

SYNTHESE DES RENCONTRES PROFESSIONNELLES

Réseau Rhône méridional



8 - 9 OCTOBRE 2018

ARLES



RHÔNE-PAYS D'ARLES

AVANT-PROPOS

Historique et présentation de la Mission Rhône méridional

Les rencontres professionnelles se sont déroulées dans le cadre de la mission d'animation d'un réseau d'acteurs du Rhône Méridional portée par le CPIE Rhône Pays d'Arles et labélisée par le Plan Rhône.

Dans les années 2000, le CPIE Rhône-Pays d'Arles apporte un regard nouveau sur le fleuve et cherche à mieux le connaître, et à le faire connaître. En 2002, puis 2003 des inondations importantes frappent le bas Rhône. Suite à ces événements dramatiques, un plan de gestion global pour le développement durable du fleuve Rhône et de sa vallée, le Plan Rhône, est imaginé et mis en œuvre à partir de 2006.

C'est dans ce contexte que le CPIE Rhône-Pays d'Arles, s'appuyant sur une connaissance fine de son territoire et de ses acteurs, réalise deux études sur les perspectives de valorisation de l'espace Rhône méridional. Les partenaires du CPIE soutiennent le CPIE pour qu'il poursuive son investigation territoriale et organise la mise en réseau des acteurs. Début 2011, le chantier pour la mise en réseau des acteurs du fleuve démarre.

Ce réseau a plusieurs objectifs : développer la connaissance du fleuve et de ses acteurs pour une meilleure prise en compte des enjeux du territoire, favoriser la création d'une dynamique collective et l'émergence de projets cohérents et concertés et promouvoir la culture du fleuve et favoriser sa réappropriation par les publics.

Cette année, en vue des aménagements touristiques prévus à Arles, Tarascon, Port St Louis et Martigues, nous avons choisi de traiter la thématique du tourisme fluvial et de son lien avec le territoire mais aussi la culture du fleuve.

SOMMAIRE

LE PROGRAMME DES RENCONTRES PROFESSIONNELLES	P. 3
LA SYNTHÈSE DE LA JOURNÉE « RESEAU ET PROJETS ».....	P. 4
INTERVENTION CROISÉE : LE PLAN RHONE, UN PROJET D'AMENAGEMENT DURABLE DU TERRITOIRE.....	P. 4
LA MISSION D'ANIMATION DU RESEAU RHONE MERIDIONAL.....	P. 10
LA SYNTHÈSE DE LA JOURNÉE « DU TOURISME FLUVIAL A LA CULTURE DU FLEUVE ».....	P. 12
LA NAVIGATION ET LE COMMERCE SUR LE RHONE MERIDIONAL, APOGÉE ET DECADENCE.....	P. 12
LE REAMENAGEMENT DES BERGES DES FLEUVES URBAINS A LYON....	P. 14
LES CHIFFRES DU TOURISME FLUVIAL SUR LE BASSIN RHONE SAONE.	P. 17
LE PROJET «PROVENCE FLUVIALE» PORTE PAR LE CD13.....	P. 21
PARTAGE D'EXPERIENCES « LE TOURISME FLUVIAL : UN LEVIER POUR LE DEVELOPPEMENT LOCAL? »	P. 23
LA SYNTHÈSE DE CES DEUX JOURNÉES.....	P. 29
LISTE DES PARTICIPANTS	P. 30

LE PROGRAMME DES RENCONTRES PROFESSIONNELLES

Lundi 8 octobre – Réseau et Projets

10h Ouverture des rencontres

Mot de bienvenue, Sylvia Lepesant, Déléguée à la promotion du fleuve Rhône, Villes d'Arles

10h15 Les actualités du Plan Rhône

Clara Villar, Chef du pôle Plan Rhône, DREAL Auvergne Rhône Alpes

Katherine Bazouin, Chargé de projet Plan Rhône, Mission Bassin, SGAR Auvergne Rhône Alpes

11h45 La mission Rhône Méridional : actualités et organisation

>> *Pause déjeuner* <<

14h Présentation de projets portés par des acteurs du réseau Rhône méridional

15h Ateliers participatifs

> Dans les Bras du Rhône 2019 : travail collaboratif pour construire des *scenari* à l'échelle du Rhône méridional

> Co-construction de l'arborescence du site internet du réseau

Mardi 9 octobre – Du tourisme fluvial à la culture du fleuve

9h30 Usages des quais et navigation : points de vue historique et ethnologique

Paul Allard, Historien, DESMID-CNRS

Gilles Armani, Consultant en Anthropologie

10h30 Etat des lieux du tourisme fluvial et présentation des projets et études en cours sur la croisière fluviale

Aline Martin, Chargée de développement tourisme, Voies Navigables de France

Véronique Braise, Responsable du Département Pilotage Stratégique et Missions d'Intérêt Général, Compagnie Nationale du Rhône

Elisa Chavanne, Chargée de mission, Conseil Départemental des Bouches du Rhône

>> *Pause déjeuner* <<

13h30 Partage d'expériences « Le tourisme fluvial : un levier pour le développement local? »

Olivier Pillonel, Chargé de mission Fleuve, Grand Lyon

Solène Conan, Chargée de développement touristique, MyProvence - CDT13

Laure Bou, Directrice Adjointe, Parc Naturel Régional de Camargue

Jean Laurent Lucchesi, Directeur, Marais du Vigueirat

Yvan Carlot, Vice-président des Péniches du Val de Rhône

15h Visions prospectives autour du tourisme fluvial et de l'accès au fleuve

Mr Mourisard, Adjoint au maire d'Arles, Délégué au Tourisme, Président de la Fédération Française des Offices du Tourisme, Président de l'Office du Tourisme d'Arles

16h Conclusion et Bilan des deux journées de rencontres

16h30 Bilan des deux journées et clôture

LA SYNTHÈSE DE LA JOURNÉE

« RESEAU ET PROJETS »

Lundi 8 octobre 2018 Matin, Musée Départemental d'Arles Antique

1. INTERVENTION CROISÉE : LE PLAN RHÔNE, UN PROJET D'AMÉNAGEMENT DURABLE DU TERRITOIRE

Par Katherine BAZOUIN (KB) SGAR¹ Auvergne Rhône Alpes, Chargée de projet « Plan Rhône », elle assure la coordination des partenaires impliqués dans le plan Rhône. Travail loin du terrain, ce qu'elle regrette, volonté de se rapprocher du terrain et des opérateurs.

Et Clara VILLAR (CV) Chef du pôle Plan Rhône, pilote du volet Inondations du à la DREAL de bassin Rhône-Méditerranée. Le périmètre d'action couvre l'axe Rhône-Saône.

Historique du Plan Rhône :

Le Plan Rhône a été élaboré suite à la crue de 2003, dont les conséquences ont été catastrophiques (32 000 personnes déplacées, dommages conséquents et villes inondées). Suite à ces événements, le préfet coordonnateur de bassin a été mandaté, en janvier 2004, par le Premier ministre pour établir une stratégie globale de prévention des inondations, en concertation avec les 3 Régions PACA, Languedoc-Roussillon et Rhône-Alpes.

Dès le départ, le Plan Rhône a constitué une réponse ambitieuse de la part des politiques, car d'une part il a permis d'inscrire le plan dans une vision durable et partenariale du territoire 2005-2025, et d'autre part il a été construit autour de plusieurs axes d'intervention et ne s'est pas cantonné à une politique liée uniquement aux risques d'inondation.

La stratégie Plan Rhône 2005-2025 s'articule autour de six thématiques :

- La culture rhodanienne ;
- Les inondations ;
- La qualité des eaux, ressource et biodiversité ;
- L'énergie ;
- Les transports ;
- Le tourisme.

¹ Secrétariat Général pour les Affaires Régionales

Les étapes de la construction :

2005 : construction partenariale, volonté de solidarité à l'échelle du bassin versant (amont / aval mais aussi rives droite et gauche).

2006 : stratégie pour un plan Rhône prenant en compte usages et enjeux du fleuve pour le développement économique, touristique et culturel du territoire rhodanien

2015 : ouverture de l'outil financier POI Feder² à l'axe Saône

Deux outils financiers : le CPIER³ et le POI FEDER pour accompagner les projets. Le territoire est doté de plusieurs stratégies locales du risque inondation (SLGRI).

La doctrine Rhône vise à assurer la cohérence des PPRI⁴ de l'axe. Cette doctrine est appelée à évoluer en fonction des actualités réglementaires (décret aléa en projet notamment).

Qu'est-ce que le Plan Rhône ?

Un partenariat : Etat et ses opérateurs (SGAR, DREAL⁵, Direccte⁶, VNF, SGAR, Agence de l'Eau Rhône Méditerranée Corse), 3 régions (AURA, Occitanie et Sud PAC), partenaires privés (CNR et EDF), et l'Europe.

