du milieu naturel et culturel, d'accueil, de gestion ou de marketing. Il existe également un certain nombre d'experts ou bureaux-conseils dont le niveau de compétences ne répond pas aux attentes des acteurs du secteur.

Les activités de loisirs nautiques et terrestres aux abords de l'eau reposent en grande partie sur des structures de type associatif animées par des bénévoles et des moniteurs qui privilégient souvent une pratique intensive de l'activité. Le Brevet d'Etat forme de bons enseignants et entraîneurs mais ne répond pas aux besoins et spécificités des structures pour un personnel capable d'améliorer la qualité de l'accueil et des prestations dans un objectif de diversification de l'offre. Le Directeur adjoint de l'espace eaux vives à St Pierre de Boeuf rencontre ce type de difficulté pour recruter du personnel apte à s'adapter aux nouvelles attentes touristiques. L'encadrant occupe une position déterminante dans la construction d'une prestation de tourisme, qu'elle soit fluviale ou terrestre, car il est en relation directe avec le client.

Le manque de personnel formé nuit au développement des activités et des structures. Il n'existe plus de centre de formation aux métiers de la batellerie sur le bassin Rhône-Saône. Seuls trois cursus diplômants en France, (Haute-Normandie, Alsace et Ile de France) forment des futurs professionnels aux métiers de la navigation. Ces formations, peu nombreuses, répondent pourtant à une réelle attente des professionnels qui verront près du tiers de leurs effectifs partir progressivement en retraite dans les prochaines années.

⁹ « Le fleuve Rhône, axe stratégique de développement territorial à l'échelle régionale »- Mémoire ISARA - Lyon - 2004

Par ailleurs, un personnel ayant des compétences polyvalentes (mécanique, électricité, plomberie...) pour assurer l'entretien complet des bateaux fait fortement défaut. Enfin, les bateliers et éclusiers ne sont pas formés aux langues étrangères.

1.2.6 - Information, communication et promotion balbutiantes

La signalétique des sites et des lieux traversés par les plaisanciers et pratiquants des loisirs liés à l'eau est souvent déficiente ou illisible depuis la voie d'eau et les berges. L'absence de communication globale sur un tourisme lié à l'eau permettant une meilleure identification par les touristes est à déplorer : pas de communication sur la composante eau-territoire, manque d'événements régionaux à forte notoriété liés à l'eau.

La promotion de l'offre reste embryonnaire, notamment par Internet. Elle est souvent segmentée par discipline ce qui la rend difficilement accessible (sites, prestations, pratiques) et d'une visibilité commerciale diffuse et souvent incomplète.

Des efforts sont donc à apporter au niveau de l'information des visiteurs qui estiment l'offre incomplète, imprécise et non fonctionnelle. Elle repose pour l'essentiel sur une promotion officieuse basée sur le bouche à oreille.

On déplore aussi le manque d'offre de produit privilégiant une pratique douce et familiale de l'activité qu'elle soit terrestre ou nautique. Rhône-Alpes dispose du nombre d'itinéraires de VTT le plus important en France mais peu sont d'accès facile. Certains sites de pratique se situent en bordure de la voie navigable ou des lacs. De même, en Rhône-Alpes, l'utilisation des voies sur berge et des voies d'eau constituent un potentiel d'itinéraires diversifiés sur le domaine public.

Rhône-Alpes ne possède pas une identité fluviale forte malgré un potentiel naturel exceptionnel. Ce potentiel est insuffisamment exploité d'un point de vue touristique.

2 – La demande en Rhône-Alpes

Le diagnostic présente des constats fort intéressants sur le potentiel de marché des clientèles des loisirs liés à l'eau et l'attrait du produit auprès des visiteurs terrestres.

2.1 – Profil de la demande

Les plaisanciers se composent avant tout de baby-boomers, de pré-retraités et de retraités dans tous les marchés. Plus on avance en âge, plus le nombre de sorties s'accroît. Contrairement aux idées reçues, la proportion des usagers à revenus élevés est minoritaire (environ 10 % au port de Valence). La plaisance constitue bien davantage une passion pour une population à revenus moyens ; le bateau étant alors la seule résidence secondaire, voire principale du plaisancier, dans un contexte de hausse continue des prix de l'immobilier. A ce titre, la clientèle est sensible aux prix de l'amarrage parfois élevés, à service équivalent, notamment sur le Rhône.

Les pratiquants des loisirs liés à l'eau sont très majoritairement une clientèle régionale de proximité plutôt jeune. Les deux tiers sont originaires de Rhône-Alpes¹⁰. La clientèle est moins motivée par la pratique d'une activité précise que par la découverte de la région. L'activité est une composante du séjour mais ne constitue pas un facteur d'influence du choix de la destination.

Le profil des usagers des véloroutes et voies vertes a évolué depuis 30 ans : de pistes d'entraînement des compétiteurs, elles sont devenues le cadre de détente des cyclotouristes, des familles et des touristes étrangers. Aujourd'hui, ce sont des milliers de personnes de tout âge qui empruntent ces voies.

¹⁰ Bilan et perspectives de développement du tourisme nautique en Rhône-Alpes - 2002

2.2 – Attentes de la demande

La demande des usagers porte sur des espaces accessibles à tous permettant une pratique ludique d'activités terrestres et nautiques en toute sécurité, à un prix abordable.

2.2.1 - Attente pour des pratiques touristiques douces

Les tendances globales de la demande appuient une croissance de la pratique touristique d'activités fluviales et terrestres « douces »: vieillissement de la population, retraite des baby-boomers, recherche de nouvelles expériences et modes de vie expliquent cette évolution des comportements. La clientèle est à la recherche de pratiques ludiques qui n'exigent pas d'apprentissage technique important afin d'en profiter rapidement. La pratique de plusieurs activités est appréciée car elle permet de diversifier les plaisirs et de découvrir les sites touristiques de manière différente.

2.2.2 - Attente en matière de sécurité

Les attentes des pratiquants du tourisme lié à l'eau portent principalement sur la sécurité de navigation, de circulation et de stationnement (prévention des conflits d'usage par la mise en place de zones dédiées à la pratique d'activités nautiques et l'entretien des chemins de halage, rondes de gendarmerie auprès de certaines haltes), la performance (continuité et homogénéité de niveau de service) et l'agrément d'usage du domaine (signalétique à renforcer et à développer, gestion conciliant les différents usages du domaine fluvial et terrestre).¹¹

2.2.3 - Attente en matière de qualité environnementale

La région possède le potentiel touristique nécessaire pour développer une offre liée à l'eau. L'attrait de la région fait que les touristes se rendent en Rhône-Alpes ; l'activité n'étant qu'un support à cette découverte. Il s'agit donc de valoriser en premier lieu les destinations avant les activités. La demande est de plus en plus attirée par la qualité des paysages mais elle présente aussi un intérêt croissant pour les sites patrimoniaux et naturels.

2.2.4 - Attente en matière d'image

Si aux Pays-Bas, un habitant sur six possède un bateau et jouit d'une certaine considération, à l'inverse, en France, la proportion de propriétaires de bateaux est inférieure à 1 % et cette minorité regrette un manque d'égards.

3 – L'organisation des produits du tourisme fluvial

3.1 – Les produits du tourisme fluvial et lacustre

Le secteur du tourisme fluvial et lacustre regroupe des activités très variées dont les problématiques ne sont pas forcément les mêmes : de la promenade sur l'eau de quelques heures à une journée avec ou sans restauration, aux croisières fluviales de plusieurs jours, à la plaisance privée. Cette activité foisonnante contribue à la dynamisation de la voie d'eau et représente un enjeu économique pour les territoires traversés. En Rhône-Alpes, le tourisme fluvial se caractérise par trois activités :

¹¹ VNF

3.1.1 - Les paquebots fluviaux

L'essor du segment des paquebots hôtels en France et notamment en Rhône-Alpes, offre des opportunités intéressantes pour la région qui pourrait se positionner comme destination de calibre national. En 1998, quatre paquebots naviguaient sur l'axe rhodanien ; ils étaient 5 en 1999 et 7 en 2000¹². En 2005, 9 paquebots fluviaux empruntent le réseau Rhône-Saône gérés par quatre opérateurs (Français, Allemands, Américains), un dixième est attendu en 2006 géré par un autre opérateur. Leur itinéraire est situé le plus souvent entre Arles et Châlon sur Saône.

Le tourisme des paquebots-hôtels qui peuvent embarquer le plus souvent 150 passagers au maximum, connaît un fort développement. Près de 70 000 touristes, souvent européens, parfois chinois, ont sillonné le Rhône et la Saône en 2004. L'accueil de la clientèle américaine, toujours en croissance globale sur les fleuves européens depuis les attentats de septembre 2001, a été orienté par des sociétés spécialisées vers d'autres destinations. Les produits proposés combinent le transport fluvial et les visites de sites, ainsi que la découverte du patrimoine oenologique en autocar. Depuis 2004, une nouvelle gamme de produits a vu le jour combinant le plaisir de la croisière avec des randonnées pédestres ou la balade à vélo. Mais ces produits restent marginaux dans l'offre.

Ce produit touristique est potentiellement intéressant pour les collectivités locales traversées car il y a là un fort gisement de retombées économiques. Certaines collectivités ont compris l'intérêt d'attirer chez elles ce type de tourisme. Elles ont donc accompagné VNF et CNR dans la réalisation d'équipements d'accostage spécifique pour accueillir les paquebots (Vienne, Montmerle sur Saône, Lyon-Gerland, Tournon-sur-Rhône). Pourtant, à l'heure actuelle, certaines parmi ces collectivités se plaignent de l'absence de retombées économiques : les passagers, à la descente du bateau, sont conduits par car vers des sites d'excursion et ne font donc que passer dans la collectivité riveraine du fleuve sans s'y arrêter. Reste à concilier les points de vue entre les élus soucieux d'aménagement du territoire et les armateurs devant amortir des bateaux coûtant 9 à 15 M€.

3.1.2 - Les bateaux à passagers

La flotte régionale de bateaux promenade comprend 20 bateaux, soit 1973 places disponibles ; cette offre ayant montré très récemment un dynamisme sur l'axe Rhône-Saône. Le nombre de passagers transportés en Rhône-Alpes en 2003 est de 295 000, soit 11,30 % des passagers transportés hors Ile-de-France. La clientèle est très majoritairement française à 81%. Ils permettent la promenade simple ou la promenade-restauration. Les produits sont particulièrement attractifs car ils offrent une animation de qualité, en particulier, en assurant une découverte du patrimoine combinée avec le tourisme terrestre.

3.1.3 - La plaisance

Sur l'axe Saône - Rhône, deux catégories de plaisance sont représentées :

- la plaisance de transit : qui concerne environ 2 000 bateaux habitables par an, français ou étrangers, qui utilisent le bassin uniquement comme moyen de transit,
- la plaisance résidente et de croisière qui utilise des bateaux habitables et effectue plusieurs escales sur le réseau.

La plaisance génère des retombées économiques directes et indirectes non négligeables dans les haltes et ports fréquentés.

¹² Dossier de presse CNR - Novembre 2004

3.1.4 - La location de bateaux

Elle est proposée principalement sur les lacs et plans d'eau ; il s'agit le plus souvent de frères embarcations de type barques, canoës, canots et pédalos. Cette location est possible sur les rives françaises du lac Léman, dans les communes riveraines du lac d'Annecy, lac du Bourget, au bout du lac d'Aiguebelette, lacs des Sapins et de Laffrey, mais aussi sur le Haut-Rhône, à Condrieu, Saint-Pierre de Bœuf et sur la Saône.

Par ailleurs, il existe également des possibilités de louer des bateaux habitables sur la Saône et des bateaux à moteur sans permis sur les lacs d'Annecy, du Bourget à partir d'Aix-les-Bains, d'Aiguebelette et de Paladru pour les bateaux électriques.

