

**Comment renouer avec la tradition  
fluviale par le tourisme, via l'accueil  
de bateaux d'envergure et le  
développement d'activités  
directement connectées au fleuve ?**

Anaïs DIGUET

Ingénierie du Développement Territorial

2014-2015



**Comment renouer avec la tradition  
fluviale par le tourisme, via l'accueil  
de bateaux d'envergure et le  
développement d'activités  
directement connectées au fleuve ?**

Anaïs DIGUET

Ingénierie du Développement Territorial

2014-2015

Maître de stage : Marion GEGOT, Service tourisme, Nantes Métropole

Tuteur pédagogique : Luc Mazuel



L'étudiant conserve la qualité d'auteur ou d'inventeur au regard des dispositions du code de la propriété intellectuelle pour le contenu de son mémoire et assume l'intégralité de sa responsabilité civile, administrative et/ou pénale en cas de plagiat ou de toute autre faute administrative, civile ou pénale. Il ne saurait, en cas, seul ou avec des tiers, appeler en garantie Vetagro Sup.



# Remerciements

Je tiens à remercier tout particulièrement ma maîtresse de stage, Madame Marion Gegot, pour la confiance qu'elle m'a accordée ainsi que pour son soutien et ses conseils. Je remercie également Mesdames Magalie Berthelot et Céline Chevis pour leur aide précieuse, leur patience et leur écoute tout au long de ces six mois de stage.

Mes remerciements vont également à Monsieur Luc Mazuel, mon tuteur de stage, qui a su être disponible tout au long de ce travail pour des conseils avisés.

Je remercie également les acteurs avec lesquels j'ai pu m'entretenir pour mener à bien mon étude ainsi que tous les employés du service de la DGDEAI pour l'accueil qu'ils m'ont réservé.

Je remercie également mon entourage personnel pour leur patience et leur soutien tout au long de mon cursus.





# Résumé

Le tourisme fluvial est un secteur en vogue, s'expliquant par une demande toujours plus forte d'un retour aux sources des touristes et habitants et le souhait de mettre en valeur un patrimoine naturel parfois délaissé.

C'est dans ce contexte que la métropole nantaise veut initier sa reconquête du fleuve Loire. Un engagement politique et le lancement du débat « Nantes, la Loire et nous » ont vu le jour. Le service tourisme de Nantes Métropole souhaite étudier la possibilité de redynamiser et développer les actions présentes sur le territoire en matière de tourisme fluvial. Ainsi, la collectivité doit trouver comment renouer avec la tradition fluviale par le tourisme, via l'accueil de bateaux d'envergure et le développement d'activités directement connectées au fleuve.

Cette étude propose un état des lieux de la situation du tourisme fluvial, mettant en avant les atouts et contraintes du territoire. Les obstacles soulevés suite à cette étape font l'objet d'une réflexion concernant une éventuelle solution, réflexion enrichie par des propositions concrètes d'actions opérationnelles.

Les résultats montrent un réel manque d'infrastructures sur la métropole concernant l'ambition de développement d'accueil de paquebots de croisières maritimes et un besoin de redynamiser l'accueil de bateaux de prestige. Le débat fait également état du besoin de mettre en place des activités connectées au fleuve, dont l'utilité n'est pas uniquement touristique. Cependant, l'arrivée des croisières fluviales sur la Loire montre bien l'intérêt porté aujourd'hui pour la ville de Nantes et pousse ainsi la métropole à s'investir dans ce secteur en devenir.

## **Mots clés :**

**Tourisme fluvial - Loire – Nantes Métropole - Engagement politique - Budget -**

**Nouvelle Stratégie – Coopération- Utilité touristique et publique**



# Abstract

River tourism is a business sector in development. This trend is due to the society's ever growing desire to reconnect with its roots and to enhance a natural legacy often overlooked at.

In this context, it is the goal of Nantes Metropolitan Council to revive the Loire River on its territory and a political commitment has been made in that direction. In order to do so, the council is organising a large debate on the present and future activities connected to the Loire. Tourism may be a mean to fulfil that commitment.

Nantes Metropole has to figure out how to reconnect with the river tradition through tourism, specifically through the large ships hosting and the development of activities directly connected to this river.

This study exposes a precise overview of the river tourism's situation on the territory, its weaknesses and its strengths. Potential solutions to identified threats and ensuing operational actions are disclosed.

The inventory shows a concerning lack of infrastructures on the territory endangering the development of the maritime ships hosting and a need to reinvigorate the large ships hosting.

The Loire debate tackles a large range of issues disconnected with tourism. However, the arrival of river cruises on the Loire is a sign that the place is valuable for the river tourism sector. Thus, the council wants to investigate further opportunities related to it.

## **Keywords :**

River tourism / Loire / Nantes Metropolitan Council / Political commitment / Budget / New strategy / Cooperation / Local opportunity



# Table des matières

## Table des illustrations

## Tables des sigles et des abréviations

## Introduction

.....	1
<b>I. Une stratégie touristique sur le territoire de la métropole nantaise qui s'ouvre au tourisme fluvial</b> .....	2
A. Le territoire nantais et ses acteurs : une mobilisation pour faire du tourisme un levier de développement .....	2
1. Un territoire du Nord-Ouest traversé par la Loire.....	2
2. Le millefeuille institutionnel des acteurs touristiques du territoire.....	2
2.1 La région Pays de la Loire : une institution qui délègue pour une efficacité augmentée .....	2
2.2 Le département Loire Atlantique et la marque de territoire Holala .....	2
2.3 Nantes Métropole : une collectivité qui profite de la réforme territoriale.....	3
3. Une compétence tourisme au cœur du territoire .....	3
3.1 Le Voyage à Nantes : l'organisme majeur de la mise en œuvre de la politique touristique..	4
3.2 Les autres délégations de service public du service tourisme .....	4
3.3 Un budget contraint dans une période de restriction.....	4
B. Le tourisme fluvial : un secteur en pleine croissance, atout de la valorisation d'un patrimoine local et à l'attractivité d'un territoire .....	5
1. Que faut-il entendre par tourisme fluvial ?.....	5
2. Des sites de pratiques, des équipements et des acteurs diversifiés .....	6
3. Le tourisme fluvial en France, un secteur qui a le vent en poupe.....	6
4. Un changement de vision du tourisme fluvial : vers le tourisme fluvestre .....	7
5. Une prise de conscience du territoire de la nécessité de revaloriser le patrimoine fluvial via des politiques engagées.....	7
6. Le tourisme fluvial : un nouveau levier de revalorisation du patrimoine fluvial et d'attractivité sur le territoire.....	8
C. Une méthodologie adaptée à la commande .....	8
1. Une recherche bibliographique indispensable à l'acculturation du sujet.....	8
2. Le besoin de cadrer la mission et d'en définir les limites.....	9
3. La réalisation d'entretien avec différents acteurs et le traitement des résultats.....	9
4. Un benchmark qui vient enrichir la partie de propositions opérationnelles .....	9
<b>II. La Loire et le tourisme fluvial : état des lieux</b> .....	10
A. La Loire et ses infrastructures .....	10
1. Etat des lieux de la Loire .....	10
1.1. La Loire, un fleuve complexe .....	10
1.2. Les équipements.....	10
1.2.1. Les pontons et quais utilisés pour l'accueil de bateaux à passagers et de prestiges .	11

1.2.2.	Les équipements de loisirs .....	11
1.3.	Les acteurs .....	11
1.4.	Les produits proposés.....	12
2.	Etat des lieux de l'Erdre .....	12
2.1	Une rivière plus calme sur le canal de Nantes à Brest .....	12
2.2	Une offre touristique plus développée que sur la Loire.....	12
B.	Les actions relevant de la stratégie actuelle .....	13
1.1.	La fondation Belem.....	13
1.2.	Un partenariat entre le bateau et la métropole Nantaise officialisé depuis 2010.....	14
1.2.1.	Les engagements de la première convention et son bilan.....	14
1.2.2.	Les évolutions de la convention et des escales .....	15
2.	Les bateaux à passagers .....	16
2.1	Les paquebots de croisières maritimes .....	16
2.2	Les paquebots de croisières fluviales : l'arrivée de CroisiEurope sur le territoire .....	16
3.	La Loire à vélo .....	17
4.	Le Débat Loire.....	17
<b>III.</b>	<b>La proposition d'une stratégie opérationnelle de développement du tourisme fluvial sur le territoire de la métropole.....</b>	<b>18</b>
A.	L'accueil de bateaux de passagers.....	18
1.	Les paquebots de croisières maritimes .....	18
1.1.	Les enjeux de cette filière sur le territoire nantais.....	18
1.2.	L'état actuel de la filière sur la métropole nantaise.....	19
1.2.1.	Un accueil des paquebots existant mais limité .....	19
1.2.2.	Des infrastructures non adaptées .....	20
1.2.3.	Une promotion de l'offre existante mais insuffisante .....	21
1.3.	Les propositions concrètes afin de surmonter les obstacles.....	21
1.3.1.	Trouver un exploitant et des financements pour le quai Wilson .....	21
1.3.2.	Miser sur le terminal de Cheviré et développer une réelle structure d'accueil.....	22
1.3.3.	Agrandir la zone d'évitage et construire un réel terminal de croisière.....	22
1.3.4.	Le développement d'un accueil et d'une réelle stratégie de communication et de promotion de l'offre .....	23
2.	Les paquebots de croisières fluviales .....	24
2.1	Les enjeux de cette filière sur le territoire nantais.....	24
2.2	L'état actuel : les premiers pas de CroisiEurope sur la Loire.....	25
2.2.1	Une première dans le paysage nantais .....	25
2.2.2	Un navire qui s'affranchit des contraintes techniques du fleuve : réalité ou fiction ?	25
2.3	Les propositions concrètes d'amélioration et de développement de la filière croisière fluviale.....	26

2.3.1	La résolution des contraintes techniques du MS Loire Princesse .....	26
2.3.2	La densification de l'offre de CroisiEurope et l'ouverture à la concurrence.....	26
2.3.3	Le développement d'une réelle stratégie de communication et de promotion de l'offre .....	27
B.	L'accueil de bateaux de prestiges.....	28
1.	L'accueil de bateaux seuls : une stratégie opportune ? .....	28
2.	Les 120 ans du Belem en 2016 : une opportunité pour créer une fête de la Loire ? .....	29
2.1	Les enjeux pour Nantes métropole .....	29
2.2	Une réflexion primordiale sur la programmation d'une éventuelle fête de l'eau .....	30
2.3	La méthode de financement d'un tel projet .....	30
3.	L'Hermione : un rendez-vous manqué en 2015, vers d'autres possibilités ?.....	31
4.	La faisabilité de l'accueil de bateaux de prestiges sur le territoire .....	32
C.	Un tourisme nautique de loisirs sur la Loire.....	32
1.	Des projets en lien avec les cahiers d'acteurs du Débat Loire .....	32
2.	Le projet du pont à Transbordeur « Bien plus qu'un pont » .....	32
3.	Les projets de la commune d'Indre .....	34
4.	Le tourisme nautique sur la Loire .....	35
<b>Conclusion</b>	.....	<b>37</b>
<b>Bibliographie</b>	.....	<b>38</b>
<b>Table des annexes</b>	.....	<b>43</b>

# Table des illustrations

## Table des figures

Figure 1 : Les institutions publiques et leurs rôles dans les politiques du territoire.....	2
Figure 2: La présentation simplifiée du contexte institutionnel de Nantes Métropole.....	3
Figure 3: La stratégie du service tourisme de Nantes Métropole .....	4
Figure 4: La création du Voyage à Nantes.....	4
Figure 5 : Les comblements de la Loire au fil du temps sur le territoire. ....	7
Figure 6: La domanialité du fleuve Loire sur la métropole.....	10
Figure 7 : L'histoire du Belem.....	13
Figure 8 : L'évolution du nombre d'escales et du nombre de passagers à Nantes et Saint-Nazaire entre 2002 et 2014.....	16
Figure 9 : La présentation des contraintes de l'exploitation du quai Wilson.....	20
Figure 10 : L'estimation de l'excédent brut d'exploitation pour les deux scenarii du projet de l'association les transbordés.....	34

## Tables des tableaux

Tableau 1: Les équipements du tourisme fluvial .....	6
Tableau 2: Les acteurs privés et publics du tourisme fluvial .....	6
Tableau 3 : Les équipements utilisés pour l'accueil de bateaux à passagers et de prestiges sur la Loire .. ..	11
Tableau 4 : Les équipements de loisirs sur la Loire.....	11
Tableau 5 : Les équipements de l'Erdre .....	13
Tableau 6 : Les acteurs et les produits proposés sur l'Erdre .....	13
<i>Tableau 7 : Le tableau des coûts détaillés de l'escale du Belem pour l'année 2010.....</i>	<i>14</i>
Tableau 8 : Les coûts de l'escale en 2010 pour la Fondation et Nantes Métropole .....	14
Tableau 9 : Les chiffres clés de l'escale du Belem pour la Fondation sur l'année 2010.....	14
Tableau 10 : L'évolution du coût des escales du Belem entre 2010 et 2014.....	15
Tableau 11 : L'évolution des chiffres clés des escales du Belem pour la Fondation entre 2010 et 2014.....	15
Tableau 12: Les dépenses totales en euros des passagers de croisières maritimes dans différentes villes sur l'année 2014.....	19
Tableau 13: L'estimation des dépenses des passagers de croisières fluviales en euros sur l'année 2014 dans différentes villes.....	25
<i>Tableau 14 : Le calcul de la longueur moyenne disponible par jour sur le ponton Belem en 2014.....</i>	<i>27</i>
Tableau 15 : Le calcul de la longueur moyenne disponible par jour sur le ponton des chantiers en 2015.....	27
Tableau 16:L'évolution du nombre de jours de présence, d'ouverture et de visites publiques sur le Belem de l'année 2010 à 2014.....	28
Tableau 17 : La présentation des différents critères pouvant expliquer la baisse de fréquentation du Belem.....	28
<i>Tableau 18: Les chiffres clés de la fête du fleuve à Bordeaux pour l'année 2015.....</i>	<i>29</i>
Tableau 19 : Les coûts résiduels pour la collectivité pour les deux scenarii du projet Pont à Transbordeur.....	34



## Table des encadrés

Encadré 1 : Les enjeux financiers du tourisme sur la métropole nantaise .....	3
Encadré 2: Les chiffres clés du tourisme fluvial en France .....	6
Encadré 3 : La fiche d'identité de la société CroisiEurope .....	16
Encadré 4: Les chiffres clés de la croisière maritime en France en 2014. ....	18
Encadré 5: Les chiffres clés de la croisière fluviale en France en 2014.....	25
<i>Encadré 6: Les témoignages concernant la venue de Loire Princesse sur la Loire en 2015.....</i>	<i>26</i>

## Table des cartes

Carte 1: La localisation de la région Pays-de-la-Loire .....	2
Carte 2 : Le fleuve Loire .....	2
Carte 3 : Les 24 communes de Nantes Métropole .....	3
Carte 4: Le domaine de la Loire gérée par Voies navigables de France .....	10
Carte 5 : La présentation de l'environnement du lieu d'escale de Cheviré. ....	22
Carte 6 : Le projet d'agrandissement de la zone d'évitage .....	22
Carte 7 : Le projet Jules Verne .....	23
Carte 8 : Les zones autorisées au motonautisme sur la Loire sur la métropole nantaise et autour .....	35

# Tables des sigles et des abréviations

ACE	Association culturelle d'été
ASIP	Agent de sureté de l'installation portuaire
ASPTT	Association sportive des postes, télégraphes et téléphones
AURAN	Agence d'urbanisme de la région Nantaise
CAP	Contrat d'appui à la performance
CAUE	Conseil d'architecture de l'urbanisme et de l'environnement
CCI	Chambre de commerce et d'industrie
CHU	Centre hospitalier universitaire
CNSPS	Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques
CODELA	Comité d'expansion de Loire-Atlantique
DD	Développement durable
DG	Direction générale
DGDEAI	Direction générale développement économique et attractivité internationale
DPARc	Direction du patrimoine et de l'archéologie
DSP	Délégation de service public
ELP	Equipement léger de plaisance
EPCI	Etablissement de coopération intercommunale
FAP	French Atlantic Ports
FEDER	Fonds européens de développement régional
GIP	Groupement d'intérêt public
GPM	Grand port maritime
ISPS	Code international pour la sureté des navires et des installations portuaires
Mapam	Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles
MIN	Marché d'intérêt national de Nantes
NGE	Nantes grand équipement
NM	Nantes Métropole

NPPI	Nantaise des ponts et des pylônes internationaux
ONTF	Observatoire national du tourisme fluvial
ORT	Observatoire régional du tourisme
PIB	Produit intérieur brut
RIS	Relais d'information service
RNOTF	Réseau national d'observation du tourisme fluvial
RSE	Responsabilité sociétale des entreprises
SELA	Société d'équipement de Loire-Atlantique
SRDTL	Schéma régional de développement du tourisme et des loisirs
StaRT	Réseau de statistiques régionales du tourisme
TAN	Réseau de transport en commun de l'agglomération Nantaise
VAN	Voyage à Nantes
VNF	Voies navigables de France

# Introduction

En matière de tourisme, la France est le premier pays d'accueil avec 83,7 millions de visiteurs en 2014 et se place au troisième rang en termes de recettes. Le secteur touristique représente plus de 2M d'emplois directs et indirects sur le territoire national et 10% du PIB, produit intérieur brut (MARTIN P., 2015). Afin de rester le premier pays touristique du monde et la compétition se développant, une nouvelle stratégie a été présentée par le gouvernement en 2014. Un des axes porte sur le développement du tourisme fluvial. Le développement de ce secteur fait partie des tendances observées au cours des dernières années (LE FOLL S., 2014). La France bénéficie du plus long réseau fluvial d'Europe avec 18 000kms de voies d'eau dont 85000kms navigables (VNF, 2011). Ce patrimoine participe au développement économique du pays et présente un fort potentiel en termes d'activités et d'emplois dans les territoires. Polyvalent et diversifié, le tourisme fluvial propose une large palette d'activités. L'histoire a parfois délaissé les fleuves, compte tenu de leurs contraintes en termes d'aménagement et de franchissement. La ville de Nantes ne fait pas exception. Entre comblements et déviations, le fleuve Loire, le plus long de France a subi de profondes mutations au fil du temps.

La prise de conscience politique générale du besoin de revaloriser un patrimoine naturel oublié et la demande toujours plus forte d'un retour aux sources et aux séjours nature ont poussé le tourisme fluvial à devenir un des axes forts du nouveau mandat politique de la métropole. La présidente a affiché ses objectifs lors de sa campagne : la ville de Nantes doit reconquérir son fleuve, permettre à la population de renouer le lien avec sa tradition fluviale et de le valoriser dans un développement touristique. Cette reconquête doit passer par une coopération et une mutualisation essentielle entre les différents acteurs touristiques de tous les échelons du territoire. Cette revalorisation doit apporter du dynamisme via une nouvelle attractivité, des retombées économiques et un repositionnement en termes d'image du territoire. Le tourisme fluvial est déjà timidement présent sur le territoire. Certaines démarches de valorisation du fleuve sont déjà engagées telles que la Loire à vélo, l'accueil du navire le Belem, les escales quelques paquebots maritimes et depuis très récemment de paquebots fluviaux. La stratégie de la métropole est de continuer à valoriser ces actions, de les redynamiser et de les développer si la faisabilité logistique et financière le permet. Cette volonté va même plus loin avec le lancement d'une grande démarche participative avec le débat « Nantes, la Loire et nous » autour de la Loire et ses usages. Nantes Métropole souhaite associer la population à sa politique de reconquête du fleuve, en intégrant ses besoins à ses propositions d'actions. Le développement du tourisme fluvial sur le territoire doit être un levier d'attractivité et économique pour les touristes et la population. Les deux publics sont liés et c'est pourquoi les habitants eux-mêmes peuvent proposer des pistes de projets touristiques. Nantes Métropole est ainsi rentrée aujourd'hui dans une démarche de revalorisation de la tradition fluviale. Plusieurs pistes de développement apparaissent : continuer de développer la ville de Nantes comme escale de croisières maritimes et fluviales, diversifier l'activité d'accueil du Belem avec d'autres bâtiments ou encore renouer des liens avec la Loire en développant les activités à destination des touristes autant que des résidents.

Afin d'étudier ces différentes possibilités, nous nous intéresserons dans un premier temps aux différents acteurs touristiques du territoire et de leurs stratégies pour comprendre comment le tourisme fluvial est apparu comme une évidence. Dans un deuxième temps, nous ferons un état des lieux du tourisme fluvial déjà présent sur la métropole afin de bien poser les bases, puis, enfin, nous proposerons une stratégie opérationnelle de développement du tourisme fluvial sur la métropole.



# I. UNE STRATEGIE TOURISTIQUE SUR LE TERRITOIRE DE LA METROPOLE NANTAISE QUI S'OUVRE AU TOURISME FLUVIAL

## A. Le territoire nantais et ses acteurs : une mobilisation pour faire du tourisme un levier de développement

### 1. Un territoire du Nord-Ouest traversé par la Loire

La ville de Nantes est située dans la région Pays de la Loire et le département Loire-Atlantique au nord-ouest, à 55 km de l'Océan Atlantique (cf. carte 1). Elle est la 6<sup>ème</sup> ville de France avec 296 000 habitants.

La région est traversée d'est en ouest par le plus long fleuve de France la Loire (cf. Annexe 1), qui se jette dans l'estuaire au niveau de la ville de Saint-Nazaire (cf. carte 2) La Loire a été façonnée au grès de l'histoire de la ville pour aujourd'hui arriver à des singularités telles que l'île de Nantes (VILLE DE NANTES, s.d).

### 2. Le millefeuille institutionnel des acteurs touristiques du territoire

Le territoire nantais compte de nombreux acteurs à des échelons différents (cf. figure 1). Chaque échelon a sa propre politique même si une réelle coopération existe afin de créer une cohérence et une efficacité des stratégies mises en place.

#### *2.1. La région Pays de la Loire : une institution qui délègue pour une efficacité augmentée*

La région Pays de la Loire dispose de nombreux atouts pour être une grande région touristique. Elle a la diversité des paysages, le patrimoine naturel et culturel, les ressources humaines et historiques, la situation géographique et même le climat. Mais elle n'est pas, jusqu'à présent, identifiée comme une grande destination touristique. C'est pourquoi la région a décidé de donner une place singulière au tourisme en lui créant un **propre schéma de développement régional du tourisme et des loisirs, SRDTL** en 2007 avec de nombreuses fiches actions. La région s'implique avec une action volontariste sur les filières nautiques, équine et vélo-tourisme (SRDTL, 2007).

Les différentes délégations de la région ont chacune leur rôle dans le secteur touristique. La **société publique régionale des Pays de la Loire** a pris sa place d'acteur majeur du développement économique régional. Cette agence est en charge de la promotion du territoire et du tourisme régional. Elle propose également un outil d'observation et de prospective grâce à l'**Observatoire Régional du Tourisme, ORT**. Il contribue à documenter les thématiques du développement touristique à l'international et au niveau régional. Il permet de travailler en réseau avec les professionnels du tourisme en animant le réseau de Statistiques Régionales du Tourisme, StaRT, de créer des outils communs d'aide à la décision pour le développement et la promotion des territoires et des filières et de développer une ingénierie sur le recueil et l'analyse des données en collaboration avec les professionnels (AGENCE REGIONALE, 2015).

La région, grâce à ses délégations, permet d'être réellement impliquée dans le développement de politiques touristiques et d'actions concrètes pour le territoire. Elle apporte également un soutien financier et d'ingénierie à la filière tourisme fluvial qu'elle souhaite voir se développer.

#### *2.2. Le département Loire Atlantique et la marque de territoire Holala*

Tout comme la région, le département possède des compétences en matière touristique. Il a notamment mis en place une valorisation du tourisme écologique et durable via le développement du « Passeport vert ».

Carte 1: La localisation de la région Pays-de-la-Loire



Carte 2 : Le fleuve Loire

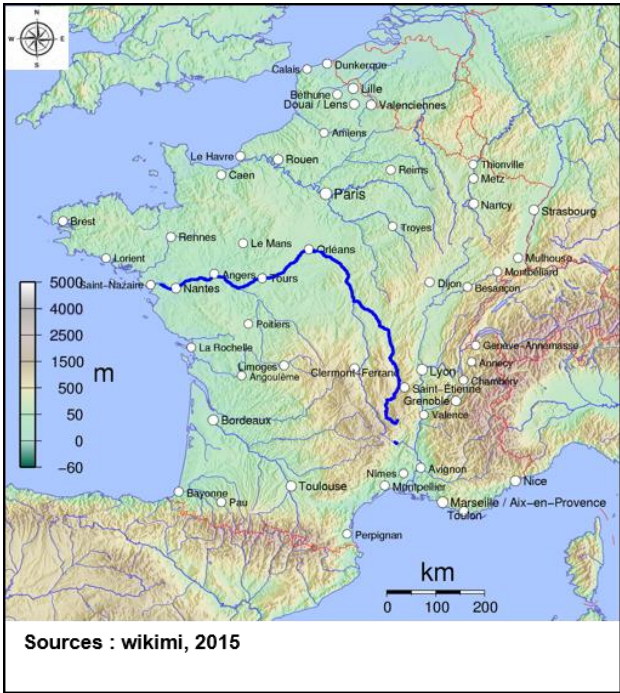
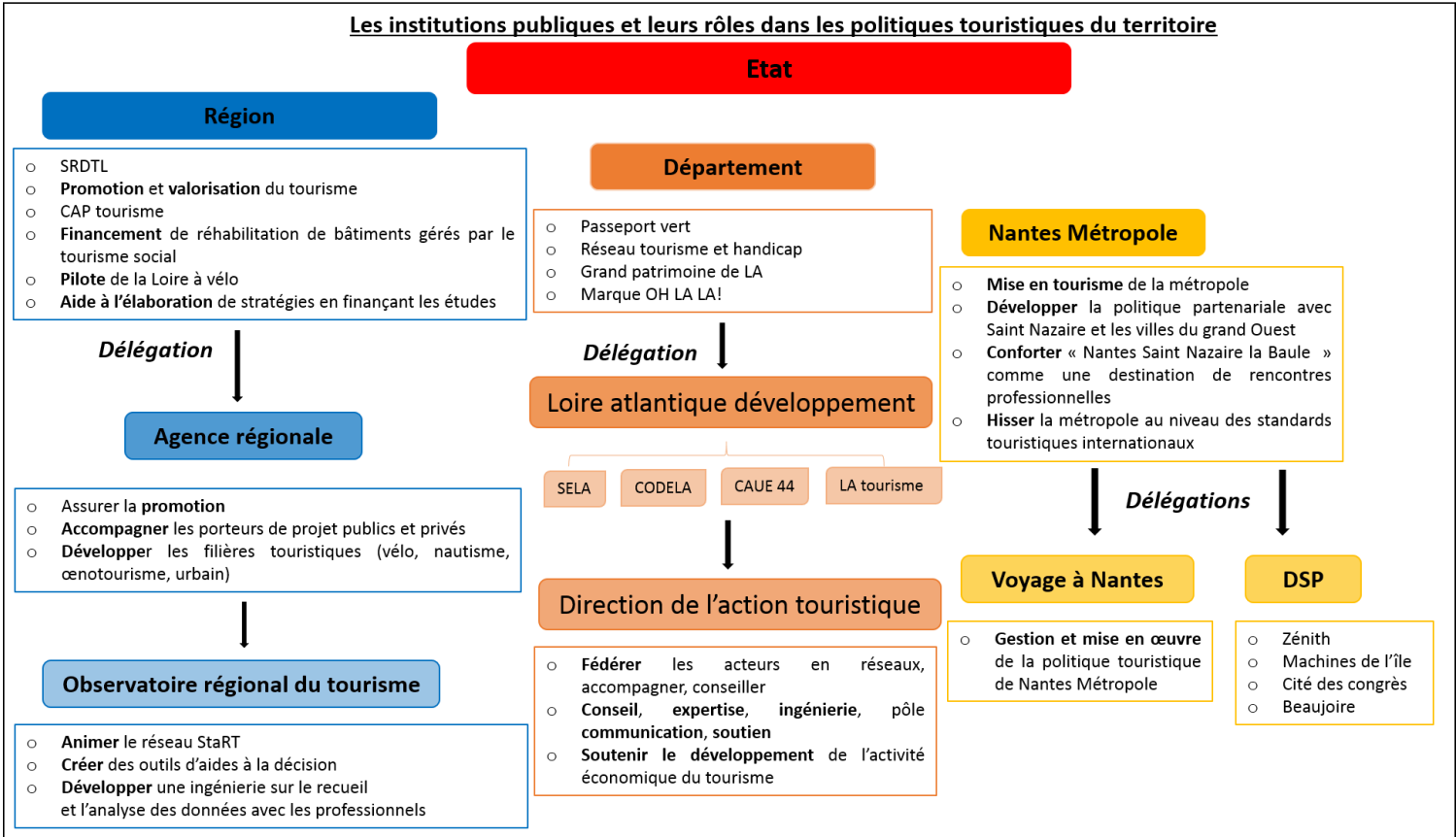


Figure 1 : Les institutions publiques et leurs rôles dans les politiques du territoire



Sources: Personnelles, 2015

Il a également la gestion du réseau tourisme et handicap, du grand patrimoine de Loire-Atlantique et de la marque touristique « OH LA LA ! ». Cette marque de territoire a pour objectif de promouvoir la destination et d'apporter une valeur ajoutée au territoire et aux acteurs. Le département a, de même que la région, délégué une partie de la mise en œuvre de la politique touristique à une agence : Loire-Atlantique développement. La direction touristique de cette agence a pour but de soutenir le développement économique du tourisme, de soutenir les professionnels dans le déploiement de leur activité et de mettre en valeur la destination via la marque OH LA LA ! (LOIRE-ATLANTIQUE, s.d).

