



## COMPTE RENDU DU « 5 à 7 » du 16 JUIN 2016 SUR LE PROJET « VIVRE LE FLEUVE »



**Jean-François GROS** ouvre la séance devant une salle bien remplie. Il rappelle que PROMOFLUVIA a pris la suite de la RUL, qui a été dissoute, pour terminer l'étude « Vivre le Fleuve » avec l'accord de l'État et de la CNR et après avoir eu la certitude que les crédits prévus seront bien transmis. Cette étude comporte deux volets : le développement de chambres d'hôtes sur des péniches de marinières en activité et l'utilisation de containers aménagés comme logements insolites le long ou sur le fleuve.

**Marie-Claude NICOLAS-BAUER** indique que ce projet d'offre touristique a été initié par la Région Urbaine de Lyon et la Mission d'Ingénierie Touristique Rhône-Alpes, en partenariat avec les offices de tourisme et les services tourisme des collectivités. L'objectif de l'offre est d'immerger les visiteurs dans l'univers du transport fluvial de marchandises de deux façons distinctes : d'une part le développement de chambres d'hôtes à bord de péniches commerciales pour découvrir la vie des marinières et d'autre part, l'utilisation de containers aménagés en hébergements insolites au bord du fleuve.



Nous vous attendons nombreux pour  
le prochain 5 à 7

**Le 15 décembre 2016**  
**À 17 h 00**  
sur le thème suivant :

**Transport fluvial de marchandises**



L'étude ne concerne que la faisabilité réglementaire, technique et économique, il ne s'agit pas d'une étude de marché. La mission de maîtrise d'ouvrage de PROMOFLUVIA a consisté à passer des conventions avec l'État et la CNR pour le financement de l'étude (État 80%, CNR 14%, Promofluvia 6%), à adapter le CCTP et à lancer, fin juin début juillet 2015, un appel d'offre pour le choix d'un bureau d'étude. Ce dernier a été désigné début octobre 2015 : il s'agit d'un groupement d'étude comprenant le bureau d'étude Grelet conseil, mandataire du groupement, et CTS consulting pour les entretiens, M. Richard Bosquillon, paysagiste, M. Richard Poulet, expert fluvial et DSC avocats pour la partie juridique et réglementaire. L'étude a duré 4 mois avec de nombreuses réunions pendant son élaboration : 2 comités de pilotage en novembre 2015 pour le démarrage et en mars 2016 pour la clôture, 3 réunions techniques en décembre, janvier, février, plusieurs réunions internes à PROMOFLUVIA avec ou sans le bureau d'étude notamment pour la mise au point des documents finaux en avril et mai. Le comité de pilotage était composé de représentants de l'État (DIRECCTE), de la CNR, de PROMOFLUVIA, de VNF, de la Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale (CNBA), du Comité des Armateurs Fluviaux (CAF) de la Région Auvergne Rhône-Alpes. Les réunions techniques comprenaient les représentants de l'État, de la CNR de VNF et de PROMOFLUVIA.

**M. Jean-Michel GRELET** présente la méthodologie de l'étude (cf. présentation jointe).

Dans un premier temps nous avons rencontré les professionnels concernés par cette étude. Des entretiens ont été réalisés, pour l'offre 1, avec des mariniers en activité, pour l'offre 2 avec des exploitants d'hébergements insolites et des entreprises de transformation de containers.

Il y a eu 24 entretiens dont certains à l'étranger (Belgique, Pays-Bas).

Dans un deuxième temps nous avons étudié la faisabilité réglementaire, juridique et économique des offres, ce qui s'est révélé assez compliqué compte tenu du vide juridique pour les chambres d'hôtes à bord de bateaux et a nécessité beaucoup d'allers-retours entre les membres du groupement d'étude.

Pour finir nous avons examiné 4 sites pour l'offre des containers en bord de fleuve.



La suite de son intervention, avec l'aide de **M. Richard POULET**, expert fluvial, pour la partie réglementaire et les coûts d'aménagement, est détaillée dans le Powerpoint joint à ce compte-rendu.

**M. Richard BOSQUILLON** paysagiste présente des simulations sur 4 sites d'installation de containers en tenant compte de l'accessibilité et du raccordement aux réseaux.

Ce sont Valence-l'Épervière, Condrieu, Chalon Port-Nord et Virignin. Pour Valence-l'Épervière deux possibilités sont suggérées : un gîte à terre, près du port ou un gîte flottant à l'amont du port. Pour Condrieu, deux simulations : un gîte à terre près des chalets en amont du port de plaisance et un gîte flottant à l'aval du port. Pour Chalon : un gîte à terre dans le port et un gîte flottant à l'amont des quais d'escales des paquebots de croisières. A Virignin, un gîte à terre en bordure de la Via Rhôna, à proximité du camping et du port de plaisance.