3.2 – Les produits proposés par les activités sportives de pleine nature

Ces produits participent à l'animation de la voie d'eau. Ils comprennent certaines activités nautiques, la randonnée pédestre, équestre et le vélo le long des chemins de halage. L'attractivité de ces activités est étroitement liée à la présence de l'eau.

Les activités retenues sont celles qui disposent d'un potentiel de développement à des fins de découverte des territoires sous tous ses aspects (patrimonial, naturel, culturel).

3.2.1 - Les activités nautiques

Nous aborderons ici uniquement les activités nautiques à vocation touristique qui se pratiquent sur des eaux calmes, étant entendu que le champ de l'étude comprend les voies navigables et les lacs. La localisation des sites de pratique se trouve dans les zones non accidentées et planes.

a) L'aviron et le canoë-kayak : la randonnée nautique



Canoë sur la Saône à Lyon (69) (Jean-luc RIGAUX)

Depuis quelques années, poussés par une forte demande pour une pratique douce, le canoë-kayak et l'aviron s'ouvrent à une nouvelle discipline de loisirs et de tourisme avec la mise en place d'itinéraires de randonnées nautiques

La Région Rhône-Alpes, par sa diversité géographique et la richesse de ses milieux aquatiques, offre à la découverte en canoë-kayak et à l'aviron des potentialités de développement importantes et variées.

Depuis quelques années, poussés par une forte demande pour une pratique douce, le canoë-kayak et l'aviron s'ouvrent à une nouvelle discipline de loisirs et de tourisme avec la mise en place d'itinéraires de randonnées nautiques. Le comité régional Rhône-Alpes de canoë-kayak

s'est engagé en 2002 dans l'élaboration d'un atlas des sites de pratiques en Rhône-Alpes et d'un diagnostic local des parcours sur les rivières.

S'il existe une volonté politique des fédérations de canoë-kayak et d'aviron de s'associer aux projets des collectivités locales dans une perspective de développement global et durable, si quelques produits itinérants en aviron et kayak voient le jour, il existe encore peu, à l'heure actuelle, de produits touristiques de découverte du patrimoine fluvial de la région par la randonnée en aviron et en kayak.

Pour autant, Rhône-Alpes Tourisme n'a pas encore pris en compte de manière effective cette évolution. Il continue de classer le canoë-kayak dans les sports d'eaux vives. Ce classement n'est pas faux en soi mais nie à la fois l'évolution des pratiques et des attentes du public pour une pratique douce de l'activité.

Quelques itinéraires s'adressant à un public familial, conjuguant navigation et découverte du fleuve et de ses berges, existent en Rhône-Alpes :

- sur le Haut-Rhône, quatre professionnels de la randonnée nautique se sont regroupés (Lynx Loisir, Récré'activ, Vertes sensations et Pierre Descotes) et proposent des randonnées en kayak au départ de Seyssel, entre la forêt de Chautagne et les îles de la Malourdie, au départ de Yenne, la descente de plusieurs îlons...
- la Traversée de Lyon en aviron, qui regroupe chaque année plus de 200 rameurs, permet aux participants de découvrir Lyon, patrimoine de l'UNESCO, le long de la Saône jusqu'au Confluent, sur un parcours de 35 kilomètres,
- la randonnée en aviron en Savoie et Bugey : 50 km sur le lac du Bourget, le canal de Savières et le Rhône (73),
- le circuit des Roselières en aviron : 24 km sur l'Isère à la Saône (38),
- des randonnées en kayak à la découverte du Vieux Rhône (50 km), sur les lacs (le tour du lac d'Aiguebelette), du Rhône au départ de Condrieu, de la Saône au départ de Montmerle sur Saône.

A ce jour, très peu de produits combinés canoë-kayak et aviron existent en Rhône-Alpes. A la base nautique de Thonon-les-Bains, sont tout de même proposées des soirées de découverte de ces deux activités sur le lac Léman durant l'été.

Quelques produits sont multi-activités mais ils sont marginaux. On peut noter deux jours « sensation nature au lac d'Aiguebelette » avec deux activités au choix entre la randonnée en kayak, le VTT ou la via-ferrata, un séjour de trois jours proposé par l'office de tourisme de Thonon-les-Bains comprenant : initiation à l'aviron – remise en forme au centre thermal – découverte gastronomique.

b) La voile

La voile se pratique soit en initiation et en perfectionnement, soit en loisir sportif récréatif qui amène à la navigation sous la forme d'une croisière. La région Rhône-Alpes dispose de trois bases nautiques d'importance sur les lacs du Bourget, d'Annecy et du Léman dont celles d'Aix-les-Bains et de Thonon-les-Bains qui possèdent le label « Belgique station nautique » garantissant un accueil, un encadrement, des animations et activités de qualité. Situés le plus souvent sur des bases nautiques, où une diversité d'activités nautiques est proposée, les clubs de voile répondent à une demande forte de la clientèle pour la pluri - activité lors de son séjour.

Des produits, certes peu nombreux, privilégiant la détente et la découverte, sont proposés :

- des séjours voile de 3 jours sur le Léman comprenant 2 heures de navigation par jour,
- des séjours voile de 3 jours sur le lac du Bourget comprenant des ½ journées de navigation.

Sur le lac du Bourget, les bateaux desservant les ports embarquent les vélos et permettent ainsi d'agrémenter une croisière d'une randonnée à vélo par la véloroute et la voie verte. Des lacunes subsistent dans les outils de promotion du produit (guide, site Internet, promotions, distribution) et les partenariats promotionnels sont encore trop limités et irréguliers.

3.2.2 – Les activités terrestres associées à la voie d'eau

a) Le cyclotourisme sur la véloroute du Léman à la mer et les voies vertes

La pratique du cyclisme est en pleine expansion ; elle répond à une forte demande sociale des populations locales et des touristes. Selon une enquête menée par la MITRA en 2003 sur les loisirs en Rhône-Alpes, la piste cyclable est l'équipement de loisirs le plus demandé par les rhônalpins, 14% le plébiscite¹³. Face à cette évolution, le projet véloroute voie verte le long des cours d'eau a vu le jour avec la mise à disposition de tout ou partie du domaine public fluvial par VNF sur la Saône et CNR sur le Rhône. Véritable axe structurant, ouvert aux modes doux, sécurisé, gratuit, desservant un ensemble de villes et de villages, la véloroute revêt de fait des enjeux stratégiques pour les territoires qu'elle traverse : enjeux économiques, sociaux, touristiques. Plus qu'un aménagement, la véloroute impulse une nouvelle dynamique dans les politiques touristiques des départements (Schémas touristiques départementaux). Le « Léman à la mer » est un projet de territoire qui permet, par la création de la piste cyclable de redécouvrir le Rhône et les territoires qu'il traverse, ainsi que ses vallées et canaux affluents. Il touche deux types de clientèle : les habitants du bassin et les touristes.

Relayé par l'essor de la pratique cyclotouriste et le développement des loisirs, un véritable phénomène voies vertes existe, aujourd'hui, en Belgique. En zone touristique et urbaine, la voie verte suscite, du fait de sa polyvalence, un engouement considérable. La possibilité d'une pratique sécurisée, dans un cadre agréable et sur une distance suffisante, permet donc d'attirer une clientèle loisir très réactive à l'offre. En outre, une activité hôtelière ou des prestations directement liées à la voie verte (location de vélo, la fréquentation pérenne occasionnée par la voie verte) peuvent permettre le maintien ou la création de services et de commerces. Une activité touristique peut donc se développer autour de ces voies vertes et générer une activité économique importante, d'autant plus souhaitée en milieu rural.

En 2002, un comité régional des véloroutes et voies vertes a été mis en place avec le concours de l'Etat visant à assurer la coordination et la promotion du volet régional du schéma national véloroutes voies vertes pour Rhône-Alpes. Ce volet prévoit quatre itinéraires : du Léman à la mer, de Genève à Valence via Grenoble, la voie Bleue (de Châlon-sur-Saône à Lyon) et Grenoble - Sisteron - Nice.

Par délibération de 2005, la Région réaffirme son engagement en faveur du projet véloroute avec la réalisation de la dorsale majeure « Du Léman à la mer », correspondant à la partie véloroute - voies vertes le long du Rhône. Cet itinéraire long de 415 km est constitué à 60% de sites propres potentiellement aménageables en voies vertes sur les digues du fleuve et 40% sur des petites routes calmes.

¹³ Les Loisirs des rhônalpins en Rhône-Alpes durant l'année 2003 - MITRA

Les priorités énoncées par la Région s'articulent autour de six axes :

- la mise en place d'une politique de participation financière pour la réalisation d'un itinéraire continu véloroutes voies vertes le long du fleuve Rhône (la Région et la CNR s'engageant respectivement à hauteur de 30 % d'un montant forfaitaire sur l'ensemble du cours du Rhône),
- la préparation de la réalisation de cet itinéraire dans le cadre du futur contrat interrégional avec les Régions Languedoc-Roussillon et Provence Alpes Côte d'Azur proposé à l'Etat pour la période 2007/2013,
- l'accessibilité à tous types de pratiquants de courts, moyens et longs parcours,
- l'élaboration d'un schéma de services régional en lien avec les Départements pour faciliter l'utilisation touristique de cet équipement (centrales de réservation, système de location proche des gares régionales...),
- le soutien à la réalisation de boucles ou d'itinéraires d'accès à cet itinéraire retenu dans les politiques contractuelles territoriales en recherchant la complémentarité avec les autres routes touristiques,
- le financement complet d'une communication et d'une signalétique sur l'itinéraire « Du Léman à la mer ».

Cette politique constitue pour la Région le 1^{er} volet du Plan Rhône.

b) La randonnée sur les chemins de halage

Les randonnées (pédestre, équestre, cycliste, VTT) empruntent très souvent les mêmes itinéraires. Appréhender, à l'échelle régionale, la pratique de la randonnée pédestre demeure un exercice difficile.

Rhône-Alpes, au regard de son caractère rural, de la diversité de ses paysages et de son climat agréable, est un territoire propice au développement de l'ensemble des randonnées. Le VTT occupe une place importante au sein des activités sportives de nature. La région concentre deux des 23 bases VTT labellisées par la Fédération Française de Cyclotourisme (FFCT) en Belgique et occupe le premier rang des régions françaises les plus dotées en sites et espaces labellisés par la Fédération Française de Cyclisme (FFC).

II- POUR UNE POLITIQUE GENERALE DE LA FILIÈRE

Le CESR fixe des objectifs de développement pour faire du tourisme lié aux voies navigables et lacs un élément structurant sur le plan touristique dans les territoires de Rhône-Alpes.

1 – Faire du tourisme lié aux voies navigables et aux lacs une activité créatrice de richesse



Bateau à roue le « Royans Vercors » en navigation sur l'Isère à la Saône – Sud Grésivaudan (38)
(Eric MAULAVE)

1.1 – Renforcer l'identité et l'image touristique des territoires

Les pratiquants du tourisme lié à l'eau sont désireux de découvrir la région à travers une activité ludique et divertissante.¹⁴ L'attrait de la région et son cadre naturel priment sur l'intérêt des activités pouvant y être pratiquées. Les territoires et sites sont donc à valoriser prioritairement tout en travaillant la synergie territoire - activités. Le tourisme lié à l'eau se présente donc comme une opportunité pour les territoires traversés qui peuvent ainsi valoriser un patrimoine naturel et contribuent au renforcement de leur identité.