La région et le département, via leur implication dans les politiques touristiques ont également développé une coopération avec Nantes Métropole sur certaines actions de la stratégie.

### *2.3. Nantes Métropole : une collectivité qui profite de la réforme territoriale*

Nantes Métropole est un Etablissement de Coopération Intercommunale, EPCI, regroupant 24 communes représentant un territoire de 52 336 hectares et 600 000 habitants (cf. carte 3). L'ancienne communauté urbaine créée en 2001 ayant le nom mais pas le titre officiel de métropole, en est devenue une au 1<sup>er</sup> janvier 2015 grâce au second volet de la loi Mapam, loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles. Elle est dirigée par une assemblée de 97 membres élus au suffrage universel direct. Johanna Rolland, maire de la ville de Nantes, est également la présidente de la métropole. Cette collectivité est constituée du bureau et du conseil communautaire (cf. figure 2) (NANTES METROPOLE, 2014).

La loi Mapam est à l'origine d'une nouvelle impulsion pour le projet de la métropole nantaise : le pacte métropolitain. Ce pacte permet de donner à la métropole des moyens accrus pour renforcer son attractivité en Europe, développer l'économie et l'emploi et réaliser la transition écologique. Certains grands équipements deviennent ainsi métropolitains, comme le château ou le musée des beaux-arts. Nantes Métropole adopte également de nouvelles compétences comme l'archéologie (Loi Mapam, 2014).

Nantes Métropole a de nombreuses compétences dont la compétence tourisme où elle est particulièrement impliquée.

## 3. Une compétence tourisme au cœur du territoire

Les enjeux du tourisme sur le territoire de la métropole sont nombreux. Les retombées économiques sont importantes et l'attractivité augmente d'année en année avec une augmentation du nombre de visiteurs (cf. encadré 1).

### *Encadré 1 : Les enjeux financiers du tourisme sur la métropole nantaise*

#### **Enjeux financiers du tourisme sur la métropole nantaise**

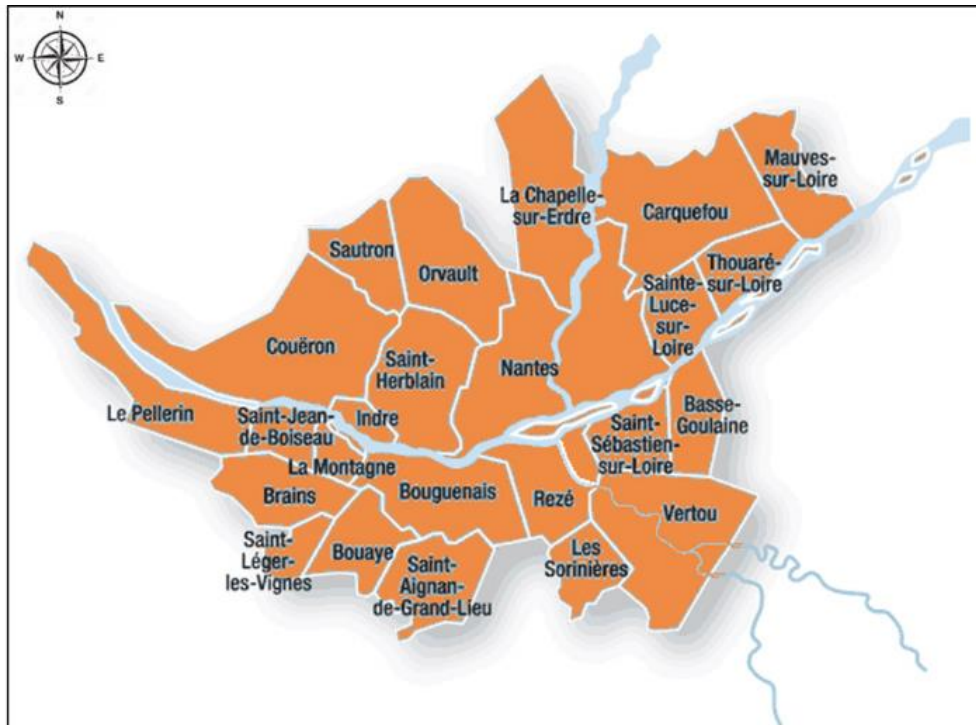
- Dépenses directes : **43M€ sur l'été 2014 (+7%)**
- Un **visiteur extérieur dépense en moyenne 80 euros** sur le territoire
- **540 000 visiteurs extérieurs** d'agrément à l'été 2014 (+7%)
- **+ 24% d'entrées aux Machines de l'île**

Sources: AURAN, 2014

Nantes Métropole est dotée de la compétence tourisme au sein du service Tourisme, depuis la création de la communauté urbaine. Ce service appartient à la Direction Générale Développement Economique et Attractivité Internationale, DGDEAI.

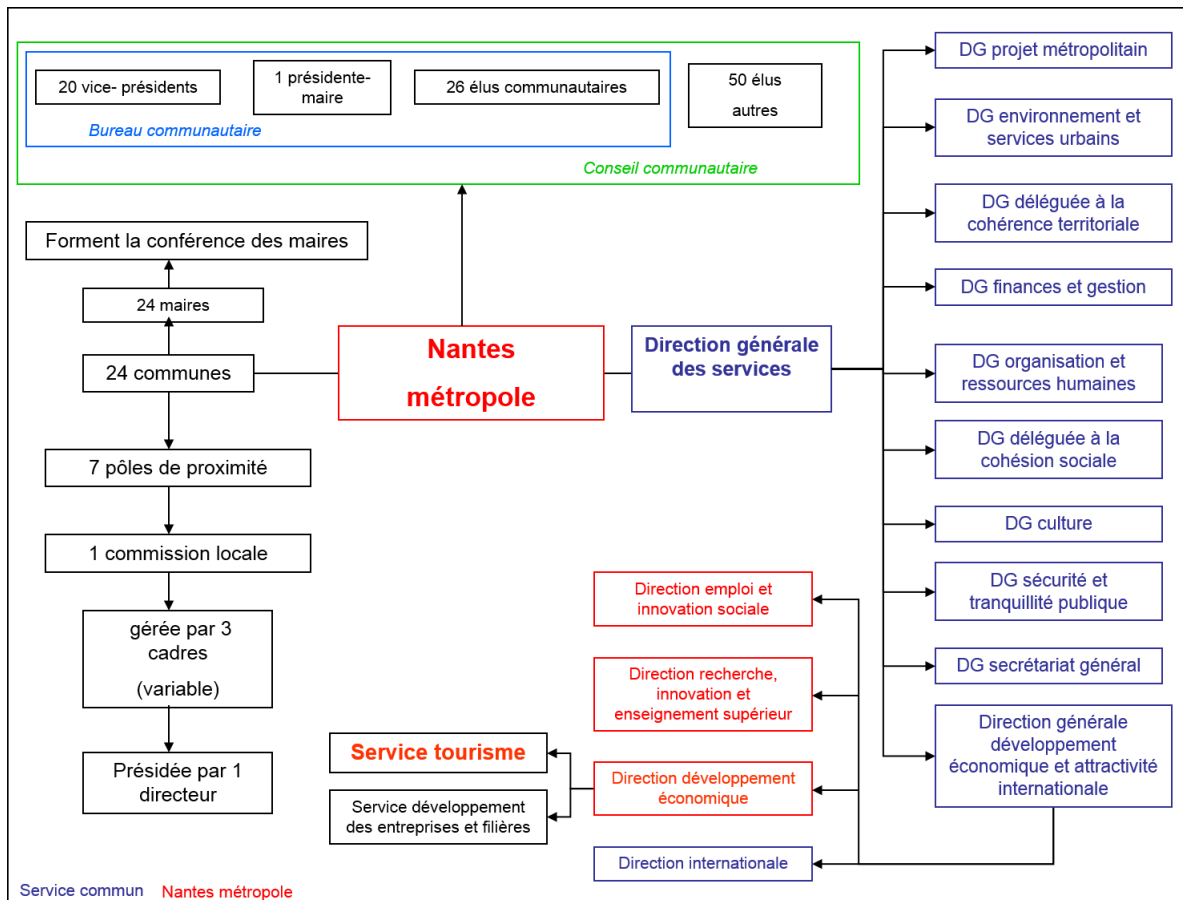


Carte 3 : Les 24 communes de Nantes Métropole



Sources: Nantes Métropole, 2015

Figure 2: La présentation simplifiée du contexte institutionnel de Nantes Métropole



Sources: Personnelles, 2015

Il a en charge les domaines du tourisme d'agrément, du tourisme d'affaires, l'évènementiel et les coopérations métropolitaines sur la thématique touristique. La stratégie touristique de la métropole est présentée sur la figure 3.

Le service tourisme est composé de six personnes : une responsable de service, une assistante et 4 chargées de mission. Afin de mener à bien les actions touristiques, ce service de petite taille possède plusieurs DSP, délégations de service public.

### *3.1. Le Voyage à Nantes : l'organisme majeur de la mise en œuvre de la politique touristique*

Le choix du regroupement opéré et effectif depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2011 a été de rassembler au sein d'une seule structure, tourisme et sites culturels phares. Le Voyage à Nantes, VAN, a donc vu le jour en tant que société publique locale. En reprenant la fonction d'office de tourisme, la structure a le rôle d'accueillir et de guider le touriste, de réaliser les plaquettes d'information ou la signalétique. Cette fonction d'accueil explique le nombre important d'employés de la société. La figure 4 présente les étapes de la fusion ainsi que ses objectifs. Nantes Métropole a un investissement politique et financier important au sein de la structure. En 2015, la subvention de la collectivité a été de plus de 7 millions d'€ (VAN, 2015).

Le VAN est en charge de la promotion du dispositif culturel et de la programmation d'un évènement estival. Le service tourisme de la métropole a donc en contrat deux DSP avec celui-ci :

- La première DSP concerne la gestion de la politique touristique communautaire. Le nouveau contrat 2015-2020 réaffirme la stratégie et l'ambition de la structure, à savoir faire de Nantes une ville reconnue pour sa culture.
- Le second contrat concerne l'ensemble appelé les Machines de l'Île (Galerie des Machines, Grand Eléphant et Mondes Marins). Ce dossier est important car c'est un équipement à succès en termes de fréquentation.

Ces deux délégations sont des dossiers sensibles et prioritaires du service car les enjeux financiers et d'attractivité qui y sont liés sont importants.

Le VAN est ainsi un acteur réellement impliquée dans la mise en œuvre de la politique touristique du territoire.

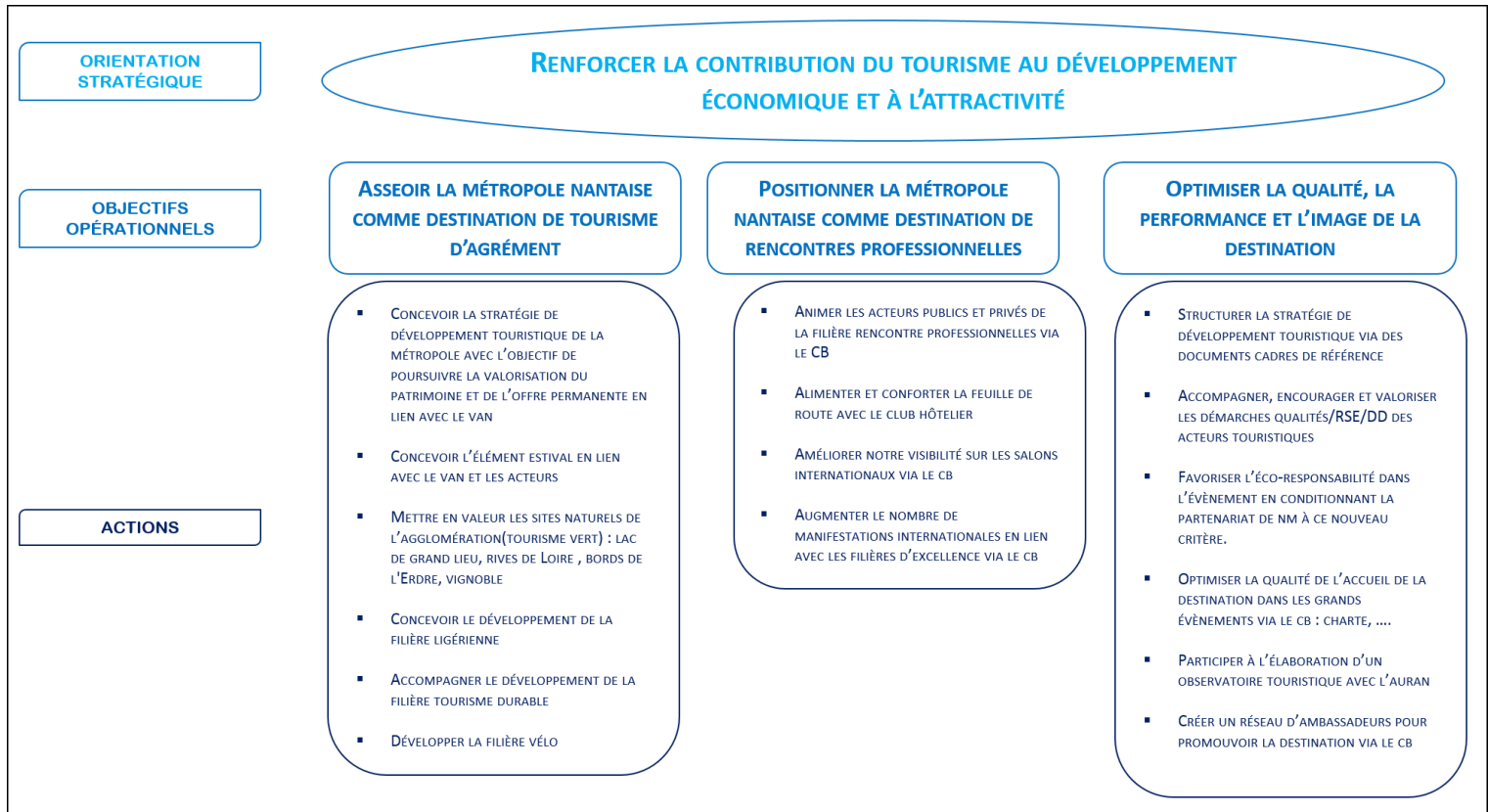
### *3.2. Les autres délégations de service public du service tourisme*

Le service tourisme possède également d'autres contrats en DSP sur les équipements tels que le Zénith, le Parc des expositions de la Beaujoire et la Cité des congrès. Ces infrastructures sont relatives aux missions du tourisme d'affaire. Toutes les DSP du service tourisme font l'objet d'un suivi par le biais d'un rapport annuel et d'un comité de suivi bisannuel. La structure présente ses résultats d'activités et justifie les comptes face à la métropole.

### *3.3. Un budget contraint dans une période de restriction*

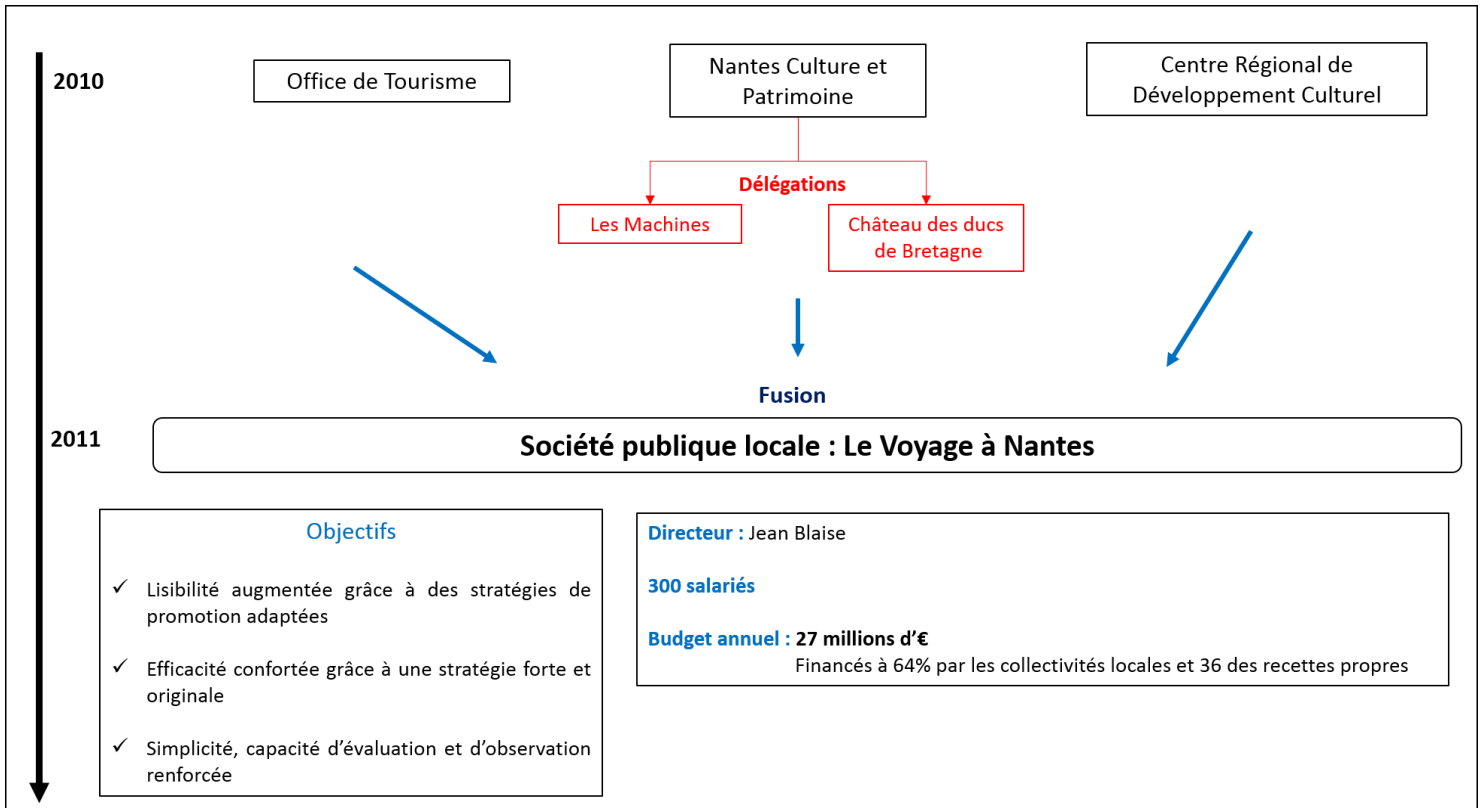
Le budget de Nantes Métropole diminue de par la baisse des dotations de l'Etat aux collectivités qui s'élève à 11 milliards d'euros entre 2015 et 2017. Celle-ci vient s'ajouter à celle déjà appliquée en 2014 pour 1,5 milliards d'euros. Pour la collectivité, cela se traduit par une baisse de 50M€ d'ici 2017, alors que ces dotations représentaient près de 30% des recettes de fonctionnement. Cependant, Nantes Métropole maintiendra son effort d'investissement à un niveau élevé pour conserver son ambition pour le territoire, comme le montre par exemple le projet du nouveau centre hospitalier universitaire, CHU. Concernant le service tourisme, le budget subit une baisse de 3,5% pour l'année 2015 par rapport à 2014. Or les dépenses augmentent. Le service est donc contraint de trouver des solutions pour continuer les investissements afin de maintenir le dynamisme du secteur touristique (NANTES METROPOLE, 2014).

Figure 3: La stratégie du service tourisme de Nantes Métropole



Sources: Nantes Métropole, 2015

Figure 4: La création du Voyage à Nantes



Sources: Personnelles, 2011

Le temps n'est donc pas aux dépenses exorbitantes. Le service suit le mouvement de la métropole de se projeter dans des propositions simples, en lien avec de réels besoins des différents publics du territoire, à court et moyen terme afin de tenir ses engagements face à la population et de continuer à faire avancer le territoire de façon dynamique.

## B. Le tourisme fluvial : un secteur en pleine croissance, atout de la valorisation d'un patrimoine local et à l'attractivité d'un territoire

Le tourisme fluvial est un concept qui a émergé en Angleterre bien que d'autres pays à forte tradition fluviales comme les Pays-Bas, l'Allemagne ou la Belgique ont également vu de ce type de tourisme naître relativement tôt. En France, ce tourisme ne concernait au départ que quelques touristes isolés. Les visites des berges de la Seine par bateau-mouche étaient pratiquement le seul produit. Le tourisme fluvial, que relativement récent, semble aujourd'hui se développer de façon importante.

Le concept est relativement flou à saisir, c'est pourquoi il convient de s'intéresser à un essai de définition.

### 1. Que faut-il entendre par tourisme fluvial ?

Bien que des essais de définition aient pu être donnés, le tourisme fluvial est un concept relativement flou aujourd'hui. MARIE-MADELEINE DAMIEN (2001) explique que le tourisme fluvial doit être appréhendé et défini dans sa globalité comme le font les Anglo-Saxons. Il englobe ainsi plusieurs composantes :

- Les pratiques nautiques qui regroupent les activités de navigation liées à la présence de l'eau (cours d'eau, canaux, lacs, étangs, rivières). Ces pratiques nautiques, ou plaisance fluviale, sont divisées en quatre catégories d'activités :
  - ✓ Les promenades courtes à bord de bateaux promenades (quelques heures ou la journée).
  - ✓ Les croisières fluviales à bord de bateaux-hôtels comme les paquebots fluviaux ou des péniches-hôtels (quelques jours).
  - ✓ La location de bateaux habitables sans permis.
  - ✓ La plaisance fluviale privée, à bord de bateaux navigables ou de petites unités de promenade.

La plaisance fluviale est donc « la navigation d'agrément, de quelques heures à quelques jours, à bord de bateaux de gabarits variables, de la barque aux pénichettes ou aux paquebots, circulant sur les voies navigables de types rivières, fleuves ou canaux » (ARFAOUI ET AL., 2010).

- Les pratiques aquatiques qui regroupent les loisirs liés à l'eau (pêche, voile, canoë-kayak, etc...).
- Les pratiques liées au territoire terrestre qui s'exercent à partir du domaine fluvial (marché, écotourisme équitation, etc...).

Le tourisme fluvial est donc défini comme la pratique des quatre activités de plaisance fluviale auxquelles s'ajoutent les activités nautiques et pratiquées le long de la voie d'eau. La première pratique est plus élitiste et a un coût pour le plaisancier, tandis que la deuxième est plus populaire et peut être gratuite.

Le tourisme fluvial est donc la symbiose de trois espaces géographiques : l'eau, les bords à voies d'eau et la terre. La question d'intégrer les pratiques de loisirs dans la définition du tourisme fluvial s'est longtemps posée. En effet à partir de quand peut-on parler de tourisme fluvial lorsque que l'on parle de canoë ou voile ? Il convient alors, selon MARIE-MADELEINE DAMIEN (2001) de revenir à la définition du touriste Une personne est considérée comme un touriste à partir du moment où elle passe au moins une nuitée sur place.



Il faut alors inclure les loisirs nautiques dans le concept de tourisme fluvial lorsque la personne séjourne au moins une nuit sur place ou dans un périmètre proche de la pratique du loisir. Cependant, certaines études parlent aussi de tourisme fluvial même lorsqu'il n'y a pas de nuitée consommée. La définition reste donc relativement imprécise.

Une fois les contours de cette définition tracée, nous pouvons prendre conscience du panel d'activités que le tourisme fluvial englobe et de la complexité du travail de développer une politique pour la métropole.

## 2. Des sites de pratiques, des équipements et des acteurs diversifiés

Toutes les voies d'eau ne sont pas forcément navigables, certaines étant déclassées. La France métropolitaine dispose de 18 000km de voies d'eau dont 8500km navigables déléguées à VNF, voies navigables de France. C'est le premier réseau navigable en Europe, assez dense et hétérogène. Les voies navigables sont divisées en différentes catégories selon les gabarits autorisés à naviguer dessus et selon donc leur vocation principale (transport, tourisme...) (ARFAOUI ET AL.2010).

Les différentes infrastructures fluviales sont élaborées par VNF et validées par le ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. On distingue ainsi quatre types d'équipements présentés dans le tableau 1. Pour la pratique du nautisme, les équipements sont généralement des bases nautiques. Comme beaucoup de filières, le tourisme fluvial compte à la fois des acteurs publics et privés. Le tableau 2 n'est pas exhaustif et montre la diversité des acteurs susceptibles de s'engager dans la politique de développement d'un tourisme fluvial sur la métropole nantaise. Certains ont déjà engagé des réflexions sur ce sujet comme vu dans la présentation des politiques régionales et départementales.

Le tourisme fluvial en France métropolitaine est donc une filière qui possède des sites de pratique, des acteurs et des équipements plutôt diversifiés. Ce secteur est aujourd'hui en plein développement en France.

## 3. Le tourisme fluvial en France, un secteur qui a le vent en poupe

Malgré la crise économique qui touche l'ensemble des secteurs, le tourisme fluvial semble être en progression chaque année (cf. encadré 2). Selon LE RAPPORT DE L'ONTF, observatoire national du tourisme fluvial, sur les chiffres des saisons 2011 et 2012, l'activité semble s'être bien maintenue. On observe une nette progression pour le secteur de la croisière avec hébergement, due à la tendance des séjours courts.

