

COMPTE RENDU DU « 5 à 7 » DU 26 FEVRIER 2015

LES CROISIERES FLUVIALES SUR LE RHONE ET LA SAONE

Jean-François GROS ouvre la séance en saluant la nombreuse assistance.



Il indique que la croisière touristique sur le Rhône et la Saône est en pleine expansion et que l'on doit se réjouir d'avoir enfin une activité qui se développe.

Plusieurs acteurs de cette évolution vont mieux nous faire connaître les conditions de cette réussite économique.

Nicolas CHARTRE, de VNF, indique que face à l'expansion des croisières fluviales il a fallu, dès 2001, établir un protocole de partenariat VNF-CNR pour adopter une politique commune forte de développement des haltes afin de pouvoir répondre à la demande des compagnies. Le Grand Lyon a également œuvré au développement d'appontements, notamment en rive gauche du Rhône à Lyon, et doit formellement intégrer en 2015 le partenariat avec la CNR et VNF.



Aline MARTIN, de VNF, relate, avec l'aide d'un power-point, l'évolution du nombre des paquebots fluviaux sur le bassin Rhône-Saône : on est passé de 4 en 1998 à 26 en 2015 et on en envisage une trentaine en 2020. Ces paquebots sont des hôtels flottants de 80 à 135m de long (8 de 135m) embarquant de 50 à 190 passagers. Le résultat pour 2014 est de 3 500 lits pour 110 000 passagers, la clientèle composée en majorité de seniors au fort pouvoir d'achat est aux trois quarts étrangère. La saison s'étale d'avril à début novembre. Actuellement il y a 31 sites d'escales proposant 66 places (20 sur la Saône et 46 sur le Rhône) : 13 sites VNF (26 places), 16 sites CNR (32 places) et 2 sites Grand Lyon (8 places). En 2014, il y a eu 6 410 escales dont trois quarts sur le Rhône. Les escales les plus fréquentées sont Avignon, Lyon, Viviers, Arles et Macon.

Devant l'augmentation croissante des bateaux il a fallu adapter l'offre d'accostage et d'équipements aux nouveaux besoins. C'est pourquoi en 2001 VNF et la CNR ont signé un protocole relatif à l'aménagement d'appontements et aux modalités de gestion qui prévoyait :

- ◆ un plan général pluriannuel de programmation (création, adaptation, rachat),
- ◆ un tarif unique sur l'ensemble de l'axe par catégorie de bateaux
- ◆ le suivi des escales par VNF via un logiciel

Ces grands principes ont été maintenus en 2015 pour une réflexion autour d'un nouveau protocole incluant le Grand Lyon.

Les investissements ont été de 5 269 000 € (dont 3 533 000 € pour VNF) pour 20 places créées ou confortées entre 2000 et 2014.

Le programme prévisionnel pour 2015- 2021 est de 15 500 000 €.

Nicolas CHARTRE précise que dans ce nouveau protocole il est prévu un amortissement des investissements sur 12 ans ce qui nécessitera une augmentation des tarifs de redevance (multiplié par 2 sur 3 ans). Des réunions sont organisées tous les ans afin de trouver des solutions pour les appontements des bateaux et établir le programme prévisionnel.

Pour la gestion des escales VNF a développé un logiciel, Gescales, qui fonctionne bien et qui a même été exporté sur le bassin de la Seine.

Gilles DUREL, récent retraité de la CNR, présente les excuses de son successeur, Guy Collilieux.

Il explique que dès 2001 la CNR a compris les enjeux et perspectives du marché de la croisière fluviale. La signature du protocole avec VNF a lancé le programme d'accompagnement de cette croissance. L'arrivée des plans MIG a largement contribué à l'apport des moyens affectés aux appontements. Les projets ne peuvent être réalisés qu'avec l'accord des élus communaux. Par exemple à Saint-Etienne-des-Sorts un appontement n'a jamais pu être créé par refus de la municipalité.

Les dossiers deviennent de plus en plus lourds et difficiles et malgré la hausse de la fréquentation l'écart s'est creusé avec la charge des investissements à amortir. Les demandes d'équipements aux escales (eau, électricité, déchets,...) augmentent. Pour l'électricité, là où on installait une borne de 150 A, c'est maintenant 1 000 A qui sont demandés, ce qui induit des réseaux beaucoup plus importants.

Gilles Durel termine son exposé par des images de haltes réalisées et de sites des haltes futures.



Olivier PILLONEL, du Grand Lyon, commente avec l'aide d'un power-point le schéma directeur du Grand Lyon pour les paquebots de croisière fluviale approuvé fin 2013.

Il rappelle que ce schéma est le fruit d'une démarche partenariale avec VNF, CNR et DIRECCTE.

