



# Schéma d'orientation des navigations de loisirs en Loire

## La boîte à outils



VAL DE LOIRE  
PATRIMOINE MONDIAL



# LA BOÎTE À OUTILS

---

Quatre fiches sont annexées au schéma pour aider à concevoir et à monter des projets de navigation associés à une mise en valeur du patrimoine ligérien.

Il s'agit de fiches de synthèse sur :

- **Fiche n°1 : Les ports de Loire**

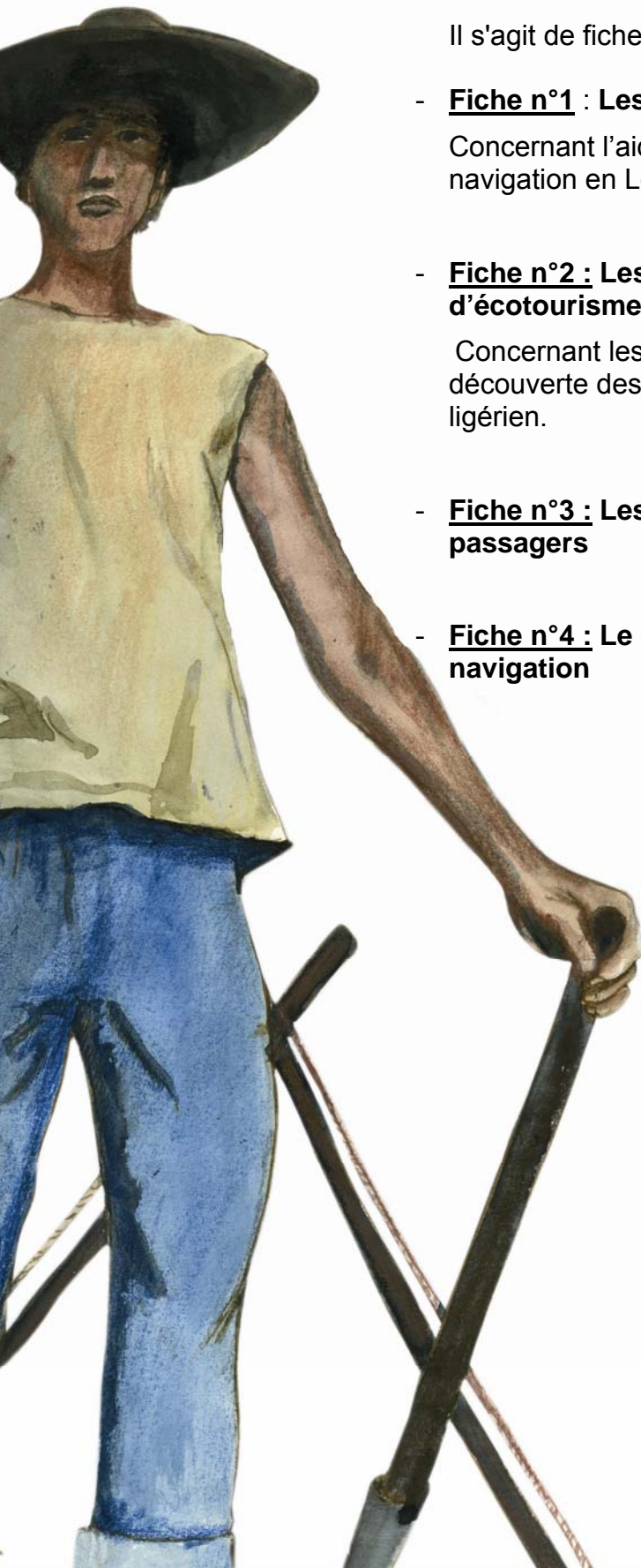
Concernant l'aide à la programmation de sites d'accueil de la navigation en Loire.

- **Fiche n°2 : Les conditions de viabilité des activités d'écotourisme**

Concernant les bateaux embarquant du public pour la découverte des milieux et du patrimoine naturel et paysager ligérien.

- **Fiche n°3 : Les conditions de viabilité des bateaux à passagers**

- **Fiche n°4 : Le cadre réglementaire relatif aux projets de navigation**



# FICHE N°1

## *Les ports de Loire - aide pour la programmation*

---

### 1. La problématique.

#### 1 - Deux types de fonctions pour les ports de Loire :

- fonctions de navigation : accès au fleuve, mise à l'eau, stationnement des bateaux, embarcadères
- fonctions terrestres : information, sanitaires, stationnement automobile, accueil et animation.

2- le statut légal du Domaine Public Fluvial, mais pas de statut portuaire défini, sur la partie navigable.

Les équipements existants : quais, cales, sont en général hors d'eau à l'étiage. Sédimentation ou envasement des berges sont très fréquents.

Les activités de navigation ont des capacités de financement limitées. La "valeur économique" des ports sera surtout patrimoniale et d'animation.

→ **Approche réglementaire** : un projet léger et réversible peut être développé et géré dans le cadre de l'occupation temporaire. Sinon, les projets impliquant des investissements significatifs sont à contractualiser.

La présente annexe fournit des réflexions et suggestions pour la conception et la programmation.