*Encadré 2: Les chiffres clés du tourisme fluvial en France*

### **Le tourisme fluvial en France, chiffres clés**

- **Hausse de la flotte paquebots fluviaux : +23,5% en 2011 et +11,8% en 2012**
- **Hausse de la flotte bateaux-promenade : +10,9% en 2011 et +3,3% en 2012**
- **Chiffre d'affaires annuel : 530M€**
- **Clientèle étrangère pour location péniches-hôtels : 80% en 2008, 89% en 2012**

*Sources: Rapport de l'ONTF, 2011-2012*

Le réel manque d'études sur l'impact économique précis du tourisme fluvial laisse les retombées relativement difficiles à chiffrer. La croissance de la filière dépend donc beaucoup de la consommation étrangère. Celle-ci est due au développement de réseaux transfrontaliers (Belgique et Allemagne notamment). C'est pourquoi il est primordial aujourd'hui de relancer l'attractivité nationale et locale. La croissance du tourisme fluvial en France peut s'expliquer de par une envie de retour aux sources de la population. Les touristes vont privilégier les séjours nature avec des modes de déplacement doux. De plus, les villes souhaitent revaloriser des cours d'eau souvent délaissés de par l'histoire afin d'en refaire un lieu de vie et de partage.

Tableau 1: Les équipements du tourisme fluvial

Equipements	Port fluvial	ELP équipement léger de plaisance	Halte fluviale	Escale fluviale
Descriptif	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Accueil bateau de plaisance</li> <li>▪ 326 en France</li> <li>▪ Services différents</li> <li>▪ Capitainerie</li> <li>▪ Urbain, périurbain ou rural</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Accueil sans structure en « dur »</li> <li>▪ Appontements ou corps morts pour le mouillage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Limitée à 48h</li> <li>▪ 338 en France</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Destinée aux bateaux promenades</li> <li>▪ Durée inférieure à 1 journée</li> </ul>

Sources: Agence Atout France, 2009

Tableau 2: Les acteurs privés et publics du tourisme fluvial

	VNF	RNOTF	CNSPS	Région, départements, communes, Communautés de communes	CCI	Union Européenne	Associations
Opérateurs publics		réseau national d'observation du tourisme fluvial	conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques		Chambre de commerce et d'industrie	FEDER  Fonds européens de développement régional	
Opérateurs privés	<b>Loueurs de bateaux</b> à la journée ou plusieurs jours			<b>Opérateurs de bateaux</b> promenade, péniches-hôtels, paquebots fluviaux			

Sources: Agence Atout France, 2009

#### 4. Un changement de vision du tourisme fluvial : vers le tourisme fluvestre

Durant les années 1990, le développement du tourisme fluvial a été accompagné par les collectivités locales et territoriales. Cela a permis la réhabilitation et la rénovation des infrastructures liées à la navigation (entretien des berges, écluses) ainsi que la création de haltes et ports. Avec les évolutions dans les pratiques et les principes d'aménagement, le tourisme fluvial a changé au fil du temps. La fragmentation du temps libre a induit des besoins nouveaux de proximité concernant des loisirs sportifs et de détente. Le tourisme fluvial n'est plus seulement un itinéraire sur voie d'eau mais également les activités qui se rapportent à l'itinérance, la promenade et la culture. Les voies d'eau ont une valeur paysagère, patrimoniale et culturelle. C'est pourquoi les territoires raisonnent aujourd'hui en système complexe, ne séparant plus tourisme fluvial et terrestre, mais en réalisant un lien, une cohérence, pour développer le tourisme « **fluvestre** » à l'échelle des territoires, tourisme ayant un impact économique sur les territoires traversés (LA GAZETTE OFFICIELLE DU TOURISME, 2011).

C'est bien dans cette optique de penser le tourisme fluvial comme « fluvestre » et de réaliser des projets cohérents avec le territoire que se place Nantes Métropole.

#### 5. Une prise de conscience du territoire de la nécessité de revaloriser le patrimoine fluvial via des politiques engagées

Comme de nombreuses villes françaises traversées par un fleuve, l'histoire de la ville de Nantes et son agglomération est intimement liée à celle de la Loire qui a façonné son développement. Le commerce a pu s'y développer par voies maritimes et fluviales. D'une source de croissance importante pour la ville, le fleuve est rapidement devenu un obstacle en termes d'aménagement et de franchissement. C'est pourquoi des travaux de comblement des bras du fleuve, qui ont profondément modifié la ville et ses paysages, ont été menés, cf. figure 5 et Annexe 2. A partir des années 90, un renouveau urbain se dessine. Une réelle volonté de renouer avec le passé fluvial se met en route. Le fleuve doit être revalorisé et replacé là où il se trouvait aux origines, c'est-à-dire au centre de la ville et de ses activités. Le territoire souhaite trouver un moyen de revaloriser la Loire et la rendre accessible au plus grand nombre.

La région a initié cette volonté avec la mise en place dans le SRDTL d'actions spécifiques au tourisme fluvial, notamment sur les modes de circulation doux. La région souhaite développer une activité touristique fluviale dans le cadre de la qualité environnementale et encourage les projets nouveaux à s'inscrire dans une démarche d'éco-conception en proposant des incitations financières d'aide aux entreprises et aux collectivités départementales. De plus, elle apporte une aide à l'ingénierie sur la structuration de la filière nautisme maritime et fluvial (SRDTL, 2007).

Le département soutient également le développement de cette filière via des aides financières aux projets écotouristiques. Ces engagements timides n'étaient que les prémices de développement d'un tourisme fluvial (DEPARTEMENT LOIRE-ATLANTIQUE, s.d).

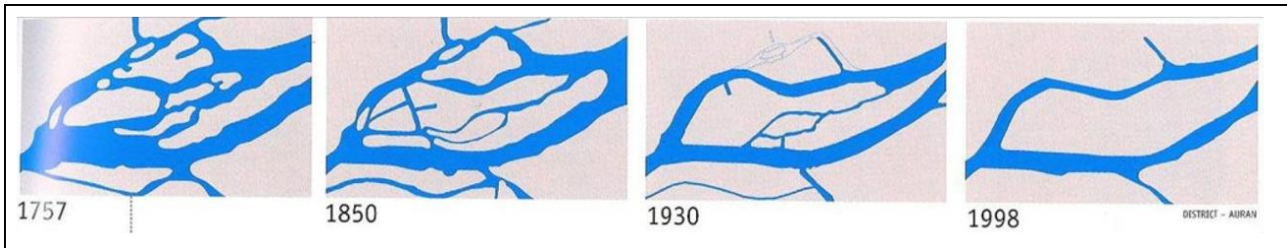
Jusqu'à-là peu prioritaire dans la stratégie de la métropole, le tourisme fluvial devient un axe important. L'engagement politique est présent, comme en témoigne le lancement en 2014 du grand débat<sup>1</sup> « Nantes, la Loire et nous » sur l'initiative de la présidente Johanna Rolland. Ce débat est une opportunité de saisir les attentes des différents acteurs du territoire concernant la place que la Loire devrait y occuper et de reconsidérer ou envisager des actions. Il permet d'apporter des réflexions sur de nombreux sujets, et ainsi de peut-être mettre en avant des projets pertinents pour le territoire sur les thématiques de mobilité, de loisirs, d'économie et d'attractivité. La collectivité souhaite pouvoir, à l'issue du débat, connecter les grandes orientations qui en ressortiront avec la volonté de développer le tourisme fluvial (NANTES METROPOLE, 2014).

---

<sup>1</sup> Le nom du débat « Nantes, la Loire et Nous » sera raccourci par la suite à l'appellation Débat Loire.



Figure 5 : Les comblements de la Loire au fil du temps sur le territoire



Sources : AURAN, 2015

La prise de conscience de cette nécessité de revaloriser le patrimoine fluvial par des politiques engagées conduit la métropole à redéfinir sa stratégie et son plan d'action de façon précise.

## 6. Le tourisme fluvial : un nouveau levier de revalorisation du patrimoine fluvial et d'attractivité sur le territoire

La métropole, de par son questionnement sur la place à donner à la Loire au sein des politiques, a commencé un long processus de redéfinition de ses objectifs et de sa stratégie touristique.

Le tourisme fluvial est déjà timidement présent sur le territoire. Certaines démarches de valorisation du fleuve sont déjà engagées telles que la Loire à vélo, le partenariat avec la Fondation Belem, l'accueil de quelques paquebots maritimes et depuis très récemment de paquebots fluviaux. Cependant, ces actions ne sont pas suffisantes. Elles n'appartenaient pas à la priorité stratégique de la métropole et manquaient jusque-là d'un réel engagement politique. Aujourd'hui les choses évoluent. Comme vu précédemment, la volonté politique est aujourd'hui présente. De plus, le tourisme est quant à lui bien établi et fait partie intégrante du territoire. Pourquoi alors ne pas profiter du développement touristique pour y connecter le projet de revalorisation du fleuve et, au vu de la tendance générale, faire du tourisme fluvial un réel levier de développement? En effet, les enjeux de cette activité explicités précédemment sont non négligeables : retombées économiques, attractivité, reconquête d'un patrimoine local, ....

Le tourisme fluvial devient ainsi un axe stratégique à part entière, qui doit être intégré à la politique générale de la métropole. La collectivité imagine donc plusieurs axes de développement selon des contraintes temporelles et budgétaires. Les nouvelles actions envisagées doivent être réalistes et réalisables, c'est pourquoi il est préférable d'utiliser le préexistant dans la mesure du possible. Ainsi, pourquoi ne pas valoriser et/ou développer les actions touristiques déjà présentes sur le territoire ? Serait-il possible d'envisager l'augmentation de la venue de paquebots de passagers et de prestiges autres que le Belem et le Loire Princesse et ainsi, faire de Nantes une réelle ville d'escale ? De plus, l'amplification et le développement du tourisme nautique sur la Loire est-il envisageable ? Le Débat Loire va-t-il mettre en lumière des propositions de projets cohérents avec la volonté politique ? Des propositions seront-elles retenues dans la stratégie de reconquête du fleuve ? La question suivante se pose alors :

**« Comment renouer avec la tradition fluviale par le tourisme, via l'accueil de bateaux d'envergure et le développement d'activités directement connectées au fleuve? »**

Afin de répondre à cette problématique, une méthodologie précise a été définie, dans l'optique de répondre aux enjeux de la collectivité.

### C. Une méthodologie adaptée à la commande

La problématique soulevée dans la partie précédente nécessite une méthodologie précise.

#### 1. Une recherche bibliographique indispensable à l'acculturation du sujet

La commande de la collectivité est donc tournée vers le tourisme fluvial. Afin de comprendre ce domaine, il a été indispensable de réaliser une recherche bibliographique. L'exercice attendu dans le cadre du module stage de fin d'étude s'est révélé être un atout pour l'acculturation du sujet. Le choix de ne pas faire un focus sur la ville de Nantes pour la synthèse bibliographique a permis de s'imprégner du contexte global du tourisme fluvial en France et d'en percevoir les grands enjeux. Il a ainsi été enrichissant de comprendre comment chaque territoire oriente sa stratégie sur le sujet et comment la ville de Nantes pourrait s'en inspirer. Dans ce contexte de remise en question, il est toujours important d'observer ce qui se passe sur les territoires touchés par les mêmes problématiques, afin de créer une stratégie cohérente et pertinente. Ces recherches ont également été indispensables pour dresser le cadre réglementaire complexe qui régit les voies d'eau.



## 2. Le besoin de cadrer la mission et d'en définir les limites

Suite aux différentes lectures, le tourisme fluvial apparaît comme un secteur diversifié et complexe. C'est pourquoi il a été indispensable de définir de façon précise les demandes et orientations de la commande afin de répondre à la problématique. La réflexion s'est faite de la manière suivante :

Les bateaux d'envergure concernent les bateaux à passagers et les bateaux de prestige. Afin de voir s'il est possible de développer cette filière sur la Loire, **un état des lieux précis de ce qui existe sur le territoire est essentiel**. Ce travail permet de faire état de la situation actuelle en matière d'infrastructures mais également un bilan des actions relevant de la stratégie. Cette étape s'avère indispensable en amont de la proposition de nouvelles actions. De plus, il a été décidé de faire apparaître l'Erdre, affluent de la Loire qui s'y jette à Nantes, dans cet état des lieux, bien qu'il ne soit pas l'objet de l'étude. En effet, il est aujourd'hui un lieu privilégié pour certains produits touristiques fluviaux. Afin de répondre à la commande de Nantes Métropole, l'étape suivante est d'étudier s'il est possible de développer l'accueil de bateaux d'envergure sur la Loire. Les obstacles à un potentiel développement seront mis en avant. L'étape finale consiste à **émettre des propositions d'actions opérationnelles en lien avec la nouvelle stratégie de la collectivité**. Il conviendra de connecter les résultats de l'état des lieux à cette étape finale et de tenir compte des contraintes temporelles et budgétaires de la collectivité évoquées précédemment. Selon le vœu de la métropole, des propositions sur le tourisme nautique de loisir seront évoquées, en lien avec le Débat Loire.

## 3. La réalisation d'entretien avec différents acteurs et le traitement des résultats

La partie état des lieux a nécessité d'étudier le territoire et les acteurs impliqués dans les politiques touristiques fluviales. Pour ce faire, des entretiens avec un certain nombre d'acteurs institutionnels ont été nécessaires. Les informations récoltées auront servi autant à la partie état des lieux qu'à celle des propositions opérationnelles.

Ces entretiens de visu ou téléphoniques ont été conduits de manière semi-directive. La liste des personnes interrogées se trouve en annexe 3 avec le guide d'entretien en annexe 4. Les questions ont été adaptées suivant l'interlocuteur. Certaines personnes ont été contactées de nombreuses fois, l'avancée dans le raisonnement soulevant de nouvelles questions. Les résultats des entretiens ont automatiquement fait l'objet de rapports. Les informations récoltées ont permis de faire progresser la réflexion sur la question de développement de l'accueil de bateaux sur la Loire et également sur la vision du tourisme fluvial sur le territoire en général.

## 4. Un benchmark qui vient enrichir la partie de propositions opérationnelles

La commande de la métropole était explicite : est-il possible de développer l'accueil de bateaux d'envergure sur la Loire et si oui comment. Dans ce cadre, le benchmarking a pour objectif de comparer le positionnement d'autres villes portuaires sur le marché de la croisière fluviale et de l'accueil de paquebot de prestige par rapport à la métropole nantaise. Ayant fait du tourisme fluvial un axe fort de son plan d'action, un des objectifs sera ainsi d'examiner les modèles d'accueil et de fonctionnement choisis par les autres villes, en pointant les avantages et les inconvénients. L'objectif final est ainsi d'identifier les causes et les préconisations afin de perfectionner la stratégie et les choix de la métropole. Le type de benchmarking choisi est le concurrentiel. Il s'agit de comparer Nantes Métropole aux meilleurs concurrents sur le marché, porteurs de réelles sources d'amélioration intéressantes. La difficulté dans ce type de benchmarking réside dans la confidentialité des informations.

Il comprend différentes phases : l'identification des sujets, la collecte de données, le traitement des résultats et le développement d'un plan d'action. Les cibles ont été choisies selon des critères de ressemblance avec Nantes sur des points précis. (LEPOIVRE F., 2005).



Les informations ont été récoltées sur les sites internet ou bien également lors d'entretiens téléphoniques. Les résultats obtenus ont permis d'alimenter la réflexion sur la proposition d'actions opérationnelles (cf. Annexe 5). La ville de Bordeaux a été particulièrement étudiée de par sa concurrence avérée avec la ville de Nantes pour le tourisme fluvial.

Les résultats de ce benchmark permettent de positionner la métropole nantaise sur le marché du tourisme fluvial par rapport à ses concurrents, d'orienter la stratégie et le cas échéant, de transposer et d'adapter de bonnes pratiques.

La question « Comment renouer avec la tradition fluviale par le tourisme via l'accueil de bateaux d'envergure ? » nécessitait une méthodologie précise. Ce sujet représente un enjeu capital pour la métropole comme en témoigne le lancement du Débat Loire. Nantes Métropole s'engage dans une redéfinition de ses objectifs et souhaite faire avancer les choses rapidement. Cet engagement est en continuité avec la volonté du territoire entier de faire du tourisme fluvial un levier de développement et d'attractivité, comme en témoigne l'implication des différents acteurs touristiques et institutions du territoire.

## II. LA LOIRE ET LE TOURISME FLUVIAL : ETAT DES LIEUX

### A. La Loire et ses infrastructures

#### 1. Etat des lieux de la Loire

##### 1.1. La Loire, un fleuve complexe

La Loire est un fleuve complexe car c'est le dernier fleuve sauvage d'Europe. En effet, il est non régulé contrairement au Rhône, au Rhin ou la Seine. Ce choix implique l'absence d'écluses, obligeant la navigation à se faire selon les possibilités du fleuve. Bien que sa réputation « sauvage » soit un peu galvaudée, il n'en demeure pas moins que son régime hydraulique peut varier de façon très conséquente, de  $150\text{m}^3/\text{s}$  en période de sécheresse jusqu'à  $5000\text{m}^3/\text{s}$  en période de crue. Le chenal de la Loire est variable, les bancs de sable se déplacent, laissant parfois moins d'un mètre de tirant d'eau<sup>2</sup>, cf. Annexe 6. Des bateaux baliseurs de VNF surveillent ces déplacements et changent ou ajustent les balises marquant le chenal pour faciliter la navigation. Les faibles tirants d'eau disponibles sur le fleuve rendent la navigation compliquée pour les bateaux dépassant un certain gabarit (CASSARD J, 2015). Le fleuve est soumis à la marée ce qui doit inciter les navigateurs à tenir compte des horaires et des coefficients.

La Loire est un fleuve qui appartient au domaine public fluvial. Par définition, ce domaine public fluvial est défini selon la règle des plus hautes eaux navigables avant un débordement lorsque le fleuve est en crue. Au-delà, le domaine est considéré comme privé et peut appartenir à des privés, au domaine privé de l'état ou des collectivités. La partie dite navigable de la Loire est gérée par VNF (cf. carte 4). Le 15 juin 1989, le décret n°89-391 transfère à la Région Pays de la Loire des compétences de l'état en matière de voies navigables. Plusieurs modifications viendront consolider ce décret. Par la suite, la région elle-même conclut des conventions de concession avec le département Loire-Atlantique et Nantes Métropole. La métropole a fait le choix de déléguer la gestion de certaines zones par délégations de service public (cf. figure 6). La plupart des îles de Loire situées en amont du fleuve sont privées. La Loire en aval du domaine navigable relève du domaine maritime et non fluvial. Comme tout fleuve, l'administration du fleuve Loire est complexe car de nombreux acteurs participent à sa gestion.

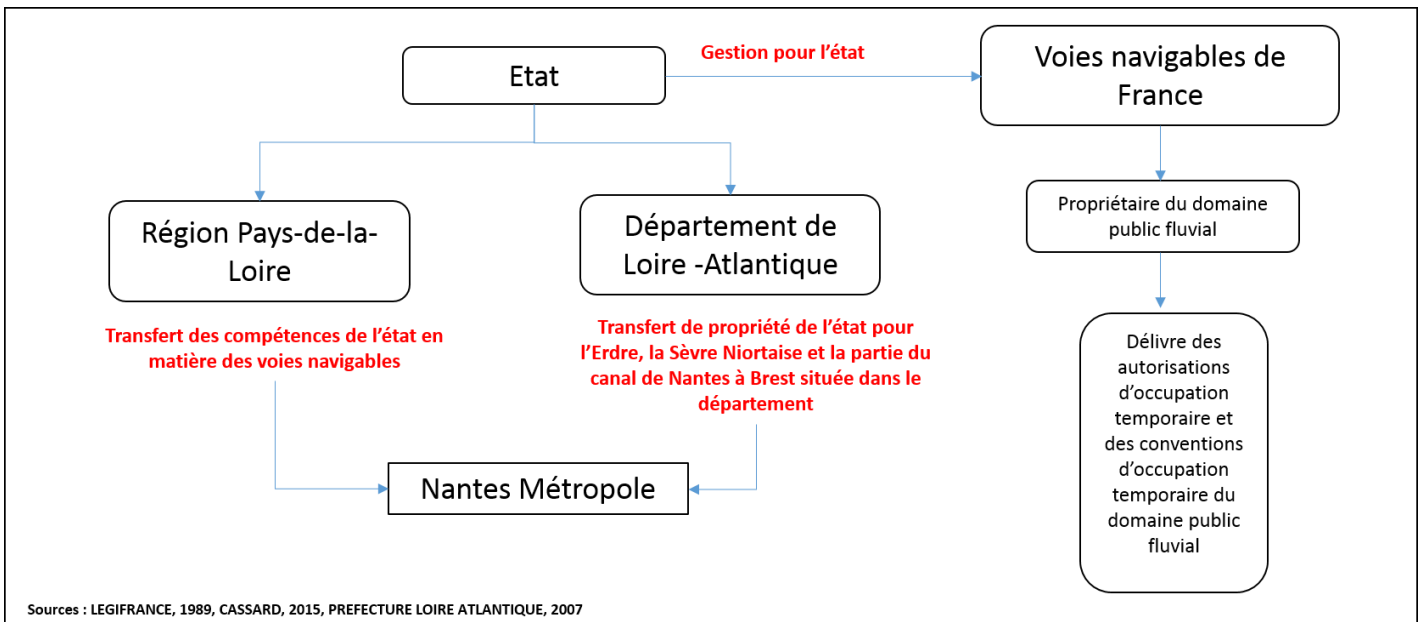
##### 1.2. Les équipements

Bien que le tourisme fluvial ne soit pas l'activité phare de la métropole nantaise, cette ville possède néanmoins des équipements utilisables dans ce domaine.

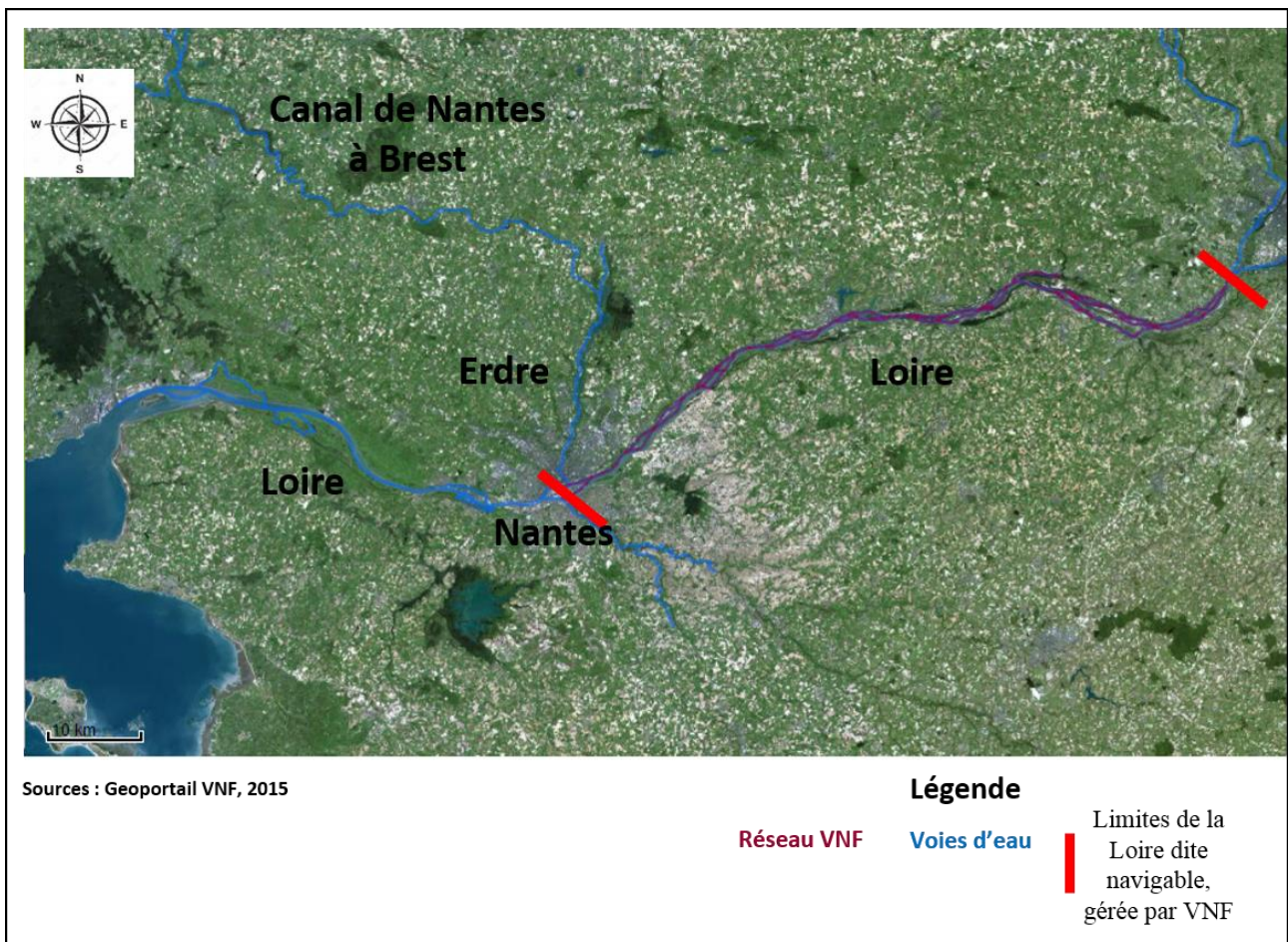
---

<sup>2</sup> Hauteur de la partie immergée du bateau. Le tirant d'eau varie donc avec la charge.

Figure 6: La domanialité du fleuve Loire sur la métropole



Carte 4: Le domaine de la Loire gérée par Voies navigables de France



L'activité portuaire qui s'est développée au fil du temps dans la ville de Nantes a laissé des traces en termes d'infrastructures, donnant aujourd'hui des possibilités pour le développement d'un tourisme fluvial.

La ville possède des pontons et des quais pouvant être utilisés pour l'accueil de paquebots de passagers, de bateaux de prestiges et de bateaux de commerce. Au vu de la problématique, nous nous concentrerons sur les deux premières catégories.

#### 1.2.1. Les pontons et quais utilisés pour l'accueil de bateaux à passagers et de prestiges

L'annexe 7 présente la localisation des quatre pontons et quais présents sur la métropole nantaise qui peuvent être utilisés pour l'accueil de bateaux de passagers. Le terminal de Montoir-de-Bretagne ne se trouve pas sur le territoire étudié mais est un équipement aujourd'hui indispensable dans la filière tourisme de croisières. Il accueille en effet des paquebots chaque année (4 en 2014) dont les passagers viennent par la suite en bus sur la métropole. Sa géolocalisation et sa fonction première de pôle logistique n'en font pas un équipement adapté à l'accueil de croisières maritimes. Le tableau 3 présente les équipements utilisés pour l'accueil de bateaux à passagers sur la Loire.

Le terminal de Cheviré est une plate-forme multimodale qui le positionne également difficilement comme équipement adapté à la croisière. Le Quai Wilson est quant à lui désigné comme terminal de croisière par le port autonome de Nantes mais nous verrons par la suite en quoi la qualification est peu pertinente. Le ponton des chantiers et Belem semblent être les deux seules infrastructures réellement dédiées à l'accueil de bateaux de passagers aujourd'hui. Les équipements ne sont pas réellement développés et aucun n'a uniquement pour vocation ou le potentiel pour être un terminal de bateaux de croisières (BEGOUIN JC., 2015) (GPM, 2015).