Objectifs du Plan Rhône :

- ⇒ la mise en œuvre d'un projet de développement durable sur l'ensemble de l'axe Rhône-Saône pour renforcer la cohérence des politiques publiques sur les territoires
- ⇒ assurer une approche globale à l'échelle du bassin afin de faciliter les solidarités entre territoires (rive gauche / rive droite et amont / aval)

Une gouvernance :

- le comité directeur co-présidé par le préfet coordonnateur de bassin, le président du comité de bassin, et le Président de la Région Auvergne Rhône-Alpes.
- le comité de suivi, qui réunit largement les acteurs concernés. Il est co-présidé par le préfet coordonnateur de bassin et le président de la Région Auvergne Rhône-Alpes, La commission européenne est représentée dans cette instance.

Animation technique : assurée par le SGAR et les porteurs de volets thématiques.

Maquette financière de 550 millions d'€, les labellisations relèvent des instances de programmation organisées 4 fois par an (CTTI et CPI).

² Programme Opérationnel Interrégional Fonds européen de développement régional

³ Contrat de Plan Interrégional Etat-Régions

⁴ Plan de prévention du risque inondation

⁵ Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

⁶ Directions régionales des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi

Plan Rhône 1^{er} CPIER 2007-2013 : 1500 dossiers labellisés et 767 millions €, dont la participation des partenaires à hauteur de 438 millions €.

Plan Rhône 2^{ème} CPIER 2015-2020 : une maquette de 859M€ dont une participation des partenaires à plus de 519M€.

Bilan mi-parcours (fin 2017) : la maquette est programmée à hauteur de 32 % ((35% pour le seul engagement financier des partenaires). Ce bilan mi-parcours sera présenté au comité de suivi le 22 novembre 2018.

Engagement de l'Europe : 42 % de programmation fin 2017. Le bilan mi-parcours du POI Feder est prévu mi-2019.

Zoom sur le volet Inondations, pilotage DREAL de bassin Rhône-Méditerranée.

Plusieurs axes de travail :

- **Agir sur l'aléa** : sécurisation de l'ouvrage et amélioration du ressuyage, dont la mise en œuvre du pré-schéma Sud programme validé en 2006 pour une approche cohérente hydrauliquement de Tarascon au delta.
- **Réduire la vulnérabilité** (occupation des sols et réduction des enjeux entreprise, habitats, bâtiments patrimoniaux, service publics, agriculture...).

Plusieurs modes d'action sont déployés :

- une approche territoriale via la démarche REVITER pour accompagner les collectivités dans la réduction de la vulnérabilité. La démarche portée par l'ACCM (avec 7 communes) sera labellisée dans les prochaines instances de programmation du volet Inondation. Cette démarche comprend également une approche spécifique auprès des acteurs économiques, portée par la CCI Pays d'Arles (travail de sensibilisation, diagnostic, formation et dossiers de travaux pour réduire leur vulnérabilité)
- des approches plus thématiques, notamment auprès des exploitants agricoles.
Cette démarche, ciblée sur le Rhône aval, s'appuie sur 5 Chambres d'Agriculture qui sont les relais de proximité pour animer et accompagner les exploitants. Bilan 2017 : 232 diagnostics ont été réalisés avec des mesures identifiées à prendre en cas de crise et plus d'une centaine de dossiers de travaux.
Elargissement en cours de ce processus avec les entreprises non agricoles : La DREAL recherche des partenaires locaux et souhaite travailler avec les Chambres consulaires. Le contexte économique des CCI ne facilite pas leur engagement dans la démarche. La mise en place de relais locaux est un chaînon indispensable.
- **Mieux vivre avec le risque** : l'objectif est d'accompagner des actions innovantes, compléter les dispositifs d'informations réglementaires, avec des approches décalées : culturelles, associatives,... Dans ce cadre, un appel à projet mené en 2017 a permis de faire émerger 10 projets lauréats artistiques et culturels, pour un montant de 1,6M€ : des émissions, des ateliers scolaires, expo itinérante, maquette, (Une Nuit).... Une évaluation du dispositif sera menée en 2019.

Par ailleurs, la DREAL est à l'initiative de la production de données, mises à disposition des territoires : Base de données topographiques du Rhône, hydrologiques, étude des dommages liés au Rhône, SIG sur les digues pour aider les gestionnaires GEMAPI⁷.

Des journées techniques, organisées par la DREAL ont eu lieu sur des thématiques précises : Dignes et systèmes d'endiguement,... Mobilisation des acteurs économiques. La prochaine journée traitera de la culture du risque, le **11 décembre 2018**, à Avignon.

Bilan mi – parcours :

En 2018 : un bilan positif sur le plan qualitatif positif, malgré une programmation inférieure à 50 % fin 2017. Plusieurs raisons peuvent expliquer ce retard de programmation : la mise en place de la GEMAPI qui a pu neutraliser temporairement la mise en place de projets, mais pourra représenter un accélérateur une fois les organisations stabilisées. Une alerte sur la date de fin du CPIER en 2020 qui nécessite une mobilisation dès maintenant, la connaissance sans doute insuffisante du dispositif plan Rhône, et la perte de la mémoire du risque au fil du temps en l'absence d'événement significatif.

Les enjeux pour le CPIER suivant : la nécessité de construire une vision globale et partagée avant de penser l'outil. Il serait pertinent d'interroger les liens entre les acteurs pour favoriser l'intelligence collective et mieux faire le lien avec les spécificités locales (texture territoire et besoins différenciés).

Se pose la question d'introduire des ambitions claires par rapport à certaines thématiques : exigences supérieures au regard des enjeux des changements climatiques ? Mobilisation d'autres partenaires financiers ? Vision prospective ?

Interventions des participants :

Jean Paul Gautier, Directeur du SYMADREM : Le Plan Rhône a été signé pour 25 ans en 2005, avec moyens financiers donnés au CPIER avec temporalités plus courtes. Sur la période : 1 Plan Rhône mais 2 CPIER.

Les opérations engagées par le Symadrem, mais certaines opérations ne verront pas le jour. On a l'impression que le Plan Rhône n'avance pas, cela s'explique par la durée incompressible des opérations qui nécessitent du temps.

S'il n'y a pas de 3ème CPIER, ce que l'on a fait n'aura servi à rien : les 2 premiers CPIER ne sont pas suffisants : notamment au niveau de la Camargue insulaire et du Rhône aval. La stratégie a été définie il y a 15 ans, avec une vision, des études et des programmes définissant ce que l'on devait faire et les coûts des investissements correspondants. On sait où on va. J'attire l'attention de la DREAL et de l'Etat sur la nécessité d'un 3ème CPIER pour une sécurisation totale du delta.

CV : au sein du volet Inondation, un seul territoire dispose d'un programme global défini, « Pré Schéma Sud » qui fixe les opérations à conduire au sein d'une cohérence de protection. La question du délai de réalisation par rapport au CPIER actuel se pose effectivement. Je n'ai pas, à ce stade d'informations sur la mise en place d'un 3ème CPIER.

⁷ Gestion des milieux aquatiques et la prévention des inondations

Alain Martinelli : Avez-vous des exemples d'accompagnement de sécurisation des exploitations agricoles ?

CV : l'accompagnement est réalisé par la Chambre d'Agriculture, les subventions sont répartiés entre le FEDER, l'Etat, la CNR et les régions. Une analyse coût/bénéfice est réalisée pour chaque opération afin de garantir l'efficacité du projet, en effet l'opération vise exclusivement la réduction de la vulnérabilité. Plusieurs types de travaux peuvent être subventionnés : irrigation, matériel, racks, surélévation de bâtiments voire délocalisation. Sont disponibles sur le site Internet du Plan Rhône des interviews conjointes de la Chambre d'Agriculture et des agriculteurs qui montrent ce qui a été fait.

Cécile Sanchez, le Citron Jaune : Quelle suite après l'appel à projet ?

CV : on revient dans le dispositif normal c'est-à-dire dépôt des fiches-contacts des projets qui sont examinés par le partenariat au fil de l'eau.

KB : L'appel à projet a permis de mobiliser aussi d'autres partenaires financiers L'intérêt de l'appel à projet est de simplifier les montages financiers des opérations en mettant tout le monde au tour de la table pour constituer une maquette financière commune

Sylvia Lepesant, Ville d'Arles : Le projet (Une Nuit) a emballé la commune, merci pour le soutien des propositions culturelles.

Emmanuel Dollet, CPIE RPA : La Folie kilomètre, qui porte ce projet, recherche des acteurs locaux pour les aider, mais il n'y a pas d'enveloppe dédiée pour aider les porteurs de projet. Le CPIE RPA n'a pas pu les aider. Souci aussi pour le Citron Jaune. Il aurait fallu les aider à faire leur travail. Qu'en est-il de ces missions d'accompagnement aux porteurs de projets qui ont remporté l'appel à projet et qui ont besoin de relais locaux sur les territoires ? Quelles sont les marges de manœuvre ? Quels sont les moyens que l'on peut mobiliser ?

CV : je n'avais pas connaissance, au départ, de ce besoin de structures relais sur les territoires d'accueil. C'est effectivement un point à améliorer pour la suite afin que les conditions de mise en œuvre soient mieux explicitées.