### 2. Des solutions variées.

Selon les navigations et leur importance, les équipements et aménagements seront différents pour :

- bateaux à passagers
- bateaux fixes recevant du public
- Marine de Loire, plaisance
- canoë-kayak.

Deux types d'environnements distincts :

- environnement urbain - avec en général : quai, perré, cale... existants
- environnement à dominante naturelle, notamment à l'étiage (bas champs...).



## 3. Quelques éléments de programme.

### 3.1. BATEAUX A PASSAGERS.

- **Caractéristiques usuelles** : capacité 40 à plus de 100 passagers. longueur 12 à 40 m. Tirants d'eau inférieur à 1 m (sauf Loire navigable).
- **Clientèles** : individuelles ou groupes. Notamment avec des publics scolaires, 3<sup>ème</sup> âge.
- **Problèmes d'aménagement** : essentiellement l'embarquement / débarquement des passagers. Raccordement eau / électricité. Évacuation des eaux usées.

#### 3.1.1. ÉQUIPEMENTS POUR L'EMBARQUEMENT.

- ❶ **Bateaux adaptés** : des avants spécialement conçus peuvent permettre l'embarquement / débarquement sur berges naturelles et cales, sans dispositif lourd, avec passerelle conservée à bord.

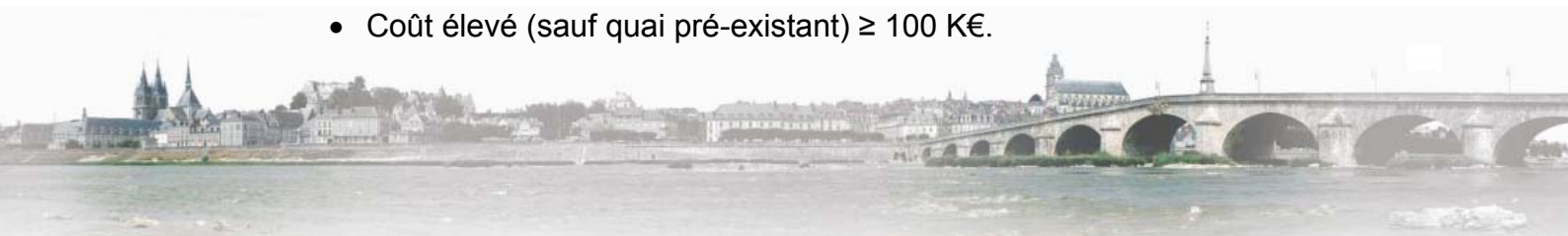
Solution particulièrement adaptée aux bateaux de capacité limitée, aux haltes en milieu naturel. La passerelle peut être conçue pour l'accueil des personnes handicapées, à condition que le site d'accostage soit lui-même accessible (pente, qualité du chemin d'accès).

- ❷ **Pontons fixes - gradins** :

- longueur d'accostage 10 à 15 m mini (pontons) ou longueur bateau + approche (gradins)
- tirant d'eau 1 m
- plusieurs niveaux selon le marnage et la période d'utilisation
- assez peu adaptés, sauf usage d'étiage.

- ❸ **Pontons flottants** :

- Solution adaptée si période large d'utilisation du bateau et variation forte des niveaux.
- Définition complexe, selon site et période d'usage :
  - ancrages : pieux ou bracons (bras écarteurs)
  - accès : passerelle
  - stabilité et flottabilité selon capacité
  - protection contre les flottants (arbres...)
- Penser aux possibilités d'abri du ponton en périodes de crue.
- Coût élevé (sauf quai pré-existant)  $\geq 100$  K€.



### 3.1.2. AUTRES EQUIPEMENTS.

**Eau - électricité** : selon besoin du bateau - borne sur ponton ou raccordements mobiles.

**Assainissement** : bateaux équipés de cuves "eaux usées". aménagement du raccordement au réseau ou pompage. Il existe des pompes mobiles de capacité adaptée.

**Aménagement à terre** : stationnement d'un autocar - local billetterie - information (éventuellement saisonnier / mobile). Disponibilité de sanitaires à proximité à vérifier.

### 3.2. ÉTABLISSEMENTS FLOTTANTS FIXES RECEVANT DU PUBLIC.

**Caractéristiques usuelles** : bateaux restaurants, bateaux du patrimoine à visiter, office de tourisme flottant, cabaret / spectacle / théâtre, services divers (accueil et location vélos), capitainerie flottante d'un port : bateaux aménagés ou plates-formes - pontons avec une construction dessus.

**Problèmes** : les mêmes que pour les bateaux à passagers : accès, embarquement, avec des besoins permanents de raccordement, et des problèmes de sécurisation liés au caractère fixe de bateau (protection en période de crues).

**Installations :**

- **Choix du site primordial** : tirant d'eau à l'étiage, qualité d'échouage éventuellement, accessibilité en période de crue.
- Ancrage sur pieux, bracons ou ponton (si quai ou perré) quasi obligatoire.
- **Étude des conditions de crue** (vitesses de courant, charriage d'arbres...) et adaptation des solutions : ancres de sécurité ; protection du site par pieux, palplanches, ou par aménagement spécifique ; conception et matériau des coques.

### 3.3. MARINE DE LOIRE ET PLAISANCE.

**Usages** : le cas le plus courant : accueil de bateaux traditionnels, gabarres, futereaux, toues, et accueil du bateaux de plaisance, en général transportables sur remorque.