#### 1.2.2. Les équipements de loisirs

La Loire est un fleuve difficilement navigable où la pratique de loisirs est réduite. Les uniques équipements concernent aujourd'hui le port de Trentemoult et celui de Couëron qui proposent des places pour les plaisanciers, cf. tableau 4. Ces ports restent de petites capacités et leur situation géographique n'est pas idéale car assez loin du centre-ville. Aucune activité de loisirs en termes de base nautique n'existe aujourd'hui sur la Loire sur le territoire métropolitain (BEGOUIN, 2015).

### 1.3. Les acteurs

La gestion d'un fleuve est toujours complexe de par la multitude d'acteurs qui en administrent une partie. L'annexe 8 présente les différents acteurs qui ont un rôle dans la gestion de la Loire et/ou de ses équipements. Nous pouvons remarquer leur diversité : public, privé, délégation ou encore associatif. Ses acteurs interagissent entre eux afin d'assurer la gestion et le fonctionnement des activités diverses liées au fleuve. Certains acteurs et leurs rôles seront détaillés ultérieurement ce qui explique le développement succinct et rapide à suivre.

- Nantes Grand équipement, NGE, est une délégation de service public de Nantes Métropole établie pour ( ) et qui a en gestion les ports de Nantes métropole et les pontons Belem et des chantiers (BEGOUIN, 2015).
- Le Grand Port maritime, GPM est le quatrième port français et le premier de la façade atlantique. Le port n'a aucune vocation touristique en soi mais intervient dans la filière de par sa gestion du quai Wilson, unique quai qui accueille des paquebots à passagers de taille conséquente aujourd'hui (GPM, 2015). Il est aussi gestionnaire de la Loire en aval de Nantes.
- Le groupement d'intérêt public, GIP, effectue le dragage de la zone d'évitage, cercle nécessaire à un paquebot pour faire demi-tour, qui est aujourd'hui de 225 m pour la ville de Nantes. Cependant, le port a fait le choix de réduire la longueur maximale des paquebots accueillis à 150-200m (GIP, s.d).
- Les Voies navigables de France sont un établissement public industriel et commercial.



Tableau 3 : Les équipements utilisés pour l'accueil de bateaux à passagers et de prestiges sur la Loire

	Localisation	Distance avec le centre-ville (en min)	Services	Longueur maximale des paquebots pouvant être accueillis en mètre)
<b>Quai Wilson</b>	Rive sud-ouest Ile de Nantes	30 à pieds	/	150 - 200
<b>Ponton Belem</b>	Quai de la fosse	16 à pieds	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eau et électricité</li> <li>• Sanitaires accès PMR</li> <li>• Station de pompage des eaux usées</li> <li>• Informations</li> <li>• Ponton sécurisé par un digicode</li> </ul>	150
<b>Ponton des chantiers</b>	Nord-ouest de l'île de Nantes	24 à pieds	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eau et électricité</li> <li>• Informations</li> <li>• Ponton sécurisé par un digicode</li> </ul>	100
<b>Terminal de Cheviré</b>	Sud	15 min en voiture		198
<b>Terminal de Montoir-de-Bretagne</b>	Nord	52 min en voiture		290

Sources : NGE, 2015 ; GPM, 2015

Tableau 4 : Les équipements de loisirs sur la Loire

	Localisation	Services	Nombre de place en plaisance
<b>Port de Trentemoult</b>	Sud-est de Nantes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sanitaires</li> <li>• Affichage météo</li> <li>• Parking</li> <li>• Cale de mise à l'eau</li> <li>• Bureau de port</li> </ul>	30
<b>Port de Couëron</b>	Est de Nantes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eau, électricité</li> <li>• Ponton sécurisé par un digicode</li> <li>• Cale de mise à l'eau</li> <li>• Bureau de port</li> <li>• Affichage météo</li> <li>• Parking</li> </ul>	37

Sources : NGE, 2015

Ils sont chargés de la gestion, l'exploitation, la modernisation et le développement de 6700km de rivières et canaux navigables. Comme vu précédemment, VNF s'occupe de la Loire dite navigable. Son terrain de gestion commence au niveau du pont des trois continents dans le bras de Pirmil et au niveau du pont Anne de Bretagne dans le bras de la Madeleine et s'arrête à Bouchemaine où, au-dessus, la Loire est dite « non navigable ». Avec la phase de décentralisation des voies navigables, les collectivités territoriales sont autorisées à constituer leur propre domaine public fluvial.

C'est ainsi que VNF délivre des autorisations d'occupation temporaires soit aux communes qui veulent aménager un port par exemple ou bien aux bateaux qui veulent occuper un ponton, comme CroisiEurope par exemple pour l'installation d'un ponton à Ancenis (CASSARD, 2015). De plus VNF réalise un balisage des voies d'eaux et un entretien des rives permettant aux plaisanciers de naviguer en toute sécurité (CASSARD, 2015).

- Les compagnies maritimes sont également des acteurs du tourisme fluvial sur le territoire. On en recense plusieurs déjà présentes sur la métropole comme Marine et Loire, Finister' mer ou encore CroisiEurope. Il y a également les agences réceptives qui s'occupent des prestations pour les compagnies lors des escales, les plus connues sur le territoire étant Cherbourg Voyage et BLB tourisme.
- Enfin, les usagers privés, qu'ils soient quotidiens ou plus ponctuels appartiennent également à la catégorie des acteurs

#### *1.4. Les produits proposés*

Le tourisme fluvial sur la Loire n'est pas encore une activité portée publiquement, c'est pourquoi les produits touristiques proposés sont peu nombreux.

L'activité phare existante est sans aucun doute la **croisière Estuaire** proposée par le VAN et organisée par le prestataire privé Marine et Loire. Cette croisière propose un parcours où les touristes peuvent découvrir les 29 œuvres réparties sur 22 sites entre Nantes et Saint-Nazaire (VAN, 2012). Les autres produits sont anecdotiques. L'Erre sauvage propose des promenades de 2h ou des promenades-repas. La Luce est un bateau mis en place par le syndicat intercommunal des communes d'Oudon et Champtoceaux qui permet de découvrir l'aval de Nantes, mais nous ne parlons déjà plus de produits touristiques sur la métropole (ERRE SAUVAGE, 2015) (LOIRE EN SCENE, 2015).

L'offre touristique sur la Loire est donc relativement faible. Cependant, en élargissant l'échelle de réflexion, des activités existent bien aujourd'hui comme la Loire à vélo, exemple développé ultérieurement.

## **2. Etat des lieux de l'Erdre**

Bien que la mission ait pour but d'étudier la Loire, il paraissait impossible de ne pas évoquer le tourisme nautique présent sur l'Erdre, affluent du fleuve se jetant dans la Loire au niveau du centre de la ville. En effet cette rivière propose une offre touristique plus développée que la Loire à ce jour.

#### *2.1. Une rivière plus calme sur le canal de Nantes à Brest*

L'Erdre se trouve sur le chemin du canal de Nantes à Brest. Le département de Loire-Atlantique par transfert de compétence grâce au décret préfectoral n°670 du 18 décembre 2007 en est gestionnaire. Il a réalisé de nombreux aménagements sur les chemins de halage et de contre halage afin de développer le tourisme vert. Sur les voies d'eau, il intervient en menant de nombreuses actions de dragage, d'arrachage de plantes aquatiques envahissantes et de défense de berges. L'Erdre est une rivière plus calme que le fleuve Loire du fait de sa protection des marées grâce à l'écluse Saint-Felix. La navigation plaisancière y est donc plus facilement accessible. Tout comme la Loire, une partie de sa gestion a été délégué à Nantes Métropole. et les activités autour de la rivière comme la randonnée pédestre, cycliste ou équestre se sont développées (LOIRE ATLANTIQUE, s.d).

#### *2.2. Une offre touristique plus développée que sur la Loire*

L'offre touristique proposée sur l'Erdre est plus développée du fait que la rivière soit beaucoup plus facilement navigable.



Le port de l'Erdre offre des services assez larges car c'est là que se situe la capitainerie des ports de Nantes Métropole (cf. tableau 5). Les produits touristiques sont d'initiatives privées, publiques ou associatives (cf. tableau 6). Même si l'offre est plus importante que sur la Loire, celle-ci reste difficile à visualiser pour le touriste. Excepté pour les bateaux Ouch et Nantais ainsi et la location de bateau avec la compagnie Ruban vert, les autres activités sont plus de l'ordre de loisirs pour les habitants de la métropole.

Il y a un manque de professionnalisation de l'offre touristique et les produits ne sont pas regroupés au sein d'un réseau, ce qui donne une impression de dispersion et peut conduire le touriste à s'y perdre. De plus, certaines activités touristiques n'existent pas sur le territoire, comme la location de pédalo par exemple (BEGOUIN, 2015) (OFFICE DE TOURISME, 2015).

Ainsi, comme le montre l'état des lieux de la Loire et de son affluent l'Erdre, le tourisme fluvial reste anecdotique sur la métropole nantaise. Bien que certaines infrastructures sur l'Erdre aient vocation de bases de loisirs, elles sont utilisées uniquement par les locaux. De plus, en ce qui concerne le tourisme fluvial de croisières, aucun équipement n'a été spécifiquement dédié à l'accueil de paquebots ce qui réduit considérablement l'intérêt des compagnies pour la ville de Nantes.

Le développement de ces offres relève donc de la stratégie actuelle du plan d'action du service tourisme. Cependant, il est important de souligner le fait que certaines actions relevant de cette stratégie sont déjà mis en place sur le territoire depuis quelques années, comme l'accueil de bateaux de prestige avec la venue du Belem chaque année. C'est à ces actions que nous allons à présent nous intéresser

## B. Les actions relevant de la stratégie actuelle

### 1. Le Belem, bateau historique de prestige

#### 1.1. La fondation Belem

Le Belem est un trois-mâts de 58m de long et 8,80m de large qui a été construit en 1896 par les chantiers Dubigeon à Chantenay-sur-Loire. C'est le dernier grand voilier de commerce français du 19<sup>e</sup> siècle naviguant encore.

Il a une histoire riche et diversifiée, cf. figure 7. Ayant vécu pas moins de cinq vies et changé trois fois de nationalité, il a fini par retrouver le pavillon tricolore de ses origines grâce à la Caisse d'Épargne qui décide de le racheter en 1979. En 1980, la Caisse d'épargne crée la Fondation Belem et lui fait don du navire en devenant ainsi le mécène historique. Il est alors décidé que le bateau sera exploité comme navire école civil. La Fondation Belem supervise l'armement et l'entretien du navire. Ces tâches sont confiées à un sous-traitant spécialisé, la Compagnie Maritime Nantaise.

Un programme de navigation est décidé chaque année et la Fondation assure la commercialisation des stages de navigation, la location à des entreprises ou collectivités pour des sorties en mer ou des réceptions à quai ainsi que les visites du navire. Ces activités permettent à la Fondation de créer des recettes, utiles au paiement des charges s'élevant à 2,8M€ par an. De plus, elle organise la participation du Belem aux manifestations et rassemblements de grands voiliers en France et à l'étranger.

Dans un contexte difficile, une réelle stratégie de diversification des sources de financement a été lancée. La Fondation et la chambre de commerce et d'industrie, CCI Nantes St-Nazaire ont ainsi créé à Nantes le premier cercle regroupant une trentaine d'entreprises mécènes qui souhaitent soutenir le bateau et profiter des événements organisés à bord par le CCI comme par exemple une soirée à Nantes à bord du bateau ou encore une remontée de Loire entre Saint Nazaire et Nantes.

Tableau 5 : Les équipements de l'Erdre

	Localisation	Services	Nombre de place en plaisance
<b>Port de l'Erdre (Versailles, Ceineray, Barbusse, Van Iseghem, Port Guichard)</b>	Centre	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Renseignements nautiques et touristiques</li> <li>• Eau, électricité</li> <li>• Sanitaires</li> <li>• Vente de carburants</li> <li>• Permanence téléphonique</li> <li>• Affichage météo</li> <li>• Location nettoyeur haute pression</li> <li>• Pompe pour les eaux usées</li> <li>• Démarreur électrique</li> </ul>	472

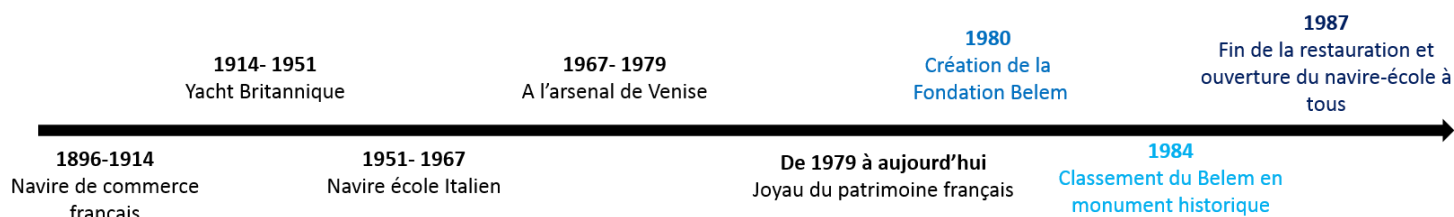
Sources : NGE, 2015

Tableau 6 : Les acteurs et les produits proposés sur l'Erdre

	Acteurs	Produits
<b>Publics</b>	Base nautique municipale de Nantes	Stages
	Espace de loisirs de Port-Barbe	Activités nautiques diverses
<b>Associatifs</b>	Nantes Atlantique Canoë Kayak	Canoë kayak
	Erre sauvage	Promenades
	Compagnie nantaise de navigation	Voile traditionnelle
	ASPTT voile Nantes	Voile
	ANCRE	Voile, voile-aviron, handi-voile
<b>Privés</b>	Bateaux nantais	Bateau Ouch, promenades, déjeuners ou dîners croisières
	Ruban vert	Location bateaux électriques sans permis
	Bretagne fluviale	Location bateau habitable sans permis
	Jacoba	Location péniches-chambres d'hôtes

Sources: Nantes Métropole, 2015

Figure 7 : L'histoire du Belem



Sources : Personnelles, 2015

## 1.2. Un partenariat entre le bateau et la métropole Nantaise officialisé depuis 2010

### 1.2.1. Les engagements de la première convention et son bilan

Nantes est le port d'attache du Belem. Chaque escale du bateau suscite l'engouement du public nantais, les visiteurs se pressant afin de visiter le trois-mâts.

De plus, la Fondation a créé et déposé une marque graphique Belem qui peut être utilisée par des entreprises sous licences (FONDATION, 2015).

Fort de ce constat, la ville de Nantes a voulu montrer son ambition de développer une réelle coopération et de tisser de réels liens pérennes avec la fondation Belem. C'est pourquoi le 10 avril 2010, la première convention a été signée entre les deux parties.

La convention a pour objet de formaliser la coopération entre la fondation Belem et la ville de Nantes/Nantes Métropole dans le but d'une valorisation du navire et de ses origines nantaises. Un mode opératoire est défini, déclinable à l'occasion de chaque escale du bateau dans le port de Nantes, qui permet de garantir au Belem les meilleures conditions d'accueil.

La convention fait ainsi état des engagements de la ville de Nantes et de Nantes Métropole concernant la logistique d'accueil du navire, la promotion des visites, la communication, l'animation et les visites pédagogiques. La Fondation s'engage quant à elle à mettre en œuvre les efforts nécessaires pour organiser, en dehors des périodes de stages de navigation, des escales régulières sur Nantes, d'environ quinze jours chacune.

Cette convention est un enjeu pour la métropole nantaise. En effet, elle permet d'officialiser le positionnement de la ville concernant sa volonté de renouer avec sa tradition portuaire et son fleuve, de dynamiser l'accueil des bateaux de prestiges, de diversifier l'offre touristique et d'apporter une attractivité nouvelle pour le territoire. Tous ces enjeux sont également à lier aux retombées économiques que cette nouvelle activité est susceptible d'amener sur le territoire (FONDATION, NANTES METROPOLE, 2010)

Pour la première année conventionnée, les institutions se sont mobilisées pour faire des escales des moments de réussite. Le Belem a ainsi été présent lors de deux escales de 11 et 9 jours soit 20 jours au total au ponton Belem. Les coûts sont détaillés dans le tableau 7. Au regard de la convention, le Belem a pris en charge une partie des frais d'escale à hauteur de 2997€ (cf. tableau 8). Le coût pour Nantes Métropole a été de 13 307€ (communication, privatisation, visites pédagogiques, etc...) (FONDATION, NANTES METROPOLE, 2010).

Tableau 8 : Les coûts de l'escale en 2010 pour la Fondation et Nantes Métropole

Année 2010	
Total coûts pour la fondation Belem	Total coûts pour Nantes Métropole
<b>2997 €</b>	<b>13 307 €</b>

Sources: Nantes Métropole, Fondation Belem, 2010

Le deuxième bilan concerne les recettes pour le Belem et le nombre de visites publiques (cf. tableau 9). La venue du Belem sur l'année 2010 semble donc avoir été un succès car elle a mobilisé plus de 10 000 visiteurs et généré plus de **30 000 euros de recettes** toutes confondues pour la fondation Belem. Sachant que les coûts s'élevaient à 2997 euros, le poids des recettes semble largement suffisant pour compenser les dépenses. Cependant, les frais d'entretien d'un tel navire sont colossaux et s'élèvent par exemple pour l'année 2014 à **448K€**. Les recettes semblent ainsi bien minimes (FONDATION, 2010).

Tableau 7: Le tableau des coûts détaillés de l'escale du Belem pour l'année 2010

<b>Année 2010</b>					
Dates des escales				Du 27/03 au 12/04	Du 24/10 au 01/11
<b>Coûts logistiques</b>	Fondation Belem			<b>2997</b>	
	Nantes métropole			<b>5000</b>	
<b>Coûts communication</b>	Fondation Belem				
	Nantes métropole			<b>5307</b>	
<b>Coûts évènement</b>	Fondation Belem			<b>mécénat</b>	
	Nantes métropole				
<b>Visites pédagogiques</b>	Coûts pour Nantes métropole			<b>2000</b>	
	Nombre de visites pédagogiques			<b>1814</b>	<b>262</b>
<b>Privatisation</b>	Nantes métropole			<b>3000</b>	
<b>Total coûts pour la Fondation Belem de l'année 2010</b>					
	<b>2 997 €</b>				
<b>Total coûts pour Nantes métropole de l'année 2010</b>					
	<b>13 307 €</b>				

Sources : Nantes Métropole, Fondation Belem, 2010

Tableau 9 : Les chiffres clés de l'escale du Belem pour la Fondation sur l'année 2010

<b>Année 2010</b>	
Nombre de visites publiques	<b>10 411</b>
Nombre d'entrées payantes	<b>6000</b>
Recettes des visites (euros)	<b>27 444</b>
Recettes de la boutique cadeaux (euros)	<b>11 400</b>
Nombre de privatisation	<b>?</b>
Recettes privatisation hors Nantes Métropole (euros)	<b>12 000</b>
<b>Recettes générales (euros)</b>	<b>30 844</b>

Sources: Fondation Belem, 2010

Les premières escales conventionnées ont été une réussite bien que les bilans aient permis de mettre en évidence plusieurs points à améliorer.

- 1.2.2. Les évolutions de la convention et des escales Il est apparu avec le bilan de la première année que certains points de la convention se devaient d'être précisés afin d'accroître l'efficacité des parties prenantes et de faire des escales une réussite assurée.

Ainsi, **une nouvelle convention a été rédigée pour l'année 2011** pour une durée de 3 ans, **une autre pour l'année 2015** et **une nouvelle sera signée en 2016** pour une durée de trois ans, incluant les 120 ans du Belem. Les nouvelles conventions ont apporté des modifications notamment concernant la gratuité des escales du navire à Nantes et la mise en place d'escales régulières dont la majorité des frais sont pris en compte par la métropole. Pour les escales événementielles, le tarif suivant a été mis en place :

- 5000€ par jour d'affrètement si l'affrètement dépasse 10 jours par an
- 7000€ par jour d'affrètement si l'affrètement n'excède pas 10 jours par an

De plus, lors des escales régulières, toute privatisation du bateau par les deux institutions publiques pour des animations ponctuelles fera l'objet d'une indemnisation. Cette indemnisation est tarifée par la Fondation Belem selon les prestations choisies (FONDATION, NANTES METROPOLE, 2015

Les escales ont également évolué. La Fondation et Nantes Métropole, fières de ce partenariat et soucieux de mettre en valeur le patrimoine, souhaitent organiser des événements à la hauteur du navire et satisfaire le public. Le nombre et la durée des escales ont donc augmenté au fil des années. Il est facilement observable que le budget des dépenses de la collectivité pour l'activité Belem a considérablement augmenté elle aussi, pour atteindre un sommet de plus de 95 000 euros en 2014 (cf. tableau 10).

Tableau 10 : L'évolution du coût des escales du Belem entre 2010 et 2014

Année	Budget Nantes métropole
2010	12 307
2011	18 672
2012	82 043
2013	82 583
2014	95 390

Sources : Nantes Métropole, Fondation Belem, 2010-2014

Cette augmentation s'explique en partie par le fait que la métropole est due faire appel depuis 2014 à une association extérieure spécialisée dans l'organisation événementielle, l'ACE, association culturelle d'été, afin de mettre en place l'évènement phare de l'escale estivale du navire. Ces dépenses ont été rajoutées à celles existantes, sans pour autant que le budget alloué au service tourisme pour le Belem ait augmenté.

Le tableau 11 montre l'évolution de l'activité du Belem depuis l'année 2010. Il apparaît clairement que le nombre de visites publiques et les recettes du navire ont fortement baissé. Toutes choses égales par ailleurs, cette tendance à la baisse nécessite un questionnement sur les motifs de cette évolution.

Un autre point important à souligner est le fait que le VAN ait fait le choix de ne pas intégrer la communication des escales régulières du Belem dans sa programmation. Seule une communication minimale sur les escales événementielles est intégrée à son programme estival.



Tableau 11 : L'évolution des chiffres clés des escales du Belem pour la Fondation entre 2010 et 2014

Année	2010	2011	2012	2013	2014
Nombre de visites publiques	10 411	6642	8250	4706	2298
Nombre d'entrées payantes	6000	4500	4662	3108	1500
Recettes des visites	27 444	22 500	23 488	15 450	7500
Recettes de la boutique cadeaux	11 400	18 142	11 631	6983	1617
Nombre de privatisation		5	6	6	3
Recette privatisation hors NM	12 000	15 000	18 000	18 000	9 000

Sources: Fondation Belem, 2010-2014

La structure ne souhaite pas utiliser le Belem et créer une programmation spéciale lors de sa venue, ce qui, comme nous le verrons par la suite, pose questions et engendre des difficultés (FONDATION, NANTES METROPOLE, 2010-2014).

La coopération entre la métropole et la Fondation Belem semble être bien établie et représente une réussite de la stratégie mise en place, réussite à cependant nuancer au vu de la tendance à la baisse de la fréquentation du navire. Le partenariat montre qu'accueillir des bateaux de prestige sur le territoire est réalisable, ouvrant ainsi les possibilités à d'autres navires.

## 2. Les bateaux à passagers

### 2.1. *Les paquebots de croisières maritimes*

Comme nous l'avons vu précédemment il n'y a pas d'équipements dans le centre de Nantes spécialement dédiés à l'accueil de bateaux de croisières maritimes. Les escales, bien que présentes sur le territoire, sont relativement peu nombreuses comme le montre la figure 8. De deux escales en 2002 à quatre en 2014, avec un maximum de huit en 2004, le port de Nantes ne semble pas être une escale demandée (GPM, 2002- 2015). C'est pourquoi un des axes forts de la politique touristique est d'arriver à développer le nombre d'escale de ces croisières maritimes

Il apparaît alors cohérent de pouvoir supposer que le nombre relativement faible d'escales de paquebots de croisières maritimes dans la ville soit lié au manque d'infrastructures dédiées à cette activité comme souligné précédemment.

Un des axes forts de la stratégie touristique étant de développer cette filière, il sera nécessaire de mettre en avant les points faibles à son développement et de réfléchir à des solutions

### 2.2. *Les paquebots de croisières fluviales : l'arrivée de CroisiEurope sur le territoire*

*Encadré 3 : La fiche d'identité de la société CroisiEurope*

<b>Fiche d'identité de CroisiEurope</b>	
▪	Création en 1976
▪	Capital 2M€
▪	Effectif : 1000 personnes
▪	Flotte de 30 bateaux
▪	200 000 passagers/an (60% français, 40% Européens)

*Sources: GEGOT M., 2015*

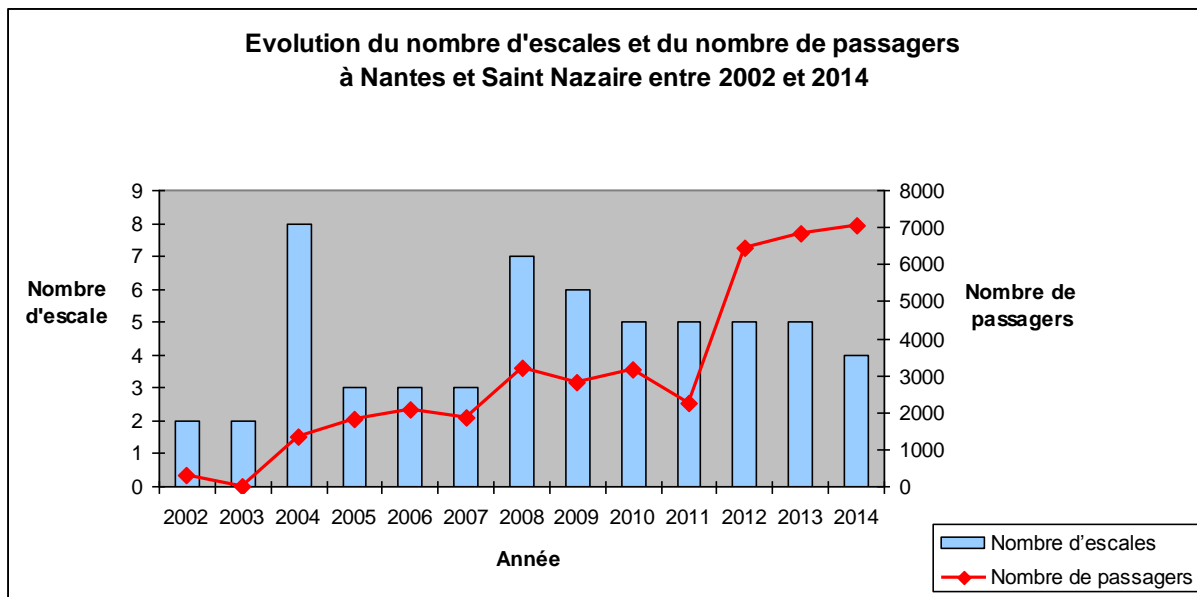
CroisiEurope, croisiériste leader sur le marché des croisières fluviales, est aujourd'hui la seule compagnie à proposer une offre sur la Loire (cf. encadré 3). Consciente des enjeux que ce fleuve représente au niveau touristique, elle a conçu un navire spécialement adapté aux conditions de navigation que la Loire impose. Le navire mesure 90 mètres de long et 15 mètres de large et est doté de 48 cabines capables de transporter 120 passagers. La compagnie a prévu 36 escales en période commerciale (du 05 avril au 27 octobre) et l'appontement du Loire Princess se fait au ponton des Chantiers (GEGOT M., 2015).

Il est indispensable de mettre en avant le fait que cette initiative privée est venue de la compagnie elle-seule. En effet, CroisiEurope a contacté spontanément la collectivité pour lui exposer son projet et mettre en place un contrat. Cette volonté s'insérait parfaitement dans la stratégie de la collectivité de revaloriser la Loire.