La découverte du patrimoine par le fleuve : Terre d'eaux

Aux portes du Haut-Rhône, la Communauté de Communes Rhône et Gland dans l'Ain entend faire de son territoire un lieu nommé et reconnu pour la découverte des milieux naturels façonnés par l'eau (fleuve, marais, tourbières, îlons...). Pour asseoir cette identité d'un tourisme autour de l'eau et valoriser son patrimoine naturel, la Communauté de Communes s'est baptisée « Terre d'eaux » et souhaite proposer un tourisme d'exception attaché au Rhône par la réalisation d'un sentier de randonnée de l'eau, une maison des Isles du Rhône, le tracé « du Léman à la mer » et des itinéraires de randonnée nautique sur le Haut-Rhône en kayak, aviron...

¹⁴ Le Tourisme nautique en Rhône-Alpes - Rapport stratégique 2004 - MITRA

1.2 – Développement économique des territoires en adéquation avec les politiques locales

Depuis 25 ans, le tourisme bleu connaît un réel essor et constitue pour les collectivités locales un vecteur important du développement économique et touristique de leur territoire. Toutefois, il est difficile d'en évaluer les retombées économiques directes et indirectes en l'absence de données homogènes et d'un outil d'observation pour en assurer le suivi.

Le port de plaisance de Pont de Vaux

La communauté de communes de Pont de Vaux dans l'Ain qui regroupe 12 communes, soit 8 000 habitants, l'a bien compris. Loin de la conception des ports répondant à une logique fonctionnelle de parc à bateaux, la communauté de communes de Pont de Vaux a fait de son port de plaisance un objet d'aménagement du territoire à part entière.

La réouverture du canal en 1994, après travaux, a entraîné un réel démarrage économique du canton avec la réalisation d'investissements importants (immobilier d'entreprises) générateurs de répercussions financières conséquentes : en deux ans, les bases de taxe professionnelle ont quasiment doublé.

L'extension du port de plaisance a été à l'origine d'un vaste « pôle touristique » comprenant un plan d'eau pour la pêche, une piscine ludique et un camping quatre étoiles avec des habitations légères de loisirs. Ce projet, autour du port de plaisance, a représenté un coût de 8 M€ mais a contribué par la mise en place d'une gamme complète d'équipements (piscine, stade, hébergements) à rendre le territoire plus attractif en termes d'emplois, de qualité de vie, d'activité touristique avec une identité forte liée à l'eau.

L'expérience de Pont de Vaux montre que pour être riche en retombées économiques, le tourisme fluvial doit s'intégrer dans une vision globale du territoire à l'échelle d'une vallée ou d'un bassin de taille moyenne.

Le CESR souhaite que cette thématique soit pleinement prise en compte dans les schémas de cohérence territoriale et les schémas de secteur.

1.3 – Une opportunité pour les politiques urbaines des territoires

Les voies d'eau et lacs offrent de nombreuses opportunités pour les politiques de requalification urbaine. Qu'il s'agisse de zones déstructurées par des remembrements ou de changements de vocation, telles les friches industrielles, elles sont un important levier pour restaurer une trame paysagère cohérente.

Véritables espaces de vie, les fleuves et lacs font l'objet depuis quelques années d'actions volontaristes de la part des collectivités locales pour leur restituer toute leur importance au cœur de la cité.

Redonner le contact du fleuve aux riverains, en aménageant les berges et les espaces de loisirs, développer les activités de découverte nature et préserver les richesses naturelles et culturelles de « l'espace fleuve » sont des constantes des différents plans de restauration engagés. La charte d'objectifs de l'Anneau Bleu, approche concertée entre l'Etat, VNF, le Grand Lyon, le syndicat mixte d'aménagement du canal de Jonage et la communauté de communes de Miribel et du Plateau en est l'illustration.

L'Anneau Bleu

Les espaces naturels du Rhône amont occupent une place unique et stratégique aux portes de l'agglomération lyonnaise. Une position unique en raison de leur importance spatiale, un linéaire d'environ 40km de canaux (entre le confluent de Caluire Villeurbanne et le barrage de Jons) offrent un potentiel d'espaces naturels d'environ 500 hectares auxquels viennent s'ajouter 2 200

hectares du parc de Miribel Jonage. Cet espace constitue l'un des plus importants pôles récréatifs de l'axe rhodanien, puisqu'il accueille chaque année pas moins de quatre millions de visiteurs, pratiquant baignade, activités nautiques, promenade, VTT parmi de nombreuses autres activités. Le site présente également un grand intérêt écologique, paysager et patrimonial.

L'espace peut également se prévaloir d'une position stratégique car il constitue un lien unique entre le centre de l'agglomération lyonnaise et le chapelet de parcs qui bordent le Rhône en amont de Lyon. Il présente donc une opportunité de revalorisation urbaine pour l'ensemble des quartiers et communes qu'il traverse.

Depuis 1991, des réalisations concrètes ont vu le jour : des aménagements sur berge destinés à faciliter la navigation (haltes fluviales, embarcadères, rampes de mise à l'eau) ou à accueillir des usages de loisirs (pistes cyclables, espaces urbains, zones de loisirs, parcs urbains...).

Des projets, créant une articulation entre les quartiers de l'agglomération et les grands espaces naturels périurbains, sont constitutifs des objectifs de l'Anneau Bleu. Il s'agit en effet de répondre aux besoins des populations limitrophes pour une facilité d'accès aux espaces naturels et de loisirs situés à proximité. Ainsi, il est prévu que :

- le centre de l'agglomération sera relié aux grands espaces naturels péri-urbains par une succession d'aménagements paysagés disposant de services pour le public tels que des points d'accueil, des points d'eau...
- que seront assurées des liaisons modes doux entre la ville et la nature, le péri-urbain et le centre de l'agglomération via les chemins de halage et de contre-halage des canaux de Jonage et de Miribel,
- seront rétablis des itinéraires le long des bords d'eau notamment au niveau des clubs nautiques du Grand Large, et seront créées des passerelles piétons et cycles entre les deux rives...

L'idée force de l'Anneau Bleu est bien de créer des liens physiques entre l'espace fluvial et les quartiers riverains en développant et valorisant des sites d'interface avec les pôles récréatifs situés le long des berges (pôle sportif de Cusset, clubs nautiques du Grand Large...).

L'Anneau Bleu montre que la valorisation des loisirs liés à l'eau constitue un axe structurant sur lequel des projets d'aménagements urbains cohérents peuvent s'appuyer. Par ailleurs, cet espace naturel participe à l'équilibre urbanistique de l'agglomération, il constitue une limite à l'étalement urbain en diversifiant le territoire et son paysage.

2 – Inscrire le tourisme lié à l'eau dans une logique de développement global et durable

2.1 – De la nécessité d'un développement global du tourisme lié à l'eau

Le CESR Rhône-Alpes a été sollicité par le conseil régional en avril 2001 pour formuler des propositions pour un projet global en faveur du fleuve Rhône dans une perspective de développement durable. Ces propositions visent à rendre au fleuve son caractère structurant :

- en décloisonnant davantage les fonctionnalités du fleuve (le Rhône, axe de circulation ; le Rhône, espace de vie ; le Rhône, ressource naturelle),
- en inscrivant l'ensemble des acteurs dans une logique d'excellence globale à long terme,
- en engageant d'importants investissements dans de nombreux domaines, notamment le transport fluvial ou le tourisme,

- en accordant aux partenaires locaux la maîtrise des décisions liées aux fleuves avec les recettes tirées de ce dernier, selon les principes de la loi du Rhône du 27 mai 1921, Suite à cet avis, le conseil régional a voté une délibération le 28 juin 2001 qui reprend largement la proposition de projet global du CESR autour de l'utilisation du produit financier de l'exploitation économique du fleuve Rhône au financement de l'aménagement et de la gestion du Rhône.

Pour autant, l'action actuelle du Conseil régional demeure encore très cloisonnée puisqu'elle n'intervient que sur les axes thématiques et relativement peu sur leurs interfaces¹⁵. Cette absence de transversalité dans l'approche du sujet s'explique par le fonctionnement interne de l'institution régionale dont la porte d'entrée, pour le bénéficiaire extérieur, est la direction. Ainsi, la Direction jeunesse, sport et vie associative va s'intéresser aux fédérations sportives, la Direction économie, tourisme, recherche et technologies, quant à elle, va financer des équipements structurants liés à l'eau. Il serait intéressant d'aborder les sports nautiques dans leur dimension ludo-récréative et leurs liens avec le tourisme. En effet, le tourisme lié à l'eau est, nous l'avons vu, un facteur de développement économique pour les territoires. Une vision globale du tourisme lié à l'eau en Rhône-Alpes pourrait favoriser son développement dans une logique de multimodalité.

Le CESR souhaite que la nouvelle démarche du plan Rhône soit l'occasion d'une évolution dans les pratiques de la Région.

Le temps où les équipements étaient réalisés pour eux-mêmes ou pour les besoins d'une seule activité, est révolu. Pour des raisons de cohérence, d'économie d'échelle mais aussi de développement durable, conciliant les dimensions sociales, économiques et environnementales, le tourisme lié à l'eau, du fait de la diversité de ses pratiques et de ses acteurs, doit s'inscrire dans de véritables projets globaux de développement à l'échelle des bassins versants comme à celle d'une intercommunalité de projet associant les voies navigables, les berges et leur territoire de proximité.

S'engager dans une démarche globale du tourisme lié à l'eau passe par la coordination des actions de tous les acteurs prenant en compte l'ensemble des intérêts et usages ludo-récréatifs des voies navigables et lacs. Cette démarche contribuerait à la mise en relation des activités liées à l'eau, des acteurs, des pratiquants, ainsi qu'à la conciliation de leurs besoins et enjeux dans l'optique de proposer une politique commune orientée vers les développements d'un tourisme lié à l'eau.

2.2 – Une logique de développement durable

La maîtrise du développement des activités de tourisme liées à l'eau appelle un projet territorial cohérent, fondé sur le développement durable, alliant conservation du patrimoine, bénéfice économique et concertation avec les usagers et les acteurs locaux.

Le développement durable est aujourd'hui une préoccupation forte des collectivités qui sont particulièrement attentives au développement d'un tourisme sur et autour de l'eau dans sa composante qualitative. Le développement d'une offre de tourisme lié à l'eau passe par la garantie aux usagers d'une qualité d'eau, de paysage et de milieux qui constituent en quelque sorte le fonds de commerce d'une offre touristique attractive et pérenne. C'est en effet grâce à cette qualité reconnue que les usagers pourront exercer leurs activités liées à l'eau sur l'ensemble des cours et plans d'eau de la région.

¹⁵ Le fleuve Rhône, axe stratégique de développement territorial à l'échelle régionale - Marie Michel - Mémoire ISARA Lyon

Une attention particulière doit être portée quant au traitement des équipements pour qu'ils s'intègrent dans leur environnement.

La prise de conscience des questions environnementales par les professionnels du secteur du tourisme fluvial se traduit notamment par une forte progression du nombre de ports et de haltes fluviales labellisés à l'occasion du palmarès du Pavillon Bleu d'Europe 2005.

En Rhône-Alpes, le port de l'Epervière a obtenu le label « Pavillon bleu d'Europe » en faisant cohabiter aménagements touristiques et préservation de l'environnement. Des actions de valorisation de l'environnement naturel du port ont été ainsi engagées : sentier botanique, parcours de santé, sentier pédestre...

Le projet véloroute - voie verte «du Léman à la mer» s'inscrit pleinement dans une dynamique de développement durable :

- « une démarche économique » : un impact économique touristique potentiel, selon Territoire Rhône de 30 millions d'euros par an (dont 15 M € par an en Rhône-Alpes) en hébergement, restauration, consommation de produits locaux, location de vélos, transport en train... Pour les territoires en marge des grands flux touristiques, la véloroute constitue un outil majeur d'aménagement du territoire, porteur d'emplois, de revitalisation des espaces ruraux, de confortement de services, de commerces ou d'hébergements.
- « Une démarche sociale » : ce projet qui favorise les échanges entre territoires, entre ville et campagne, peut être un lieu privilégié d'apprentissage pour les plus jeunes, un facteur de santé publique au travers d'une activité accessible à tous... un lieu où s'apprend la rencontre.
- « Une démarche environnementale » : ce projet vise à développer les modes doux de déplacement non polluants et respectueux de l'environnement, favoriser les pratiques urbaines de circulations douces, valoriser la richesse du patrimoine naturel et culturel des espaces traversés et protéger les espaces fragiles.