**Aménagements fluviaux :**

- Stationnement à flot :
  - les amarrages aux quais et perrés sont possibles selon les niveaux, si anneaux, bites ou bollards disponibles



- à l'étiage, possibilité de mouillages sur corps morts individuels ou lignes de mouillage (chaînes ou blocs béton). Possibilité d'usage de va-et-vient pour faciliter l'accès aux bateaux.
- **Embarquement** : le ponton flottant est une solution complexe et onéreuse, sauf sites abrités.
- Possibilité d'aménagements légers d'étiage en site naturel : quai d'embarquement en rondins, traverses SNCF ou gabions, sur 20 à 30 m de rive.  
  
Si variation sensible des niveaux d'étiage, possibilité d'aménagement en deux ou trois gradins.
- **Mise à l'eau** : aménagement de rampes d'accès et mise à l'eau des bateaux sur remorque : pente à environ 12 %. Utilisation possible de dalles perforées ou dalles béton préfabriquées, avec blocage des dalles en bas de la rampe.

### 3.4. CANOË-KAYAK.

Sil les ports de Loire sont aussi des sites soit de bases permanentes d'activité canoë-kayak, soit de haltes nautiques sur les parcours de randonnée, les aménagements pour la mise à l'eau et l'embarquement doivent être adaptés : faible hauteur des pontons, possibilité d'approche des remorques, etc...

On se reportera par exemple aux "fiches techniques" du Comité Régional canoë-kayak de la Région Centre, annexées au Plan Départemental de Randonnée Nautique du Loiret (Novembre 2002).

### 3.5. AMENAGEMENTS TERRESTRES.

**Accès automobile au port** : à prévoir pour amenée des bateaux et matériels et accès handicapés : chemin stabilisé (empierrement).

Contrôle d'accès à prévoir éventuellement si risque d'invasion du site en été, par barrière, avec cadenas, gardien ou badge selon niveau de fréquentation.

**Stationnement automobile** : à prévoir en général hors berge, en fonction des sites.

**Local "capitainerie - information"**, local du gestionnaire de site, de l'association locale, ou de l'exploitant responsable : utilisation d'un local existant proche, intégré au patrimoine de préférence, ou accord avec un bar - restaurant proche. Un chalet saisonnier peut aussi être utilisé.



**Sanitaires** : service à prévoir dès que le site est l'objet d'une fréquentation significative et régulière. Là aussi, recherche des synergies. Bloc sanitaire public, base nautique...

**Synergies à rechercher :**

- Réseau "Loire à Vélo" : implantation conjointe du port de Loire, du passage du circuit Loire à Vélo, d'un service d'accueil et location "vélo", avec information.
- Guinguette, auberge ou restauration du port.
- L'espace "pique-nique" et espace de promenade en front de Loire.

### **3.6. DISPOSITIFS ANTIPOLLUTION.**

Les projets d'aménagement et de bateaux veilleront à réduire au maximum les pollutions et impacts sur les milieux. Ils satisferont notamment aux prescriptions du SDAGE Ceci pourra concerner:

- la recherche systématique de la suppression des pollutions par hydrocarbures et produits lessiviels
- l'équipement des bateaux à passagers et de plaisance en réceptacles d'eaux usées
- l'équipement des ports et haltes en réceptacles d'eaux usées des bateaux
- l'installation de poubelles et leur ramassage
- l'information des usagers, et leur sensibilisation
- la diffusion du guide des bonnes pratiques.

### **3.6. INTEGRATION DES PROJETS .**

Les aménagements prévus devront s'intégrer au mieux dans les paysages et l'environnement architectural et urbain des projets. Les ports de Loire seront uniquement développés adossés à une ville ou un bourg, en utilisant de préférence les anciens sites portuaires.

- Dans ces cadres portuaires existants, les cales, perrés, pontons, accès, devront s'harmoniser avec les éléments préexistants.

- Sur les sites d'étiage, les aménagements pourront être plus légers: lignes de mouillages, rampes naturelles, quais en rondins ou gabions.

Les projets devront prévoir et répondre aux contraintes liées aux crues, notamment pour adapter les solutions d'amarrage des bateaux, et pour sécuriser les équipements et réseaux.

La collecte des eaux usées pourra nécessiter des stations de relèvement, pour rejet dans le réseau d'assainissement, les bâches de ces stations pourront être équipées pour recevoir les eaux vannes des bateaux.



## FICHE N°2

### *Les conditions de viabilité des activités d'écotourisme*

---

#### 1. Activités concernées.

Les activités de "navigation écotouristiques" concernées, et considérées comme stratégiques dans le schéma, sont toutes les activités ouvertes au public, avec une navigation en Loire à finalité de découverte et compréhension du patrimoine et des milieux, et les animations culturelles associées.

Ceci comprend :

- les navigations pour découverte et pratique des bateaux traditionnels
- les navigations de découverte des sites patrimoniaux
- les navigations de découverte des milieux naturels, faune et flore
- les activités diverses associées à ces navigations : bivouacs, descente de Loire, soirées culturelles, etc...