Le calendrier du Loire Princesse est complet jusqu'à la fin de cette première saison, ce qui montre l'engouement des touristes pour cette nouvelle destination.

Cette nouvelle activité pourrait marquer le début du développement du marché de croisières fluviales sur la Loire.

Figure 8 : L'évolution du nombre d'escales et du nombre de passagers à Nantes et Saint-Nazaire entre 2002 et 2014



Sources: Grand Port maritime, 2002-2014

Cependant, comme vu précédemment, la Loire est un fleuve complexe qui nécessite des navires à la technologie bien spécifique. CroisiEurope aurait-il réellement réussi à faire fi de ces contraintes de navigation pour proposer une offre touristique sécurisée et pérenne ? De récentes difficultés au mois de juin et juillet 2015 survenues pendant la navigation du Loire Princesse semblent apporter une première réponse. Le navire s'est retrouvé par trois fois piégé par des bancs de sables, compromettant le bon déroulement de la croisière.

De plus, une autre question légitime vient se poser : la ville de Nantes est-elle réellement prête en terme logistique à accueillir une activité qui semble vouloir prendre de l'essor dans les années à venir ?

### 3. La Loire à vélo

Revaloriser un fleuve par le tourisme ne se fait pas uniquement en proposant des activités sur celui-ci mais en intégrant l'environnement naturel et historique qui l'entoure. La notion de tourisme fluvestre prend alors son sens.

L'Eurovéloroute 6 surnommée la route des fleuves s'étend de l'estuaire de la Loire à la Roumanie. L'itinéraire est proposé mais il appartient à chaque territoire de décliner son aménagement et sa promotion

C'est ainsi que les régions Val de Loire et Pays de la Loire ont vu le passage de l'Eurovéloroute EV6 sur leur territoire comme une opportunité de développer la filière vélo en revalorisant le fleuve, thématique présente dans leurs politiques. Les deux régions se sont donc alliées afin de proposer une offre touristique sous la marque de produit « La Loire à vélo ».

La région Pays de la Loire a beaucoup investi dans cette initiative en tant que maître d'œuvre du projet et maîtrise d'ouvrage concernant la communication (site internet par exemple) (LOIRE A VELO, 2015).

Nantes Métropole intervient sur le contenu des panneaux RIS, relais d'information service, le long du parcours et la région reste décideur de la forme finale, de par son contrôle de la chartre graphique. L'impression des panneaux est du ressort du service tourisme de Nantes métropole, intégrée et incluse dans la thématique « développement de la filière vélo » de son plan d'action. La région rembourse une partie du mobiliser nécessaire à la création des aires le long de l'itinéraire. De plus, Nantes métropole communique sur le produit grâce au VAN.

La Vélodyssée, autre itinéraire dédié au vélo longeant l'Atlantique, traverse également le territoire nantais, plaçant la ville au carrefour de deux parcours importants (LOIRE A VELO, 2015).

La Loire à vélo représente ainsi un enjeu en termes de diversification de l'offre touristique sur le territoire. L'offre de tourisme fluvestre est aujourd'hui une action indispensable des politiques touristiques afin de revaloriser le fleuve, ce que le territoire nantais a aujourd'hui intégré.

### 4. Le Débat Loire

L'action phare entreprise par la métropole sur la revalorisation du fleuve est sans aucun doute le Débat Loire. En avril 2014, suite à son élection la nouvelle présidente de la métropole Johanna Rolland propose d'organiser de grands débats autour du sujet « Nantes, la Loire et nous ». Un grand débat public ouvert à tous est lancé.

Via cette démarche participative, tous les citoyens sont amenés à participer via des contributions diverses et variées (écrite, orale, vidéo, réseaux sociaux,...). Les acteurs institués (association, collectif, entreprise, collectivité) pouvaient quant à eux remplir des cahiers d'acteurs et participer à des séminaires d'acteurs. Les experts ou entrepreneurs de projets pouvaient être entendus lors d'auditions publiques par la commission du débat qui a choisi les experts qu'elle souhaitait entendre.



Le débat qui s'est clos le 30 mai 2015 a suscité l'engouement de tous les acteurs : près de 800 contributions citoyennes, 115 cahiers d'acteurs, 14 auditions publiques, les rapports du comité citoyen, des séminaires d'acteurs ainsi que la grande journée citoyenne. Les contributions seront examinées par la commission qui fera ses propres préconisations sous forme d'un rapport. Ce rapport sera ensuite remis à la présidente de la collectivité début septembre 2015. Il sera ainsi analysé afin de dégager les réponses concrètes et l'échéance d'éventuels projets du conseil communautaire du 15 décembre 2015 (NANTES METROPOLE, 2014). Rappelons qu'un des objectifs de la métropole est de mettre en place des actions sur le court et moyen terme, réalisables financièrement et qui soient ancrées dans la vie quotidienne des citoyens. Les projets de grande envergure demandant un investissement considérable ne sont pas à l'ordre du jour. Ce Débat Loire est une première sur le territoire et a montré le lien fort qui unit les citoyens à leur fleuve de par la participation. Les cahiers d'acteurs sont le reflet d'une créativité laissée libre et d'un engouement du public pour cette opportunité de s'exprimer sur des sujets touchant à leur quotidien.

La ville de Nantes est pour l'instant peu reconnue comme une ville d'escales de croisières et d'accueil de paquebots. L'état des lieux, indispensable à une remise à plat des atouts et contraintes du territoire en termes de tourisme fluvial, met en évidence un manque d'infrastructures spécialisées

### III. LA PROPOSITION D'UNE STRATEGIE OPERATIONNELLE DE DEVELOPPEMENT DU TOURISME FLUVIAL SUR LE TERRITOIRE DE LA METROPOLE

La métropole affiche aujourd'hui clairement son choix politique de revaloriser le fleuve à travers des actions concrètes. La venue de la compagnie CroisiEurope sur le territoire est une réelle opportunité et constitue peut-être le début d'une nouvelle activité à succès. De plus, l'opportunité du partenariat déjà instauré entre la Fondation Belem et la métropole mérite d'être approfondie et développée. Enfin le Débat Loire constitue une véritable source de projets visant à accroître le potentiel touristique du fleuve. Afin de décliner de façon opérationnelle un plan d'actions dédié au développement touristique fluvial, plusieurs propositions concrètes seront formulées ci-après, dans un double souci de faisabilité à court/moyen terme et de réalisme financier. La commande fait également état de la nécessité d'établir des préconisations face aux obstacles rencontrés.

#### A. L'accueil de bateaux de passagers

La volonté de développer l'accueil de bateaux de passagers sur le territoire n'est pas réellement nouvelle. Le dossier « paquebots » est ouvert depuis les mandats de l'ancien maire de Nantes, Jean-Marc Ayrault. Cependant, aucun réel engagement n'avait été pris jusqu'à aujourd'hui (PAITEL L., 2015).

#### 1. Les paquebots de croisières maritimes

##### 1.1. Les enjeux de cette filière sur le territoire nantais

La filière tourisme de croisières maritimes est aujourd'hui en pleine expansion sur le territoire français comme le montrent les chiffres clés de la filière en 2014 (cf. encadré 4).

*Encadré 4: Les chiffres clés de la croisière maritime en France en 2014*

#### **Chiffres clés de la croisière maritime en France en 2014**

- Contribution directe du marché croisière maritime pour l'économie Française: **+4%**
- 593 000 passagers français : **+ 14%**
- Nombre de personnes ayant embarqué sur une croisière en France : **+32%**
- Nombre de croisiéristes ayant fait escale en France : **+1%**
- **5<sup>ème</sup> destination Européenne**



Les enjeux concernant l'accueil de paquebots de passagers sont donc importants pour le territoire de la métropole nantaise et de plusieurs ordres :

- Les enjeux économiques pour le territoire

Les impacts économiques que représentent les escales de paquebots de croisières pour un territoire sont loin d'être négligeables. En effet, les passagers consomment sur leur lieu d'escale, injectant ainsi de l'argent dans l'économie locale. Ces retombées économiques peuvent être importantes.

Par exemple, le panier moyen d'un touriste en escale à Bordeaux est compris entre 95 et 105 euros et les dépenses des visiteurs sont de 3,6 millions d'euro pour l'année 2014 (OFFICE DE TOURISME DE BORDEAUX, 2014). Si l'on regarde dans d'autres villes, nous pouvons rapidement comprendre les enjeux économiques de ce marché pour les commerçants, (cf. tableau 12). De plus, les ports perçoivent des taxes liées au droit de stationnement ce qui contribue à leur possibilité de financer des infrastructures toujours plus modernes et adaptées à l'accueil de touristes en croisières. Enfin, la croissance du marché engendre une nécessité pour les compagnies de croisières d'acquérir de nouveaux paquebots. Cette demande permet de relancer les carnets de commande des entreprises de constructions navales et de favoriser ainsi une économie industrielle parfois difficile.

#### Les enjeux d'attractivité pour le territoire

Un territoire qui est connu pour une offre touristique spécifique bénéficie toujours d'une visibilité importante sur le marché, permettant de renforcer sa notoriété et son attractivité. La stratégie touristique de la métropole nantaise aujourd'hui est d'arriver à diversifier les sources de visiteurs en ciblant des publics différents. Aujourd'hui, la promotion du tourisme urbain réalisée par le VAN n'est pas prioritairement destiné au public de la Loire à vélo ni à celui des croisières maritimes. C'est pourquoi l'enjeu aujourd'hui en termes d'attractivité pour le territoire est de développer une stratégie de promotion et d'actions en faveur du public cible des croisières.

#### Les enjeux en termes de repositionnement d'image pour la ville de Nantes

La ville de Nantes a de par son histoire un lien fort avec la Loire. Le port de Nantes a été pendant de nombreuses années un carrefour de riches échanges commerciaux. Comme vu précédemment, avec l'évolution et les changements de la société le fleuve a peu à peu perdu sa place centrale dans la vie de la population et est devenu une contrainte en termes d'aménagement. C'est ainsi que de nombreux bras de la Loire ont été comblés pour permettre une expansion urbaine importante. La métropole nantaise a donc pour ambition de renouer avec son passé fluvial en lançant des politiques de reconquête du fleuve. C'est bien dans cette optique que le repositionnement de l'image de la ville de Nantes comme une ville portuaire et d'accueil de paquebots de passagers apparaît comme un enjeu très important.

Les enjeux pour le territoire sont donc nombreux. Afin de comprendre comment y répondre, il convient d'étudier en détails ce qui existe déjà sur le territoire, au-delà d'un simple état des lieux pour comprendre quelles pistes améliorer ou développer.

### *1.2. L'état actuel de la filière sur la métropole nantaise*

#### 1.2.1. Un accueil des paquebots existant mais limité

Les paquebots qui font escale à Nantes arrivent pour la plupart à Cheviré et Montoir-de-Bretagne. L'office de tourisme de Nantes, Nantes Tourisme, envoie un hospitality desk à la demande de la compagnie pour réaliser un accueil délocalisé. Des employés montent à bord pour renseigner sur les activités en ville et autres informations logistiques. Dans certains cas, une petite boutique est mise en place. La TAN, réseau de transport en commun de l'agglomération nantaise, met parfois à disposition des navettes pour rejoindre le centre-ville, navettes financées par le Club Croisière.



Tableau 12: Les dépenses totales en euros des passagers de croisières maritimes dans différentes villes sur l'année 2014

	<b>Panier moyen des dépenses d'un excursionniste en euros</b>	<b>Nombre total de passagers (2014)</b>	<b>Total des dépenses des passagers de croisières en euros en 2014</b>
<b>Bordeaux</b>	<b>95-105</b>	<b>36 000</b>	<b>3,6 millions</b>
Le Havre	87	246 236	<b>21,4 millions</b>
La Rochelle	70	28 000	<b>1,96 million</b>
Brest	100	18 078	<b>1,8 million</b>
<b>Nantes</b>	<b>121</b>	<b>5850</b>	<b>707 850 mille</b>

Sources : BAUDET E., 2015, Rapport d'activité Port Atlantique de la Rochelle 2014 ; Rapport d'activité office de tourisme Bordeaux 2014, CCI Brest 2014, PAITEL L., 2014

Cependant, contrairement à certaines villes où il y a une réelle gare maritime avec un espace dédié à l'accueil des passagers à leur descente sur le quai, la ville de Nantes ne dispose pas d'une telle infrastructure (BLANDIN A., 2015). De plus, il n'est pas rare que les agences réceptives ne traitent pas du tout avec l'office de tourisme. Le VAN n'a pas une relation privilégiée avec les compagnies et bien souvent les prestations vendues font appel à des indépendants. Il conviendrait de réfléchir à comment capter l'attention des compagnies et de certaines agences réceptives.

L'accueil de paquebots de passagers dans la ville de Nantes est aujourd'hui peu adapté du fait de plusieurs contraintes sur le territoire.

#### 1.2.2. Des infrastructures non adaptées

- Les terminaux de Cheviré et Montoir : un accueil qui dessert totalement la filière

Le port de Montoir-de-Bretagne ne peut plus continuer à accueillir des paquebots de passagers. Ce lieu est une plate-forme logistique et industrielle de l'Ouest de la France et n'a pas vocation touristique. Il n'y a aucune infrastructure pour l'accueil de passagers et la première vision qu'ont les passagers juste débarqué sont les containers et les grues de déchargement. De plus, le port est situé à environ 50 minutes en voiture de la ville de Nantes ce qui oblige les passagers à emprunter une navette. Cette navette était financée par le Club croisière à la demande de certaines compagnies. Or pour cause de restriction budgétaire, le club a arrêté de les financer. (PAITEL A., 2015). Les compagnies doivent ainsi l'inclure dans leur budget et choisissent donc des villes où les passagers arrivent directement en cœur de ville, comme Bordeaux.

La conclusion inéluctable de ce constat est que **l'accueil des paquebots de passagers ne peut plus se faire sur ces deux sites ou bien plus en tant que tel**. Ils desservent l'ambition de faire de Nantes un terminal de croisière et laissent une impression peu convaincante aux touristes

- Le quai Wilson : un site soumis à une réglementation contraignante, une nécessité d'entretien importante et coûteuse

Le quai Wilson est aujourd'hui le site avec le plus de potentiel pour l'accueil de paquebots de passagers car il se situe sur l'île de Nantes, à proximité des attractions touristiques et du centre-ville. Cependant, il s'avère qu'aucun bateau n'y ait fait escale depuis 2013. Quelle sont les raisons de l'abandon de ce quai ? Le site est soumis à de nombreuses contraintes qui sont de trois types : naturelle, réglementaire et financière, comme le présente la figure 9.

→ **Les contraintes naturelles** concernent l'envasement du quai et la nécessité de draguer<sup>3</sup> pour maintenir la capacité d'accueil de paquebots de 200m. Le dragage n'est plus assuré aujourd'hui par le GPM, ce qui limite l'accès aux paquebots entre 100 et 150m dans un devoir de sécurité. De plus, le tirant d'eau limite à Nantes est de l'ordre de 8m, ce qui est insuffisant pour certains paquebots (PAITEL L., 2015°).

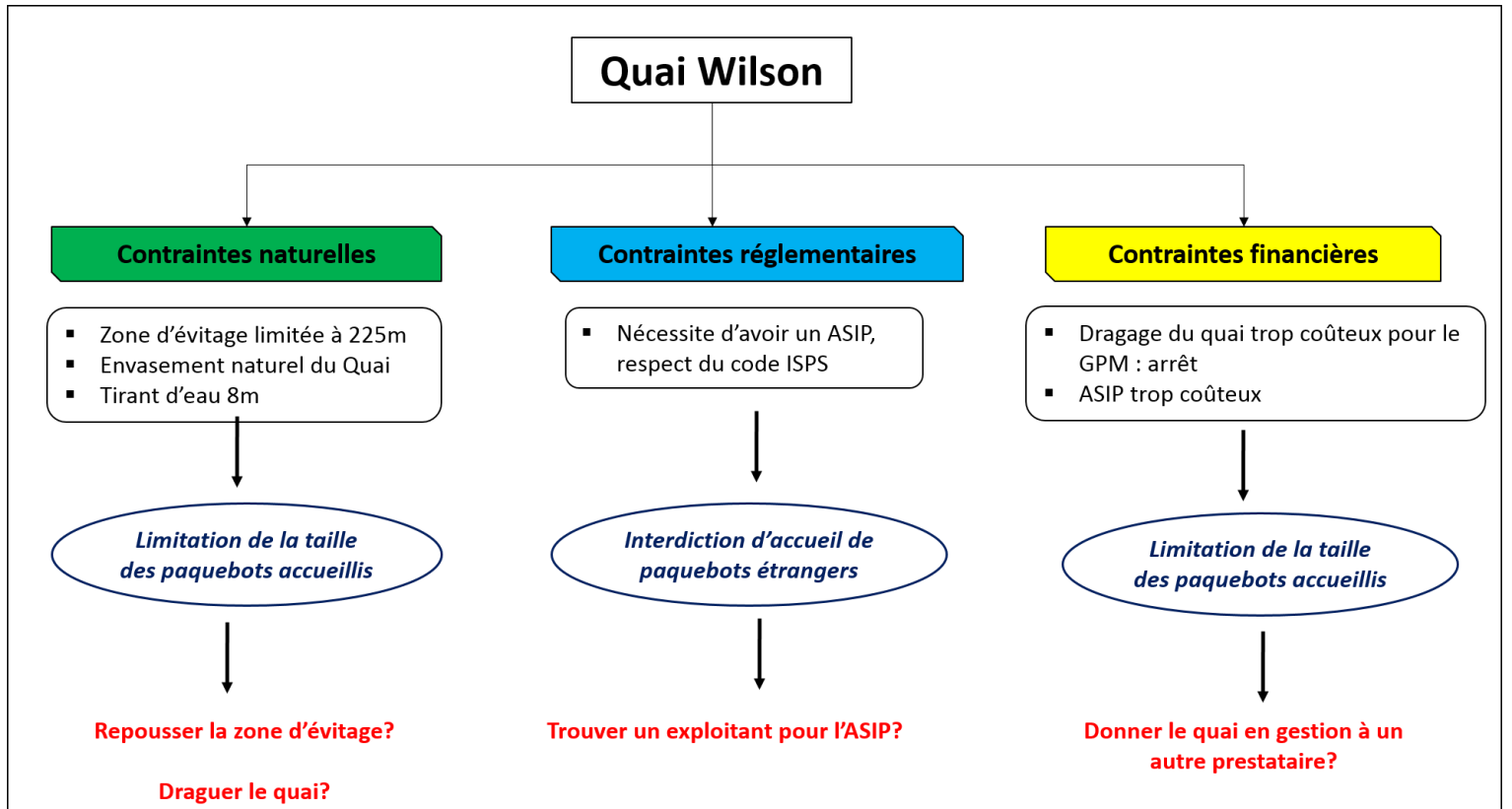
→ **Les contraintes réglementaires** sont quant à elles dues au code ISPS, code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires entré en vigueur le 1 juillet 2004 afin d'assurer la sûreté des ports et des navires face au terrorisme. Un plan de sûreté doit être réalisé par un ASIP, agent de sûreté de l'installation portuaire. L'ASIP est nommé par l'exploitant de l'installation or le quai Wilson n'en possède pas. De plus le plan de sûreté doit être approuvé par arrêté préfectoral, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. En effet, des audits sur la sécurité et sûreté de l'installation portuaire ont révélé des manques importants en termes d'infrastructures, entraînant le refus préfectoral de délivrer des autorisations (PAITEL L., 2015).

→ **Les contraintes financières** du GPM l'ont forcé à arrêter le dragage faute d'escales plus nombreuses L'exploitation commerciale du quai Wilson a été arrêtée fin 2005.

---

<sup>3</sup> Racler le fond pour enlever le surplus de vase ou de sédiments

Figure 9 : La présentation des contraintes de l'exploitation du quai Wilson



Sources: Données personnelles

La seule activité restante était l'accueil de paquebots de passagers. Néanmoins, le quai Wilson n'a pas été aménagé en tant que terminal de bateaux de croisières. L'accueil pour les touristes reste donc très limité dans le sens où l'environnement du quai est complètement abandonné, jouxtant une friche industrielle (PAITEL L., 2015).

A toutes ces contraintes s'ajoute celle de la **limitation de la zone d'évitage**, cercle utile qui permet aux paquebots montant de tourner pour ensuite redescendre la Loire. Celle-ci est aujourd'hui de 350m dont **225m** « utiles », ce qui limite la venue de paquebots jusqu'à 225 m de long en théorie. Cependant, en pratique, par principe de sécurité, les bateaux sont limités à 100-150 m de longueur. (BEGOUIN JC., 2015).

Les infrastructures semblent donc être aujourd'hui l'un des facteurs limitant le plus important pour le développement de l'accueil de paquebots.

### 1.2.3. Une promotion de l'offre existante mais insuffisante

L'offre d'escale de croisières maritimes à Nantes est aujourd'hui promue essentiellement par l'association Accueil paquebot, devenue depuis 2013 le Club Croisière Nantes Saint-Nazaire, en anglais *Nantes-Saint Nazaire Cruise Club*. Ce changement de nom marque la phase de transition dans laquelle se trouve l'association. En rendant le nom plus esthétique, elle espère surtout rendre la destination Nantes Saint-Nazaire plus attractive à l'étranger et plus identifiable. Le club participe aujourd'hui à deux salons : un à Miami tous les ans et un à Hambourg tous les deux ans. Le club est adhérent au FAP, French Atlantic Ports, ce qui lui permet de mutualiser les frais des salons, et à Atlantic Alliance qui a lancé en 2008 un projet marketing porté par 16 ports européens permettant une meilleure visibilité de l'offre. Des outils de promotion existent également tels que des fiches en anglais « Nantes-porte d'entrées des Châteaux de la Loire », une présentation power point « Nantes Port of Call », une présentation du FAP, des sites internet du FAP et Atlantic Alliance ainsi qu'une présentation commune avec les bretons.

**Le Club est pour ainsi dire l'acteur principal de promotion de l'offre de croisières maritimes de Nantes/Saint-Nazaire.** Ses actions sont indispensables et doivent être renforcées. Les contraintes qui limitent le développement de Nantes comme une ville d'escale de paquebots sont donc diverses. Ainsi, pour chaque obstacle, il conviendra de trouver la solution ou le compromis opportun s'ils existent, ou bien une alternative (PAITEL L., 2015).

## 1.3. Les propositions concrètes afin de surmonter les obstacles

### 1.3.1. Trouver un exploitant et des financements pour le quai Wilson

Le quai Wilson est aujourd'hui la propriété du GPM. Depuis sa réforme en 2011, il ne peut plus être exploitant de terminaux. Il s'agirait ainsi d'en trouver un, chose qui ne sera pas aisée sachant que les escales ont stoppé depuis 2013.

NGE souhaiterait aujourd'hui devenir gestionnaire du quai afin de le repositionner comme infrastructure d'accueil de paquebots de croisières (BEGOUIN JC., 2015). Le contrat délégataire établi entre NGE et Nantes Métropole arrive à son terme en 2015 et va être reconduit. L'opportunité d'intégrer de nouvelles orientations dans ce contrat devrait peut-être être saisie. Cependant, trouver un exploitant ne serait pas suffisant. En effet, le GPM qui a stoppé le travail de dragage faute de moyens ne se voit pas investir plus de 500 000€/ an pour recommencer cette activité. Cet investissement ne pourrait pas être supporté aujourd'hui par son budget (PAITEL L., 2015).

Le quai Wilson est aujourd'hui un dossier très sensible. Le port ne souhaite pas s'y investir mais le VAN et la métropole souhaiteraient en faire un réel lieu d'escales de paquebots au vu de l'impact positif que cela engendrerait sur le territoire. Les coûts liés à son fonctionnement sont trop élevés et tant que la sûreté et sécurité du lieu ne seront pas assurées, aucune exploitation ne sera envisageable.



Le potentiel de ce lieu est pourtant bien réel et il présente, malgré les obstacles cités précédemment, un avantage de localisation absolument indéniable.

L'unique solution pourrait aujourd'hui venir d'une décision politique franche sur la volonté de refaire du quai Wilson un lieu d'escales, décision pour laquelle des financements se devraient d'être trouvés. Ainsi, aujourd'hui le port propose automatiquement le terminal de Cheviré pour les escales, jugé non « nuisible » à l'image touristique par le Club croisière.

#### 1.3.2. Miser sur le terminal de Cheviré et développer une réelle structure d'accueil

Les escales sont, depuis 2013, automatiquement à Cheviré. Elles se passent généralement bien et les compagnies font des retours plutôt positifs. Selon certaines, lorsque l'on est passionné de navigation et de croisières, peu importe le lieu d'escale (BLANDIN A., 2015). Cependant, le quai de Cheviré ne semble pas tout à fait approprié pour l'accueil des passagers. En effet, il se trouve dans une zone industrielle (cf. carte 5) et entouré d'un environnement peu enclin au tourisme. Le réseau routier est relativement bien développé ce qui rend l'accès au centre-ville rapide mais place également le quai dans un environnement bruyant. Non loin de là se trouve le pont de Cheviré où passe le périphérique, ce qui n'est pas le fond sonore idéal pour une détente sur le ponton du bateau. La valorisation paysagère est peu mise en avant dans ce contexte. Malgré le fait que le lieu ne soit pas « épouvantable » selon un employé du GPM, il n'en est pas pour autant convaincant. Si une décision politique venait à abandonner complètement l'idée d'aménagement du quai Wilson, l'idée de créer une structure dédiée à l'accueil des passagers sur le quai de Cheviré serait à considérer. En effet, en 2015, le bateau AZAMARA est venu faire escale et a regretté un accueil plus développé et protocolaire. Ce paquebot appartient au groupe « Celebrity Cruises », qui a travaillé pour cette escale avec une agence réceptive basée à Monaco. La clientèle, habituée à des croisières luxueuses, a été quelque peu déçue de l'accueil et de son environnement. Les remarques concernant l'accueil sont d'autant plus regrettables du fait que les escales soient dans l'ensemble notées positivement par les compagnies et les passagers.

La métropole doit réfléchir à quelle stratégie adopter. Si elle souhaite faire de Cheviré un véritable lieu d'escale, des aménagements et investissements seront nécessaires. L'objectif n'est pas de supprimer l'industrie présente à Cheviré, mais de peut-être penser à une réorganisation d'un secteur afin de laisser un périmètre libre à une nouvelle structure. Le choix de déplacer l'industrie pour créer un nouvel espace a déjà été fait avec le MIN, marché d'intérêt national de Nantes. De plus, le projet de Cheviré serait à une échelle beaucoup plus réduite.

Les acteurs de tourisme fluvial devront se positionner stratégiquement et financièrement quant au potentiel développement du quai de Cheviré comme lieu d'escale reconnu pour la ville de Nantes.