Nadine Guigard, Cap sur le Rhône : réseau depuis 2007, avec projets qui mobilisent entre 12 et 20 acteurs. Création impulsée par la région et vit grâce aux contributions des membres. Derniers projets : création d'un site internet : Cap sur le Rhône avec 4 domaines : nature et environnement, culture et patrimoine, échanges et communication, et économie.

Approche globale du fleuve. Demande de la Folie kilomètre d'utiliser leur site pour faire de la communication, or le site internet n'est pas labellisé par le Plan Rhône. Il fonctionne grâce aux participations des structures.

KB : il manque d'animation des dynamiques territoriales, des expérimentations sont en cours soit autour d'une thématique (par exemple, le tourisme à Valence) ou d'un lieu. Moyens sous dimensionnés. Education au territoire : plutôt éducation à l'environnement (écologique) : aller plus loin, pas possible de tout labéliser.

Difficile de définir ce qui relève de l'éducation au territoire, qui se fait par des personnes différentes. Besoin de simplifier les procédures, notamment FEDER, qui peuvent constituer un frein pour les porteurs de projet. Simplification administrative qui est un objectif.

Monica Michel, Députée d'Arles: Pouvez-vous donner des exemples de ce qui est traité dans le volet transport / itinérance douce ?

KB : Essentiellement la ViaRhôna, réflexion pour s'appuyer sur la ViaRhôna et développer des escales qui puissent irriguer les territoires. Mais elle renvoie sur VNF, intervention du 9/10 qui sera plus compétente sur le sujet.

Accompagnement des porteurs de projets et subventions :

Philippe Crozier, Les films pour demain : Projet dans le cadre du Plan Rhône « Pêcheurs d'histoires », c'est très compliqué de déposer un projet FEDER. Le 3^{ème} film qui rentrait dans la 2^{ème} phase du Plan Rhône : difficultés à monter le dossier, beaucoup de financeurs à mobiliser un par un. Un an nécessaire entre première fiche projet et la mise en œuvre. Plusieurs interlocuteurs qui se renvoient la balle.

KV : Progrès à faire pour la prochaine programmation, vers un dossier unique ?

CB : on peut progresser, on pourrait imaginer une plateforme avec un accès à l'avancement des instructions des subventions au même endroit... Le dispositif actuel manque d'agilité, y compris pour les services instructeurs.

Florine Vanorlé, Mise à Jour : Travail sur les données libres. Est-ce qu'il y a une volonté d'ouvrir les données et de les placer sous licence libre ? De la même façon, possibilité de partager les réponses des appels à projet et les méthodologies? Est-ce que le plan Rhône veut y aller ?

CV : C'est une obligation pour les services de l'Etat de partager les données, mais leurs formats ne sont pas forcément accessibles. Elle envisage de créer un module de partage, mais pour l'instant pas assez lisible, ni pas assez « communicant » pour être efficace. Pour l'instant ils donnent les informations au coup par coup.

KB : on travaille sur un nouveau site Plan Rhône, avec une volonté de faire une cartographie des actions labellisées dans le cadre du Plan Rhône depuis 2007, avec une qualification par thématiques. Pour montrer ce qui se fait.

Sylvia Lepesant, Ville d'Arles : Est-il envisageable pour les communes de créer un espace type « Maison du fleuve » et de solliciter une aide du Plan Rhône ?

CV : C'est possible, il faut ensuite voir quel en serait l'intention afin de croiser le projet avec les objectifs du plan Rhône.

Emmanuel Dollet, CPIE RPA : On a bien entendu le besoin de relais locaux sur les territoires, quels rôles pour ces relais, dans une perspective de changement climatique, de transition environnementale et résilience.

CV : en termes d'évolution de la gouvernance du Plan Rhône, il pourrait être pertinent d'ouvrir la réflexion sur le potentiel CPIER suivant afin de mieux associer les acteurs territoriaux qui pratiquent et mettent en œuvre les projets, par exemple le réseau RM. Pour mieux cibler les axes et les actions en

fonction de ce dont les territoires ont besoin, notamment en ce qui concerne le changement climatique. La vision initiale du Plan Rhône doit être actualisée afin d'intégrer pleinement les enjeux liés au changement climatique.

KB : OK pour mieux travailler avec le territoire, mais nécessité pour les territoires d'avoir une vision globale.

CV : enjeux est de s'organiser pour travailler collectivement

2. LA MISSION D'ANIMATION DU RESEAU RHONE MERIDIONAL

Astrid ABEL, Chargée de mission

Présentation du Réseau Rhône Méridional (RM) : une cinquantaine d'acteurs, d'horizons très différents, avec compétences variées. Des acteurs qui évoluent dans le cadre du Plan Rhône. Travail collaboratif mais comment améliorer nos pratiques, que veut-on faire ensemble.

Objectifs de la mission d'animation : Mise en œuvre locale du plan Rhône : diffuser la connaissance (des acteurs et de la population), favoriser le développement touristique durable, favoriser la réappropriation du fleuve par les riverains et leur implication pour un territoire durable.

Historique de la mission RM depuis sa création :

Réalisation d'une étude sur la « valorisation de l'espace Rhône Méridional »

2011 à 2013 : formalisation progressive du réseau, avec Journées de rencontres professionnelles

2014 : Etude DROEP pour faire le tour des « discours sur le Rhône »

Nécessité de relancer les dynamiques autour de projets communs.

2016 : montée en puissance des partenariats : avec les chercheurs (ZABR, GRAIE, OMH) et espaces naturels

Portage de projet : MOOC, Dans les bras du Rhône pour croiser les regards sur le Rhône

⇒ Reconnaissance du CPIE RPA

Actions menées en 2018 :

Diffusion flash info

Dans les Bras du Rhône

Accompagnement des porteurs de projets

Participation au réseau « éducation au fleuve »

Actions en cours et projets :

Réalisation d'un site internet dédié au réseau et à la mission

Emissions de radio

Ciné débats « Carpi Rhône »

Chantier DBR 2019 : changer d'échelle pour occuper l'espace Rhône Méridional (RM)

Consolidation et développement du réseau, notamment vers le Nord de l'espace RM

Accompagnement aux porteurs de projets (« Une nuit » de la Folie kilomètre, « Big torrent » de Pipolar production,...)

Réflexion sur le tourisme fluvial

Colloque sur le fleuve et le changement climatique

Interventions des participants :

Florine Vanorlé : Il y a quelques années, on avait lancé le wiki Rhône qui inaugurerait de nouvelles pratiques collaboratives. Comment se mobiliser pour gagner en efficacité et être plus efficace ? Quels moyens dédiés à l'animation du réseau pour gagner en temps ? En effet, la participation bénévole des membres est parfois pesante à assumer. Possibilité de travail à distance ?

Emmanuel Dollet : l'équilibre est à trouver entre le présentiel et la distance pour une meilleure efficacité. On est preneur d'idées pour y parvenir.

Philippe Crozier : Quelles limites géo pour l'espace Rhône méridional ?

- L'essentiel des opérations a eu lieu sur la partie méridionale de Bollène, Pont St Esprit à la mer : Financement CD 13, 30 et 84.

Mais on travaille aussi à plus grande échelle, avec des partenaires situés plus au Nord, notamment dans le cadre du projet MOOC (avec la ZABR, le GRAIE et aussi les gestionnaires d'espaces naturels).

Volonté d'étoffer le réseau, notamment sur le Nord du Vaucluse et le Nord du Gard.

Actualités

- **De la Région Occitanie** : Démantèlement centrale à charbon d'Aramon, terrain qui sont utilisés et qui ne le seront plus. Ils seront peut-être réaffectés à des activités économiques.
- **De l'ACCM** :

Emmanuel Dollet, CPIE RPA : Démarche du site des papeteries Etienne: projet pour faciliter l'accès au fleuve ? Lien avec les dynamiques du Plan Rhône ? Sujet à retenir pour le réseau ?

André Montagnier, ACCM : Projet actuel de lieu économique avec des acteurs du patrimoine et de la culture mais cette zone est inondable donc il existe des limites pour la fréquentation au public.

Projet de requalification du site et des bâtiments existants, mais pas encore propriétaire, délibération du conseil communautaire prochainement. Par contre, le site est très vulnérable aux inondations, ce qui limite le devenir du site. Projets en cours de maturation, liens avec DDT locale et PPR.

LA SYNTHÈSE DE LA JOURNÉE « DU TOURISME FLUVIAL À LA CULTURE DU FLEUVE »

Mardi 9 octobre matin, Espace Van Gogh

1. LA NAVIGATION ET LE COMMERCE SUR LE RHONE MÉRIDIONAL, APOGÉE ET DÉCADENCE

Paul ALLARD, professeur émérite d'Histoire, Aix-Marseille Université

Jacques Veyran a réalisé l'illustration de la fameuse **médaille** à deux facettes : Le Rhône définit un espace économique (un lieu qui a agrégé des populations car services qu'on ne trouve pas ailleurs : fertilité du sol, eau, navigation,...), Voies de pénétration et de sorties des marchandises vers la méditerranée. Au-delà de l'économique, c'est aussi un espace social et culturel. Au XX^e siècle, les marchandises circulent toujours mais pas sur le fleuve : par la route, les oléoducs, la production de l'énergie.