Les bateaux sont les bateaux de Marine de Loire, armés principalement par des associations, ou des professionnels indépendants, des bateaux à passagers en général de petites capacités (Loire de Lumière), ou des canoë-kayaks et bateaux voile - aviron en petits groupes accompagnés.

#### 2. Les caractéristiques communes.

Les activités et produits de navigation écotouristiques en Loire ont les points communs suivants :

- **Petites capacités d'accueil** : 6 à 12 passagers selon agrément des Commissions de Surveillance pour la Marine de Loire, 6 à 10 canoës, soit 12 à 20 personnes maxi pour un groupe CK encadré, 15 à 40 personnes sur les petits bateaux à passagers. De toutes façons, une prestation de qualité correspond à un nombre maximum de 15 à 20 personnes par accompagnateur.
- **Encadrement par un accompagnateur** qualifié pour les activités de nature et de patrimoine, avec une connaissance élargie du patrimoine et des milieux ligériens.
- **Saisonnalité des activités** : navigation en dehors des périodes de crues, et en dehors des périodes aux conditions climatiques trop rudes sur des bateaux en majorité peu abrités.





### 3. Les clientèles.

La demande de découverte est large : population régionale, vacanciers en séjour, visiteurs touristiques, randonneurs, familles, scolaires... mais elle est **difficile à rassembler**.

La clientèle individuelle est plus ou moins facile à toucher selon les sites d'embarquement (billetterie). Les clientèles sont plutôt des clientèles de (petits) groupes :

- Groupes constitués : scolaires, associations culturelles et de nature, clubs 3<sup>ème</sup> âge, CE...
- Groupes à constituer aux travers de structures ou événements rassembleurs :
  - offices de tourisme locaux
  - partenariats avec hébergeurs, restaurateurs
  - partenariats avec sites de visite (châteaux, vignobles...)
  - manifestations ou événements divers, touristiques, culturels, sociaux ou familiaux.

L'activité est trop ponctuelle pour faire l'objet de séjours à thème vendus par les TO spécialisés en écotourisme, sauf pour des descentes d'une semaine qui renvoient aux randonnées canoë-kayak.

Internet peut être un très bon moyen de commercialisation, mais pour les mini groupes constitués.

L'offre d'écotourisme doit pouvoir correspondre principalement à des groupes de 6 à 20 personnes. Au-delà, on sera dans les créneaux des bateaux à passagers.

### 4. Problèmes et solutions.

#### 4.1. LE PROBLEME ECONOMIQUE PRINCIPAL.

Le problème principal est celui de la **viabilité économique** de l'activité.  
En effet :

1. Les sites intéressants sont nombreux, où l'on peut à la fois accéder à des milieux naturels intéressants et à des sites ou environnements touristiques fréquentés.
2. L'absence d'équipements portuaires n'est pas un frein majeur pour l'écotourisme, à l'exception de l'accueil des clientèles à mobilité réduite.



3. Il y a sans doute peu de guides et pilotes expérimentés, mais les réunions du schéma ont permis d'identifier des volontés de projet.

Par contre, l'équilibre économique d'une exploitation est effectivement difficile à assurer, dans les conditions générales suivantes :

- une période d'activité "touristique" de l'ordre de 100 jours ouvrables (vacances scolaires + week-ends, belle saison hors crues) ;
- des charges de personnel importantes si le ou les accompagnateurs doivent en vivre, avec pourtant l'exigence de disponibilité les 100 ou 120 jours "**d'ouverture**" ;
- la nécessité effective d'être disponible et opérationnel tous les jours "ouverts" et pas seulement quand l'accompagnateur peut ;
- des taux de remplissage forcément variables selon la formation des groupes.

Une structure disposant d'un **animateur professionnel permanent** (25.000 à 30.000 € / an) secondé en saison par un ou deux vacataires sous son contrôle (flottille), devrait faire un chiffre d'affaires hors taxes minimum de 80.000 € pour couvrir ses charges, rémunérer la commercialisation et entretenir le ou les bateaux.

## 4.2. DES SOLUTIONS.

### 4.2.1. QUALITE ET PRIX ELEVES.

La contrainte principale étant la capacité d'accueil relative au coût du personnel, la première réponse est celle d'un prix unitaire élevé de prestation, justifié par une qualité et un intérêt également élevés. Si l'animateur sort 100 à 120 jours / an, le chiffre d'affaires journalier à rechercher se situe entre 500 et 1.000 € (ou plus si BP cher à amortir) :

- ↳ Prix des sorties plutôt vers 20 à 40 €, et plus pour les produits spéciaux (bivouacs, soirées...)
- ↳ Intégration des plus-values au prix : boissons (vins de Loire), casse-croûte, photos...
- ↳ 2 ou 3 sorties par jour en haute saison.

Cette pratique prix / qualité n'empêchera pas de négocier des conditions spéciales "hors saison" pour les clientèles spécifiques aux moyens limités que peuvent être les scolaires, clientèles sociales, groupes locaux...



#### *4.2.2. VENTE DE PRESTATIONS SUR MESURE.*

L'écotourisme correspond bien à l'offre d'activité "sur mesure" aux clientèles intéressées, notamment à partir de la commercialisation "Internet". Ceci permet de s'inscrire dans l'optique précédente.