#### 1.3.3. Agrandir la zone d'évitage et construire un réel terminal de croisière

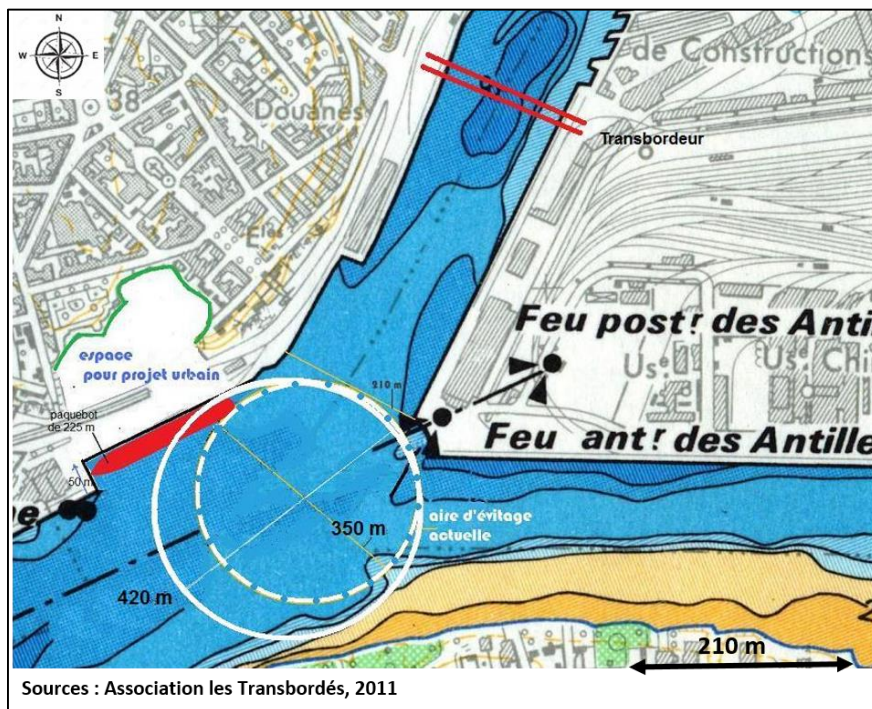
L'association les Transbordés réunit des membres désireux de conserver et de défendre l'identité mixte de Nantes, à savoir terrienne et maritime. Dans le cadre du Débat Loire, cette association a fait part de sa volonté de créer un port doté d'un terminal de croisières, le port Jules Verne. Elle est partie du constat suivant : la taille des paquebots de croisières est en constante augmentation. La compagnie Costa par exemple, présente **des navires en moyenne de 242m**, et seulement 4 navires sur 15 de sa flotte sont compris entre 175 et 221m. Il devient primordial d'être en capacité d'accueillir des paquebots de taille supérieure à 200 m. C'est pourquoi, **l'agrandissement de la zone d'évitage de 350 m à 420m permettrait d'accueillir des paquebots de l'ordre de 250 m**. Il est indispensable d'alerter sur la capacité du tirant d'eau de Nantes limité à 8m.

**L'accueil de paquebots devra être envisagé pour une taille allant jusqu'à 250 m avec des tirants d'eau inférieurs à 8m.** L'élargissement envisagé se ferait en reculant le quai Saint Louis d'environ 35m (Cf. carte 6). Il s'agit d'un élargissement et non d'un nouveau creusement, ce qui ne modifierait pas le bras de la Loire selon l'association.

Carte 5 : La présentation de l'environnement du lieu d'escale à Cheviré



Carte 6 : Le projet d'agrandissement de la zone d'évitage



Ils préconisent une étude d'impacts environnementaux afin d'appréhender les conséquences d'une telle action. Le coût de la modification de la zone d'évitage serait important : dragage, entretien et déroctage. Selon l'association, les financements ne peuvent pas être engagés sur seule justification de la venue d'une cinquantaine de paquebots si l'on veut égaler Bordeaux (LES TRANSBORDES, 2014).

De plus, la création d'un terminal de croisières engendre des frais d'infrastructures d'accueil et de services (police des frontières, douanes, agences, entrepôts, parkings,...). Les retombées économiques pour Bordeaux comme vu précédemment sont aujourd'hui de l'ordre de 3,6 millions d'euros, ce qui au départ serait inférieur pour la ville de Nantes. Le projet d'élargissement de la zone d'évitage et de la création d'un réel terminal de croisières ne peut être envisagé seul. Ainsi, l'association propose la construction d'autres infrastructures mutualisées entre la population permanente locale et les différents projets touristiques. C'est ici que se greffe **la construction du Port Jules Verne** (cf. carte 7).

L'association a imaginé un espace nouveau baptisé le Vernoscope dans l'ancien immeuble CAP 44 afin de mettre en valeur l'héritage de Jules Verne dans sa ville natale. Ce lieu, sans être un musée, proposerait de diffuser des sciences et technologies du futur, pour tous les âges, et deviendrait la vitrine pour les industries, écoles et universités régionales du nautisme, de l'aéronautique, ... Il pourrait également héberger des espaces communs aux divers usages : accueil des publics, salle de conférences, restaurant, afin de rentabiliser les aménagements. Enfin le troisième volet du projet serait de créer une grande volière et un espace botanique, le tout aménagé en continuité du parcours de la biodiversité sur la friche de la Carrière de Miséry (LES TRANSBORDES, 2014).

Le projet des Transbordés ne manque pas d'ambition et a pour but de faire de la ville un réel port d'escales de croisières maritimes tout en valorisant son patrimoine Jules Vernien. Les éléments proposés sont intéressants en termes d'infrastructures d'accueil et d'attractivité pour la ville mais l'absence d'éléments financiers rend le projet difficilement évaluable

La préconisation d'intégrer la création d'un terminal de croisières dans un projet plus global pour réduire les frais doit être démontrée. Aucun business plan ne vient affirmer que le coût de réhabilitation et d'entretien des équipements du projet soit plus faible que celui de la simple construction d'un terminal. De plus, la proposition de construire des lieux d'accueil de séminaires peut s'avérer délicate. Le territoire possède déjà ce type d'équipements dont l'entretien est coûteux.

Rajouter une offre pourrait venir faire concurrence, ce qui n'est pas dans les objectifs de la métropole. Le projet manque donc d'éléments. **Une étude financière devrait être menée** ainsi qu'une **nouvelle réflexion concernant les infrastructures envisagées**.

Malgré des difficultés avérées concernant d'exploitation du quai Wilson à ce jour, envisager le développement d'un autre lieu comme réel espace d'accueil de paquebots semble difficile. La construction d'une structure complètement artificielle demanderait un investissement financier et des aménagements colossaux ce qui n'est pas dans la stratégie de la métropole à ce jour.

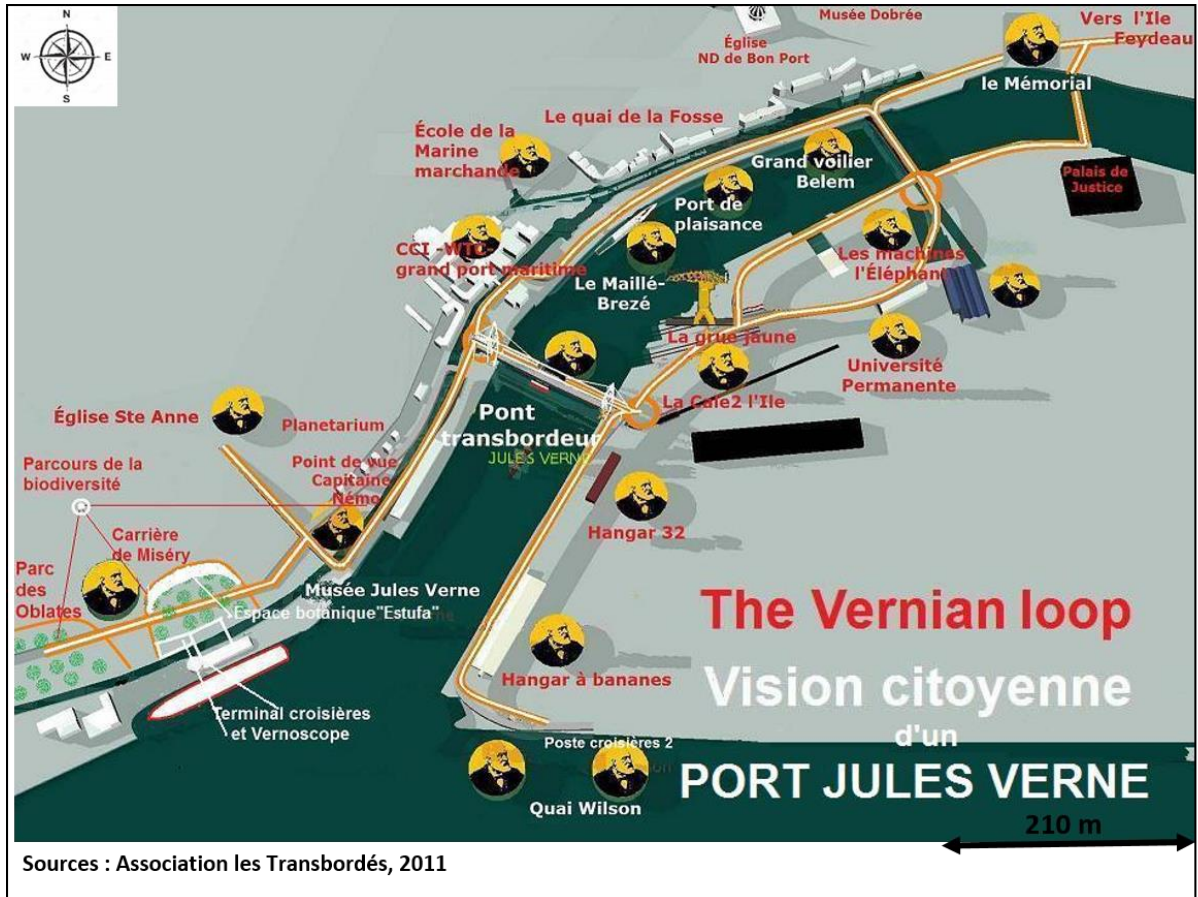
#### 1.3.4. Le développement d'un accueil et d'une réelle stratégie de communication et de promotion de l'offre

Comme nous l'avons vu précédemment, la promotion de l'offre de croisières est en développement et nécessite maintenant une implication de tous les acteurs touristiques concernés du territoire.

**Le public cible des croisières maritime est varié.** Les grands navires sont adaptés aux familles, couples ou amis. Il n'est pas rare de croiser plusieurs générations de la même famille sur un paquebot. Les multiples activités proposées conviennent à tous les âges. Le cliché de la croisière maritime pour sénior a aujourd'hui disparu, même si ils restent une cible importante pour les compagnies de croisières (RELAXNEWS, 2013). De plus le public est essentiellement étranger, d'où la nécessité de développer lors des escales des offres adaptées.



Carte 7 : Le projet Jules Verne



**L'accueil est un point faible du territoire.** Certaines compagnies regrettent l'absence d'un accueil plus prestigieux avec tapis rouge et musique, ce qui se fait souvent dans le milieu. De plus la diminution ou l'arrêt total des navettes est un réel point noir au vu de l'âge souvent élevé de la clientèle. Le VAN n'a cependant pas aujourd'hui le budget nécessaire pour faire plus. Si à terme les paquebots finissaient par accoster régulièrement à Montoir-de-Bretagne, il envisage une mutualisation des moyens d'accueil avec l'office de tourisme de Saint-Nazaire.

Le club Croisière, via ses adhésions aux FAP et Atlantic Alliance, mutualise les stands aux différents salons de la croisière. Cependant, est-il possible pour Nantes d'exister à côté des ports du Havre, Saint Malo, Bordeaux, Rouen ou encore la Rochelle ? Il convient de souligner que la destination Nantes/ Saint-Nazaire ne pourrait probablement pas exister seule pour l'instant et qu'elle a besoin des autres pour se faire connaître. De plus, la politique de promotion des destinations maritimes de l'Ouest mutualise les moyens tout en différenciant chaque destination par les atouts qui lui sont propres. Ainsi par exemple, Saint Malo vend le Mont Saint Michel, Lorient Belle île en mer où tous les accès sont gratuits, Bayonne l'ouverture sur Bilbao et Rouen celle sur Paris (PAITEL L. 2015).

La destination Nantes/Saint-Nazaire veut donc tirer son épingle du jeu en proposant une offre solide grâce à **une nouvelle coopération entre le Club, le VAN et Saint Nazaire tourisme et patrimoine, SNTP**. Pour la première fois, du 9 au 11 septembre 2015, deux personnes du VAN et de SNTP vont représenter la destination Nantes Saint Nazaire sur le stand du salon de la croisière de Hambourg (PENEAU A., 2015). Qui de mieux que les acteurs concrets du tourisme des territoires concernés pour vendre la destination ? On assiste donc à **l'émergence de réelles coopérations entre acteurs touristiques du territoire**.

Afin de faire connaître la destination, la vendre et attirer de nouvelles compagnies, **un travail de prospection est indispensable**. Le club a travaillé avec un consultant américain qui organise des rendez-vous avec des compagnies américaines lors des salons de la croisière à Miami. La prospection se fait aujourd'hui sur le marché allemand et anglais avec la venue d'un consultant pour les deux pays. Le club l'a récemment reçu pour lui montrer la destination Nantes Saint Nazaire combinée à Brest, Lorient, Saint Malo. Le public étant essentiellement étranger, **la promotion de l'offre à l'étranger est un enjeu capital**, d'où l'importance de réussir à se placer sur le marché. La destination Nantes/Saint-Nazaire, combinée à d'autres villes de Bretagne offre une vision traditionnelle aux touristes étrangers, ce que la plupart viennent chercher en France.

Les croisières maritimes représentent des enjeux capitaux pour le territoire sur différents aspects : financier, attractivité, image, ....Cependant, le quai Wilson est aujourd'hui dans une impasse et aucune autre solution de construction ou aménagement afin de rendre l'accueil de passagers possible dans la ville ne semble raisonnablement envisageable. Cette problématique, pour être résolue, nécessitera ainsi un engagement et une décision politique forts mais également la mise en place de réunion thématique entre les acteurs afin de discuter ouvertement sur ce sujet. Le manque de communication peut parfois se faire sentir, ce qui induit des non-dits ou des incompréhensions sur le rôle de chacun.

Cependant, les croisières maritimes ne sont pas le seul enjeu pour la métropole. Le fleuve Loire ouvre la possibilité aux croisières fluviales et le territoire semble aujourd'hui devenir un lieu où cette activité prend forme.

## 2. Les paquebots de croisières fluviales

### 2.1. *Les enjeux de cette filière sur le territoire nantais*

La croisière fluviale est un secteur moins connu que celui de la croisière maritime mais qui connaît depuis quelques années un essor important. Les enjeux pour ce secteur sont sensiblement identiques à ceux de la croisière maritime.



## Les enjeux économiques de la filière croisière fluviale

Les enjeux économiques de cette filière sont non négligeables pour le territoire nantais (cf. encadré 5).

*Encadré 5: Les chiffres clés de la croisière fluviale en France*

### **Chiffres clé de la croisière fluviale en France**

- Hausse **de la flotte fluviale +13% en 2013, +31% en 2014**
- Nombre de places offertes : 4975, **+5,1% en 2012**
- 222 850 passagers en 2012, 334 000 en 2013 **+ 50% en 2013**
- Dépenses des passagers transportés et du personnel embarqué à bord en 2013 : **71,4 millions d'euros**
- Impact de la filière paquebots fluviaux en France en 2013 : **263,9 millions d'euros**
- Retombées économiques de CroisiEurope : **100-110 millions d'euros/an**

Sources: CLIA, 2015, VNF 2014

Le panier moyen d'un excursionniste en croisière fluviale a été estimé à 30€/jour, cf. tableau 13. Si l'on multiplie par le nombre de passagers et le nombre de jours passés sur le territoire, les recettes sont par exemple de 1,8 millions en 2014 pour Bordeaux. Pour Nantes, le planning du MS Loire Princesse est complet pour la première année d'exploitation ce qui élève à 3456 le nombre de passagers transportés en 2015. Sachant qu'une escale moyenne dure 2 jours, la recette potentielle pour la métropole s'élève à plus de 200 000€ (VNF, 2014). De plus, le navire a été construit aux chantiers STX de Saint-Nazaire par des entreprises locales. Dix-huit sociétés ont œuvré à sa fabrication, soit l'équivalent de 70 personnes à temps plein pendant un an. De plus, NGE en tant que gestionnaire du ponton où accoste le Loire Princesse touche une redevance sur les passagers.

## Les enjeux de reconquête de la Loire par la ville

La Loire est perçue depuis toujours comme un fleuve complexe sur lequel naviguer et c'est pourquoi il a été peu à peu écarté du dans le développement de la ville. Le développement de la croisière fluviale serait le meilleur moyen de renouer avec le fleuve et une ressource à valoriser.

L'arrivée de CroisiEurope montre que la Loire est un fleuve navigable, ce qui peut lever l'appréhension des armateurs pour en faire une destination de croisières fluviales ad hoc

### *2.2. L'état actuel : les premiers pas de CroisiEurope sur la Loire*

#### *2.2.1. Une première dans le paysage nantais*

La compagnie CroisiEurope, opérateur privé, est arrivée sur le territoire nantais de sa propre initiative. Cette compagnie leader de la croisière fluviale en Europe souhaitait développer son offre sur le territoire français, et se démarquer en devenant la première compagnie à proposer des croisières sur la Loire. **Le bateau Loire Princesse devient donc le premier bateau à naviguer sur ce fleuve.** L'initiative privée de la société est valorisante pour la ville en termes d'impact économiques et d'attractivité.

Elle représente une belle opportunité car cette croisière devient la première offre de croisière fluviale sur le territoire et montre également aux autres compagnies qu'une exploitation du fleuve est possible. De plus, Nantes devient une ville où le développement de croisières fluviales devient réalisable et donc attractive

#### *2.2.2. Un navire qui s'affranchit des contraintes techniques du fleuve : réalité ou fiction ?*

Le navire se devait de répondre aux contraintes spécifiques de la Loire et à son caractère sauvage. Le principal problème de navigation sur la Loire est le tirant d'eau disponible, qui peut considérablement baisser en été ou période de sécheresse.

. Tableau 13: L'estimation des dépenses des passagers de croisières fluviales en euros sur l'année 2014 dans différentes villes

	Panier moyen/jour dépensé par un excursionniste en euros	Nombre de passagers sur l'année 2014	Durée moyenne d'une escale fluviale en jours	Total des dépenses des passagers de croisières en euros/an
Bordeaux	<b>30</b>	30 000	<b>2</b>	<b>1,8 million</b>
Rouen		66 900		<b>4 millions</b>
Nantes		3456		<b>207360 mille</b>

Sources: VNF, 2014 ; rapport d'activité de l'office de tourisme de Bordeaux, 2014, PAITEL L., 2014,

C'est pourquoi le tirant d'eau du Loire Princesse est de 70cm, contre 1m10 habituellement, ce qui lui permet de naviguer jusqu'en amont du fleuve. Le bateau a également été conçu sans hélices afin d'éviter le creusement à long terme du sillage de navigation et réduire ainsi l'impact sur l'écologie du fleuve. Le système qui le compose est fait de deux roues à aubes (VILLE DE NANTES, 2015).

Sur le papier, le navire semble donc avoir pris en compte et surmonté toutes les contraintes naturelles de navigation du fleuve. Cependant, depuis sa mise en service en avril 2015, la réalité est tout autre. Le Loire Princesse a dû faire face à des incidents techniques. Au mois de juin, à Saint-Florent-le-Veil, le bateau n'a pas été en mesure de faire face aux courants, le système de roues à aubes n'étant pas assez puissant. Il a dû faire demi-tour. Toujours en juin, le bateau a bénéficié de l'aide d'un pousseur pour contrer les courants, pousseur qui a lui-même coulé. Depuis cet épisode, la compagnie CroisiEurope a investi dans son propre pousseur pour venir en aide au navire en cas de difficulté. Dernier incident en date, le navire s'est échoué sur un banc de sable à hauteur de l'île de Béhuard situé avant le secteur Bouchemaine, en aval d'Angers, immobilisant le navire pendant un temps conséquent. Tous ces incidents survenus dans les premiers mois d'exploitation du navire étaient pour certains prévisibles (cf. encadré 6).

*Encadré 6: Les témoignages concernant la venue du Loire Princesse sur la Loire en 2015*

« Depuis le début du projet, on a prévu qu'il y aurait des problèmes, que le bateau ne pourrait pas passer pendant la période estivale. Ça n'a pas loupé. Et encore, (ce matin) la Loire n'était pas très basse... » **PERRAULT Y., pêcheur professionnel, 2015**

« Oui ils ont conçu un bateau spécial pour la Loire, mais ils ont été trop loin dans la maximisation des dimensions » **CASSARD J., adjoint au chef de la subdivision de Nantes-Loire, 2015**

« Bien qu'il soit évolutif, il est peut être un petit peu grand, un petit peu lourd mais l'armateur en tirera les conséquences » **CASSARD J., adjoint au chef de la subdivision de Nantes-Loire, 2015**

La compagnie a à faire part de son souhait de trouver une régularité dans le déroulement de ses croisières : « Le design des roues à aubes est en pleine évolution et va subir des modifications pour l'optimiser » (OUEST France, 2015).

De plus « aucun navire à roues à aubes n'a navigué sur la Loire depuis plus d'un siècle, nous n'avons donc pas pu bénéficier d'un retour d'expérience ».

### *2.3. Les propositions concrètes d'amélioration et de développement de la filière croisière fluviale*

#### *2.3.1 La résolution des contraintes techniques du MS Loire Princesse*

Comme nous l'avons vu précédemment, le Loire Princesse a dû faire face à quelques incidents techniques. Le système de roues à aubes est un système très ancien avec quelques faiblesses pour le courant fort du fleuve à certains endroits. Le cabinet nantais qui a conçu le navire s'est penché sur ce problème et a réalisé des études afin d'optimiser le rendement des roues à aubes. Ils ont ainsi « supprimé les défenses qui empêchaient l'eau de s'écouler » pour pouvoir « récupérer de la poussée ». Les nouvelles roues du navire fluvial ont été installées entre deux croisières, sans arrêt d'exploitation, le 4 août 2015. Si la solution technique apportée permet de réduire les incidents à de simples anecdotes, le succès du navire ne devrait plus être remis en cause, propulsant ainsi la Loire au rang de fleuve touristiquement exploitable par les croisiéristes fluviaux

#### *2.3.2 La densification de l'offre de CroisiEurope et l'ouverture à la concurrence*

Fort de son succès avec le Loire Princesse, la compagnie CroisiEurope ne compte s'arrêter là. En effet, elle envisage officiellement de renforcer l'offre sur la Loire via la mise en service d'un deuxième bateau.



Une unité supplémentaire devrait alors être construite dans les mêmes chantiers STX que le Loire Princesse. De plus, la Loire commence à intéresser d'autres croisiéristes, dont notamment Viking River Cruises, principal concurrent de CroisiEurope. Une **densification de l'offre** et une **ouverture à la concurrence** pour CroisiEurope pourraient donc apparaître dans les années à venir. Il convient cependant de souligner des points de vigilance pour ces propositions (GEGOT, 2015).

**Ces perspectives de développement et de densification**, si elles constituent une réelle opportunité sur le plan touristique, **seront néanmoins à interroger sur le plan logistique**. Entre la présence du Belem, des bateaux de la Croisière Estuaire estivale, du Loire Princesse et les demandes ponctuelles d'appointement, la question de la disponibilité des pontons pourra se poser. La réalisation d'un tableau retraçant l'occupation des pontons et un calcul du métrage disponible permettent de constater si la densification pourrait être envisagée au niveau logistique.

Sur le ponton Belem, le nombre de jours complètement libres où un navire de croisière fluviale pourrait venir faire escale s'élève à 79. De plus, les bateaux présents les 286 jours restant ne prennent pas la totalité du métrage disponible sur le ponton, c'est pourquoi il est intéressant de regarder en moyenne quelle serait la longueur disponible sur ces périodes. Le tableau 14 présente les résultats. La longueur disponible en moyenne par jour serait donc de **108 m pour 286 jours** et de **150 m pour les 79 jours totalement libres**. Le Loire princesse est long de 90 mètres, ce qui rend potentiellement réalisable la densification de son activité avec un deuxième navire dans le même gabarit.

Sur le ponton des chantiers, le Loire Princesse est présent deux jours durant une semaine et trois jours durant l'autre semaine; ainsi de suite. Il occupe le ponton des chantiers pendant 104 jours sur sa période d'exploitation d'avril à octobre. **La longueur disponible les 261 jours restants est donc de 91m** (cf. tableau 15). L'accueil de bateaux de plaisances est ainsi envisageable lorsque le Loire Princesse est absent, nécessitant une organisation préalable. Pour la période estivale 2015, NGE a réussi à positionner le Loire Princesse et le bateau Estuaire en même sur le ponton. Cela montre bien qu'une densification est à ce jour concevable.

**La densification d'un point de vue logistique semble donc être possible**. NGE, qui souhaite voir le tourisme fluvial se développer, est prêt à trouver des solutions afin d'être en capacité d'accueillir le plus de bateaux possible ; comme stationner des bateaux en les mettant en couple ou déplacer les petits bateaux de plaisanciers. Cependant, ces solutions devront respecter les conditions de sécurité et ne devront pas insinuer aux plaisanciers qu'ils ne sont pas les bienvenus au profit de bateaux plus grands.

### 2.3.3 Le développement d'une réelle stratégie de communication et de promotion de l'offre

A la différence des croisières maritimes, la croisière fluviale compte plus d'escales, plus longues et comporte souvent une forte dimension culturelle. Les bateaux sont plus « des hôtels –restaurants flottants que des centres de loisirs comme les grands paquebots » selon Christian Schmitter, le directeur de CroisiEurope. La clientèle est plus âgée et les seniors sont les cibles prioritaires. Là aussi, la communication et la promotion devront s'adapter à ce public. Les offres proposées lors des escales devront être anticipées et ajustées en fonction de la clientèle. Contrairement aux paquebots maritimes, Nantes Tourisme ne met pas en place d'hospitality desk à bord du Loire Princesse. La compagnie CroisiEurope traite directement avec l'office de tourisme de Nantes pour les commandes de prestations, sans passer par une agence réceptive. En effet, cette compagnie est très familiale et autonome dans sa façon de procéder. Elle commande donc régulièrement des visites guidées, des cars ou bien encore des excursions. Au vu de l'âge de la clientèle souvent élevé, Nantes Tourisme propose surtout des visites en cars en intégrant les éléments forts du territoire, à savoir le château des ducs de Bretagne, les machines de l'île ou encore les vignobles. Le lien privilégié avec CroisiEurope est une très bonne opportunité pour la métropole nantaise.



Tableau 14 : Le calcul de la longueur moyenne disponible par jour sur le ponton Belem en 2014

<b>Calcul de la longueur moyenne disponible par jour sur le ponton des chantiers en 2015</b>	
Nombre de jours occupés par le Loire Princesse	104
Nombre de jours occupés du ponton avec un métrage disponible	261
Longueur disponible si aucun bateau pendant les 261 jours (L1) (mètre)	26100
Longueur occupée par tous les bateaux présents pendant les 261 jours(L2) (mètre)	2366
Longueur libre sur 261 jours (L1-L2) = L3 (mètre)	23733
<b>Longueur libre en moyenne /jours (L3/261) (mètre)</b>	<b>91</b>

Sources : NGE, 2014

Tableau 15 : Le calcul de la longueur moyenne disponible par jour sur le ponton des chantiers en 2015

<b>Calcul de la longueur moyenne disponible par jour sur le ponton Belem en 2014</b>	
<b>Nombre de jours libres du ponton</b>	<b>79</b>
Nombre de jours occupés du ponton avec un métrage disponible	286
Longueur disponible si aucun bateau pendant les 286 jours (L1) (mètre)	42900
Longueur occupée par tous les bateaux présents pendant les 286 jours(L2) (mètre)	11443
Longueur libre sur 286 jours (L1-L2) = L3 (mètre)	31457
<b>Longueur libre en moyenne /jours (L3/286) (mètre)</b>	<b>110</b>

Sources: NGE, 2015

L'accueil de bateaux de passagers, qu'ils soient maritimes ou fluviaux, représente des enjeux importants inscrits dans la stratégie actuelle de la métropole.