**Mme Véronique LEMMENS**, de la DIRECCTE, précise que l'État soutient cette étude dans le cadre de la mission « Plan Rhône » dans tous ses aspects et notamment la recherche de produits touristiques innovants dans un bassin très demandé et fréquenté. L'installation de containers pourrait répondre au manque d'hébergements. Il s'agit aussi de valoriser l'industrie et le transport fluviaux.

**Mme Gwenaëlle CORBIN** de la CNR explique que, pour les raisons que vient d'évoquer Mme LEMMENS, la CNR soutient cette étude dans le cadre de ses Missions d'Intérêt Général (MIG) d'aide aux territoires. Cette étude est utile pour le développement du tourisme.

**M. Jean François GROS** remercie les intervenants et ouvre le débat.

**Question** : sur le site de Condrieu les containers ne sont pas en bordure de la Via Rhôna qui passe sur l'autre rive et l'on sait que la traversée du Rhône sur le pont est difficile pour les cyclistes. Pourquoi ne pas prévoir les containers en rive droite, en bordure de la Via Rhôna, là où il y a déjà un camping ?

**Réponse** : il faut choisir les sites en lien avec le transport et les activités fluviales. Il faut rechercher les lieux les plus appropriés.

**Q.** : il est impossible d'embarquer des passagers dans un port industriel, un particulier ne peut pas pénétrer à l'intérieur.

**R.** : c'est vrai qu'en France les ports ne sont pas ouverts à la ville, contrairement à la Belgique et à la Hollande, c'est une différence de culture. A l'intérieur du port d'Anvers il y a un hôtel. En France on ne favorise pas le tourisme industriel mais on y travaille, notamment avec cette étude, il faut un peu de temps. Dans le maritime, les cargos transportent parfois des passagers, pourquoi le fluvial ne ferait pas de même ? Pour la question de l'accès dans le port ce n'est pas un problème majeur, il faut rechercher une solution : le marinier prévient la capitainerie ou s'il le faut il accueille le passager à l'entrée du port pour le conduire au bateau. Les conditions pour les ports industriels du Rhône sont différentes des ports du nord de l'Europe, il faut en tenir compte mais l'embarquement est toujours possible à condition de respecter les consignes, notamment de sécurité.

**Q.** : qu'en est-il de l'expérience du « Kairos » qui a déjà accepté des passagers ?

**R.** : le propriétaire du « Kairos » a refusé de répondre à notre entretien. Il faut que le marinier ait vraiment la volonté d'accepter les clients, un autre marinier l'a fait mais il a eu peu de clients. Un couple hollandais continue de prendre des passagers.

**Q.** : Comment est-ce géré ?

**R.** : pour l'instant, au coup par coup, sans planning. L'activité principale est le transport de fret, il s'agit d'une niche de tourisme insolite. Le touriste n'est pas le touriste habituel : il doit être intéressé par le transport fluvial, la vie des mariniers et il doit s'adapter aux contraintes de l'activité. Il faut voir que cette forme de tourisme peut valoriser auprès du public le transport fluvial et le métier de marinier. On voit de plus en plus à la télévision des émissions sur le transport fluvial. Il faudrait créer un réseau d'acteurs susceptible de faire connaître ce produit. Les mariniers sont les premiers concernés et c'est à eux qu'il appartient de développer cette forme de tourisme.

**Q.** : existe-t-il des exemples de containers aménagés sur barge ou à terre ?

**R.** : oui, il y a un exemple de bac aménagé avec container actuellement et sur terre il y a plusieurs exemples de containers aménagés par des privés.

**Q.** : serait-il possible de déplacer la barge avec les containers ?

**R.** : oui, il suffit de débrancher les raccordements aux réseaux sur berge et de conduire la barge sur un autre site d'accueil.

**Q.** : connaît-on le nombre de candidats intéressés par ces formes de tourisme insolite ?

**R.** : l'étude actuelle est une étude de faisabilité technique, ce n'est pas une étude de marché. Il est prévu une phase de communication en direction des principaux intéressés pour leur faire connaître cette étude et les inciter à développer cette forme de tourisme. Cette étude sera inscrite sur le site du « Plan Rhône ».

**Jean-François GROS** souligne la richesse de ce débat qui montre que cette étude soulève de nombreuses questions et il indique que PROMOFLUVIA va entamer dès maintenant et jusqu'à l'automne la phase de communication de cette étude. Il invite tous les participants à continuer les discussions autour d'un cocktail qui conclut traditionnellement nos « 5 à 7 ».