Préoccupations liées aux **inondations** : le Rhône qui devient absent de l'histoire Arlésienne, jusqu'en 2003, où il est à nouveau présent, mais crainte par rapport aux inondations.

Difficultés de la navigation Rhodanienne : courant fort, 4km/heure, qui gêne la remontée : plusieurs jours nécessaires. Mais la descente du fleuve permet de drainer les productions du bassin : soie (depuis Lyon), bois, vin... Difficultés qui gênent encore le développement de la navigation. Pour **les Romains**, le fleuve se franchit à Arles avec le pont de bateaux. Le Rhône relie Lyon, capitale de la Gaule et la Méditerranée.

Au Moyen Age, la gravure de Rossiaud qui montre la ville enserrée dans les remparts et encerclée par le Rhône. Description des gens de l'eau et de l'imaginaire rhodanien.

Unité Rhodanienne, malgré les frontières (Bourgogne, Savoie, Dauphiné, Provence,...). Il était plus difficile de remonter le Rhône que de le traverser. Interface rhodanienne, unification des systèmes de mesures, de la langue et tables de change aussi.

Rives déjà travaillées, ponts construits, chemin de halage,...

Les villages étaient **tournés vers le fleuve**, métiers : mariniers, tireurs d'ense, bouchers, boulangers qui se déplaçaient sur les chemins de halage. Rossiaud parle de la société, complexe et hiérarchisée.

L'**imaginaire** du fleuve est très présent : Tarasque, procès du fleuve quand il y a des noyés, purification du fleuve,... La culture relie des gens qui n'appartiennent pas aux mêmes pays : « mondialisation » limitée, le Rhône et le commerce qui servent d'interface.

L'**Epoque moderne** : Le pont de bateaux est encore présent, même si il est fréquemment détruit et reconstruit. Halage avec les chevaux. Foire de Beaucaire – **1878** qui attire des marchands de toute l'Europe, de la Méditerranée. A partir du 22 juillet, pendant une dizaine de jours. Apogée pendant la première moitié du 19^e siècle.

Pont en Z (1654 – 1754) : pont qui marque la rupture entre les bateaux venant de la mer et ceux qui descendaient.

Première moitié du 19^e siècle : Apogée d'Arles qui devient le point de rupture. On comptait 152 navires, 182 capitaines marins et 600 matelots + portefaix, charpentiers,... : 1237 personnes inscrites sur les registres maritimes. **Un tiers de la population** d'Arles est composée de marins, part stable de la population. Plus de turn over dans les populations rurales. Pendant la révolution : les chiffonistes (royalistes) qui s'opposent aux monédiens. Construction du canal d'Arles à Bouc pour contourner les embouchures.

Les premières menaces : **navires à vapeur** qui remplacent les marins de Condrieu et le halage. Lyon investit dans la vapeur depuis les années 1830, mais ces navires ont du mal à franchir la barre.

Modification des quais en digues après les inondations de **1856** : on ne voit plus le Rhône.

A Arles, les quais sont rénovés en 1862 ainsi que dans la plupart des villes du Rhône. Ponts construits. **Concurrence des chemins de fer**, même si amélioration des quais. Arrivée du train à Arles en 1848, en plus de la crise économique. Ligne Paris – Lyon - Marseille en 1856.

Effondrement : marins qui disparaissent, on ne sait pas où ils vont. Les ouvriers du train viennent d'ailleurs, ils font perdurer les traditions, et notamment au niveau politique.

Méthode moderne de **dumping** : les marchandises vont à Marseille, Lyon essaie de développer une nouvelle ville : Port saint Louis et développement du canal pour contourner la barre. Concurrence entre Lyon et Marseille, mais Arles est court circuitée dans les trajets.

Et, un développement d'activités industrielles au niveau local, à Port Saint Louis (PSL) et à Salin de Giraud. Développement d'inventions : bateaux à grappins, ... Débuts difficiles à PSL : installation de la compagnie générale de navigation en 1881.

Améliorations des conditions de navigation, mais débuts toujours difficiles.

En 1912 ; PSL traite autant de marchandises qu'Arles en 1848.

Puis déclin de PSL avec les autoroutes et augmentation du trafic routier : pas de trafic de charge et avantages consentis aux Routiers. Oléoduc pour produits pétroliers. Et création du canal du Rhin au Danube pendant ce temps-là.

« L'actuelle reconquête du Rhône ne doit pas s'affranchir de ces représentations éloignées, les eaux qui les ont fait naître » J. Rossiaud.

2. LE REAMENAGEMENT DES BERGES DES FLEUVES URBAINS A LYON

Gilles ARMANI, anthropologue. Il a travaillé au sein de la Maison du fleuve Rhône, il est maintenant consultant.

Un fleuve habité, un fleuve ressource, support d'activités humaines et aménagé rapidement. Fleuve déversoir, le fleuve transporte aussi des déchets : fonction épuratrice du Rhône.

Aménagement des bords de la ville avec la **centrale de Cusset** à Lyon en 1899, plus puissante du monde à l'époque : elle produit plus de kWh que l'ensemble des centrales françaises.

Emergence de l'électricité qui provoque le développement de l'industrie : de la soie (passage d'une production de soie artisanale à une production industrielle), et des constructeurs automobiles à petite échelle (passage à une ère industrielle : Berlier qui deviendra Renault), câbles lyonnais, chimie autour du textile,... L'Est lyonnais se développe autour de la centrale.

Afflux démographique. Aujourd'hui, la zone de Miribel Jonage attire plus de 4 millions de personnes pour des **activités de loisirs** de proximité.

Nouveaux aménagements – barrage de Jonage, pour assurer la continuité de l'arrivée d'eau pour les centrales : grosses emprises sur le territoire.

Construction du **port Rambdaud** : transport et stockage (denrées alimentaires,...)

Augmentation du linéaire, on passe de 500 mètres à 1000 mètres de linéaire.

Activités transférées vers le port E. Hériot, au Sud. En 1921, création de la CNR, qui commence à vraiment agir en 1934, puis création du port Hériot en 1935. Progression de l'activité : conteneur et hydrocarbures. Potentiel de développement encore fort : sur le Rhin, le trafic fluvial est continu. Déclin du port Rambdaud : berges qui sont libérées, Fermeture du site en 1993.

En 1966, le nouvel aménagement de la CNR à la Pierre bénite voit le jour : la zone industrielle est dédiée à la chimie, à la raffinerie et aux activités liées à la vallée de la chimie. En 1972, cette vallée est appelée « vallée de la mort » à cause de l'explosion d'une raffinerie.

L'agglomération lyonnaise est délimitée au nord par Cusset et au sud par Pierre bënite.

La voiture à une place centrale dans la ville : les berges servent de parking (vision utilitariste du Rhône).

Les années 70/80 : l'émergence de nouveaux acteurs du fleuve. L'**écologisme** comme modèle de pensée. Militantisme fort sur le Rhône avec la création de la FRAPNA en 1971 – scientifiques militants pour la présentation des milieux et une autre association créée par le maire de Givors : « les maires riverains pour la protection de la nature et des berges du Rhône ». Années 70 : mise en place de systèmes de protection. L'eau du Rhône est plus propre aujourd'hui que dans les années 80.

Fleuve comme **écosystème**, avec de l'eau plus propre : fleuve comme espace protégé ; émergence de la notion de patrimoine dans les années 70 : âge d'Or du Rhône qui revient dans les mémoires, perte de la relation directe avec le fleuve, patrimoine fluvial qui apparait comme un vecteur d'attachement au lieu, échanges intergénérationnel : regret de la perte de ce lien.

Au niveau politique : **1^{er} schéma d'aménagement des berges du Rhône et de la Saône** : aménagement des berges dans les années 80. Création d'embarcadères, de rampes de mise à l'eau, de zones de loisirs, d'emplacement pour bateaux logements. Et de syndicats de gestion : le SMIRIL qui gère pierre bënite, le SYMALIM Miribel Jonage.

En 1998 2^o plan Bleu : pour développer des activités nautiques de toute nature (paquebots,...), aménagement des berges pour les habitants,...

Volonté de préserver et de restaurer les berges avec leur caractère naturel et patrimonial : Vision de développement durable, volonté de Raymond Barre pour développer aussi l'économie.

Plan de restauration écologique et hydrologique de Pierre bënite, en 1998 : le maire de Vernaison veut retrouver le Rhône de son enfance, avant les aménagements de la CNR. Volonté de faire un seuil pour remonter le niveau de l'eau : augmenter le débit réservé et création de lônes (végétation, remise en eau et re-créusement) et valorisation patrimoniale avec la remise en état d'un bac à Traille.

2005 : Anneau bleu : Aménagement des berges des canaux de Miribel Jonage, aménagement de pistes cyclables, passerelles, centre pédagogique et mise en valeur du patrimoine industriel.