Le projet
véloroute
- voie
verte «du
Léman à
la mer»

Balade à vélo sur le port d'Aix-les-Bains au bord du lac du Bourget (73) (Jean-Luc RIGAUX)

2.3 – Inscrire les équipements dans un projet de territoire

Les équipements doivent s'intégrer dans un projet de territoire tenant compte des potentialités et des spécificités de chacun. Pour perdurer et susciter l'appropriation de la population locale, les projets devront s'inscrire dans le patrimoine culturel et social du lieu où ils sont menés. Ils s'appuieront autant que possible sur le patrimoine bâti existant et participeront à sa restauration. Leur construction répondra à une approche privilégiant la multifonctionnalité.

Au préalable, il convient d'interroger les instances régionales des fédérations sportives sur la pertinence de l'installation de tel ou tel équipement en cohérence avec les outils de type CDRA, CDPRA. Il est également important de penser à l'animation autour des équipements au travers d'une consultation large auprès des usagers de l'eau.

L'Espace d'eaux vives de Saint Pierre de Boëuf, dépourvu de club, est l'illustration même de l'équipement plaqué sur un territoire sans réel projet de territoire, ni animation prévue autour. En Rhône-Alpes, comme le souligne le projet de Plan Rhône (page 11), d'une manière plus générale, « le Rhône longe ou traverse 17 territoires inscrits dans les procédures des CDRA, dont les initiatives trouveraient du sens à être relayées, mutualisées, capitalisées, au sein d'un réseau de territoires autour du Rhône ».

3 – Inscrire le tourisme lié à l'eau dans une logique de développement concerté au plus près des besoins des pratiquants

3.1 – Etre au plus près des attentes des usagers

Face à l'engouement de plus en plus fort des populations pour les activités de plein air, les professionnels du tourisme lié à l'eau sont contraints d'assurer des missions de service public au travers d'actions sur le terrain pour garantir à la fois la sécurité des pratiquants et l'accessibilité aux sites de pratique.

Les activités du tourisme lié à l'eau répondent aux besoins d'oxygénation des populations urbaines, permettent une pratique familiale et dans l'ensemble, elles sont jugées moins onéreuses que d'autres distractions. C'est également le moyen d'explorer de beaux territoires et de faire des parcours de santé.

3.1.1 - En termes de sécurisation des pratiques et des lieux de pratique

Les attentes des usagers portent aussi sur une plus grande sécurisation des pratiques et des lieux d'itinérance. Il y a une forte demande pour des itinéraires aménagés.

Il convient d'assurer aux touristes à vélo de la voie verte ou la véloroute du « Léman à la mer » des entrées et des sorties de ville sécurisées, des franchissements de voies ferrées ou de noeuds autoroutiers...

Les professionnels se doivent de proposer des solutions pour sécuriser les lieux de pratique tout en leur conservant leur caractère naturel. Cela implique la mise en place d'une signalisation adaptée (sur les voies d'eau et équipements, sur les berges aux zones d'embarquement et de débarquement, sur les voies d'accès aux sites).

3.1.2 - En termes d'accessibilité des sites de pratique et de continuité des itinéraires

La législation laisse toute latitude aux propriétaires privés et publics du foncier pour interdire l'accès à leurs sentiers. Dans les réseaux de randonnée (VTT, équestre, pédestre), l'importance de ces portions "privées" est susceptible de remettre en cause la continuité des itinéraires.

Le Conseil général de l'Ain a mis en place des conventions d'utilisation des sentiers de randonnées avec les propriétaires privés. Il leur propose une prise en charge de leur responsabilité par le Conseil général sur les secteurs concernés par les itinéraires de randonnées.

3.1.3 - En termes d'adaptation de la tarification et de la réglementation

La contribution des usagers doit être significative pour les responsabiliser mais pas excessive. On doit payer aujourd'hui environ 17€ par nuit pour une escale sur les canaux de l'Est, alors que les plaisanciers ne sont pas tous très fortunés.

De plus, il importe de revoir toute réglementation contreproductive voire destructrice des efforts de promotion : vignette « loisirs » de VNF ; amplitudes d'horaire des écluses sur certains canaux Freycinet ; limitations de stationnement près de certains embarcadères ; modifications intempestives et non concertées du cadre réglementaire privant les opérateurs de vision à moyen terme. La réglementation doit être adaptée aux réalités économiques.

3.2 – La réponse apportée par les acteurs

3.2.1 – Mener une démarche concertée

Les voies navigables et lacs sont sources d'un nouvel attrait qui a pour conséquence un foisonnement de projets portés par de nombreuses entités et volontés différentes.

Le développement des activités et aménagements du tourisme lié à l'eau ne pourront se faire que si les professionnels opérateurs et collectivités territoriales concernés s'engagent dans une démarche commune, en complémentarité. Ils devront donc faire l'objet de choix d'arbitrages par l'ensemble des partenaires. A ce titre, les contrats de rivières constituent un outil privilégié. Il est vain d'envisager le développement d'un tourisme durable sans accord des partenaires : les projets concernent des propriétés privées ou un domaine public fluvial par définition d'intérêt collectif.

Les projets d'infrastructures et d'équipement doivent s'inscrire dans une recherche de convergence entre tous les intérêts des usagers de l'eau et des berges, dans une optique de mutualisation des moyens. Le regroupement de plusieurs pratiques sportives (familles de sport) est souhaitable et permet de réaliser des aménagements et lieux de vie au bénéfice de tous (club-houses, vestiaires, sanitaires, salles de réunion, cafétérias, etc.).

« L'espace bleu » des fleuves et lacs est un lieu de partage des usages parfois contradictoire. Diverses logiques se côtoient, peuvent parfois s'entrechoquer et la sur fréquentation des espaces naturels complexifie les modalités de gestion concertée des territoires concernés.

Il est important, au plan institutionnel, de créer les conditions d'une concertation entre tous les acteurs concernés ou susceptibles de l'être par le développement du tourisme et des loisirs sportifs de nature.

3.2.2 – Développer une culture de l'eau

L'acquisition d'une culture de l'eau partagée et protégée répond de plus en plus à une attente des rhônalpins. Des pratiques sont inscrites depuis toujours dans un patrimoine culturel qu'une sensibilisation des individus peut développer. Elle doit s'adresser en priorité aux jeunes qui constituent un relais auprès des familles. Cette sensibilisation représente un investissement sur l'avenir. Il s'agit de faire acquérir des connaissances concernant les ressources, les usages, la pollution, la protection de l'eau et d'initier des comportements individuels et collectifs, responsables et respectueux d'une eau partagée et protégée. Pour atteindre ces objectifs, il est nécessaire de développer des outils pédagogiques adaptés, de proposer aux enseignants des actions de formation sur des contenus et des méthodes spécifiques.

Plus généralement, il s'agit de favoriser une appropriation des fonctionnalités des milieux aquatiques par l'ensemble des acteurs (gestionnaires, décideurs, usagers) dans une dimension socio-culturelle en valorisant le réseau des structures d'offres de tourisme culturel.

Le tourisme lié à l'eau devrait être davantage un tourisme éducatif permettant l'acquisition d'une connaissance des patrimoines naturels et culturels des paysages traversés.

C'est dans cet esprit que les jeunes devraient être initiés à la pratique des sports nautiques dans le cadre des programmes scolaires. Il convient dans cette initiation de les responsabiliser à une approche respectueuse de l'environnement où s'exerce leur pratique.

3.2.3 – Proposer une offre touristique liée à l'eau

„ Développer une offre touristique multi-activités

La mise en place d'une offre touristique liée à l'eau basée sur la complémentarité des pratiques est indispensable pour répondre aux attentes d'une clientèle plus attirée par le pittoresque des sites et le patrimoine culturel que par une activité en particulier.

A côté des nombreuses filières touristiques (montagne, patrimoine culturel et terroir, golf, pêche et tourisme industriel), la Région, forte d'un patrimoine fluvial remarquable, a tout intérêt à compléter son offre touristique par une offre de service transversale qui englobe toutes les activités liées à l'eau, du fluvial aux activités nautiques en passant par la randonnée. L'offre touristique devra se construire au départ des points d'amarrage et d'embarquement dans une logique de complémentarité des activités terrestres et nautiques pratiquées à pied, à vélo, à cheval, en kayak, en aviron, à la voile...

Parmi les produits terrestres les plus fréquemment associés au tourisme fluvial, il faut noter l'essor de la randonnée. Certains opérateurs tels que Arosa ou CroisiEurope ont lancé en 2005 un produit combinant croisière et randonnée pédestre commentée permettant à partir du Rhône de découvrir le massif du Pilat, les Alpilles et les Gorges de l'Ardèche. Pour 2006, une croisière avec un volet cyclotourisme sera proposée sur la Saône, dans la Vallée du Rhône et en Camargue.

„ Développer une offre touristique privilégiant une pratique douce des activités

Pour répondre aux attentes d'une clientèle désireuse de découvrir la région via la pratique d'une activité nautique douce et attirée par la multi-activité, une offre de produits associant pratique libre ou encadrée d'une activité nautique douce (plaisance, randonnée en kayak ou aviron...) et pratique d'une activité terrestre douce (vélo, randonnée pédestre ou équestre) est à développer. L'eau doit être valorisée comme une composante à part entière du produit touristique favorisant la découverte de la région. Il convient de dépasser l'approche disciplinaire pour tendre vers une offre de service transversale de qualité reposant sur des animations et des supports d'itinérances douces.

3.2.4 - Informer, communiquer et promouvoir

„ Garantir une qualité d'accueil et d'information aux pratiquants

L'information diffusée doit avoir comme objectif de fournir aux pratiquants toutes les données nécessaires à la bonne conduite d'une randonnée, mais surtout de les mettre en garde sur les dangers potentiels qu'ils peuvent rencontrer tout au long du parcours.

Il s'agit de mettre en place une signalétique (patrimoniale, routière, fluviale) visible par tous les pratiquants qu'ils soient sur l'eau ou sur les rives.

Vues d'une embarcation, les spécificités techniques d'accostage ainsi que les informations d'intérêt touristique doivent être visibles à 40m.

De plus, les informations à caractère réglementaire doivent être diffusées très largement aux navigants avant d'envisager toute mesure de contrôle sanction de la part de la police fluviale.

Une signalétique précise et lisible des ouvrages hydrauliques est également primordiale.

A partir des axes routiers, un fléchage des accès à l'eau est nécessaire pour les piétons, les automobilistes, les cyclistes et les cavaliers ainsi qu'une information touristique pour permettre de capter le tourisme de passage et ainsi favoriser un allongement des séjours.

En coordination avec les offices de tourisme, comités départementaux du tourisme et Rhône-Alpes Tourisme, des points information sur le tourisme et l'eau sont à développer notamment pour permettre l'accueil des plaisanciers venant en aval du bassin.

„ Faire aussi de Rhône-Alpes une région bleue

Rhône-Alpes Tourisme vient de retenir le thème de l'eau comme thème fédérateur de la promotion de Rhône-Alpes afin de renforcer sa destination touristique. Pour le CESR, il convient de tout mettre en œuvre pour faire de cet objectif un élément majeur de l'attractivité du territoire régional. La promotion du tourisme lié à l'eau doit se faire en collaboration avec les régions du Sud-Est dans le cadre du Plan Rhône pour lequel le volet tourisme n'en est qu'au stade des prémices. Ainsi, il convient de mettre en réseau les trois comités régionaux du tourisme et l'ensemble des comités départementaux du tourisme concernés par les fleuves et les lacs ; ceux-ci seraient ainsi à la base du développement touristique du Sud-Est.