#### *4.2.3. RECHERCHER DES CLIENTELES HORS SAISON.*

Ce sont les clientèles de groupes indiquées ci-dessus (scolaires, clientèles sociales, groupes locaux...) pour lesquelles des accords d'activité et de financement peuvent être recherchés.

#### *4.2.4. POLYVALENCE DU OU DES ANIMATEURS.*

Sinon, recherche d'autres activités et sources de rémunération des animateurs. Le problème est la compatibilité avec la disponibilité requise pendant les périodes touristiques : artisanat ou métiers d'art, pêche professionnelle, par exemple...

#### *4.2.5. REVENUS COMPLEMENTAIRES DE LA STRUCTURE.*

Un idée discutée lors de la préparation du Schéma a été celle des partenariats entre les structures de navigation et les collectivités riveraines, pour confier à la structure organisant des activités de navigation des fonction rémunérées, pour :

- l'accueil et l'animation d'un site portuaire, y compris organisation d'événements nautiques et fluviaux ;
- l'entretien du site portuaire, certaines actions de signalétique fluviale.

Dans le cadre de projets portuaires développés par les collectivités, la délégation de la gestion du site évite de mobiliser des personnels de la collectivité, et permet de participer à l'équilibre et la viabilité d'une association développant par ailleurs l'offre d'écotourisme indiquée.

Enfin, la valeur "communication" de l'offre écotouristique, et notamment de la Marine de Loire, est importante : utilisation des photos, des événements, dans les logos, la communication visuelle, l'événementiel.

Elle mérite rémunération, et justifie la participation ou l'implication des collectivités intéressées, comme dans le patrimoine maritime où des bateaux sont financés et armés par des collectivités.



#### 4.2.6. LES MISES EN RESEAU.

Les structures de navigation écotouristique ont tout intérêt à travailler en réseau au niveau :

- des connaissances patrimoniales. La structure "Voiles de Loire" apparaît bien placée pour faciliter la communication et la conservation des savoirs ;
- opérationnel. Le travail en réseau des associations permettra de faciliter des réponses à des demandes spécifiques, pour mise en commun des ressources (bateaux, pilotes) lorsque nécessaire ;
- commercial, la mise en réseau des offres, notamment au niveau d'un site Internet, et des relais offerts par les structures de tourisme (OT / CDT / CRT) sera certainement efficace.

### 5. Synthèse.

Le développement de navigations "écotouristiques", et l'armement pour ce faire de bateaux de Marine de Loire, peuvent correspondre à des objectifs différents :

- la reconstruction de bateaux pour naviguer
- partager, diffuser la connaissance des milieux et de la culture
- valoriser un site ou territoire par un tourisme qualifiant
- permettre à une ou plusieurs personnes de vivre de leur passion.

En l'occurrence, les porteurs de tels projets ont à faire un choix :

- entre approche plutôt associative et d'animation "bénévole", où des sorties sont conduites par des personnes aux qualifications requises (permis) mais sans forte contrainte de revenus : associations à fonctionnement ouvert (adhésions simples et peu chères, participation aux frais).mais ceci interdit un fonctionnement commercial et une offre touristique bien communiquée ;
- et une approche professionnelle et marchande, conforme aux exigences de disponibilité et de qualité de prestations de tourisme, impliquant la rémunération d'un ou plusieurs professionnels.

Cette dernière approche nécessite une analyse attentive des conditions de viabilité du projet par ses porteurs, avec ou sans assistance externe. Cette analyse portera sur les points suivants :



- ressources spécifiques disponibles : richesse des sites et milieux, bateaux disponibles ou possibles, ressources humaines
- marchés possibles : local, touristique de passage, touristique de séjour, partenariats possibles
- activités et produits possibles, objectifs pertinents d'activités
- charges à couvrir et notamment gestion du personnel - niveaux de prix et de qualité admissibles et nécessaires
- recherche d'optimisation et d'équilibre : activités complémentaires, accords locaux d'animation, commercialisation, etc...
- insertion dans les problématiques de développement local.

**Les conditions d'équilibre**, de tels projets (approche professionnalisée) sont rappelées comme suit :

- politique de qualité et prix élevés. Prestations à forte valeur ajoutée
- prestations sur mesure
- commercialisation Internet
- recherche clientèle hors saison dans partenariats avec Collectivités et Institutions
- polyvalence d'activité des professionnels rémunérés
- et/ou fonctions complémentaires rémunérées : gestion, animation, entretiens des sites, et communication.



# FICHE N°3

## *Les conditions de viabilité des bateaux à passagers*

---

### 1. Définitions

Les bateaux à passagers (BP) concernés sont les bateaux d'excursions fluviales, avec embarquement de passagers payants, et disposant d'un équipage professionnel.

Les caractéristiques usuelles de ces bateaux à passagers sur le réseau fluvial sont les suivantes :

- des capacités d'accueil supérieures à 40 passagers (la capacité d'un autocar)
- des longueurs de plus de 15 m (sauf pour les passeurs)
- deux catégories principales : les bateaux d'excursion avec ou sans restauration à bord. Les "passeurs" ont par ailleurs des caractéristiques spécifiques.

Sur la Loire, les conditions de navigation imposent par ailleurs des tirants d'eau limités (< 1 m) et des propulsions adaptées au risque d'échouage.