Gérard Colomb :

- 2005 – 2007 : Quai du Rhône

Aménagement des berges : Suppression des parkings des berges

Equipements de loisirs, pistes cyclables et voies piétonnières

Place au minéral, à l'eau et aux espaces naturels, sur les quais du Rhône

- 2012 – 2016 : Rives de Saône

Artistes internationaux, berges ouvertes

Mais pas d'aménagement pour la navigation

Le projet de la Confluence : un nouveau quartier qui renforce le rayonnement de l'agglomération et concurrence avec Genève :

- Développement des loisirs urbains avec une volonté affirmée de valoriser fleuve, et de requalifier les berges urbaines (à la place port Rambaud), mise en place d'une ligne de vaporetto.
- Architecture innovante, création du Musée, mise en scène du fleuve et patrimonialisation des éléments industriels de la Sucrière.
- Succès immédiat : des gens viennent se promener et utiliser ces espaces.

Ce projet d'urbanisme a permis l'appropriation d'espaces « improbables », industriels et un peu en marge. Ces loisirs de proximité permettent de renouer avec le fleuve.

- ⇒ Nouveau front de fleuve : alternance de paysages, naturels, architecturaux, industriels, paysages comme vecteur de narration
- ⇒ Par contre gentrification dans les éco - quartiers

Conclusion :

Caractéristiques de cette évolution : **Nécessité d'une volonté politique** lente et continue.

Projet territorial structuré par le fleuve, sur l'ensemble de l'agglomération.

Passage d'une société industrielle à une économie de services : on a toujours une vision « utilitariste » du fleuve, mais les usages sont différents. Il existe une réelle demande sociale pour la requalification de ces espaces et la valorisation des quais.

Mise en œuvre de projets intégrateurs.

Défis : Ils sont nombreux : les changements climatiques, la qualité de l'eau, les ressources en eau (modélisations qui prévoient entre moins 30 et moins 50 % d'eau en moins sur le Rhône), inondation, l'économie fluviale, la biodiversité,...

- **Une nouvelle culture fluviale est à inventer**

Interventions des participants :

- Question sur le potentiel de développement de la liaison Rhône/Méditerranée pour le transport de marchandises.
- Potentiel limité. Le Rhin est très actif, en effet, mais il dessert une des principales zones industrielles d'Europe et possède un bassin de vie important. Le Rhône a aussi un grand gabarit mais des canaux en gabarit Freycinet, et avec un réseau pas suffisamment développé. Donc même si il existe un potentiel d'objets à transporter, il y a des limites. Il existe aussi d'autres moyens, comme le ferroutage qui est largement pratiqué en Suisse.

- Question de la transférabilité de l'expérience lyonnaise d'aménagement des quais à Arles ? Possible requalification des papeteries Etienne ? Freins ?
- Puissance économique des villes et volonté politique : est-elle vraiment là à Arles?

Exemple de Bordeaux et de Lyon : qui ont une puissance économique certaine, qui n'est pas celle d'Arles. Ces villes sont aussi plus importantes en termes de population. Et pas même nombre d'habitants : ici, il n'y a pas assez d'habitants pour que ce développement soit vecteur d'apports de ressources. A Lyon, cette opération d'aménagement des quais est une opération économique, vente d'appartement, gentrification, ...

Mais Arles a d'autres atouts : culture,...

- Est-ce que le Rhône est pris en compte dans le développement touristique et le projet de territoire à moyen termes ? Projet de casino à Trinquetaille ? Manque de volonté politique à l'échelle de l'intercommunalité ? Projets disparates ?
- Disparition des marins depuis 120 ans. On ne parle pas du fleuve.

Perception pour les lyonnais d'un fleuve maîtrisé, pas de perception du risque inondation, pas la même qu'à Arles. Question de la perception et de la culture du risque : si on se sépare le fleuve, on le voit moins : vivre avec le fleuve. Avant la vie était tournée vers le fleuve.

Il existe un projet d'aménagement du Rhône méridional de Tarascon, Arles, PSL et Martigues, au sujet de la fréquentation touristique mais aussi de la réappropriation du fleuve par les riverains. Une étude dédiée à l'attractivité du territoire en lien avec ces questions est aussi en cours.

3. LES CHIFFRES DU TOURISME FLUVIAL SUR LE BASSIN RHONE SAONE

Aline Martin, chargée du développement tourisme VNF, Direction Territoriale Rhône Saône

Gestionnaire des voies d'eau entre Montbéliard et Sète/PSL : 1200 km, petit et grand gabarits. La DT Rhône Saône couvre 4 régions et 17 départements.

Principales missions VNF :

- Entretien et développement des infrastructures et des ouvrages (tourisme et fret)
- Développement et promotion du transport fluvial de fret et du tourisme fluvial
- Gestion de l'eau et préservation de la diversité

En partenariat avec la CNR pour le Rhône

Edition plaquette « Chiffres clés 2017 et « état des lieux et retombées économiques 2017 ».

voir Site internet VNF www.vnf.fr

http://www.vnf.fr/vnf/region.vnf?action=home®ion_id=4644

Tourisme fluvial : 5 produits purement fluviaux, activités nautiques et activités en bordure de la voie d'eau (ViaRhôna par exemple).

5 produits :

- **Les paquebots fluviaux** (110 m ou 135 m) : croisières de 7 jours en général, bateau captifs, , Clientèle étrangère à 75%, fort pouvoir d'achat, seniors (3° âge), capacité de 190 passagers.

Nb de bateau qui augmente, même si parfois fléchissement ou stagnation en fonction de la conjoncture internationale (attentats...).

2015 : 26 bateaux (nb le plus élevé sur Rhône Saône)

2018 : 22 bateaux : sûrement le plus bas ; 2 nouveaux bateaux qui arrivent l'année prochaine. Retombées économiques : 140 millions sur Rhône Saône : **Premier bassin fluvial en nb de bateaux (plus que Garonne et Seine, moins que Rhin international)**

- **Les Péniches hôtels** : réhabilitation d'anciennes péniches Freycinet de commerce

6 à 24 passagers ; tourisme très haut de gamme, dépenses par passagers les plus hautes , croisières de 7 jours plutôt sur les canaux, plus intimistes que sur le grand gabarit

Exemple de Croisi europe (tendance à augmentation du nombre de cabines et diminution des prix)

Avantages par rapport aux paquebots : plus de voies d'eau accessibles : pas captives. Très développées sur le canal du Rhône à Sète, et viennent jusqu'à Arles. Un peu aussi sur les canaux autour de la Saône - Bourgogne. A peu près 20 bateaux, 10 sur le canal du Rhône à Sète.

Offre qui se développe globalement, marché de niche qui se développe.

- **Les Bateaux promenades** : Croisières d'1h à 1 journée, pas d'hébergement, parfois restauration parfois escales à terre. Jusqu'à 300 passagers (notamment sur Lyon)

En croissance : beaucoup scolaires, maintenant aussi liés à de l'évènementiel. Bateau avec un port d'attache qui rayonne (2h à peu près max), Dépend des demandes.

Retombées éco : 17 à 18 millions annuel, toutes retombées éco sur territoire : plus intéressant pour territoire, possibilités de produits couplés avec sites locaux.

Objectifs du Grand Lyon : doubler les bateaux de promenades.

- **Les Bateaux de location habitables** : pas possible sur le Rhône car il n'y a pas de navigation sans permis possible, mais présence sur canal du Rhône à Sète, jusqu'à Fourques.

Bateaux 15 mètres max, en location, 2 à 15 personnes. Possibilités d'allers (avec une base secondaire) ou allers/retours (pas de boucles possibles sur le bassin RS). Clientèle européenne. Toutes les voies d'eau sauf le Rhône.

Produit ancien – maturité depuis 2005 : baisse du nombre de bateaux et stabilisation. Bases en location qui essaient de diversifier leurs produits (vélo, changement de gamme) ; nombre de bases en maintien. Idem toute le France. Retombées éco : 20 millions d'€ annuel

- **Les bateaux en présence individuelle de transit** : propriétaires étrangers, souvent retraités – flotte de plaisance. En faible décroissance. Retombées éco liées à la conso sur place pendant les croisières.

Le trafic touristique aux écluses : (Cf PPT et graphiques)

Sur le Rhône : 2000 passages. Manque d'équipements, de halte et de ports, projet sur Arles mais pas abouti. Projet en cours sur Fourques.

Zoom sur les paquebots : de St Jean de Losne à Port Saint Louis

Escales les plus prisées : Lyon, Chalon, Arles et Avignon. 93 000 passagers en 2017

VNF travaille avec CNR pour encadrer cette activité et permettre son développement. VNF et CNR ont contractualisé avec un protocole d'accord en 2001, qui est renouvelé régulièrement. Volonté de faire des appontements dédiés et publics.

Véronique Braise, CNR, Départements des Missions d'Intérêt Général

Protocole avec VNF qui permet d'avoir une politique commune et cohérente, des politiques tarifaires, et de travailler les aspects qualitatifs sur les services pour éviter les nuisances et améliorer la qualité d'accueil. Application GESCALE pour établir un calendrier des escales. Programme d'études et de travaux commun. Financements conjoints des projets en impliquant aussi les territoires.

Retour sur l'Eductour réalisé le 4 juillet, co-organisé avec VNF, la Métropole de Lyon et la DIRECCTE AURA.