Pour ce faire, il convient que l'ensemble des opérateurs s'inscrive dans le Plan qualité France afin que la région puisse se prévaloir d'un grand nombre d'entreprises porteuses de la marque nationale « Qualité tourisme ». Les équipements déjà dotés d'un autre label (certaines bases nautiques et port de plaisance) devront également s'insérer dans cette démarche pour bénéficier d'une reconnaissance nationale de leur démarche qualité.

„ Créer des supports modernes de communication destinés au grand public comportant des informations adaptées aux usagers de la voie d'eau et des lacs : description des sites naturels, du patrimoine bâti vu de la voie d'eau, excursions possibles à partir du point d'amarrage ou de débarquement.

Il s'agirait de créer des outils de communication à destination du grand public en complément des guides existants (Le guide Vagnon du bassin...), notamment pour pallier le manque de document présentant l'ensemble de l'offre liée à l'eau sur Rhône-Alpes, ou de guide de vulgarisation relatif au patrimoine à proximité des voies d'eau et des lacs.

Il existe des initiatives intéressantes, dont la Région Rhône-Alpes pourrait s'inspirer, en Nord-Pas-de-Calais et dans la Nièvre.

En Nord-pas-de-Calais, ont été édités :

- un agenda des fêtes de l'eau,
- une brochure « Au fil de l'eau » listant professionnels et offres touristiques,
- des classes d'eau : un livret pédagogique à l'attention des scolaires pour les sensibiliser à l'univers fluvial,
- une carte touristique fluviale : présentant l'ensemble des canaux et rivières ainsi que des informations pratiques en matière d'équipements et d'activités de loisirs.

La mise en ligne sur Internet de produits combinés « eau - territoire » à l'image du site intitulé « la ruée vers l'eau » (<http://www.partir-en-croisiere.com/>) permet quant à lui de connaître l'ensemble des circuits touristiques navigables en région Nord-Pas-de Calais et Belgique et l'offre d'activités nautiques et terrestres (randonnées équestre, pédestre, activités nautiques) associées à la navigation.

Dans la Nièvre, le comité départemental du tourisme présente, via le site Internet randonnievre.com, l'ensemble de l'offre touristique liée à l'eau. L'intérêt de ce site est de rassembler sur une même page les produits de randonnées à cheval, en bateau, en kayak, à pied et à vélo à effectuer sur et en bordure de la voie d'eau. Par ailleurs, ce site a le mérite de mettre en regard de l'offre en terme d'activités celle de l'hébergement permettant d'organiser facilement son itinérance.

„ Organiser périodiquement un évènementiel régional fort sur le thème de l'eau ainsi que des animations artisanales ou commerciales pouvant animer les berges.

Des initiatives du Plan Rhône en matière de communication demeurent à approfondir.

III- PRECONISATIONS

1 – Le suivi des activités liées aux voies navigables et lacs

„ Actualiser le schéma de développement du tourisme fluvial dans le bassin Rhône-Saône-Doubs et l'accompagner d'un observatoire interrégional Sud-Est du tourisme fluvial et des activités de loisirs liées à l'eau.



Voile sur le Lac Léman (74) (Aline PERIER)

Pour le tourisme fluvial, en 2001, VNF et ODIT France ont mis en place un réseau national d'observation. Ceux-ci éditent chaque année un bilan annuel comportant des données sur la localisation des coches

de plaisance, des péniches hôtels, des bateaux promenade et des paquebots fluviaux. Rhône-Alpes est concernée par les deux derniers points. Les éléments relatifs aux bateaux promenades y sont globalisés et ceux sur les paquebots sont absents « en raison d'un nombre insuffisant de réponses à l'enquête et dans un respect de confidentialité des données recueillies ». De plus, VNF (direction régionale de Lyon) a élaboré en 2000 un schéma de développement du tourisme fluvial dans le bassin Rhône-Saône-Doubs qui constitue un document de référence partagé avec les acteurs et collectivités concernés recensant les marchés à cette date, une stratégie de développement, un plan d'actions pluriannuel et les retombées économiques attendues.

Le Schéma de Développement du tourisme fluvial élaboré par VNF devait être accompagné par un observatoire économique interrégional Rhône-Saône et faire l'objet d'une actualisation périodique. La mise en œuvre de ces deux intentions devrait être assortie d'un volet spécifique dédié aux loisirs liés à l'eau à considérer sur un périmètre élargi par rapport au bassin Rhône-Saône.

Pour le CESR, il s'agit d'actions prioritaires essentielles pour éclairer les choix des décideurs dans un contexte de rationalisation indispensable de l'utilisation de l'argent public. Ceci passe par un quadruple effort des pouvoirs publics :

- un suivi précis et pérenne des concours publics au secteur du tourisme et des loisirs liés aux voies navigables et lacs,
- une analyse la plus fine possible des fréquentations et des retombées économiques directes et indirectes (chiffres d'affaires, impacts sur l'emploi, sur l'aménagement du territoire...) des activités liées à l'eau. Un schéma n'a de sens et d'intérêt que si on le fait vivre,
- une mise en cohérence entre ce schéma et la politique régionale des CDRA et CDPRA,
- l'observatoire interrégional Sud-Est qu'appelle de ses vœux le CESR, devra nécessairement regrouper tous les fournisseurs potentiels de statistiques (VNF, CNR,

2 – Les infrastructures



Bateau « l'infatigable » sur le canal de Roanne à Digoin, dans le pays Roannais (42) (Eric MAULAVE)

Un certain nombre de propositions d'investissement et de mesures d'exploitation figurent dans le volet « transport » du Plan Rhône, elles concernent à la fois le transport de marchandises et celui des personnes.

Pour le CESR, il convient de mettre en œuvre au plus vite les opérations suivantes :

- restauration des écluses, barrages et postes d'attente sur la Saône,
- augmentation et stabilisation d'un chenal à grand gabarit dans le Petit Rhône et le canal du Rhône à Sète,
- rouvrir le tunnel du Rove entre Marseille et l'étang de Berre. En effet, la réouverture de ce tunnel fluvial, qui s'est effondré en 1963, permettrait aux bateaux de commerce et aux paquebots fluviaux d'accéder au port de Marseille en fort développement en matière de croisière,
- maintenir les capacités du réseau Freycinet : essentiel, pour préserver l'ouverture vers le Nord,
- accélérer la liaison à grand gabarit Saône-Moselle.

D'autres propositions sont à retenir selon le CESR :

„ Remettre en navigabilité le Haut-Rhône pour la plaisance

Son principe et son intérêt socio-économique ont fait l'objet d'un consensus au terme d'une étude co-financée par l'Etat, la Région, les Conseils généraux, VNF et CNR. Des études et travaux sont programmés de l'amont de Sault Brénaz à Seyssel dans le cahier des charges de la CNR. Reste à les mener à bien sans délai. De plus, la liaison Lyon Sault Brénaz ne doit plus être différée dans le cadre de la concession à EDF de la chute de Villeurbanne Cusset : l'Etat doit faire appliquer les obligations de restauration de la voie navigable telles que conçues plus d'un siècle auparavant.

„ Doubler progressivement et moderniser les écluses du Rhône dans une perspective de fiabilisation de la voie navigable. Dans la mesure où les anciennes écluses du Rhône (25 à 50 ans d'âge) nécessitent de fréquentes interventions de maintenance et où le trafic s'accroît, il convient d'anticiper et de préparer le renouvellement échelonné des ouvrages en les doublant.

„ Améliorer les systèmes d'information aux navigants (site Internet, serveur vocal interactif...).

„ Gérer les bois flottants

Ces bois flottants proviennent des crues ainsi que d'un manque d'entretien des berges notamment sur les affluents du Rhône. La pratique actuelle consiste à les faire transiter d'amont en aval à chaque ouvrage hydraulique ce qui ne fait que reporter le problème de l'amont vers l'aval. Le Plan Rhône préconise une expérimentation, notamment à Pierre-Bénite. Le CESR souhaite qu'une solution définitive et globale soit engagée sans délai en privilégiant la valorisation de la biomasse conformément aux politiques nationales et régionales en faveur du développement des énergies renouvelables. Cette action doit s'inscrire en déclinaison du plan régional de développement des énergies renouvelables et de maîtrise de l'énergie adopté par le Conseil régional Rhône-Alpes le 07/05/05. Il faudra également définir clairement qui doit être maître d'ouvrage (responsabilité).

„ Définir une programmation du projet véloroute - voie verte du « Léman à la mer » : la Région doit coordonner l'action des différents maîtres d'ouvrage (intercommunalité, Départements) pour la réalisation des travaux qui seront éligibles à des aides régionales et à celles de la CNR sur l'ensemble du cours du fleuve.

„ Veiller à la pérennité et à la sécurisation des itinéraires et sites de pratiques : de gros problèmes de sécurité se présentent sur les itinéraires cyclistes aux abords des pôles urbains qui doivent être appréhendés dans le cadre du projet véloroute - voie verte. L'accès aux infrastructures notamment en bordure du domaine fluvial doit être garanti par une gestion publique et pluraliste de l'espace. Ceci passe par la résolution des problèmes fonciers d'accès à l'eau. Des outils comme les PDIPR « Plans Départementaux des Itinéraires de Promenade et de Randonnée » créés en 1983, permettent de faciliter la pratique de la randonnée en garantissant la continuité des itinéraires. Ils servent à proposer une protection juridique pour les itinéraires de randonnée pédestre, équestre et VTT.

„ Créer des itinéraires permettant la pratique douce des activités

Sur l'axe Saône-Rhône, l'activité randonnée nautique est inexistante du fait de l'absence d'infrastructure permettant l'itinérance par la voie bleue. Il convient d'intégrer ces itinéraires dans un plan régional de randonnées nautiques (kayak, aviron), support efficace en terme de communication. Rhône-Alpes dispose du nombre d'itinéraires de VTT le plus conséquent de France mais paradoxalement, elle compte peu d'itinéraires adaptés à une pratique douce de l'activité en bordure de l'eau.

3 – Les équipements

„ Spécialiser ou rendre polyvalents les équipements selon le type d'activité

Spécialiser les équipements d'accostage pour les bateaux

Cette spécialisation doit se faire selon les différents types de bateau (bateaux à passagers, de plaisance, commerciaux) pour optimiser la qualité du service. Doivent être recherchés en permanence pour la localisation et l'aménagement des accostages :

- une qualité d'amarrage : pour une halte nautique (arrêt pour quelques nuitées), elle est suffisante si sont garantis profondeur d'eau, ponton flottant, poubelle et point d'eau. Lorsque les bornes d'alimentation électrique existent, elles doivent fournir une intensité suffisante,
- un confort d'amarrage : du fait de la proximité du chenal et de l'important batillage la halte de Lyon quais de Saône par exemple est peu recommandable malgré sa position en centre-ville dans un cadre accueillant mais trompeur,

- une signalétique : un accostage ne trouve de réelle valeur que s'il est signalé de manière précise pour être visible du chenal à 40 m, et si les commerces de première nécessité ne sont pas trop éloignés à pied ou à vélo.

Privilégier la polyvalence des équipements pour les autres embarcations et usages terrestres

Des aménagements structurants sont à réaliser ou à rénover en prenant en compte les besoins de tous les usagers de l'eau avec une approche multi-clientèles. La réalisation de ces aménagements devra allier les besoins d'un tourisme lié à l'eau à ceux d'un tourisme de proximité : cela suppose entre les différentes activités, de concilier tous les usages.