Ce schéma a pour but de :

- ◆ répondre au développement du nombre de paquebots et d'escales par la création de nouveaux appontements en centre-ville,
- ◆ améliorer les services aux bateaux de croisière
- ◆ veiller à l'intégration de cette activité dans la ville.

Il indique que le schéma a déjà été partiellement mis en œuvre : amélioration des sites d'escales (eau, électricité, ascenseur) quai Claude Bernard et Antonin Poncet, aménagement de 2 places quai Rambaud à l'entrée de la darse de Lyon Confluence.

Il montre sur une carte les emplacements des nouveaux sites d'accueil à créer d'ici 2020 : près du Musée des Confluences (pour 2 paquebots) en rive droite du Rhône, programmé en 2016, l'accès au quai Fillon (Parc de Gerland - 2 paquebots) pour une utilisation permanente et sur le quai Leclerc (1^{ère} tranche de 2 paquebots sur une capacité d'accueil à terme de 6).

Dave DELPLACE, de « CroisiEurope », nous présente sa compagnie : forte de 44 bateaux, elle emploie 1350 collaborateurs et transporte 200 000 passagers par an, dont 60% de clientèle française. Il montre des photos de bateaux de la compagnie qui naviguent dans diverses parties du monde : en France sur le Rhône et la Saône, la Gironde et la Garonne, Paris et la vallée de la Seine, en Europe : la



Belgique, la Hollande, la vallée du Rhin, Venise, le Danube, Porto et la vallée du Douro au Portugal, mais aussi en Russie sur la Volga, au Viet-Nam sur le Mékong, en Birmanie et en Afrique Australe, ainsi que des croisières maritimes sur l'Adriatique et en Méditerranée.

En France il y a aussi 4 péniches de 12 cabines pour 24 passagers qui sillonnent les canaux du Centre et de Bourgogne.

Sur les bateaux le service est de 3 ou 4 étoiles avec un prix modéré. Les croisières durent de 4 à 5 jours, 7 jours au maximum. A la demande et sous réserve d'un nombre suffisant de participants des croisières à thèmes peuvent être organisées (par exemple œnologiques).

Croisi Europe forme lui-même ses pilotes (entre 23 et 30 ans).

Bruno MAURY nous précise que sa société « Route Marine » vient d'être reprise par « Maisonneuve Voyages » suite à son départ en retraite. « Route Marine » est une agence de tourisme qui s'occupe de toute la partie en dehors du bateau (accueil depuis l'aéroport ou la gare, excursions, visites, guides,...). Elle emploie 12 à 13 salariés et elle gère 14 bateaux sur le Rhône et la Saône (bientôt 16) et 5 sur la Seine (bientôt 7). Elle travaille pour des opérateurs étrangers : 2/3 allemands et 1/3 anglais. Elle a fait un chiffre d'affaire de 7 millions d'euros en 2014.



Elle fait travailler 60 à 80 guides polyglottes sur le Rhône et 50 sur la Seine.

Il nous cite le nombre de visiteurs par an pour sa compagnie : 8 000 au Palais des Papes et pour les vignobles de Tain, 7 800 à l'abbaye de Cluny, 6 000 aux hospices de Beaune, 5 000 au Beaujolais, 3 100 chez les trufficulteurs, 2 000 chez Chapoutier, 1 000 chez les potiers à Viviers. Les Américains et Australiens sont beaucoup demandeurs de nouveautés et de croisières à thèmes (golf, musique classique dans des sites exceptionnels,...).

Il souligne néanmoins ce qu'il estime comme les points noirs de l'accueil des touristes étrangers : à l'aéroport ou à la gare il n'y a pas de porteur pour prendre en charge les lourdes valises de touristes fortunés qui viennent passer 15 jours en France. Pour lui c'est une lacune car tout le monde y trouverait son compte : les porteurs qui gagneraient bien leur vie et échapperaient au chômage et les touristes qui pour une somme modeste seraient soulagés de cette charge. Le deuxième point noir se situe au quai Claude Bernard où seuls 3 cars sont autorisés à descendre en même temps sur le quai pour déposer les touristes devant le bateau au pied de la passerelle, ce qui oblige parfois les clients étrangers à marcher quelques centaines de mètres pour rejoindre le bateau, parfois sous la pluie, et au personnel des bateaux à faire des navettes pour transporter les lourds bagages des passagers. Il a l'impression que la municipalité de Lyon n'a pas encore pleinement pris conscience de l'importance d'accueillir dans les meilleures conditions ses touristes étrangers qui garderont de Lyon une image bonne ou mauvaise selon l'accueil !