Témoignages de 3 expériences/territoires de différentes tailles pour montrer ce qui existe en matière de tourisme fluvial et quelles retombées économiques : Tain l'Hermitage, Vienne et Viviers.

Sur le modèle éco : nécessite une offre structurée pour défendre une offre à l'échelle du bassin.

1 journée de croisière, pendant laquelle ont été abordés les chiffres du tourisme fluvial, la stratégie du Plan Rhône, les escales attractives, et les problématiques rencontrées (services, gestion des déchets,..).

Nécessité de travailler ensemble pour trouver des facteurs de succès et limiter les impacts.

Objectifs :

- travailler sur les équipements et les aménagements
- la gestion environnementale : un tourisme responsable et bienveillant vis-à-vis des territoires
- accroître la compétitivité et augmenter les retombées économiques sur les territoires

Quelles suites ?

- encourager une démarche globale autour du tourisme fluvial dans la vallée du Rhône : Référent Stratégique ? Création d'un club de la croisière fluviale ?

-Mise en place d'un contrat de bonne conduite avec les compagnies.

Retour sur 2 projets :

- Aménagement d'une halte pour accueil des 135 mètres à Arles

Appontement qui existe : 18 bateaux qui font escale. 7 bateaux en tête de ligne : 70 000 passagers qui génèrent 45 € de dépenses, en moyenne par passager et par jour.

Volonté d'accueillir des 135 mètres en Arles : à peu près 20 000 passagers en plus en Arles.

Capacité d'accueil sur quais Lamartine, mais pas pour 135 mètres, qui s'arrêtent à Tarascon.

Etude lancée par VNF en 2015 pour définir un site : soit le Musée Départemental d'Arles Antique soit vers les quais existants (devant la gare d'Arles). La solution retenue a été de créer un appontement en amont du pont des Lions, à proximité de la gare et du centre-ville.

L'équipement fluvial a un budget d'1 million au départ, en fait 1,4 millions d'€. La maîtrise d'ouvrage est assurée par la CNR. Concernant le financement des équipements fluviaux : 50 % du financement est assuré par les territoires. Pour l'instant, 2 places seront créées et un suivi de fréquentation et des impacts seront effectués avant une éventuelle phase 2 avec des places supplémentaires

Des équipements terrestres seront aussi nécessaires (cheminement, parking, éclairage,...). La maîtrise d'ouvrage sera assurée par la collectivité territoriale.

Etat d'avancement du projet : Nous en sommes aux étapes réglementaires (archéologie, investigation géotechnique,...). Début des travaux en 2020 sous réserve des autorisations réglementaires

- Port St Louis (PSL) : Etudes de programmation et d'avant-projet pour l'Aménagement de la façade fluviale

Contexte : 600 mètres de linéaire sur quais Bonnardel pour les bateaux fluviaux et les bateaux de fret

Problématiques : des quais dégradés, l'approvisionnement en gasoil polluant, une capacité d'accueil insuffisante pour les paquebots (une seule place pour 110 mètres, et pas la possibilité de mettre à couple), une absence de gestion pour les bateaux de fret. Présence d'activités difficiles à concilier.

Atouts : une collectivité dynamique avec des navettes, des hôtels, projet de la Maison de Rhône, Industries, Gare fluviale,... Réflexion sur les services à mener.

Objectifs des études :

Etude de programmation : Elaboration d'un programme global d'aménagement du site intégrant les besoins de l'ensemble des acteurs

Etudes d'avant-projet : Réalisation d'études techniques complémentaires qui permettront d'établir un avant-projet qui précisera les solutions techniques envisagés et l'estimation des coûts

Avancement : Ouverture des offres pour l'étude de programmation : démarrage en novembre 2018.

Partenaires : Etat, Région Sud PACA, CD13, Ville.

Etudes labellisées Plan Rhône- Coût estimé à 150 000€ - délai 12 mois par étude

- Question de **Madame Faubet** : Quel est le devenir pour la halte fluviale de Tarascon? Comment harmoniser le développement à l'échelle du territoire? Travailler en complémentarité? Tarascon ne doit pas devenir le parking des 135 mètres.

4. LE PROJET «PROVENCE FLUVIALE» PORTE PAR LE CD13

Elisa Chavanne, Chargée de mission Grands projets – Conseil Départemental 13

Confirmation de l'attractivité de la Provence pour les croisiéristes. Importance des potentielles retombées économiques.

4 destinations, 4 escales déjà existantes :

Tarascon (seule escale adaptée aux bateaux de 135 m, déconnectée du centre-ville et du château malgré une proximité géographique), Arles (très demandée par les compagnies, projet de nouvel appontement CNR), Port Saint Louis (étude de VNF en cours ; offre touristique avec dynamiques d'animation déjà lancée par l'Office du Tourisme et les activités conchylicoles de PSL) ; Martigues (quais en centre-ville, pas dédié aux paquebots : étude pour un nouveau quai pour paquebots de 135 mètres).

Atouts et spécificités intéressantes pour chacune des escales, mais développement freiné par des déficits d'aménagements. Volonté de projet coordonné entre les escales pour complémentarité mais pas concurrence.

3 volets pour le projet :

- les aménagements fluviaux
- l'offre touristique globale (Offices du Tourisme et Provence Tourisme).
- l'aménagement terrestre avec des zones d'accueil liées aux appontements fluviaux.

Et démarche de qualité environnementale : économie locale, respect du confort des riverains, intégration paysagère des aménagements,...

Lancement d'une **étude de faisabilité** pluridisciplinaire : pour affiner les scénarii, préciser les financements, le calendrier et définir un plan d'action : fournir un tableau de bord à l'intervention publique.

Plusieurs axes de travail : Créer une identité « Provence fluviale » en valorisant les spécificités de chacune des villes, services de qualité en lien avec les territoires et faisant intervenir les ressources locales.

Projet aux multiples développements : importance de penser à court, moyen et long terme. Lien avec autres tourisms : Via Rhône, tourisme local, Travailler les connections comme une interface entre le fleuve et les rives.

Amélioration des services : la signalétique, la gestion des déchets, le branchement eau et électricité,...

Travailler avec des services connexes : avitaillement, conciergerie, maintenance et services techniques, acteurs du cyclotourisme...

Prendre en compte l'intermodalité.

Interventions des participants :

Sylvia Lepesant, Villes d'Arles : Question de l'appropriation du fleuve par les habitants.

Consciente des intérêts économiques du tourisme fluvial, la ville est volontaire, mais il ne faut pas oublier les habitants et la nécessité d'appropriation du fleuve.

Comment on pourrait favoriser cela ?

Madame Lepesant demande de mieux associer les communes aux travaux menés. Et prise en compte des projets de la commune. Proposition de navettes dans les projets de la commune.

Besoin de prendre en compte les besoins locaux : liés à l'apportement pour la petite plaisance et à la réhabilitation la halte fluviale disparue en 2003. Comment intégrer ça dans un projet plus global ?

Il existe une Convention de superposition de gestion pour les quais : la circulation est à penser globalement. Ambitions de la commune, liées à des demandes des habitants qui puissent être intégrées dans le projet global.

Elisa Chavanne (EC) : Pour l'instant, on se focalise sur les zones d'accueil, qui sera la base des développements ultérieurs, que nous gardons toujours à l'esprit. L'équipement fluvial n'a pas d'intérêt s'il n'est relié au territoire local.

- Un Club de croisière fluviale est-il en cours de création? Est-ce que le périmètre de ce club est en réflexion au niveau de la région ? Des Bouches du Rhône ?
 - Une réflexion est en cours en effet. Le périmètre est à étudier.

Gilles Armani : Est ce qu'il y a une intégration des offres culturelles et évènementielles ?

EC : Des liens existent mais souvent les compagnies travaillant en lien avec des Tour Opérateur éloignés. Cela fait partie du projet de développement d'une destination cohérente : besoin de renouvellement des offres pour les TO intéressés. Mais pas facile d'atteindre les compagnies au-delà des agents locaux. Volonté d'aller vers une offre globale, coordonnée sur l'ensemble des bouches du Rhône, solide au regard des compagnies. Ce type de tourisme est également intéressant car la saison est large, d'environ mi-mars à novembre.

Alain Moutte : Partenariat entre les Offices de Tourisme et la Fédération de canoé et de Viking Cruise, par exemple : création de produits avec des guides locaux, mais parfois les compagnies peuvent développer leurs propres produits touristiques.

Mathieu Corona, Club croisières Marseille Provence : Qui établit le contact avec les armateurs ? Est-ce que c'est le club qui fait guichet unique pour les armateurs ?

Selon lui, il est urgent de le faire pour le Rhône, pour que les territoires se fassent entendre.

ACCM : La clientèle est difficile à capter, malgré les efforts des Offices du Tourisme.

5. PARTAGE D'EXPERIENCES « LE TOURISME FLUVIAL : UN LEVIER POUR LE DEVELOPPEMENT LOCAL? »

Regards croisés : écotourisme, charte tourisme durable, aménagements et réappropriation du fleuve.