„ Prévoir un plan d'actions hiérarchisées en matière d'accostage pour les bateaux

Dans le cadre d'un schéma de développement du tourisme fluvial Rhône-Saône à actualiser en cohérence avec les CDRA et CDPRA, il convient de prévoir un plan d'actions hiérarchisées en matière d'accostage :

- doter chaque halte nautique d'un point d'eau et d'une poubelle,
- regrouper les autres prestations (alimentation électrique avec une puissance suffisante, sanitaire, carburant...) dans des sites stratégiques,
- achever la construction d'appontements pour les paquebots (actions conjointes CNR-VNF),
- poursuivre l'équipement des ports de plaisance en postes de dégazage et récupération des eaux usées en respectant les principes de développement durable. Il convient de créer les conditions facilitant le respect de la réglementation avant d'instituer tout contrôle systématique,
- prévoir une répartition cohérente et sécurisée des « couchées à mariniers »,
- réfléchir à la localisation des lieux d'accostage pour qu'ils soient accessibles en voiture, notamment dans les agglomérations importantes,
- mieux ordonnancer les parkings des bateaux dans les ports et réprimer le stationnement fluvial abusif.

„ Doter l'agglomération lyonnaise d'un port de plaisance

Il est anormal que la 2^{ème} agglomération française ne possède pas de port de plaisance digne de ce nom ; les équipements les plus proches se trouvant à Mâcon, Pont de Vaux et les Roches de Condrieu. Dans la mesure où un port de plaisance doit comporter des services de réparation et d'entretien (générant des nuisances phoniques), un tel port n'a pas sa place en centre ville. A ce titre, le projet de Darse au Confluent Lyonnais, s'il peut être utilisé pour une halte nautique (30 places) ne saurait avoir une fonction de port de plaisance.

Le CESR a pris connaissance, avec regret, de l'impasse dans laquelle semble se trouver le projet de port de plaisance à Anse (Le Bordelan). Il demande qu'une décision soit prise au plus tôt.

„ Conforter les capacités de réparation fluviale

Il n'est pas de développement de tourisme fluvial sans équipement performant de réparation.

Pour le CESR, il convient de :

- moderniser et accroître les capacités de réparation de grands bateaux sur le bassin Rhône-Saône, notamment en valorisant un équipement inutilisé à Chalon-sur-Saône ou en étudiant une hypothèse de chantier à Andancette (26).
- développer les capacités de réparation des bateaux plus petits.

Ceci suppose des investissements avec aire de carénage et récupération des eaux usées et un renforcement des capacités des professionnels en matière de service après-vente.

Après une étude de marché sur le bassin Rhône- Saône, les équipements retenus pourraient être financés dans le cadre des futurs contrats de plan Etat - Régions, dans une démarche interrégionale.

Il importe que l'ensemble des moyens de réparation fluviale fasse l'objet d'une information claire auprès des utilisateurs.

„ Développer des équipements pour les activités de loisirs nautiques et terrestres

Pour le CESR, il importe de :

- améliorer l'accès à l'eau en aménageant des pontons de mise à l'eau notamment à Thoissey (01), à Dracé (69), à la Mulatière (69), à Motz (01), à Peyrieu (01), à Loyettes (01), à Anthon (01), à la Feyssine (69), à Jonage (69). Ceci suppose que les collectivités locales passent avec l'Etat une convention de superposition de gestion du chemin de halage les desservant,
- aménager des chemins d'accès pour les pratiques nautiques (kayak, aviron...),
- développer ou créer des locaux confortables avec sanitaires, douches, vestiaires chauffés,
- créer des structures de services et d'hébergement favorisant le séjour et s'inscrivant dans la démarche nationale Plan qualité France,
- implanter des équipements permettant d'entreposer les vélos le temps d'une visite,
- équiper les abords des barrages en chemins de contournement et les seuils en passes à canoë-kayak.

4 – La formation

„ Professionnaliser les acteurs du tourisme lié à l'eau

Pilotage et entretien des bateaux sont aujourd'hui assurés par des bateliers ou familles de bateliers. Pour garantir leur renouvellement lié aux départs à la retraite de ces prochaines années et tenir compte des exigences nouvelles du métier de transporteur fluvial, il convient de créer une filière de formation aux métiers de la batellerie (pilote, mécanicien, réparateur fluvial) sur le bassin Rhône-Saône. Sur le modèle d'une expérience conduite en Haute-Normandie avec le concours de la Région et du CNAM, le CESR propose que le Conseil régional Rhône-Alpes, en concertation avec les branches professionnelles concernées, s'engage dans la mise en œuvre de telles formations qui pourraient concerner aussi bien la formation initiale que continue.

Il importe en outre de favoriser l'acquisition de compétences « polyvalentes » recherchées pour l'élaboration de produits touristiques pluriactivités à fort contenu de patrimoine naturel et culturel ainsi qu'une connaissance de langues étrangères.

Les brigades fluviales doivent recevoir une formation adaptée à la navigation.

„ Promouvoir les métiers liés à l'eau auprès d'un jeune public

Les professionnels ont déjà pris la mesure de ce problème, certains participent déjà à des manifestations (Mondial des métiers), éditent des documents. Il importe que la Région accompagne cette démarche.

Le CESR se félicite de l'inscription de cette thématique au titre du plan Rhône (document transmis à la Datar en décembre 2005).

IV- UN CAS PARTICULIER : POUR LES BESOINS LIES AU FLEUVE RHONE UN FINANCEMENT A FONDER SUR LES PRINCIPES DE LA LOI DU RHONE DU 27 MAI 1921

Dans son avis pour un projet global en faveur du fleuve Rhône adopté à l'unanimité le 24 avril 2001, le CESR demandait de disposer d'une vision d'ensemble des dépenses restant à réaliser sur l'axe fluvial à un horizon de 20 ans. Le projet de Plan Rhône adressé à la Datar en décembre 2005 présente une première estimation à 10 ans de l'ordre de 1,5 milliard d'euros, dont 670 M€ pour le volet inondations, 250 M€ pour le volet biodiversité, et 450 M€ pour le volet transport ; les autres volets n'étant pas chiffrés. Le CESR demande que ses propositions en matière de tourisme fluvial et loisirs liés à l'eau soient comptabilisées. Certaines d'entre elles peuvent représenter des montants importants, notamment :

- le projet de véloroute du « Léman à la mer »,
- les équipements en accostages,
- la remise en navigabilité touristique du Haut-Rhône sur les deux sections Sault Brenaz-Seysssel (concession CNR) et Lyon-Sault Brenaz.

Le CESR demandait en outre en 2001 :

- que le principe du financement de l'ensemble des opérations liées au Rhône revienne à l'application de l'esprit de la loi du Rhône du 27 mai 1921 : le volet rentable de l'énergie devait financer l'aménagement non rentable,
- que les sollicitations auprès du contribuable local soient limitées « aux opérations concernant moins directement le fleuve hors de son lit majeur (arrière-pays, abords, espaces culturels) ».

Le CESR avait relevé une inapplication continue de la loi du Rhône : EDF a capté l'intégralité de la « rente du Rhône » jusqu'en 1995 ; puis l'Etat a pris le relais à travers successivement une taxe sur la production énergétique de la CNR jusqu'en 2001 et une redevance sur le chiffre d'affaires de la Compagnie.

Depuis 2002, la CNR a l'obligation jusqu'en 2023 d'engager jusqu'à 25 M€ annuels dans des missions d'intérêt général. L'Etat, quant à lui, prélève un montant quatre fois plus élevé : le quart du chiffre d'affaires de l'entreprise, soit 90 à 100 M€ en moyenne annuelle, qu'il considère comme la « juste rémunération du concédant ». Ce produit fait l'objet d'un très faible retour aux Rhodaniens.

Le CESR avait demandé dès 2001 la « suppression pure et simple » de ce prélèvement.

Il avait souligné combien « l'Etat ne peut plus continuer à capter les recettes du fleuve, et à reporter sur les collectivités territoriales les charges directement liées à ce dernier ».

Pour le CESR, la mise en œuvre du plan Rhône et des propositions relatives à ce fleuve dans le présent rapport passe par une forte évolution des positions de l'Etat sur ce point.

Le CESR constate que la redevance spécifique sur le chiffre d'affaires de la CNR n'est encaissée que par l'Etat alors que le régime général des concessions hydro-électriques (art. 9 de la loi modifiée du 16/10/1919 relative à l'utilisation de l'énergie hydraulique) prévoit qu'un tiers de la redevance proportionnelle est répartie par l'Etat entre les départements et les communes. L'assemblée socioprofessionnelle demande que l'application de la redevance spécifique sur le chiffre d'affaires de la CNR s'inspire de la répartition prévue dans le régime général.

CONCLUSION

La richesse touristique de Rhône-Alpes sur les voies d'eau et les lacs est très importante. De nombreux acteurs contribuent à son développement. Cependant beaucoup reste encore à faire sans négliger aucune piste d'action.

Il s'agit en premier lieu de mieux appréhender, à travers un observatoire interrégional, les contours de cette activité pour laquelle les données régionales sont quasi inexistantes, tout particulièrement sur la richesse économique créée. Il importe ensuite de consacrer à ce secteur des investissements dans des opérations lourdes dans certains cas, peu onéreuses dans d'autres.

De nombreux progrès demeurent en outre à réaliser en matière de fonctionnement de la filière : formation, information, promotion, sensibilisation, professionnalisation des acteurs...

En tout état de cause, il ne saurait être question d'un développement de cette filière sans une démarche concertée au plus près des besoins des pratiquants.

« TOURISME ET LOISIRS LIES AUX VOIES NAVIGABLES ET LACS EN RHÔNE-ALPES »

Cahier des charges

CONTEXTE

Avec les plus grands lacs naturels français, deux fleuves et un réseau hydrographique dense et varié, la Région Rhône-Alpes possède un patrimoine naturel aquatique exceptionnel pouvant assurer un développement dynamique du tourisme fluvial et des loisirs nautiques qui lui sont associés.

Le tourisme fluvial constitue un enjeu économique, d'aménagement du territoire et de développement local de plus en plus important pour Rhône-Alpes, comme le montre bien, l'état des lieux réalisé par Voies Navigables de France (VNF) dans son Schéma du développement du tourisme fluvial dans le bassin Rhône-Saône-Doubs (1999-2000).

De nombreux opérateurs (particuliers propriétaires de bateaux de plaisance – Entreprises, gestionnaires de bateaux promenade, de bateaux restaurant et de paquebots) développent cette activité. Ceci ne peut se faire sans un accompagnement par les pouvoirs publics, qui appelle, cohérence dans les politiques soutenues et choix des actions à mener.

Il connaît également un essor certain lié à un regain d'intérêt de la part du public pour les activités de plein air et le tourisme vert autour de diverses formes d'activités : individuelles, familiales et collectives.

De nombreuses études et schémas existent déjà sur le sujet, en particulier, le Schéma de développement de VNF qui a le mérite de donner une vision d'ensemble sur un périmètre inter-régional Rhône-Saône sans, cependant, considérer les lacs et le fleuve Loire.

Il n'existe aucun document actualisé, au niveau de Rhône-Alpes, qui synthétise les enjeux et pose les problématiques du tourisme fluvial. (Le rapport du CESR date du 14/12/1992).

Pourtant, il serait opportun d'en disposer, au moment où le Conseil régional s'apprête à relancer une stratégie en faveur du fleuve Rhône et notamment sur la thématique fleuve Rhône - axe de communication en soulignant l'impératif d'une vision inter-régionale.

OBJET DE L'AUTOSAISINE

En vue d'alimenter les travaux du Conseil Régional sur la stratégie en faveur du fleuve Rhône mais aussi pour un meilleur développement du tourisme fluvial sur les lacs et sur le fleuve Loire.