### 2. Problématique et conditions de viabilité.

#### 2.1. LES OPPORTUNITES.

La Loire en général, et le périmètre inscrit au patrimoine mondial de l'humanité en particulier, offrent des opportunités aux bateaux à passagers :

- notamment avec de nombreux sites patrimoniaux très fréquentés : Châteaux de la Loire et villes historiques riveraines, dont la vision à partir du fleuve est exceptionnelle et non polluée (autos, touristes...).

Ces sites correspondent pour les BP aux marchés les plus importants, ceux du tourisme de visite, avec des fréquentations quelquefois impressionnantes ;

- pour la découverte des sites naturels du fleuve : îles, faune, flore, etc... il s'agit là de marchés de niche, plus proches de l'écotourisme.



Sur le premier "créneau", de nombreux sites sont apparus potentiellement intéressants dans l'analyse du schéma, en fait dès qu'une ville historique, avec un château ou un front de fleuve intéressant vu de la Loire, pouvait servir de motivation à une promenade en Loire, avec des possibilités de navigation devant, en période d'été : Orléans, Meung, Beaugency, Blois, Chaumont, Amboise, Brehemont - Langeais, Chinon, Angers et ses abords, peuvent s'ajouter aux sites déjà équipés de Tours - Rochecorbon, Saumur, des levées d'Anjou...

## **2.2. LES CONDITIONS DE VIABILITE ECONOMIQUE**

Une étude générale un peu ancienne (1995) avait analysé à la demande de l'AFIT (actuellement ODT France) et de VNF (Voies Navigables de France), les conditions d'exploitation des bateaux à passagers. Les données générales en restent valables.

### **2.2.1. BATEAUX SANS RESTAURATION.**

- Les excursions doivent correspondre à des durées de navigation courtes (30' à 2 h maxi), sous peine de lassitude des passagers.
- Le produit peut être : croisière seule, ou avec arrêt pour visite d'une site à terre. Ce dernier cas autorise des durées plus longues, mais est plus difficile à rentabiliser : intégration du coût de la visite dans le prix, bateau inutilisé durant cette période.
- Les prix de vente sont limités (6 à 20 € maxi par sortie, selon prestation).
- Les clientèles ne peuvent être des clientèles individuelles ou familiales en nombre suffisant que sur les sites de forte fréquentation terrestre, où un accueil - billetterie sera efficace. En général, pour ces bateaux sans restauration, les clientèles de groupes sont majoritaires, en tous cas hors des pointes touristiques.
- Compte tenu des charges d'exploitation où le poste "personnel" est important : 2 personnes au moins à bord + accueil à terre, le niveau de fréquentation minimum requis pour rentabiliser les bateaux est de l'ordre de 10.000 passagers / an pour des chiffres d'affaires d'au moins 100.000 €.
- Il faut noter que les bateaux sans possibilité de restauration à bord offrent en général peu d'espace, donc peu d'opportunités de recettes complémentaires ( pour animations à quai notamment).



### *2.2.2. BATEAUX AVEC RESTAURATION.*

- Les durées de navigation peuvent être plus longues, intégrant 1 h 30 à 2 h pour le repas.
- Les possibilités sont beaucoup plus souples et plus larges, sorties courtes (matin, après-midi) en complément des sorties avec repas, soirées à bord en navigation ou à quai.
- Possibilité d'intégrer des visites, avec les mêmes problèmes que précédemment (coût) mais plus de souplesse.
- Repas préparés par traiteur (de plus en plus le cas) ou cuisine à bord (demande de la place).
- Prix de vente beaucoup plus élevés : 30 à 60 € avec repas, voire plus, avec deux sources de profit : excursion + repas.
- Clientèle mixte : clientèle individuelle plus facile, mais clientèle groupe également importante (événements sociaux et familiaux notamment).
- Investissement bateau plus élevé, espace plus important nécessaire.

Le seuil de rentabilité est plus faible, de l'ordre de 3.000 sorties / repas / an.

Beaucoup de bateaux ont un fonctionnement mixte : sorties repas + excursions courtes.

### *2.2.3. LES PASSEURS.*

- Objectif : assurer le passage entre deux rives ou destinations, avec l'intérêt du bateau en plus.
- Bateaux aux caractéristiques spécifiques : petites tailles et capacité limitée (<12 souvent).
- Fréquence de passage élevée, ou à la demande.
- Prix du passage limité (1 à 5 €).
- Seuils de rentabilité élevés, souvent autour de 20.000 passages / an.
- Activité difficilement rentable, mais le plus souvent financée au titre du service public, ou en accès à un site générateur d'autres recettes (restaurant, hostellerie...).





## **3. La problématique pour la Loire**

### **3.1. DES SITES FAVORABLES EXISTENT, MAIS LES CONDITIONS DE NAVIGATION SONT INCERTAINES.**

Problème fréquent qui peut cependant trouver des solutions selon les cas :

- définition du bateau et des produits en fonction du bassin local (durée possible des circuits et sites d'intérêt)
- conception spécifique des bateaux, tirant d'eau et mode de propulsion
- prestations à bord complémentaires à la vision directe et proche des sites : explications et commentaires, utilisation de supports vidéo
- préparation d'itinéraires et sujets de substitution.