Bien que la conclusion en matière d'accueil de paquebots maritimes soit mitigée à ce jour, de par les difficultés d'infrastructures et financières évoquées précédemment, celle concernant les croisières fluviales est plus positive. Cette activité pourrait devenir un atout majeur du territoire. La volonté politique ne s'arrêtant pas à l'accueil de bateaux de passagers, il convient à présent d'étudier la faisabilité de l'accueil de bateaux de prestiges.

## B. L'accueil de bateaux de prestiges

### 1. L'accueil de bateaux seuls : une stratégie opportune ?

Comme nous l'avons vu précédemment, le partenariat avec le Belem fait partie intégrante du paysage nantais. La stratégie de la métropole consiste aujourd'hui à réfléchir sur les opportunités que pourraient représenter **une diversification d'accueil de ce type de navires d'envergure**.

#### Le Belem : un nombre de visites en baisse

Le Belem est à ce jour le seul navire historique d'envergure à venir jeter l'ancre sur le territoire nantais. Les chiffres relevés par la Fondation montrent une baisse de fréquentation du navire (cf. tableau 16) (FONDATION, 2010). Afin d'analyser ces chiffres, il faut tenir compte du nombre de jours de présence du bateau et de la période concernée. Pour la première année en 2010, le navire a profité de l'effet de nouveauté, attirant de très nombreux visiteurs. Cependant, cet engouement semble s'être amenuisé au fil du temps, soulevant la question suivante : *A quoi est due la baisse de fréquentation du navire ?*

Plusieurs hypothèses peuvent ainsi être faites : le prix du ticket a-t-il augmenté ? Le navire est-il ouvert moins de jours au public ? Les périodes de présence et donc de l'ouverture du navire sont-elles défavorables ? Le format des visites est-il toujours le même ? La promotion autour de la venue du Belem est-elle suffisante ? La météo des jours d'ouverture a-t-elle joué en défaveur des visites ?

Autant d'hypothèses qui pourraient expliquer la baisse de fréquentation. Ces critères sont étudiés et jugés pertinents ou non. Ceux analysés en détails seront les moyennement significatifs et significatifs. La première année ne rentre pas dans l'analyse car elle a pour valeur d'année n et bénéficie d'un avantage d'attrait de la nouveauté.

Le tableau 17 ressort quatre critères peu significatifs, un moyennement significatif et deux significatifs. Aucun critère non significatif n'a été mis en avant.

Bien que quatre critères soient peu significatifs, ils ont forcément une influence, aussi minime soit-elle. Ainsi, le prix du ticket est passé de 4€ en 2010 avec la gratuité en dessous de 14 ans à 5€ en 2011 avec la gratuité en dessous de 12 ans. Le prix n'a pas un impact assez fort pour expliquer la diminution de la fréquentation. Le nombre de jours d'ouverture quant à lui varie peu, entre 10 jours en 2010 et 15 jours en 2014. La seule année où il pourrait expliquer une diminution est en 2014, lorsque les visites se sont déroulées sur 4 jours. La météo quant à elle ne permet pas non plus d'apporter de conclusions pertinentes. En effet, bien que quelques jours aient été pluvieux, cela n'a pas de lien direct avec la baisse de fréquentation sur les années correspondantes.

Un seul critère a été désigné moyennement significatif : la période de présence du navire et donc des jours d'ouverture. Lorsque le navire est présent majoritairement en période de vacances d'été, le public n'est pas forcément présent dans la métropole du fait que le tourisme urbain nantais ne jouisse pas encore d'une renommée assez reconnue. C'est pourquoi la baisse de fréquentation en 2013 pourrait s'expliquer par le fait que le navire est été présent plus de temps pendant la période estivale.

Cette tendance à la baisse continue fortement en 2014 où le nombre de visiteurs diminue presque de moitié par rapport à 2013.

Tableau 16: L'évolution du nombre de jours de présence, d'ouverture et de visites publiques sur le Belem de l'année 2010 à 2014

Année	Nombre de jours de présence	Nombre de jours ouverts au public	Nombre de jours ouverts tombant un weekend ou un jour férié	Nombre de jours ouverts lors des vacances scolaires hors weekend	Nombre de jours d'ouverture pendant les grandes vacances scolaires	Nombre de visites publiques
<b>2010</b>	<b>26</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>10 411</b>
2011	32	10	9	1	0	6642
2012	60	13	11	2	3	8250
2013	26	15	11	4	7	4706
<b>2014</b>	<b>8</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>2298</b>

Sources: Fondation Belem, 2010 à 2014

Tableau 17 : La présentation des différents critères pouvant expliquer la baisse de fréquentation du Belem

<b>Critères</b>	<b>Non significatif</b>	<b>Peu significatif</b>	<b>Moyennement significatif</b>	<b>Significatif</b>
<b>Prix du ticket</b>		X		
<b>Nombre de jours d'ouverture du navire</b>		X		
<b>Période de présence du navire</b>			X	
<b>Déroulée de la visite</b>				X
<b>Promotion des escales</b>				X
<b>Météo lors des escales</b>		X		

Sources : Personnelles

Enfin, deux critères ont été soulevés comme significatifs : la visite et la promotion de la venue du Belem. Le premier concerne le déroulé de la visite. Le contenu des panneaux de visites et des plaquettes distribuées ont été changés depuis 2012 mais la visite reste sensiblement la même depuis 2011. De plus, de nombreuses pièces ne sont pas accessibles aux visiteurs, ce qui peut leur laisser une pointe de regret. La promotion est un critère indispensable lors de l'organisation d'un évènement touristique. Pour l'année 2010, elle fut importante : affiches, cartes postales, promotion dans les médias et communiqués de presse. Après 2011, à cause du coût important pour la métropole, elle s'est réduite au strict minimum. Une affiche a été réalisée et est reprise à chaque fois en modifiant uniquement les informations pratiques. De plus, la convention fait état que le VAN se doit d'intégrer les escales du Belem dans sa programmation, ce qui n'est pas réalisé aujourd'hui. En effet, il a fait le choix politique de ne pas s'emparer de la thématique, ce qui réduit considérablement l'impact de communication.

L'accueil du Belem est aujourd'hui un élément phare de la stratégie touristique de Nantes Métropole. Au vu de l'analyse précédente, il apparaît que la popularité des escales du Belem est en baisse et que plusieurs critères en sont à l'origine. Il devient indispensable de réfléchir à des solutions pour ne pas compromettre la pérennité de cette coopération à long terme. **Peut-être est-il de temps de réfléchir à comment performer et faire évoluer le partenariat avec le Belem ?** Les 120 ans du navire en juin 2016 offre une opportunité qu'il ne faudra pas négliger.

## 2. Les 120 ans du Belem en 2016 : une opportunité pour créer une fête de la Loire ?

L'accueil du Belem seul semble s'essouffler et devient complexe en termes de financement. C'est pourquoi la métropole envisage de nouvelles actions à une échelle plus large.

### 2.1. Les enjeux pour Nantes métropole

La Fondation Belem fêtera ses 120 ans en juin 2016. A cette occasion, **il est proposé de concevoir une grande fête populaire ayant pour thème la Loire**, toujours dans une optique de revalorisation du fleuve. La Fondation exerce un important lobbying auprès de la métropole afin que la collectivité s'engage à prendre en charge la production d'un évènementiel célébrant les 120 ans du bateau. Les attentes vis-à-vis de Nantes Métropole sont explicites

La Fondation souhaite le financement exclusif des festivités par la collectivité car elle n'a pas dégagé de budget pour l'opération 120 ans compte tenu des contraintes financières qui pèsent sur la structure essentiellement financée par le mécénat des Caisses d'Epargne. Elle souhaite également que Nantes Métropole élabore le contenu de la programmation et réalise sa mise en œuvre opérationnelle et la production de l'évènementiel. La participation de la Fondation serait limitée à la mise à disposition du bateau. S'agissant de l'escale estivale 2016, la prise en charge financière de toutes les festivités pourrait légitimer la mise à disposition gracieuse du bateau par la Fondation. Cet anniversaire est l'occasion de **célébrer le partenariat** qui lie Nantes et le Belem via un évènement populaire, culturel et convivial mettant en scène la Loire, des bateaux de prestige dont le Belem, une flottille patrimoniale et les acteurs du monde nautique. Par là même, il s'agit d'une belle opportunité pour **donner corps à l'engagement de la campagne électorale de 2014**, qui envisageait la production d'une « grande fête nautique populaire sur les rives de la Loire ». Par ailleurs, l'organisation de festivités autour de la Loire permettrait de **donner suite aux désirs exprimés par de nombreux concitoyens via la production de cahiers d'acteurs** dans le cadre du grand Débat Loire, à savoir : voir la Loire s'animer au gré de festivités et d'évènementiels permettant de renouer avec la fonction initiale de tout port et avec la tradition d'accueil de bateaux.

De plus, aux enjeux évoqués ci-dessous s'ajoutent ceux en termes d'impact économique et d'attractivité sur le territoire d'évènement de cette ampleur. La fête du fleuve organisée tous les deux ans à Bordeaux est un bel exemple du succès d'un tel évènement (cf. tableau 18).

Tableau 18: Les chiffres clés de la fête du fleuve à Bordeaux pour l'année 2015

<b>Chiffres clés de la fête du fleuve à Bordeaux pour l'année 2015</b>	
<b>Nombre de visiteurs</b>	<b>520 000</b>
<b>Nombre de croisières portuaires</b>	<b>2000</b>
<b>Nombre de spectateurs pour les concerts</b>	<b>60 000</b>
<b>Nombre de spectateurs pour le feu d'artifice</b>	<b>80 000</b>

Sources : 33-Bordeaux, 2015

Aux enjeux ci-dessous s'ajoute une programmation 2016 riche en événements nautiques : les 30 ans des Rendez-vous de l'Erdre portés par l'ACE, une potentielle escale de l'Hermione à l'été 2016 et des projets en lien avec la course Vendée Globe pour octobre 2016 (GEGOT M., 2015).

Les enjeux d'un tel événement pour Nantes métropole seraient donc nombreux.

### *2.2. Une réflexion primordiale sur la programmation d'une éventuelle fête de l'eau*

Le Belem fera escale à Nantes du 4 au 12 juin 2016 et **il a été proposé de déployer une programmation événementielle du 2 au 6 juin**. En effet la date du 10 juin (date anniversaire précise de la mise en eau du Belem à Nantes) a été exclue pour cause de l'ouverture de l'Euro 2016. Concernant la programmation, une inspiration peut-être tirée de la fête du fleuve de Bordeaux qui organise des animations sous des formes diverses et variées : concerts, expositions, visites fluviales, croisières à thème, concerts, course sportive, feu d'artifice, bateaux de prestige, parade,...La programmation culturelle pourrait s'imaginer ainsi autour de trois axes

- ✓ **Un rassemblement de bateaux d'exception en Loire** en une « parade » dès le port de St-Nazaire. Des embarcations les plus modestes (toues, gabarres) aux grands voiliers français et européens, près de 150 bateaux pourraient rendre hommage au Belem et redonner à Nantes sa fonction de port. Des visites à bords et la possibilité de navigation ouverte au grand public pourraient être mises en place.
- ✓ **Un spectacle de mise en son et lumière du Belem**, avec la technique du mapping<sup>4</sup> serait le point d'orgue des festivités. A l'issue d'un pique-nique nautique géant, le spectacle conterait l'histoire du port de Nantes et du Belem. Les peintres et écrivains de marine en lien avec la Fondation Belem pourraient participer au contenu de ce spectacle.
- ✓ **Plusieurs jours d'animations et de fêtes à quai** autour de parcours historiques et artistiques à travers la ville et sur le thème de la Loire. Village à quai, parcours pédagogiques, expositions, etc...Diverses formes peuvent être imaginées permettant à tous les publics (familles, jeunes, touristes mais aussi scolaires et professionnels) d'être rassemblés autour de la « Loire retrouvée ».

De plus, cette fête de la Loire devrait également être l'occasion de mettre à l'honneur la gastronomie locale. Le village à quai pourrait bénéficier de places réservées pour les acteurs du terroir nantais comme les vigneron par exemple. L'organisation de cet événement devra être bien réfléchi pour proposer une programmation pertinente, satisfaisant le public le plus large possible.

La méthode de financement devra être précisée au vu des contraintes financières auxquelles la métropole doit faire face.

### *2.3. La méthode de financement d'un tel projet*

Depuis 2014, l'organisation des escales estivales du Belem à Nantes sont confiées par Nantes Métropole à l'ACE, qui a démontré son savoir-faire et son expertise dans la production d'événementiels conjuguant nautisme, belle plaisance, culture et spectacle.

S'agissant des escales du Belem d'août 2014 et juillet 2015, l'ACE a su proposer une programmation de qualité, innovante et grand public. Aussi est-il proposé de confier la conception et l'organisation de la fête de la Loire/120 ans du Belem à cette association qui aura pour mission d'investir le microcosme nautique/maritime pour mobiliser voiliers et autres bateaux de prestige et organiser leur venue sur Nantes aux dates concernées.

Une première évaluation du coût d'une telle opération a été estimée par l'ACE à environ **400K€**, comprenant la conception de l'événementiel, la programmation, l'affrètement de bateaux de prestige et du patrimoine, la logistique et la communication. Par comparaison, Bordeaux injecte 500K€ dans la Fête du Fleuve.

---

<sup>4</sup> Exemple façade Cathédrale, Noël 2014



Si la Fondation Belem se déclare prête à activer des outils de levée de fonds (crowdfunding, mobilisation des partenaires économiques,...), la majorité du budget sera portée par la collectivité. Il conviendrait à ce titre d'identifier un budget de **300K€** sur le budget prévisionnel 2016.

En interne, un co-pilotage DPARc/Tourisme(DGDEAI) permettrait la mobilisation de tous les réseaux et partenaires concernés et légitimerait une ventilation du budget (50% Ville de Nantes/50% Nantes métropole). Enfin, cet évènement appelle une participation plus large, notamment à l'échelle de l'estuaire (St-Nazaire, Région) et du Grand Port de Nantes St-Nazaire (GEGOT M., 2015).

L'ambition d'un tel projet implique une programmation qui doit être actée dès à présent, pour permettre la venue de grands voiliers et la réservation d'équipes culturelles de grande qualité. Une validation sur le principe même d'une célébration festive de la Loire et du Belem en juin 2016 est sollicitée. Une validation sur l'orientation budgétaire est également nécessaire afin de construire le budget prévisionnel 2016.

La diversité du programme proposé permettrait de toucher un large public et de réellement remettre en valeur le fleuve. Cette fête de l'eau est ainsi une première idée pour redynamiser la venue du Belem, en intégrant ses 120 ans dans une ambition plus large. Cette ambition pourrait - elle même aller plus loin, en envisageant la venue d'autres bateaux de prestiges sur le territoire ?

### 3. L'Hermione : un rendez-vous manqué en 2015, vers d'autres possibilités ?

L'Hermione, célèbre navire historique, ne pouvait retourner à son port d'attache dans la ville de Rochefort avant le 28 août 2015 en raison des faibles coefficients de marées. Le navire avait envisagé de faire escale dans la ville de Nantes du 19 au 27 août. Selon le président de l'association Hermione Lafayette, Nantes pouvait être sélectionné car *« c'est un port en pleine ville et au cœur d'une grande métropole ; la municipalité a fait de l'ouverture de la ville sur la Loire et sur la mer une de ses priorités ; Nantes est le port d'attache du Belem avec lequel l'Hermione a des liens privilégiés »*.

D'un point de vue technique, NGE confirmait la faisabilité d'un accostage au ponton Belem, sous réserve que l'été ne soit pas trop sec et qu'un tirant d'eau nécessaire soit constaté fin août. Le coût de sa venue sur Nantes avait été estimé à **110K€**. L'association pouvait compter sur les recettes liées aux visites publiques payantes du bateau, estimées à **63K€** : 5€ le ticket (gratuité moins de 12 ans) avec un potentiel de visites payantes estimé de 1500 à 18000 visiteurs par jours sur 7 jours d'escales exploitables. De plus, tout comme le Belem, les privatisations du bateau pourraient être source de revenus (GEGOT M., 2015).

Afin de combler le delta entre le coût de l'escale et les recettes attendues (soit **47K€**), l'association sollicitait la métropole sur différents points : la diffusion de la possibilité de privatiser le navire afin d'assurer un carnet de commande, la mobilisation de NM et du VAN sur la communication, la prise en charge des droits de stationnement et surtout **une subvention de 30 000€**. Le montage financier de la demande de l'association ne paraissait pas opportun à plusieurs égards. La collectivité n'a pas vocation à se positionner sur le champ concurrentiel de la commercialisation d'événementiels. De plus, la probabilité de vendre des privatisations pour des évènements d'entreprises en plein mois d'août s'avérait faible et en décalage avec le rythme des entreprises pour la plupart en congés à cette période. Selon l'adjoint au maire en charge du patrimoine et des affaires maritimes de Nantes, *« nous étions sur des enjeux financiers et nous n'étions pas sur une course à qui fera le plus gros chèque »*. Il a ainsi été préconisé de ne pas accéder à la demande de l'association. La ville de Bordeaux avait également retenu l'attention, le navire y ayant déjà fait escale en 2014. La décision a finalement penché en sa faveur. Cependant, consciente des enjeux en termes d'images et de retombées économiques que représentent la venue d'un tel bâtiment dans la ville, la métropole n'a pas fermé la porte à la venue de la frégate ultérieurement.





La métropole et l'association Hermione Lafayette assurent que ce n'est que partie remise et que le navire viendra bien à Nantes mais lors d'une période plus propice pour attirer d'éventuelles entreprises partenaires.

Le partenariat entre la Fondation Belem et Nantes Métropole est bien établi mais le succès des escales semble être remis en question. L'opportunité de la venue de l'Hermione n'a pas été saisie pour la période estivale mais la métropole envisage sérieusement de planifier cette action dans le futur. La venue des bateaux seuls est réalisable et réalisé avec le Belem mais il semble que le coût soit la plupart du temps un frein. **Serait-il alors possible d'envisager un autre modèle afin de mobiliser des bateaux de prestiges sur le territoire ?**

#### 4. La faisabilité de l'accueil de bateaux de prestiges sur le territoire

Avec les équipements actuels, il n'est pas possible d'accueillir le Belem et l'Hermione en même temps. Selon NGE, il vaut mieux privilégier deux escales distinctes pour proposer plus d'animations. Si le projet de fête du fleuve venait à se concrétiser, la volonté de rassembler des bateaux en nombre importants pourrait poser problème. Des mouillages provisoires devaient être mis en place car la capacité actuelle d'accueil serait vite atteinte et limitante. Ces hypothèses feront l'objet d'une étude de faisabilité sérieuse, à la hauteur de l'enjeu de l'évènement.

**La ville de Nantes présente donc une capacité limitée et limitante d'accueil de bateaux.** Le projet de la fête du fleuve est une idée très intéressante mais il conviendra d'étudier la faisabilité de toute la programmation envisagée avant de se lancer dans une annonce. L'accueil de bateaux de prestiges sur la métropole a été initié grâce au partenariat avec la Fondation Belem. Le modèle d'accueil du navire à ce jour semble être mis à mal par des coûts toujours plus importants et un public moins réceptif.

Dans son projet de reconquête du fleuve, la collectivité envisage donc de redynamiser cet accueil en y connectant la venue de nouveaux navires et l'organisation d'une grande fête de l'eau en 2016.

Les 120 ans du Belem présentent une opportunité de créer un rassemblement de tous les publics autour du fleuve. Cependant, certaines contraintes seront à lever notamment au niveau financier et logistique.

### C. Un tourisme nautique de loisirs sur la Loire

#### 1. Des projets en lien avec les cahiers d'acteurs du Débat Loire

La métropole nantaise ne souhaite pas développer son tourisme fluvial uniquement via les croisières et l'accueil de bateaux mais veut également **créer une réelle activité de nautisme de loisir sur la Loire**. Comme nous l'avons vu précédemment, la volonté de renouer avec la tradition fluviale de la ville est à l'origine du Débat Loire et donc de la participation de la population via les cahiers d'acteurs. Certaines propositions émanant des cahiers sont intéressantes concernant le développement d'un nautisme de loisirs sur la Loire, permettant aux touristes mais également aux locaux de bénéficier des atouts de ce fleuve. Les cahiers d'acteurs qui semblaient cohérents avec la politique touristique de la ville ont été étudiés plus en détails afin de regarder l'opportunité de certaines propositions.

Ainsi, deux cahiers ont été sélectionnés : le pont Transbordeur de l'association des transbordés et celui de la commune d'Indre.

#### 2. Le projet du pont à Transbordeur « Bien plus qu'un pont »

L'association les transbordés est une association très active dans ses propositions sur la métropole. Après son projet du port Jules Verne développé dans la partie croisières maritimes, un autre projet est ici étudié : le pont Transbordeur. L'association souhaite la construction et l'exploitation d'un pont à Transbordeur sur la ville de Nantes, financé par la métropole.



Ce souhait est basé sur des principes de préservation des usages portuaires et nautiques et de développement pour toutes les communes. Au vu du coût de ce pont, l'association mise sur l'exploitation d'une rue aérienne pour atteindre un équilibre économique. Afin de donner du poids à ce projet, un cabinet d'étude a été sollicité par la métropole pour étudier le potentiel touristique et économique d'un pont à Transbordeur.

L'étude a été menée sur des bases empiriques du fait de sa singularité : aucun ouvrage de ce type n'existe dans une version moderne. L'étude et les conclusions qui en découlent ont été établies sur la base du projet proposé par NPPI, Nantaise des Ponts et des Pylônes international, d'un travail de benchmark et de comparaison avec des ouvrages d'arts existants et d'une estimation de la faisabilité économique en fonction d'hypothèses (tarifs, fréquentation, loyers, charges d'entretien,...). Le potentiel touristique du projet a été détaillé. En ce qui concerne l'attractivité intrinsèque de l'ouvrage, la qualité architecturale et le caractère monumental du pont est unique. L'exploitation touristique du pont nécessite d'aménager ses abords immédiats pour conforter son rayonnement. Le pont doit être valorisé et commercialisé pour une fréquentation optimisée et assurer l'appropriation de l'ouvrage par une animation permanente et renouvelée. La question de l'adéquation avec la politique touristique en place s'est également posée. La fréquentation du site a été estimée à **330 000 visiteurs/an**<sup>5</sup>. Cependant, cette estimation n'a pas été modulée en fonction de l'envergure de l'ouvrage (avec ou sans rue aérienne), de la gratuité ou non de la rue aérienne, de la présence de commerces ou d'animations dans la rue aérienne et de l'accessibilité à certaines populations (scolaires,...) (RACT MADOUX, 2015).

### **L'estimation des charges/recettes**

Les **charges annuelles** sont estimées de **3 à 4 millions d'euros** pour l'entretien, la maintenance, le gros entretien et le renouvellement, sachant qu'il n'existe pas de point de comparaison.

La rue aérienne ne peut pas accueillir d'activités structurantes, uniquement quelques échoppes. Des activités permanentes comme la restauration et l'accueil de séminaire sont envisagées. Les retombées économiques seraient importantes sur les activités aménagées sur les berges qui bénéficieraient des flux générés par le pont. Les recettes sont décomposées comme suit (RACT MADOUX, 2015):

- Les recettes annuelles de la rue aérienne ont peu d'impact sur le business model (entre 70 et 107K€) avec une activité restauration et séminaire
- Proposition d'un accès payant (2€) à la rue aérienne, qui générerait un revenu annuel de 660K€
- Les gains sur la valorisation immobilière (droits à construire) des abords du pont ont été évalués entre 800K€ et 2,5 millions d'euros
- Les recettes liées à la promotion/naming/publicité n'ont pas été estimées

### **Les deux scénarii étudiés**

**Scénario 1** : L'utilisation de la nacelle et l'accès à la rue aérienne est gratuit. Les recettes sont modérées par l'intermédiaire du restaurant, de l'organisation de séminaires, de commerces/boutiques, de l'organisation d'activités (70K€ HT an). La valorisation des parcelles situées à proximité du pont à Transbordeur par cession de droit à construire est estimée à un montant de 800K€ HT (4000m<sup>2</sup> de surface).

**Scénario 2** : L'utilisation de la nacelle est gratuite mais l'accès à la rue aérienne est payant (2€TTC/pax). Les recettes sont gonflées par le restaurant, les séminaires, les commerces/boutiques et l'organisation d'activités. La valorisation des parcelles situées à proximité du pont à Transbordeur par la cession de droit à construire est estimée à un montant de 2500K€ HT (10 000m<sup>2</sup>).

---

<sup>5</sup> Estimation basée sur le croisement de 3 analyses (1 analogique et 2 benchmarks)



Une estimation de l'excédent brut d'exploitation a été calculée pour ces deux scénarii, (cf. figure 10). Le tableau 19 présente les résultats. L'amortissement a également été estimé. Un investissement de 80 millions d'euros (estimation NPPI) correspond à un total de 93749K€ à financer (intérêts intercalaires,...). Les annuités de remboursement estimées en fonction des conditions financières actuellement offertes sont de : 6,85 millions € sur 20 ans ou 5,64 millions € sur 30 ans. Le cabinet a ainsi estimé le coût résiduel pour la collectivité en prenant en compte l'exploitation, l'amortissement, les recettes et l'entretien de l'ouvrage (cf. tableau 19) (RACT MADOUX, 2015).

### **La conclusion de la faisabilité et de l'opportunité du projet du pont à Transbordeur**

Le pont à Transbordeur est un ouvrage présentant un intérêt touristique de par son originalité, sa qualité architecturale et le point de vue qu'il offrirait sur la ville. S'il est en adéquation avec la valorisation du patrimoine industriel de la ville de Nantes, il ne semble pas en cohérence avec la politique touristique. Construire un équipement de ce type ne rentre pas dans une valorisation de bâti mais dans la création. La stratégie de faire de Nantes une ville connue pour sa culture parfois décalée ne peut justifier la mise en place d'un tel projet architectural.

De plus, avec un accès gratuit et une estimation basse des recettes, l'exploitation présente un déficit annuel de 70K€. Le coût résiduel du financement et de l'exploitation du pont implique une forte contribution de la collectivité (entre 9,5 et 11,4M€/ an sur 20 ans), ce qui ne rentre pas non plus dans la stratégie de la métropole aujourd'hui. Ce projet n'est **réalisable ni financièrement ni logistiquement à court ou moyen terme**, ce qui ne rentre pas dans les enjeux de la collectivité aujourd'hui. Malgré des recettes d'exploitation identifiées et des qualités patrimoniales évidentes, **la faisabilité du pont à transbordeur et l'opportunité touristique se sont pas avérées** (RACT MADOUX, 2015).

*« La collectivité a fait le choix d'une stratégie touristique et culturelle spécifique avec le Voyage à Nantes qui est avant tout culturelle. Nantes n'est pas connue pour son patrimoine architectural. Tout nouveau projet touristique devait donc s'inscrire de manière cohérente dans cette stratégie. »* Extrait de l'étude RACT MADOUX, 2015

L'objectif de la métropole de revaloriser le fleuve Loire ne s'arrête pas uniquement à la commune de Nantes et au centre de la ville. Inclure les communes alentours du cœur de ville fait partie du dynamisme de la métropole et de sa politique. Les communes périphériques ne doivent pas devenir des cités dortoirs où les activités économiques, touristiques et culturelles sont absentes. C'est pourquoi les propositions de projets émanant de ces communes sont également étudiées en détails.