Tourisme fluvial : Description des expériences sur le tourisme fluvial, l'aménagement des quais ou encore l'écotourisme (atouts, limites, enjeux,...).

Questions :

- En quoi ces projets présentent des opportunités pour le développement local ?
- Comment s'appuyer sur ces projets pour renforcer la culture du fleuve ?

1/ Expérience de Provence Tourisme : intégrer le tourisme fluvial dans toutes ses dimensions

Solène CONAN, Chargée de développement touristique, Provence Tourisme

Projet d'envergure porté par le CD 13 : Commencé l'étude par la croisière car la clientèle est déjà existante et pour l'instant, les équipements, ne sont pas à la hauteur pour développer ça.

Projets en cours sur l'aménagement (volet présenté ce matin), mais aussi besoin d'une structuration de l'offre : le chantier est lancé avec les Offices du Tourisme et les acteurs du tourisme.

Pour l'instant : On a peu de prise sur les Tours Opérateurs et les armateurs, pour les opérateurs locaux. Le comité départemental veut proposer une offre construite, cohérente et avoir du poids. L'objectif est d'aller au-delà de ce qu'ils peuvent connaître, au-delà de la mise en valeur de ce qui existe. Les touristes passent mais ne découvrent pas le « local » (prestations sans lien avec le territoire) : les activités de pleine nature, le cyclotourisme doivent se développer.

2/ Aménagement des berges et tourisme fluvial, expérience lyonnaise

Olivier Pillonel, Chargé de mission Fleuve, Grand Lyon

Aménagement des berges du Rhône :

Sur les berges urbaines : Suppression des 1600 places de parking, pari du report modal.

Projet multi usages : espace public par excellence (déplacements, loisirs, pratiques sportives, détente,...). Même si difficulté de concilier les gestionnaires.

1 million de cyclistes en 2017 (Via Rhône et locaux) à concilier avec les bateaux de croisière.

Le Projet définitif a été réalisé grâce à la concertation (exemples des aires de jeu impulsés par les Unions de Quartiers : vrai réussite !).

Le projet d'aménagement de Lyon Confluence : Réaménagement du port Rambaud pour maintenir les bateaux, création du Musée des confluences, du centre commercial. Mixité des usages, désenclavement de la Presqu'île.

Le nouveau projet d'aménagement des Berges de Saône

Promenade au pied de l'eau, promenade des guinguettes : lieux fréquentés dans le Val de Saône. Projet d'art public, avec des œuvres tout le long du parcours.

En cours de réalisation : aménagement des terrasses de la Presqu'île, sous la colline de Fourvière. Avec la création d'une nouvelle halte fluviale, au cœur de Lyon en 2021.

- Ces aménagements contribuent à la politique stratégique du développement touristique, de la métropole, dont le fleuve constitue un axe.

Le tourisme fluvial :

Travail autour de différents segments : La **Croisière fluviale** (le schéma directeur a été adopté en 2013), prévision d'une trentaine de bateaux par an. Est ce qu'on veut un grand site aux marges de la ville ou un site en centre-ville? 2 places aux quais Rambaud, 2 places à la confluence et des aménagements des Berges du Parc de Gerland sont prévus.

Les **Bateaux promenades** : pénuries de quais, d'où l'anticipation du développement de la fréquentation de ces bateaux (exemple de Paris et de Strasbourg). 15 bateaux. A Lyon, on a la culture du faire ensemble, Lien avec VNF.

Mise en place d'un **Vaporetto** : projet d'un privé de la Confluence. Gros succès – 175 000 passagers par an. Prolongement des circuits : 4 haltes Confluence/Vaise. Vers un 2° bateau ?

La **Plaisance** : création d'une darse avec 20 anneaux pour les touristes de passage. Lien avec le port du Bordeland, avec 350 anneaux, hors territoire de la métropole.

Maintien des **activités nautiques** en centre-ville : nécessité d'être vigilant pour maintenir les activités au cœur de ville, avec bases nautiques et évènementiel.

Tourisme fluvestre : tourisme à vélo. Lyon est sur la ViaRhôna et un nouvel itinéraire est en cours de création « échappée bleue » du Luxembourg à Lyon en longeant l'eau.

Questions du public :

- Pour un territoire, qu'est ce qui est déclencheur dans la prise de décision de développer ce tourisme ? Quel est **le rôle du citoyen** et comment peut-il être associé à ces projets ?
 - Solène CONAN : Ce sont les élus qui décident et quand le potentiel économique est avéré, il devient un déclencheur.

La population aussi doit être un déclencheur, car les aménagements techniques qui permettent aux bateaux d'accoster mais ils servent aussi aux habitants, si multi-usages et intermodalité. Projet de développement touristique qui constitue un levier pour l'aménagement de la ville.

- Olivier PILIONEL : Attention on est sur le domaine public, les sommes à engager sont très conséquentes de la part de l'Etat et de la part des collectivités.

Mais après concernant la valorisation et le tourisme, c'est moins dans les compétences des collectivités, relais des opérateurs privés très important (exemple : le vaporetto de Lyon est financé par le directeur du centre commercial) : **les élus ont été convaincus par le privé.**

- Alain GONDAT, APSMC : Penser aux pêcheurs, il faut aussi des aménagements pour multi-usages, pêcheurs et plaisance. A Lyon, on arrive à concilier ces usages.
- Vincent RAMON, Les Amis du Vieil Arles : Quel rapport avec ONLY LYON ?
 - Only Lyon c'est la marque de marketing territorial pour renforcer l'attractivité de la métropole au niveau touristique.

3/ La Péniche du Val de Rhône (PVR), Lyon

Yvan CARLOT

La PVR, comme un entre deux : n'est pas un bateau de croisière, et pas de plaisance non plus. Lieu d'éducation à l'environnement. La Vorgine, 73 ans, 50 couchettes et autonomie de 5 jours de navigation avec 2 classes. Soutien financier du Grand Lyon, l'Agence de l'Eau RMC, la CNR, la Région, et de Véolia. 10 salariés, dont équipage et 4 éducateurs, 2 personnes pour l'administratif. Unique en France.

Activités : séjours scolaires 2 à 5 jours, découverte, **approche sensible des relations de l'homme à l'eau** et au territoire. Tous niveaux. Ecotourisme, groupes constitués de 5 associations de quartier, d'associations. Avec circuits, contenus et arrêts différents. Présence lors des événements métropolitains, avec accueil d'individuels. Accueil de colloques (Bien venue dans l'humanité, AFD, IS River, ...). Publications (jeu, CD Roms) ; Ateliers artistiques,...

- Important de parler de l'**écotourisme** et de ne pas oublier dimensions découverte environnementale des fleuves !

Proposition Bateau/vélo : itinéraires mixtes sur 35 km (descente en vélo et remontée bateau)

4/ Parc Naturel Régional de Camargue (PNRC)

Laure BOU, directrice adjointe

Le PNRC n'a pas de politiques propres en matière de développement du tourisme fluvial, mais travail avec les partenaires sur la mise en œuvre de projets de développement tourisme fluvial. 2 interlocuteurs principaux : Métropole de Marseille et l'ACCM. Le parc suit aussi la démarche du département et de Provence tourisme. Le Parc a une démarche plus large : SPOT Camargue, avec Gard et Hérault ; spots territoriaux, travail en lien avec les Offices du Tourisme.

PNRC est opérationnel dans la démarche :

>> Des politiques de **découverte du territoire** : itinérance douce, tourisme culture, de nature et ornithologique.

>> **Charte européenne du tourisme durable**. Comment recevoir du public tout en proposant des activités ayant un sens en termes de développement humain, respectueux des milieux et de l'environnement et compréhension d'un contexte global de territoire.

Proposition de package :

>> Formation et information du réseau de professionnels

>> **Gestion d'espaces naturels** (espaces naturels sensibles des Bouches du Rhône, Marais du Vigueirat) : 10 000 hectares en gestion directe par le PNRC. Site de la Palissade : projet de remise à niveau d'un ponton, question sous-jacente sur l'accueil d'un public plus important et les propositions à faire à ces touristes.

>> Sites propres qui proposent une **programmation autour de la culture du fleuve** : musée de Camargue. Nouvelle muséographie à l'étude, plus sur le Rhône et sur l'interface avec la mer. Volonté de diversifier les publics.

>> Animation d'un **Réseau d'acteurs d'éducation à l'eau**.

5/ Marais du Vigueirat (MDV)

Jean Laurent Lucchesi, Directeur

Les Marais du Vigueirat sont une Réserve Naturelle Nationale, c'est une propriété du conservatoire du Littoral. Situé dans le lit majeur du fleuve, à Mas Thibert, entre Arles et PSL. C'est une zone peu connue et peu fréquentée par les touristes. Mais c'est l'espace le plus visité en Camargue : 35 000 visiteurs par an.

Actions : les Marais du Vigueirat sont engagé dans la charte européenne du tourisme durable. En 2000, décision d'accueillir des visiteurs dans une zone rurale, travaille en partenariat avec la Ville et l'Office du Tourisme.

Objectifs : de Développement durable pour Mas Thibert / Biodiversité / accueil et rentabilité économique.