Le CESR peut apporter une contribution significative en réalisant un rapport de synthèse dressant un bilan et exposant les problématiques. Il conviendrait en particuliers de mieux appréhender la création de richesse dans ce secteur.

Cette contribution s'adresserait non seulement au Conseil Régional mais aussi aux acteurs publics et privés impliqués dans le tourisme fluvial en Rhône-Alpes.

Si le tourisme fluvial concerne en premier lieu le tourisme en bateau, il doit être appréhendé dans sa globalité en prenant en compte les activités touristiques et de loisirs développés sur et aux abords de l'eau (visites d'ouvrages fluviaux, randonnées le long des chemins de halage, pratiques nautique et aquatique). Il s'agit de favoriser le développement d'un tourisme fluvial valorisant le système d'eau et

ses équipements (voie d'eau et lacs) comme vecteur d'activités économiques, culturelles, sociales, environnementales voire pédagogiques.

METHODOLOGIE

Il conviendra de recenser, en premier lieu, les études existantes, de les actualiser, de lister les problématiques par des rencontres et auditions avec les principaux acteurs.

Devrait être traité le rôle économique, ludique, culturel, social et écologique du tourisme fluvial, sa promotion, son rôle d'aménagement du territoire et de développement local à toutes les échelles inter-régionales, régionales ou du bassin d'activité (prendre en compte notamment la politique régionale de contrats de développement).

CALENDRIER

1^{ère} étape fin 1^{er} semestre 2005 : rapport de synthèse « Bilan - Problématiques »

2^{ème} étape fin 2^{ème} semestre 2005 : rapport final avec les propositions

LE GROUPE DE REFLEXION

Président : Jean-Marie BUSSEUIL

Membres : Colette AMBROISE - THOMAS, Jean ELDIN, Gilbert GIRAUD, Lucien PRORIOU, Jean-Charles SIMIAND, Michel SIMON.

Appui et suivi technique : Muriel PINOIT et Michel RAFFIN

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNEES

Auditions réalisées par le groupe de réflexion

Le 19 avril 2005

- Madame Anne ESTINGOY – Chef d'arrondissement développement voies d'eau à VNF Direction interrégionale Rhône-Saône

Le 17 mai 2005

- Monsieur Jean-Michel DUNANT – Premier Vice-président de la Communauté de Communes Terres d'eaux
- Monsieur Eric DANEYROLLES – Exploitant de société de tourisme nautique à Condrieu
- Monsieur Christian BICHAT – Conseiller Technique Sport, suppléant du directeur régional au Comité de Bassin Rhône-Méditerranée.

Le 08 juin 2005

Journée d'études à Pont de Vaux (01) sur le thème du tourisme fluvial

- Monsieur Michel ROUXEL – Délégué Saône Alliance des Rhodaniens et gestionnaire du port de Pont de Vaux
- Madame Frédérique VILLIERS – VNF Direction interrégionale Rhône-Saône
- Monsieur Jean-Claude THIERRY – Maire de Pont de Vaux
- Monsieur Christian CHAVENT – Maire de Montmerle
- Monsieur Henri GUILLERMIN – Président de la communauté de communes de Pont de Vaux et Conseiller général du canton de Pont de Vaux

Le 15 juin 2005

- Messieurs Christophe MARTINEZ et Thierry BEDOS – Pôle ressources national des sports de nature CREPS Rhône-Alpes
- Monsieur Christian BICHAT – Comité canoë-kayak Rhône-Alpes
- Monsieur Bernard SPRECHER – Direction régionale de la Jeunesse et Sports et de la Vie Associative

Entretiens individuels

Le 29 juin 2005

- Monsieur CHARTRE - Service Navigation de VNF et Monsieur Pierre ROMIER - Grand Lyon



Ports de plaisance et appontements pour bateaux à passagers sur les voies d'eau et lacs de Rhône-Alpes



- ports de plaisance
- appontements

Date de mise à jour : 14/02/2016
CESRAMPV

Usage interne Région

IGN - BD CARTO©
COPYRIGHT
Adresse et numéro : 1106 RRAVEN

DECLARATIONS DES GROUPES

INTERVENTION DE MONSIEUR JEAN BOUILLIER
AU NOM DU COLLEGE I – UPA

L'UPA Rhône-Alpes tient à souligner l'intérêt et la qualité du travail réalisé sur le sujet du tourisme fluvial et des activités de loisirs liées à l'eau en Rhône-Alpes.

L'UPA considère que les entreprises et les professionnels du secteur artisanal peuvent apporter leur contribution au développement de cette activité dans les domaines qui relèvent de leurs compétences et notamment:

- § l'aménagement et l'entretien des berges et des chenaux,
- § la réparation et l'entretien des bateaux,
- § la construction d'ouvrage,
- § les services de proximité demandés par les touristes.

L'UPA partage l'approche environnementale développée par le groupe de travail et s'inscrit totalement dans cette démarche.

De même l'UPA considère que l'articulation entre les activités liées à l'eau, et les activités terrestres associées aux voies d'eau, constitue un vecteur de croissance économique et de développement des territoires auquel elle est très attachée. A noter en particulier la pertinence de développer le cyclotourisme sur les véloroutes et les voies vertes ainsi que la mise en valeur du patrimoine local.

Nous saluons la méthode proposée pour l'élaboration du schéma de développement du tourisme fluvial qui vise à favoriser la concertation entre les opérateurs, dont ceux relevant de notre secteur, et les collectivités territoriales ainsi que la cohérence avec la politique régionale des CDRA et des CDPRA.

En matière de formation et de professionnalisation des acteurs du tourisme liés à l'eau, les organisations professionnelles de l'artisanat apporteront leur contribution, notamment dans le domaine de la réparation et de l'entretien des bateaux.

Concernant le volet financier du projet, l'UPA soutient pleinement la proposition du CESR de demander à l'Etat qu'il reverse, comme prévu par la loi, une partie de la redevance spécifique sur le chiffre d'affaires de la CNR (Compagnie Nationale du Rhône).

INTERVENTION DE MONSIEUR GUY MALHER
AU NOM DU COLLEGE I – COLLEGE EMPLOYEURS

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

Le projet qui nous est soumis met bien en évidence le potentiel de richesse économique créée par le tourisme et les loisirs liés aux voies navigables et lacs en Rhône-Alpes.

Pour les seules activités en termes de bateaux, ce sont 35 M€ de retombées directes et indirectes pour Rhône-Alpes qui ont été estimées par VNF en 2000 dans son schéma Rhône-Saône. Dommage qu'on ne puisse pas encore affiner l'analyse et nous souhaitons donc vivement que soient mis en œuvre très rapidement, comme le propose le rapporteur, un observatoire Rhône-Saône et une actualisation périodique du schéma de l'an 2000.

Si le potentiel est important, c'est très largement en raison de l'anticipation des opérateurs qui ont investi dans des matériels très coûteux, tels que la dizaine de paquebots d'un coût entre 10 et 15 M€ et les nombreux bateaux à passagers, en prenant des risques, sans attendre l'engagement de la puissance publique, et en créant des emplois directs et indirects. Les collectivités publiques ont ensuite accompagné la démarche par leurs investissements. Mais il y a encore fort à faire pour pallier la liste impressionnante de faiblesses recensées dans le rapport, et assurer à ce secteur une pérennité de développement.

Avant même de parler de financement, il est absolument prioritaire de voir les autorités publiques cesser de prendre des décisions incohérente et à contre-emploi avec leurs discours de promotion de ce secteur touristique.

Quelques exemples peuvent illustrer mon propos. Comment admettre une modification du calcul de la vignette plaisance dissuadant l'utilisateur de quitter le port ? Quelle cohérence dans la décision du Grand Lyon de semer de la pelouse sur les quais du Rhône sans aménager de port de plaisance dans l'agglomération et sans apporter de solution préalable à un stationnement de qualité pour les clients des bateaux à passagers ?

Dans un autre domaine, alors que les bois flottants cassent environ un jeu d'hélices par an et par bateau, on se borne à les faire franchir les barrages jusqu'à la mer, alors que les discours sur la valorisation de la biomasse ne manquent pas. Pourquoi attendre pour mettre en œuvre la méthode de récupération et de valorisation des bois, mise en œuvre par la CNR à Génissiat ?

Cohérence des décisions publiques, cohérence et concertation entre la pléiade d'intervenants dans ce secteur, dans une logique d'aménagement équilibré du territoire et de hiérarchisation des priorités, sont indispensables.

Il faut ensuite investir dans le réseau fluvial, qu'il s'agisse du petit gabarit sur le Haut-Rhône dont le potentiel est extraordinaire ou dans le grand gabarit, notamment pour désenclaver la Saône vers le Nord. Il est déplorable que, par suite de l'abandon du projet Saône-Rhin en 1997, il faille utiliser des cargos de mer entre Rotterdam ou Le Havre et Fos et payer 700.000€ par voyage aller-retour pour transférer des grands bateaux entre bassins du Rhin ou de la Seine et du Rhône.

Il est déplorable aussi de priver ces bateaux de l'effet réseau et donc du marché qui permettrait de les amortir plus aisément. Il faut investir également dans les équipements. On se borne à parler depuis 20 ans d'un port de plaisance dans l'agglomération lyonnaise ou de chantier de réparation des bateaux sur l'axe fluvial ? Mais on ne voit rien venir.

Ceci est d'autant plus anormal que la recette existe à travers le kilowattheure rhodanien. Notre assemblée a souligné en 2001 –et cela demeure vrai- le caractère anormal de la redevance prélevée par l'Etat sur la CNR (24% de son chiffre d'affaires soit 100 à 150M€ par an aujourd'hui) sans qu'en soit restituée une part significative aux besoins d'investissements liés au fleuve. Au contraire, l'Etat continue à solliciter les collectivités locales. Le plan Rhône décidé par le CIACT du 6

mars dernier est excellent sur son principe de vision globale et cohérente que nous avons appelée de nos vœux depuis plusieurs années. Mais l'enveloppe de 1,5 milliard d'euros affichée sera-t-elle apportée par l'Etat seul ? Nous en doutons.

De plus, elle n'est pas à la hauteur de l'enjeu : le tourisme fluvial n'en fait pas partie, ni a fortiori la liaison Mer du Nord-Méditerranée qu'on s'appropriait à engager en 1997 par le seul financement de l'énergie du Rhône et sans une centime du contribuable.

Ce propos d'humeur est corrigé avec la vision de ce que sera le véloroute dont certaines collectivités – et notamment le département de la Haute-Savoie, ont déjà entrepris la réalisation effective des premiers kms. Il est également remarquable que de nombreux élus locaux mettent leur conviction dans le développement du tourisme et des loisirs sur nos voies navigables et nos lacs. Le site qui nous accueille en est un bon exemple. Puisse ces initiateurs être relayés par l'ensemble des promoteurs en charge de ce secteur touristique.

Ces remarques nécessaires étant faites, nous approuvons totalement l'avis qui nous ait présenté par Jean-Marie BUSSEUIL et nous le voterons évidemment.

Je vous remercie.

INTERVENTION DE MONSIEUR JEAN ELDIN
AU NOM DU COLLEGE II – CFDT

Monsieur le Président, chers collègues,

Participant au groupe de réflexion de la commission 4 sur « Tourisme et loisirs liés aux voies navigables et lacs en Rhône-Alpes », j'ai pu mesurer l'importance des enjeux économiques, sociaux, touristiques et environnementaux liés à l'eau.

Le projet d'avis qui nous est proposé a fait l'objet de discussions approfondies au sein du groupe piloté par Jean-Marie BUSSEUIL. Avant d'aller plus loin dans mon propos, je voudrais souligner l'étendue du savoir de Michel RAFFIN sur le sujet et de le remercier de ses éclairages très utiles.