### **3.2. EMBARQUEMENT / DEBARQUEMENT**

Les conditions d'accostage et de débarquement peuvent poser problème. Intérêt d'une conception adaptée des bateaux avec avant en porte à faux pour débarquement sur berge naturelle ou ancienne cale.

### **3.3. RECHERCHE DES VALEURS AJOUTEES**

La restauration chaque fois que possible ( si concurrence acceptable avec les partenaires terrestres), la dégustation des produits régionaux (vins de Loire), les prestations mixtes vélo - bateau (location / excursion), l'introduction du bateau dans des forfaits ou produits "pass" (visite château / vignoble / bateau...).

Cette recherche est à faire au niveau des sites, au travers des partenariats possibles (les "grappes d'activités") avec l'Office de tourisme, les prestataires touristiques divers.

Au niveau des marchés de groupes, réflexion concertée avec les collectivités, les réseaux scolaires et associatifs, les autocaristes régionaux, pour proposer, à des conditions de coût marginales, l'offre de produits adaptée.

### **3.4. LES SITES ET CIRCUITS "NATURE"**

Le marché d'excursions fluviales sur BP orientées "nature" s'apparente plus à l'écotourisme tel que décrit en annexe 2.

Les groupes de clients sont plus difficiles à constituer sur des sites de départ de moindre fréquentation.



# FICHE N°4

## *Le cadre réglementaire relatif aux projets de navigation*

---

### 1. Rappels sur le Domaine Public Fluvial.

La Loire et ses berges font partie du Domaine Public Fluvial (DPF). Cette domanialité publique en conditionne directement les possibilités et les modalités d'usage et d'aménagement. Font également partie du DPF les affluents principaux : Maine, Vienne, Indre, Cher dans les parties concernées par le Schéma de Navigation. Le Loiret est de domanialité privée.

Il s'agit du DPF "naturel" (fleuves et rivières) par opposition au DPF "artificiel" (canaux, et leurs dépendances d'alimentation).

Se distinguent :

- le DPF navigable - cas de la Loire jusqu'au Bec de Maine gérée par Voies Navigables de France (Loire aval jusqu'au bec de Maine), et des voies d'eau du bassin de la Maine, gérées par la Région Pays de la Loire;
- le DPF radié de la nomenclature - cas de la Loire de Sully à Bouchemaine, géré sous l'autorité du Ministère de l'Environnement avec l'appui technique des DDE en matière de police de conservation.

La délimitation du DPF comprend le lit du fleuve et ses berges, selon la règle du "plenissimum flumen", limite des plus hautes eaux hors conditions exceptionnelles (inondations).

### 2. Les projets et la réglementation.

Les projets de navigation sur la Loire, et/ou d'aménagements destinés à permettre ou faciliter ces navigations, sont conditionnés par la réglementation à deux niveaux principaux :

- tout aménagement sur le DPF, et l'exploitation qui en est faite, doit être conforme aux règles de la domanialité publique fluviale et faire l'objet des autorisations ou contrats correspondants.
- les actions de navigation et les bateaux devront être conformes aux réglementations applicables.



### 3. Autorisations et contractualisation pour les aménagements.

Dès lors qu'un aménagement sur le DPF est envisagé, il doit nécessairement être autorisé par l'autorité gestionnaire. Ceci concerne :

- les dispositifs, ouvrages et occupations du fleuve : ouvrages hydrauliques (écluses, portes...), débarcadères, rampes, quais, pontons et passerelles, jusqu'aux bouées ou pieux, ou tout dispositif d'amarrage permettant le stationnement des bateaux ;
- les aménagements de berge, notamment les cheminements, les accès, et leurs dispositifs de contrôle, les traitements de sols, les constructions éventuelles réversibles ou non, les terrassements divers...

Trois solutions sont prévues au Code des Domaines :

- l'Autorisation d'Occupation Temporaire du Domaine Public
- la Concession,
- la superposition de gestion.

#### 3.1. L'AUTORISATION D'OCCUPATION TEMPORAIRE.

L'AOT permet une autorisation d'occupation précaire et révocable du DPF. Elle est donnée par arrêté préfectoral, sur instruction par les services de l'État: DIREN, avec appui technique DDE, dans le cas du DPF radié (instruction VNF pour la partie navigable).

L'AOT est donnée en général pour une durée maximale de 5 années. Cependant, le Préfet peut accorder des AOT de plus longue durée pour des raisons motivées (notamment la nécessité d'aménager et d'investir).

L'autorisation fait l'objet d'une convention d'occupation temporaire (COT) qui peut en préciser les modalités d'aménagement et d'usages autorisés.

Le bénéficiaire de l'AOT peut dans ce cadre occuper et utiliser le DPF à des fins privatives ou collectives, et l'aménager selon les dispositions autorisées.

Mais l'autorisation reste précaire et révocable. En cas d'interruption de l'autorisation, en général pour des raisons d'intérêt public et de sécurité, le bénéficiaire ne peut prétendre à aucune indemnisation.



À l'issue de la période d'autorisation, l'AOT peut être renouvelée ou non. Si elle ne l'est pas, le gestionnaire peut demander la remise en l'état initial du site ou reprendre en pleine propriété les ouvrages réalisés.