- Recherche d'un intérêt partagé autour de la conservation de la biodiversité et volonté d'avoir des retombées économiques pour les habitants du hameau.

Question de l'**accessibilité** (proximité du fleuve et du canal d'Arles à Bouc ; Via Rhôna, projet de route équestre en lien avec PNRC ; voiture...)

Comment avec ces réseaux existants, on peut développer d'autres choses ?

Une des solutions : le **fleuve**. Projet de halte fluviale à Mas Thibert pour irriguer le territoire.

Soutien politique et d'un projet Leader pour valoriser l'est du Pays d'Arles.

2° projet : le canal d'Arles à Bouc pour arriver en bateau, projet avec GPMM et Transdev, avec des petits bateaux électriques de 6 à 12 places.

- Nécessité de diversifier les moyens d'arriver et de recréer du lien entre le lit mineur et le lit majeur.

Perspectives : Possibilités de nuitées sur le site en gites sur des espaces naturels de faible valeur.

Espaces naturels sont une vitrine, mais ils peuvent aussi servir à reconstruire une ruralité.

Tourisme respectueux, y compris de masse. Propositions complémentaires qui s'appuient sur les forces du territoire : cheminer lentement.

Interventions des élus :

- **Christian MOURISARD, adjoint délégué au tourisme, Ville d'Arles**

Comment utiliser, le Rhône, à des fins économiques et touristiques ? Ennuyé par les démarches administratives et la réglementation, qui limitent les projets privés.

Projet de création d'un deuxième appontement pour accueillir 85 000 touristes au niveau de la croisière fluviale. C'est une clientèle plus riche que celle de la croisière maritime.

Financements obtenus pour la création d'un appontement au nord du pont des Lions. Le plus est la volonté politique du département. Création d'un syndicat de gestion des ports entre Tarascon et PSL.

Sur Arles : projets d'aménagements terrestres de cheminements piétons, d'approvisionnement en eau et d'électricité.

Lieu stratégique pour les autocaristes. Questions des flux de touristes à gérer s'il y a de la sur-fréquentation. Nécessité de penser aux services pour les chauffeurs notamment, mais aussi aux points vélo.

Prospective : attention à porter aux évolutions des attentes de la clientèle, aux évolutions de la clientèle.

Manque d'un projet de territoire à l'échelle du Pays d'Arles.

Proposition de mise en itinérance (Crau, MDV, Salin, Mas Bélugue et nouveaux domaines du conservatoire).

- **Mohammed RAFAI, élu délégué au tourisme, ACCM**

Depuis loi Notre, les communes sont en charge de la promotion touristique. Travail en partenariat avec les Offices du Tourisme. Arles et Les Saintes Maries de la Mer, qui restent en autonomie.

Décalage avec Lyon, qui est capitale d'une métropole. D'ailleurs, nous ne souhaitons pas être intégrés à celle de Marseille.

Questionnement sur l'avenir du territoire, qui va porter les projets du CD 13 s'il disparaît ?

Nécessité de faire connaître davantage le Rhône.

- Olivier PILLIONEL : Ces projets d'aménagement à Lyon répondent à l'ensemble des besoins des touristes mais aussi des habitants. Il s'agit d'un tourisme choisi, et non d'un tourisme subit. Vrai besoin de croiser les points de vue et les réponses politiques.
- Jean Laurent LUCCHESI : nécessité d'impliquer les gestionnaires des espaces naturels. Surtout si on souhaite limiter l'impact des visiteurs sur la biodiversité.
- Nécessité d'accompagnement des populations pour développer des projets intégrés et avoir des retombées du développement touristique sur les populations locales.

LA SYNTHÈSE DE CES 2 JOURNÉES

Emmanuel Dollet, Directeur du CPIE RPA

Lundi, nous avons parlé du **Plan Rhône**, qui a surgit dans l'histoire contemporaine et qui va se poursuivre.

Des questions se posent pour la suite en termes de **gouvernance** et de financement. Pistes d'amélioration sur le travail en lien avec le terrain et sur les **remontées des territoires** (envies, projets,...). Au-delà des inondations, le contexte de **changements climatiques**, doit nous obliger à penser à la protection des populations mais aussi à l'anticipation face aux aléas. Outil mis en place sur ACCM : **ReViTeR**, qui est la mise en œuvre d'un programme d'action pour réduire la vulnérabilité des acteurs économiques. Attentes vis-à-vis des **relais locaux** : agriculture, entreprises et habitants.

Aujourd'hui, nous avons fait un focus sur le tourisme fluvial et le développement local.

La **Culture du risque est indissociable de la culture du fleuve**, qui est l'un des atouts pour développer des projets autour du fleuve, avec des **retombées économiques** pour le territoire.

Par rapport au tourisme fluvial, il existe un fort potentiel et de nombreux **projets** sont en cours, avec, notamment, le développement des appontements.

Etre vigilant à la **population** riveraine, aménagements qui doivent être en « accord » avec les populations : aménagements dédiés aussi aux **usages quotidiens** (petite navigation, pêche, ...) pour profiter d'un fleuve qui est caché.

Rôle du territoire prépondérant, avec une **volonté politique forte** qui doit incarner une offre cohérente, portée par une pluralité d'acteurs.

Liens à avoir avec les **espaces naturels** environnant l'urbain. Complémentarité urbain / rural, enjeux qui sont connectés. Question des dessertes à partir du fleuve : tourisme fluvial qui peut aussi servir à irriguer d'autres lieux du territoire et à les faire vivre.

LISTE DES PARTICIPANTS



RHÔNE - PAYS D'ARLES
Rencontres Professionnelles - Réseau Rhône Méridional
8 & 9 Octobre 2018

Nom et Prénom	Structure
ARGOT Mathieu	Bipolar Production
ARMANI Gilles	Anthropologue
ARNASSANT Stéphan	Parc Naturel Régional de Camargue
BRAISE Véronique	Compagnie Nationale du Rhône
CASTELL Christelle	CCI Pays d'Arles
CONAN Solène	Provence Tourisme
CORONA Thomas	Club Croisière Marseille Provence
CROZIER Philippe	Les films pour demain
DE LARQUIER Nicolas	Musée Départemental Arles Antique
DERVIEUX Manon	CCI Pays d'Arles
FERRY David	Compagnie Nationale du Rhône
GRILLAS Célia	Parc Naturel Régional de Camargue
GUIGARD Nadine	Cap sur le Rhône
HERNANDEZ Sylvie	PETR du Pays d'Arles
HERVIOU Yannick	Conseil Départemental des Bouches du Rhône
KELLENER Raphaële	Office de Tourisme ARLES
LEPESANT Sylvia	Mairie d'Arles
LESNE Marie Noëlle	Alliance des Rhodaniens
MARLIER Sabrina	Musée Départemental Arles Antique / CD13
MICHEL Monica	Députée d'Arles
PARAYRE-PURSEIGLE Valérie	Communauté de communes Beaucaire Terre d'Argence
PILLONEL Olivier	Grand Lyon
RAFAI Mohamed	Communauté d'agglomération ACCM
RAMON Vincent	Les Amis du Vieil Arles
SANCHEZ Cécile	Le Citron Jaune
THUREAU Sandrine	Région SUD Provence Alpes Côte d'Azur
VAUDAIN Thibault	Compagnie Nationale du Rhône
VINATIER Richard	Grands Bateaux de Provence
ALLARD Paul	Professeur d'histoire EMERITE AMU
BAZOUIN Katherine	SGAR Auvergne-Rhône-Alpes

BOU Laure	Parc Naturel Régional de Camargue
CARLOT Yvan	Péniches Val du Rhône
CHAVANNE Elisa	Conseil Départemental des Bouches du Rhône
DERVIEUX Alain	Mairie d'Arles
DUMAS Alain	Rhône Assistance
FALASCHI Corinne	Musée Départemental Arles Antique
FAUBET Maryline	Communauté d'agglomération ACCM - Service promotion du tourisme
GAUTIER Jean-Pierre	SYMADREM
GONDAT Alain	APASMC (Association des Pêcheurs Arles- St Martin de Crau)
Julie ZAOUI	La Provence
LUCCHESI Jean Laurent	Marais du Vigueirat
MADELAINE Guy	Alliance des Rhodaniens
MARTIN Aline	Voies Navigables de France
MONTAGNIER André	EPCI CA ACCM
MOURISARD Christian	Ville d'Arles
MOUTTE Alain	Comité Vaucluse, Fédération Française de Canoë Kayak
MULLANU Marc	Conseil Départemental des Bouches du Rhône
OUSTAD Abdel	Cultures Nomades Production
PETIT Samuel	Association Parc des Libertés
RAVEL Emilie	CPIE Pays de Vaucluse
REY Jérôme	La Provence
RIGAUD Philippe	Historien
ROCCHI Jean-Marc	Pays d'Arles en Transition
SALMON Marianne	Troisième Rêve Théâtre
SANTILLI Jérôme	Suppléant de Madame la Députée
VAIDIE Laurence	Graphiste
VANORLE Florine	Mise à jour
VILLAR Clara	DREAL ARA