Léo BIELMANN pour la compagnie « AGIS » nous précise qu'il fait le même travail que « Route Marine » et que ces deux compagnies travaillent en toute fraternité. AGIS intervient pour des armateurs étrangers. Il faut sans cesse parer aux problèmes techniques ou administratifs et rassurer les armateurs. Il souligne la réussite du logiciel Gescales qui a permis d'organiser la rotation des escales même avec l'augmentation de 7 à 26 bateaux. Au niveau de la fréquentation il note une grosse clientèle germanique (nord Europe), la clientèle américaine a subi un coup d'arrêt après l'attentat de 2001 mais est repartie en 2007 ainsi qu'une grosse clientèle de culture anglaise.

Les Américains apprécient beaucoup le côté « terroir français » et les croisières à thèmes (tandems avec Via Rhôna, gays, cashers,...).

Il remarque qu'il faut faire preuve d'un bon esprit pour résoudre tous les problèmes qui se posent pour les services à terre. La qualité de ces services à terre est très importante pour l'image des croisières fluviales mais aussi pour l'image de la ville comme l'a souligné M. Maury. Il faudra que les infrastructures évoluent pour faire face à l'augmentation du nombre de bateaux (30 en 2020 et peut être 40 en 2030 !).

Alain BIECHEL rappelle que les croisières ont commencé sur le Rhône en 1960 avec « Le Cygne » entre Lyon et Arles, en 1970 avec le « Dupleix », en 1985 avec « le Fleur du Rhône », puis « l'Arlène » et le « Princesse de Provence » en 1990 et maintenant il y a 51 bateaux de croisières fluviales en France avec la Seine, la Garonne et la Loire.

C'est une activité en évolution qui se heurte aux lenteurs administratives : pour un armateur il se passe 15 mois entre la décision et la réalisation alors qu'il faut au moins 3 ans pour la création d'une halte fluviale. La cale d'Arles a fait l'objet de travaux pour mise à niveau afin d'accueillir des bateaux de 120m de long, mais avec l'arrivée sur le bassin des bateaux de 135m de long il va y avoir 16 bateaux hors norme (28 avec les bateaux de commerce).

Louis ARNOLD signale que si les bateaux de croisière ont pu venir sur le Rhône c'est grâce à l'aménagement de ce fleuve en 1983. Cette activité est bonne pour les emplois et notamment pour les jeunes. Le simulateur créé par l'association du CAF, du CEREMA, de la CNR et de VNF sera exploité par PROMOFLUVIA. Il permettra de renforcer la formation des pilotes sur le Rhône. Par ailleurs, il y a un travail en cours sur la sécurité avec les SDIS et VNF.

Sébastien PONTET du SDIS confirme qu'il y a un groupe de travail sur le risque fluvial. Il y a 18 problématiques recensées ainsi que des scénarios identifiés à examiner. Un exercice d'évacuation d'un bateau (80 personnes à évacuer) est prévu pour le 15 septembre 2015.

Jean-François GROS remercie les intervenants et ouvre le débat :

Question : pourquoi les bateaux étrangers bénéficient d'investissements alors que les compagnies locales connaissent des difficultés ?

Réponse : CroisiEurop est une compagnie française. Le marché a évolué de façon très rapide et il fallait répondre à la demande des compagnies. Par ailleurs le tourisme fluvial fait travailler beaucoup d'entreprises françaises et est créateur d'emplois en France.

Nicolas CHARTRE : précise que VNF s'intéresse à tous les créneaux y compris le fret. Il faut faire coïncider les usages avec les projets.

Q. : comment se passe la navigation aux écluses avec les bateaux de commerce ?

R. : il n'y a pas de priorité, il y a eu quelques difficultés au début de la mise en place du nouveau système mais après quelques réunions les pilotes essaient de s'adapter. Il faut compter vingt minutes pour une éclusée.

Q. : Il y a une halte fluviale à Vienne et pourtant aucune visite n'est prévue au musée de Saint Romain en Gall.

R. : Les bateaux ne peuvent pas s'arrêter de partout. Des spots sont créés autour des grandes villes. Tout est organisé à bord. Les compagnies travaillent avec les tours opérateurs pour mieux cibler les besoins : il faut que le produit soit alléchant et que la visite soit bien organisée, tout est minuté. Il y a de la communication à faire de la part du musée. Lorsque les bateaux sont stationnés pour quelques heures dans une ville, environ deux tiers des passagers partent en excursion et le tiers restant visite sur place et ceci d'autant plus que la qualité de l'accueil et les activités proposées les y incitent.

Michel RAFFIN de l'ADR annonce que le pardon des mariners des 30 et 31 mai aura pour thème « croisières et paquebots » avec la présence de compagnies : Arosa le 30 et CroisiEurop le 31.

Jean-François GROS clôt le débat, remercie les intervenants pour leurs brillants exposés et invite les participants à poursuivre les échanges un verre à la main au buffet préparé au restaurant voisin « l'Ilo ».