Enfin, l'AOT fait l'objet d'une redevance d'occupation payable par le bénéficiaire au gestionnaire.

Dans la pratique, et en dehors des très nombreuses AOT privées (prises d'eau, ouvrages de berges privés), l'AOT est une formule facile à diligenter pour les collectivités, et adaptée aux aménagements légers peu coûteux (donc financés et amortis sur des durées courtes).

La convention peut préciser les modalités de fin d'autorisation (reprise des ouvrages ou renouvellement de l'AOT plutôt que remise en état).

La limite de cette solution va correspondre :

- à des investissements lourds financés par emprunt, dont la durée d'amortissement dépasserait le délai d'AOT ;
- à des projets correspondant à des ensembles d'éléments diversifiés (projet d'agglomération par exemple) ou dont le contenu interne (localisation, gestion) peut évoluer au cours du temps.

### 3.2. LA CONCESSION.

Il faut distinguer la concession de voie d'eau de la concession d'outillage public.

1- La première correspond à la concession par l'institution concédante d'un tronçon du DPF. Ceci est notamment le cas pour les voies d'usage touristique, navigables ou non.

Pour la Loire radiée, les possibilités de navigation touristiques sont marginales par rapport aux nécessités de protection des milieux et de gestion des crues.

L'Etat n'a donc pas l'intention de concéder de tels tronçons.

2- La concession d'outillage public est un contrat entre le gestionnaire et un concédant à l'aménagement et l'exploitation d'un périmètre défini du DPF, partie de berge, plan d'eau, sans perte d'autorité du concédant sur l'écoulement et le régime hydraulique du fleuve.

C'est la formule couramment utilisée par l'établissement et l'exploitation de ports sur le DPF navigable. Le concessionnaire peut être une collectivité publique (département, commune, communauté, syndicat, CCI...) ou une structure privée (SEM ou société privée).



La concession peut être octroyée pour des durées variables, notamment établies en fonction des ouvrages et investissements à réaliser.

La concession peut concerner l'exploitation d'ouvrages et du domaine existant, et l'établissement par le concessionnaire d'ouvrages nouveaux. Ceux-ci sont précisément définis et détaillés dans l'acte de concession, et leur réalisation contrôlée par les services du concédant.

Le concessionnaire assure toutes charges et entretiens du DPF concédé.

La concession est elle aussi précaire (durée déterminée) et révocable. Des modalités d'indemnisation (reprise des ouvrages) peuvent être prévues à l'acte de concession selon les motifs d'interruption anticipée.

L'acte de concession définit les droits et devoirs du concessionnaire, et notamment, le cas échéant, ses obligations de service public (tarifs, équilibre budgétaire, accès aux services). Cela dit, et dans ce cadre contractuel, le concessionnaire peut adapter son "outillage" et ses dispositifs.

La concession fait l'objet d'une redevance.

Dans la pratique, la concession apparaît comme la solution pour des projets importants, complexes, ou portant sur un territoire aux fonctions diversifiées (projet d'agglomération). Elle suppose une instruction plus lourde et détaillée, avec des contraintes particulières s'il y a création ou développement d'un service public (Loi Sapin, mise en concurrence, équilibre d'exploitation), mais assure ensuite au concessionnaire un statut plus stable (financement) et une latitude d'adaptation.

### **3.3. LA SUPERPOSITION DE GESTION.**

C'est la procédure utilisée sur les canaux pour autoriser un autre gestionnaire public, les collectivités locales (commune, communauté...) en général, à gérer un autre usage du DPF que la navigation et la pêche. La jurisprudence concerne essentiellement la gestion des chemins de halage pour l'établissement et la gestion de circuits de randonnées, pédestres, cyclistes ou équestres.

La solution de superposition de gestion laisse au gestionnaire principal (l'Etat représenté par les DIREN pour la Loire) l'autorité entière sur le Domaine, et elle a donc été proposée pour les usages de berges et de ports.

Comme indiqué, la seule pratique actuelle se limite au DPF artificiel et à la gestion des chemins de halage.



***L'usage de cette solution demanderait donc, après validation du principe, un travail explicite sur des exemples d'application (arrêtés) au cas des Ports de Loire notamment.***

Pour autant, la formule de "superposition" demande à être adaptée au cas d'investissements portuaires significatifs, en raison de l'absence de garantie des durées de mise à disposition.

## **4. Les règles concernant les bateaux et la navigation.**

La navigation sur le DPF radié reste libre (liberté d'accès et d'usage), mais dans le respect de la réglementation.

Ceci concerne :

- **Pour la navigation**, le règlement général pour la navigation intérieure (RGPI) et les règlements particuliers établis notamment par arrêtés préfectoraux.

Il faut noter ici que l'instruction des projets de navigation pourra amener les services instructeurs à proposer des modalités réglementaires spécifiques (limitations particulières de vitesses, d'engins, zones interdites ou à restrictions...).

- **Pour les bateaux**, la soumission aux règles et contrôles de la Commission de Surveillance (Nantes pour les départements 44, 49, 37, Nevers pour 41, 45, 18,58...).
- **Pour les pilotes**, les certificats de capacité correspondants.