Ce projet d'avis aborde pleinement la réalité de cette filière professionnelle, ses retombées en termes d'emplois, de richesse économique et de développement des territoires en harmonie avec les politiques locales et les usagers notamment à travers la qualité de l'eau.

Plusieurs expériences ou projets y compris en dehors de Rhône-Alpes démontrent la nécessité de cette intégration territoriale qui est un gage de réussite. Le développement de ce type de tourisme est certes lié à l'eau, mais tout autant à tout ce qui l'entoure. Le projet Véloroute, du Léman à la Mer, s'inscrit dans cette dynamique.

La diversité des produits proposés est une force de développement pour peu que la concertation, là aussi, permette de répondre à la demande en termes d'accessibilité, d'investissements et de coût pour les usagers, notamment, pour que naviguer puisse être un plaisir et pourquoi pas un droit pour tous.

Dans cette activité, mais elle n'est pas la seule, la passion est un élément important de la demande, c'est aussi vrai pour les professionnels.

Cependant, le projet d'avis fait état d'un professionnalisme insuffisant, d'un manque de personnel qualifié, de difficultés de recrutement, de l'importance de l'accueil, etc... (c'est la réalité du tourisme en général). Les réformes doivent être mieux ciblées. Le fait qu'il n'y ait plus de centre de formation aux métiers de la batellerie sur le bassin Rhône-Saône est dommageable pour la profession. Les besoins réels de formation doivent être identifiés pour permettre à la Région d'y répondre.

Avec le rapporteur, la CFDT partage complètement l'idée du développement d'une culture de l'eau. Aujourd'hui, la protection de ce bien indispensable à la vie est menacée. C'est pourquoi le tourisme lié à l'eau doit être éducatif, responsable et respectueux d'une eau partagée et protégée.

Nous partageons les préconisations du projet d'avis dans les trois domaines majeurs que sont les infrastructures (écluses notamment), les équipements (réparation fluviale en particulier), la formation aux métiers mais aussi aux langues étrangères.

Le volet « transport » du plan Rhône doit plus fortement encore développer le transport des marchandises et celui des personnes sur le fleuve.

Pour terminer, je voudrais mettre l'accent sur l'actuel non respect de la loi du Rhône de 1921 ! L'esprit de cette loi est notamment que le volet rentable de l'énergie finance l'aménagement non rentable. Dans ce domaine, comme dans d'autres, l'Etat concédant fait payer aux collectivités les charges alors qu'il prélève les recettes du fleuve ! (1/4 du CA de la CNR). Cette pratique doit cesser, la loi doit s'appliquer. Cela reste la demande du CESR formulée dans un avis il y a 5 ans ! Il doit être enfin entendu.

Je vous remercie de votre attention. la CFDT votera l'avis.

INTERVENTION DE MONSIEUR GILBERT GIRAUD
AU NOM DU COLLEGE II – CGT

Je commencerai par réaffirmer ce que nous préconisons déjà en 2001 : « la nécessité d'un plan Rhône ou projet global en faveur du fleuve s'inscrivant dans l'esprit du législateur qui en 1921 créait la CNR avec pour objectif que la totalité de la « rente du Rhône soit consacrée à son aménagement ».

En conclusion du document produit par la commission, nous pointons le fait qu'il faut consacrer à ce secteur des investissements dans des opérations lourdes dans certains cas, peu onéreuses dans d'autres.

Au fil des aléas de l'histoire récente du fleuve nous nous éloignons de cet objectif. L'Etat prélève à ses fins la moitié des richesses que produit le Rhône grâce aux aménagements payés par des générations de contribuables et des usagers de l'électricité. L'autre moitié est accaparée par le concessionnaire ELECTRABEL filiale du groupe SUEZ.

C'est seulement une petite part en regard de ces sommes qui va à l'aménagement du fleuve et ses abords.

Or, les besoins sont nombreux. Notre document porte sur le tourisme, mais le fleuve assure plusieurs fonctions.

Pour sa fonction Transport, le premier handicap (qui pèse aussi sur le tourisme) c'est sa non ouverture aux gros bateaux sur l'Europe du Nord et la Manche. Nous devons en permanence réaffirmer la nécessité de la construction d'un canal grand gabarit Saône Moselle.

Autre problème important, fiabiliser le parcours 365 jours par an. Cela implique le doublement progressif des écluses, afin de favoriser leur entretien sans devoir arrêter la navigation.

Pour ce qui est de sa fonction « acheminer les eaux vers la Méditerranée », il convient de tout faire pour sécuriser les populations riveraines et leurs activités économiques.

Les inondations dramatiques à répétition de ces dernières années ont nui à toutes les activités dont celles du tourisme. Par ailleurs le manque de réserve d'eau en période de sécheresse ont eu elles aussi un impact négatif. Or le réchauffement climatique prévisible implique un recours à la climatisation pour toutes les installations touristiques et sanitaires en Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Languedoc Roussillon l'été et probablement à avoir à gérer plus d'eau qu'avant en d'autres saisons. Sa fonction productrice d'énergie doit être sauvegardée, voir améliorée.

Il convient d'engager sans tarder les aménagements nécessaires sur le cours du Rhône afin de pallier à ces nuisances.

J'ai voulu pointer là les dossiers lourds, des décisions politiques s'imposent, l'argent peut être mobilisé à partir des richesses que génère le Rhône, il faut avoir le courage de s'opposer à leurs dilapidations, nous n'avons déjà que trop tardé.

Pour ce qui est du texte qui nous est soumis dans un cadre limité, le tourisme, le groupe CGT partage les préconisations faites, nous le voterons.

INTERVENTION DE MONSIEUR ERIC BLACHON
AU NOM DU COLLEGE II – FO

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

Comme le souligne le cahier des charges du rapport, la Région Rhône-Alpes possède un patrimoine naturel aquatique exceptionnel. Lacs, rivières et fleuves se répartissent sur un ensemble de territoires qui possèdent ainsi des moyens de développements utiles, harmonieux et durables. L'auto saisine insiste sur le caractère économique, ludique, culturel, social et écologique que le tourisme fluvial présente à travers sa promotion et sa capacité d'aménager et de développer les territoires.

Sur un plan économique, il est difficile de bien apprécier les retombées financières du tourisme fluvial sur les voies navigables, il semblerait néanmoins que le chiffre d'affaires dégagé encourage les acteurs à poursuivre leur effort. Ce contexte favorable nécessite somme toutes, et le rapport l'a bien souligné, un effort d'infrastructures conséquent. Il s'entend à tous niveaux, de la signalétique à l'aménagement des sites en passant par la création de structures indispensables pour répondre aux besoins d'une clientèle très éclectique.

Se pose alors le problème du financement de ce genre de projet. Comme le rapport l'indique, il convient de rappeler à l'Etat son obligation de reverser un tiers de la redevance spécifique prélevée sur le chiffre d'affaires de la C.N.R. C'est l'article 9 de la loi du 16 octobre 1919 qui lui en fait obligation avec une répartition entre les départements et les communes. A cela, le Conseil Economique et Social avait déjà réagi dans son avis rendu le 24 avril 2001. Il demandait même une clarification des comptes en exigeant que l'Etat cesse de ponctionner les caisses de la CNR à d'autres fins que celle d'assumer les charges directement liées à l'entretien et l'aménagement du Rhône.

Ceci étant, tous les aspects des besoins en financement ne se résument pas autour de ce problème spécifique. Il faudra intégrer dans la réflexion tous les contributeurs potentiels en se gardant de sombrer dans des solutions hâtives susceptibles de compromettre l'idée même du développement de ce type de tourisme.

Les aspects ludique, culturel et social ont été évoqués. Le tourisme fluvial est une réalité, il contribue à l'activité de notre région dans un esprit pluridisciplinaire que ce soit par le sport, la culture ou tout simplement le loisir. On sent combien les possibilités sont importantes. De nombreuses pistes restent encore à explorer. Pour parvenir à la concrétisation de cette ambition régionale les recommandations du projet d'avis nous semblent pertinentes. Nous avons apprécié le diagnostic et la présentation des enjeux pour Rhône-Alpes. Il nous paraît cependant que le projet n'a pas assez insisté sur le caractère particulier de l'eau.

De nombreux sites témoignent aujourd'hui du passé des territoires de Rhône-Alpes fortement lié à l'eau, fontaines, lavoirs, bachats, moulins, mais aussi aqueducs, barrages, ponts, friches industrielles. Autant de vestiges, encore utilisés, souvent abandonnés ou tout simplement disparus. D'où l'importance de la protection de ce patrimoine mais l'eau c'est aussi un enjeu écologique fort avec le développement démographique et son besoin croissant en eau potable. C'est la préservation de milieux naturels abritant des espèces animales et végétales extrêmement variées. A ce titre la protection des cours d'eau et plans d'eau est une question primordiale. L'eau est abondamment utilisée à de multiples emplois, desquels elle ne ressort pas indemne. Différents types de menaces pèsent sur sa qualité, sur son écoulement et par conséquent sur la faune et la flore qui vivent à son contact.

Comme l'eau est un enjeu pour notre société il faut être attentif sur l'aspect écologique de son utilisation et plus particulièrement dans le cadre du tourisme fluvial. Sa préservation ne passe pas uniquement par la mise en place de containers à ordures elle passe aussi par l'éducation des publics pour sa préservation intrinsèque. Ceci dit le groupe Force Ouvrière se prononcera favorablement pour ce rapport.

INTERVENTION DE MONSIEUR BRUNO DE QUINSONAS-LOUDINOT
AU NOM DU GERC 3/4

Monsieur le Président, Chers collègues,

Le Groupe Echange et Réflexion des Collèges 3-4 se félicite de la qualité de cette étude et de la décision prise par le CESR d'appréhender le tourisme fluvial dans sa globalité par la prise en compte des activités touristiques et de loisirs développées sur et aux abords de l'eau.

Nous insistons sur :

- § l'absence totale d'infrastructures d'accueil et d'informations aptes à répondre aux attentes des touristes itinérants,
- § la nécessaire articulation du développement des sports de nature avec les mesures de gestion de cours d'eau (SAGE, contrats de rivière, gestion des crues....),
- § la nécessité de veiller à la pérennité des itinéraires en bordure de domaine fluvial,
- § la nécessité de dépasser l'approche disciplinaire des loisirs sportifs pour tendre vers une offre de service transversale de qualité sur des animations et des supports d'itinérance douce,
- § la nécessité de résoudre le problème foncier d'accès à l'eau, de la continuité des itinéraires et des équipements nécessaires à la sécurisation des pratiques,
- § la nécessaire mise en place d'un brevet professionnel adapté à la transversalité et à la pluridisciplinarité des loisirs sportifs liés à l'eau, mais aussi à l'offre de tourisme de proximité.

Nous préconisons d'évaluer les retombées économiques de ces activités de loisirs liés à l'eau.

Par contre, nous regrettons :

- § que certaines activités nautiques comme la natation et le ski nautique n'aient pas été abordées,
- § que les cartes rhônalpines réalisées par la cellule régionale des Sports de Nature sur lesquelles sont identifiés les tronçons cours d'eau «calmes» ainsi que la localisation de tous les lieux d'offre de pratiques sportives n'aient pas été jointes au rapport.

Nous voterons ce rapport.

Le CESR analyse les enjeux et problématiques du tourisme fluvial et des activités de loisirs liés à l'eau sur les voies navigables et les lacs en Rhône-Alpes, dont le potentiel est important mais présente de nombreuses faiblesses.

Il en tire des recommandations générales et des préconisations très concrètes pour valoriser cette filière.

**TOURISME FLUVIAL Ÿ RHONE-ALPES Ÿ LACS Ÿ VOIES
NAVIGABLES Ÿ LOISIRS NAUTIQUES**