### **3. Les projets de la commune d'Indre**

La commune d'Indre a fait preuve de nombreuses idées en soumettant huit cahiers d'acteurs. Cette commune se trouvant au bord de la Loire a toujours eu une vocation maritime naturelle.

Le fleuve fait partie intégrante du paysage et il sépare aujourd'hui la Haute et Basse-Indre relié par le bac départemental. L'héritage de l'activité générée par le fleuve est important. C'est pourquoi les Indrais proposent plusieurs points de développement (INDRE HISTOIRE D'ILES, 2015) :

- **Aménager le Pré Tarau en pôle de loisirs** (plan d'eau, ginguette, hébergement).

Cette proposition s'inscrit dans un double enjeu : améliorer la qualité de vie et favoriser l'attrait touristique de la commune. Elle semble réalisable à court terme et demander un investissement relatif. Seulement, un problème de sécurité se pose : la zone est souvent soumise à des inondations et demande ainsi des aménagements spécifiques avant d'envisager une quelconque installation. **Cette proposition semble donc complexe**

Figure 10 : L'estimation de l'excédent brut d'exploitation pour les deux scénarii du projet de l'association les transbordés

SCENARIO 1		SCENARIO 2	
	Recettes		Recettes
<b>NACELLE (accès gratuit)</b>	- €	<b>NACELLE (accès gratuit)</b>	- €
<b>RUE AERIENNE</b>	<b>70 000 €</b>	<b>RUE AERIENNE</b>	<b>767 000 €</b>
- Accès	- €	- Accès	660 000 €
- Restaurant	36 000 €	- Restaurant	44 000 €
- Séminaire	9 000 €	- Séminaire	11 000 €
- Commerces / Boutiques	20 000 €	- Commerces / Boutiques	42 000 €
- Activités (saut élastique)	5 000 €	- Activités (saut élastique)	10 000 €
<b>RECETTES TOTALES</b>	<b>70 000 €</b>	<b>RECETTES TOTALES</b>	<b>767 000 €</b>
<b>Charges (hors entretien-maintenance et GER)</b>		<b>Charges (hors entretien-maintenance et GER)</b>	
Frais de personnel (3 ETP)	100 000 €	Frais de personnel (5 ETP)	180 000 €
Autres frais et charges externes	40 000 €	Autres frais et charges externes	80 000 €
<b>CHARGES TOTALES</b>	<b>140 000 €</b>	<b>CHARGES TOTALES</b>	<b>260 000 €</b>
<b>EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION (EBE) -</b>	<b>70 000 €</b>	<b>EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION (EBE)</b>	<b>507 000 €</b>

Sources : RACT MADOUX, 2015

Tableau 19 : Les coûts résiduels pour la collectivité pour les deux scénarii du projet Pont à Transbordeur

Coût résiduel pour la collectivité (en millions €)	Scénario 1	Scénario 2
<b>Sur 20 ans</b>	11	10,4
<b>Sur 30 ans</b>	9,8	9,2

Sources : RACT MADOUX, 2015

- **Récupérer le François II et en faire une ginguette**

Le François II est un ancien bac qui servait à la liaison entre Haute et Basse Indre. La proposition de le racheter pour le rénover et en faire un lieu de ginguette est intéressante. Le navire pourrait être rénové grâce au savoir-faire des écoles d'ingénieur maritime et de l'Université. Ce travail pourrait être proposé comme projet d'étude. Un travail en collaboration avec des associations pourrait être également mené. Il faudrait par la suite trouver un exploitant pour la ginguette. Un modèle d'exploitation sous la forme d'un partenariat public/privé pourrait être mis en place. Ce type de montage permet de limiter les investissements et les risques pour la métropole. Ceci ne devrait pas être un réel problème au vu du nombre de demandes de projets de ce type que reçoit la métropole.

- **Aménager les rives et limiter la circulation automobile** en faveur des cyclistes et des piétons.

Les Indrais aimeraient profiter des rives par un aménagement adapté (piéton, cycliste) qui préserve leur environnement.

Des accords (droit passage) pourraient être passés entre les collectivités et les entreprises pour certains abords de rive actuellement privés et inutilisés. En effet, de nombreuses rives sont privées et ne sont pas forcément utilisées ou mises en valeur par les propriétaires pour diverses raisons. Ces accords permettraient de revaloriser certains lieux au potentiel d'exploitation important. De plus, le parcours de la Loire à vélo passe sur la commune. Le projet d'aménagement de rives pourrait y faire écho et s'inscrire dans la stratégie actuelle de la métropole.

D'autres actions ont été proposées dans les différents cahiers de la commune. La plupart font état de pistes à exploiter sans analyse financière et de faisabilité ce qui rend l'évaluation approximative. La plupart des actions proposées sont toujours dans une optique de conservation de la qualité de vie et de la préservation des attraits naturels de la commune. La priorité des habitants est d'aménager le territoire en favorisant des projets à taille humaine et limiter l'impact urbain, ce qui rejoint les objectifs de la métropole.

#### 4. Le tourisme nautique sur la Loire

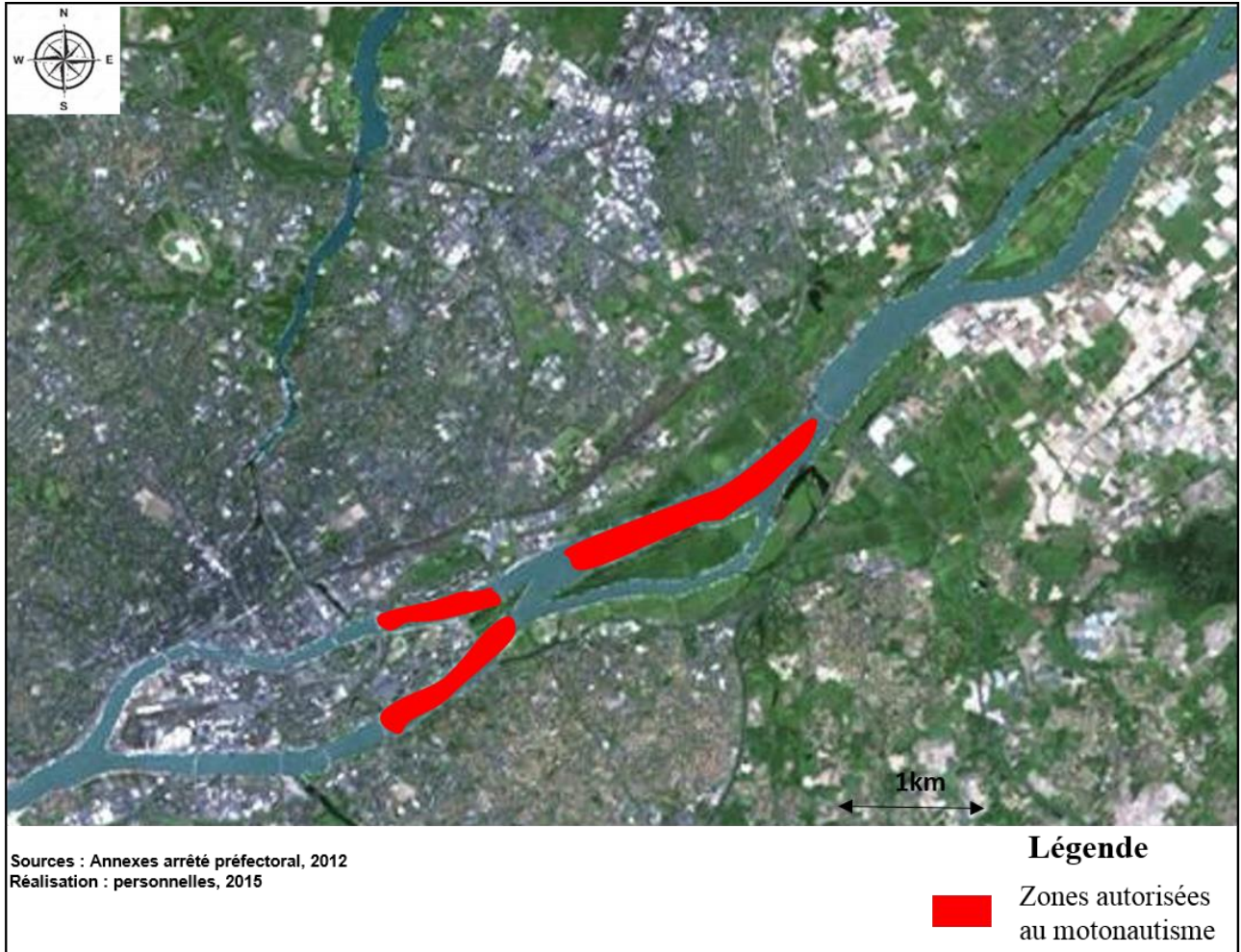
Le public nantais a pu découvrir le lancement du Débat Loire grâce à des affiches placardées dans toute la ville dont les célèbres « A quand du paddle sur la Loire ? ». Un des quatre thèmes du débat est intitulé « La Loire des pratiques et des usages ». La ville a souhaité faire rêver les nantais sur les possibilités qu'avait à offrir le fleuve. Les habitants ont ainsi proposé des activités telles que jet ski, paddle ou encore voile.

Un arrêté pris en 1954 définissait de larges zones d'autorisation pour la pratique de sports tractés tels que le ski nautique ou le jet ski. Ces pratiques étaient insuffisamment réglementées et généraient des conflits d'usage de plus en plus sérieux entre les habitants, les promeneurs, les pêcheurs et les autres utilisateurs du fleuve. De plus, il était nécessaire d'assurer la prise en compte des enjeux environnementaux du secteur classé en zone Natura 2000.

**C'est ainsi qu'un nouvel arrêté préfectoral de juin 2012 sur le règlement particulier de police de la navigation intérieure sur l'itinéraire Loire permet de redéfinir les zones autorisées pour la ville de Nantes** (cf. carte 8). Ces zones sont réservées aux associations autorisées et font l'objet d'horaires et de réglementation spécifiques. C'est pourquoi la plupart de ces activités sont proposées sur l'Erdre et dans les bases de loisirs basées sur cet affluent. Par exemple, la première édition du Nantes Paddle Experience se tiendra le 5 septembre 2015 sur les bords de l'Erdre du Parc des Expositions de Nantes. Ce festival offre à toutes et à tous la possibilité de s'initier et de participer à une course ou une balade en paddle à travers la ville. Ce type d'évènement est à ce jour impossible sur la Loire.



Carte 8 : Les zones autorisées au motonautisme sur la Loire sur la métropole nantaise et autour



Certains nantais pratiquant ces sports regrettent un manque d'infrastructures et des zones trop petites et mal délimitées, engendrant des **problèmes de cohabitation avec les autres usagers de la Loire**. De plus, pour certains le fleuve ne doit pas devenir un « parc d'attraction » et des sommes ne doivent pas être injectées dans des axes jugés non prioritaires à la vie quotidienne. Par exemple, l'idée d'une piscine flottante a été évoquée au sein de la collectivité, qui a vu le jour dans les villes de Berlin et en construction à New York. Ce type de projet est toujours alléchant car innovant et futuriste, mais il convient d'en regarder le coût, la faisabilité et surtout la cohérence avec la politique du territoire. Si le but de la métropole est réellement de renouer avec sa tradition fluviale et de redynamiser le fleuve, cela doit passer par des activités plus douces, avec moins d'impacts sur l'environnement.

**Le Débat Loire permet donc de remettre en lumière une problématique de conflits d'usage** et également des **visions différentes concernant le devenir du fleuve**. Si le tourisme nautique sur la Loire vient à se développer, il devra faire face à de nombreuses contraintes de faisabilités.

La métropole dans son souhait **de redynamiser le fleuve devra jongler entre tradition et nouveauté**. En effet, elle doit trouver un équilibre entre la préservation de l'environnement naturel de la Loire, les différents usagers et le souhait de voir des nouvelles activités se développer. Le tourisme de croisières maritimes et fluviales semble être une réelle opportunité à saisir pour le territoire au vu de l'expansion que subit ce secteur en France. Cependant, il semblerait que la collectivité doive en premier lieu s'affranchir de nombreuses contraintes. L'accueil de bateaux de prestiges pourrait être également un moyen de redonner un dynamisme au fleuve et d'en rapprocher le public. Néanmoins, la ville devra savoir entendre les besoins des habitants, et ne pas placer en premier des projets d'envergure touristiquement parlant n'ayant pas un usage quotidien ou un réalisme financier avéré. En effet, la population serait ravie de visiter l'Hermione mais souhaite également voir des projets à taille plus réduite redynamisant leur quartier se concrétiser comme des sentiers piétons, des pistes cyclables et la mise en place de ginguettes. Le tourisme de loisir nautique sur la Loire semble quant à lui devoir passer au-dessus de nombreuses contraintes réglementaires et environnementales, ce qui explique pourquoi l'Erdre serait finalement privilégié. La métropole a enclenché via une volonté de développement du tourisme fluvial et le Débat Loire un nouveau dynamisme sur le territoire.

Le rôle de chaque acteur touristique sur le territoire doit être redéfini et une réelle coopération se mettre en place. Des projets ne pourront voir le jour sans une **mutualisation des moyens d'ingénierie et des investissements financiers**. De plus, la collectivité devra également se poser les questions adéquates sur les orientations à donner à sa nouvelle stratégie. La population souhaite voir un développement touristique sur son territoire, permettant souvent de mettre en valeur un patrimoine oublié mais pas à n'importe quelle condition



# Conclusion

Le fleuve Loire est au cœur des ambitions de la nouvelle stratégie de la métropole. La collectivité profite d'un développement touristique en croissance sur son territoire pour redynamiser son tourisme fluvial, activité en vogue à ce jour au niveau national. L'étude menée pour le service tourisme de Nantes Métropole avait ainsi pour objectif de comprendre comment renouer avec la tradition fluviale par le tourisme, via l'accueil de bateaux d'envergure et le développement d'activités directement connectées au fleuve.

Il apparaît clairement que le territoire souffre d'un réel manque d'infrastructures adaptées. Les contraintes réglementaires, naturelles et financières sont souvent des facteurs limitants au développement de l'accueil de bateaux de passagers maritimes et de prestiges. La communication entre certains acteurs gestionnaires d'équipements de tourisme fluvial est à ce jour peu présente, entraînant des incompréhensions et des non-dits pouvant ralentir ou bloquer un processus. La volonté de créer un événement autour du fleuve devra ainsi s'affranchir de ces obstacles. Cependant, l'arrivée des croisières fluviales montre bien que la ville de Nantes attire, intéresse et a un réel potentiel en terme de développement du tourisme fluvial. Une vraie coopération initiée par une volonté politique importante sera donc l'unique moyen de faire des croisières une activité forte de la métropole.

La collectivité ne souhaitait pas s'arrêter à une étude de faisabilité pour développer ce type de tourisme fluvial. Pour elle, la Loire est un espace commun aux touristes et à la population. C'est pourquoi avec la grande démarche participative du débat « Nantes, la Loire et nous », la métropole souhaite ouvrir de nouveaux axes de réflexion concernant le fleuve et ses usages. Les propositions concrètes émanant de ce Débat Loire se devront de répondre à une faisabilité à court et moyen terme et à un réalisme financier. Bien que dans une période de restriction budgétaire, Nantes Métropole maintient un dynamisme dans sa politique touristique et souhaite proposer un tourisme fluvial innovant, moderne, et adapté à tous les publics. C'est ainsi que l'intégration de l'intermodalité dans les futurs produits touristiques proposés par la région, la métropole ou le Voyage à Nantes pourrait être intéressant. Les touristes privilégient les séjours courts et demandent donc une diversification de leurs activités. Pourquoi ne pas imaginer ainsi un package commençant par un itinéraire de la Loire à vélo, en passant par les visites du centre historique de Nantes et en terminant par une croisière sur la Loire, avec les vélos à bords de l'embarcation ? La diversification des offres et une promotion adaptée sera absolument indispensable à la réussite du développement du tourisme fluvial sur la métropole nantaise. De plus, ajoutons à cela que l'offre se devra d'être innovante pour se différencier et attirer le public.

L'étude menée tout au long du stage permettant d'arriver aux conclusions précédentes a rencontré des limites logistiques. Le temps imparti et la difficulté de la collecte d'informations parfois confidentielles a rendu le travail complexe. De plus, la période estivale est celle où l'activité touristique est la plus forte et donc où les interlocuteurs sont le moins disponibles. Afin de ne pas avoir une réflexion unique sur la Loire qui pourrait être restrictive, une étude sur l'Erdre devrait être menée. En effet, un travail couplé sur l'Erdre et la Loire avec une méthodologie similaire permettrait de disposer d'une vision d'ensemble et de déployer une stratégie intégrant toutes les dimensions du tourisme sur l'eau. De ce fait, l'Erdre pourrait devenir le lieu propice au développement d'un tourisme fluvial de loisirs, par le renforcement de l'offre déjà présente et une diversification des activités proposées.

# Bibliographie

## Articles de périodiques

LE FOLL S., (2014, 20 juin), *Le point sur la stratégie tourisme*, synthèse, Récupéré de <http://www.gouvernement.fr/le-porte-parole?page=1>

MARTIN P., (2015, juin), *La France en classe touriste*, *Tourisme, les bons plans de nos régions, Régions magazine*, 58p

OUEST France, (2015), *Insolite. Un bateau aide le Loire Princesse enlisé...et coule !*, *Ouest France*, 17 juin 2015, Récupéré de <http://www.ouest-france.fr/croisiere-sur-la-loire-le-bateau-pousse-le-loire-princesse-et-coule-3485826>

## Ouvrages

DAMIEN MM., (2001), *Que sais-je ? Le tourisme fluvial*, Paris, PUF, 127p

LA GAZETTE OFFICIELLE DU TOURISME, (2011, 16 novembre), *Développement local, Tourisme fluvial : un potentiel à développer*, *La gazette officielle du tourisme*, 213, p4-6, Récupéré de

VOYAGE A NANTES, (2012), *Estuaire, Nantes Saint-Nazaire, Le paysage, L'art et le Fleuve*, Nantes, 112p

## Pages internet

AGENCE REGIONALE PAYS DE LA LOIRE, (2015), *Tourisme*, Les offres de services du tourisme, Récupéré de <http://www.agence-paysdelaloire.fr/notre-offre-de-service/tourisme/>

DEPARTEMENT LOIRE-ATLANTIQUE, [s.d], *Tourisme*, Récupéré de [http://www.loire-atlantique.fr/jcms/services/tourisme-fr-c\\_5057](http://www.loire-atlantique.fr/jcms/services/tourisme-fr-c_5057)

DEPARTEMENT LOIRE-ATLANTIQUE, [s.d], *La navigation sur l'Erdre*, Récupéré de [http://www.loire-atlantique.fr/jcms/services/tourisme/les-voies-navigables-departementales/la-navigation-sur-l-erdre/la-navigation-sur-l-erdre-fr-p1\\_288090?portal=aca\\_6941&category=p1\\_288089](http://www.loire-atlantique.fr/jcms/services/tourisme/les-voies-navigables-departementales/la-navigation-sur-l-erdre/la-navigation-sur-l-erdre-fr-p1_288090?portal=aca_6941&category=p1_288089)

ERRE SAUVAGE, (2015), *Les promenades sur le Loire et d'Erdre*, Récupéré de <http://www.erre-sauvage.com/promenades%20sur%20la%20loire.php>

FONDATION BELEM, (2015), *Son histoire, caractéristiques, les missions*, Récupéré de <http://www.fondationbelem.com/le-trois-mats/son-histoire>

GRAND PORT MARITIME, (2015), *Découvrir les sites*, Récupéré de <http://www.nantes.port.fr/decouvrir-lactivite-portuaire/decouvrir-les-sites/>

LOIRE A VELO, (2015), *La Loire à vélo en chiffres*, Récupéré de <http://www.loireavelo.fr/loire-velo-definition/concept-chiffres>

LOIRE EN SCENE, (2015), *La Loire entre Oudon et Champtoceaux*, Récupéré de <http://www.loire-en-scene.fr/fr/>

NANTES MEROPOLE, (2014), *La métropole*, Récupéré de <http://www.nantesmetropole.fr/institution-metropolitaine/>

NANTES METROPOLE, (2014), *Le grand Débat*, Récupéré de <http://www.nantesloireetnous.fr/le-debat/la-genese>

NANTES GRAND EQUIPEMENT, (2015), *Les ports de Nantes Métropole*, Récupéré de <http://www.ports-nantes.fr/>

OFFICE DE TOURISME, (2015), *Les croisières*, Récupéré de <http://www.nantes-tourisme.com/croisieres-3806.html>

RELAXNEWS, (2013), *En France, la croisière ne connaît pas la crise*, Veille info touristique, 26 novembre 2013, Récupéré de <http://www.veilleinfotourisme.fr/en-france-la-croisiere-ne-connaît-pas-la-crise-110241.kjsp>

VILLE DE NANTES, [s.d], *Géographie*, Récupéré de <http://www.nantes.fr/home/a-nantes-et-pas-ailleurs/decouvrir-nantes/nantes-dhier-a-aujourd'hui/geographie.html>

VILLE DE NANTES, (2015), *Loire Princesse : la Loire passe à la vitesse de croisière*, Récupéré de <https://www.nantes.fr/home/actualites/a-nantes-et-pas-ailleurs/2015/loire-princesse.html>

VOYAGE A NANTES, (2015), *Qui sommes-nous ?*, Récupéré de <http://fr.calameo.com/read/0001068660ddca6c884de>

### **Rapport**

ARFAOUI S., DE CHASSEY C., DESMET ML., LEBESCAT G., MAUD4HUI P., BOUYER C., (2010), *Panorama du tourisme fluvial en France*, Atout France, Récupéré de <http://atout-france.fr/publications/panorama-du-tourisme-fluvial-en-france>

AURAN, (2015), *Synthèse de l'enquête de fréquentation touristique estivale 2014, estimation de la fréquentation touristique d'agrément et des retombées économiques des visiteurs*, Récupéré de [http://www.auran.org/sites/default/files/publications/documents/tourisme\\_-\\_synthese\\_de\\_lenquete\\_estivale\\_2014\\_-\\_presentation\\_au\\_conseil\\_des\\_acteurs\\_du\\_tourisme\\_du\\_van.pdf](http://www.auran.org/sites/default/files/publications/documents/tourisme_-_synthese_de_lenquete_estivale_2014_-_presentation_au_conseil_des_acteurs_du_tourisme_du_van.pdf)

BRISSET A., (2014), *Note de cadrage, filière tourisme fluvial*, tourisme nautique, stratégie, Nantes Métropole, 23 mai 2014

CCI BREST, (2014), *Rapport d'activité 2013*, Récupéré de <http://www.cci-brest.fr/la-cci-de-brest/publications-cci>

CLIA, (2015), *Retombées économiques de la croisière*, Récupéré de <http://www.cliafrance.fr/-Presse-.html>

CLIA, (2015), *CLIA annonce les statistiques du marché français de la croisière fluviale en 2013 et 2014*, Récupéré de <http://www.cliafrance.fr/-Presse-.html>

CONSEIL REGIONAL DES PAYS DE LA LOIRE, (2007), *Schéma régional de développement du tourisme et des loisirs*, Conseil Régional, Récupéré de [http://www.paysdelaloire.fr/uploads/tx\\_oxcsnewsfiles/SRDTL\\_vol2\\_Strat\\_gie\\_01.pdf](http://www.paysdelaloire.fr/uploads/tx_oxcsnewsfiles/SRDTL_vol2_Strat_gie_01.pdf)

FONDATION BELEM, (2010), *Bilan de l'année 2010*, Récupéré sur le réseau du service tourisme

GIP, [s.d], *les dragages d'entretien dans l'estuaire*, GIP Loire Estuaire, Récupéré de [http://www.loire-estuaire.org/upload/espace/1/pj/51838\\_2505\\_L1E3\\_MAJ2011\\_BD.pdf](http://www.loire-estuaire.org/upload/espace/1/pj/51838_2505_L1E3_MAJ2011_BD.pdf)

HAROPA, (2014), *Rapport d'activité 2013*, récupéré de <http://fr.calameo.com/read/001344165bf9b04b075e9>

LEPOIVRE F., (2005), *Benchmarking, concept et méthodologie*, Neva conseil, Récupéré de [http://www.performance-publique.budget.gouv.fr/sites/performance\\_publique/files/files/documents/performance/controle\\_gestion/analyse\\_comparative/concepts\\_et\\_methodologie/Guide\\_methodologique\\_benchmarking\\_Nevaconseil\\_2005.pdf](http://www.performance-publique.budget.gouv.fr/sites/performance_publique/files/files/documents/performance/controle_gestion/analyse_comparative/concepts_et_methodologie/Guide_methodologique_benchmarking_Nevaconseil_2005.pdf)

OFFICE DE TOURISME DE BORDEAUX, (2015), *Rapport d'activités 2014*, Récupéré de <http://fr.calameo.com/read/000258239f2e30f175a71>

PORT ATLANTIQUE LA ROCHELLE, (2015), *Les croisières*, Récupéré de <http://www.larochelle.port.fr/trafics-filieres/croisieres/>

RACT MADOUX, (2015), *Etude de l'intérêt touristique et des conditions de l'équilibre économique et financier d'un pont à Transbordeur*, Récupéré sur le réseau su service tourisme [http://www.performance-publique.budget.gouv.fr/sites/performance\\_publique/files/files/documents/performance/controle\\_gestion/analyse\\_comparative/concepts\\_et\\_methodologie/Guide\\_methodologique\\_benchmarking\\_Nevaconseil\\_2005.pdf](http://www.performance-publique.budget.gouv.fr/sites/performance_publique/files/files/documents/performance/controle_gestion/analyse_comparative/concepts_et_methodologie/Guide_methodologique_benchmarking_Nevaconseil_2005.pdf)

VOIES NAVIGABLES DE France, (2011), *L'observatoire du tourisme fluvial*, Direction du développement, tourisme territoires services et missions études et stratégie, Récupéré de <http://www.vnf.fr/cntf/pdf/contenus/RAPPORT%20FINAL%20ONTF%20VERSION%20NOVEMBRE%202012.pdf>

VOIES NAVIGABLES DE France, (2014), *Etude sur l'impact économique, les paquebots fluviaux en France*, Récupéré de [http://www.vnf.fr/vnf/img/cms/VNFhidden/VNF\\_-\\_Etude\\_paquebot\\_2014\\_HD\\_20150519100631.pdf](http://www.vnf.fr/vnf/img/cms/VNFhidden/VNF_-_Etude_paquebot_2014_HD_20150519100631.pdf)

## **Lois**

LEGIFRANCE,( 1989), *décret portant transfert à la région Pays de la Loire des compétences en matière de voies navigables*, n°89-391, 15 juin 1989, version consolidée au 21 juin 2015, Récupéré de <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000885434&dateTexte=19920208>

*Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles*, (2014, 28 janvier), 2014-58, texte n°3, page 1562

PREFECTURE DE LA LOIRE ATLANTIQUE, PREFECTURE DU MAINE ET LOIRE, (2004), *Arrêté inter-préfectoral portant règlement particulier de police de la navigation intérieure sur l'itinéraire Loire*

PREFECTURE DE LA LOIRE ATLANTIQUE, (2007), *Arrêté constatant le transfert de propriété du domaine public fluvial d'une partie de l'Erdre à la communauté urbaine de Nantes Métropole*, n°671, 18 décembre 2007, Récupéré de <http://www.anpei.org/spip.php?article820#arrete671>

PREFECTURE DE LA LOIRE ATLANTIQUE, (2007), *Arrêté constatant le transfert de propriété du domaine public fluvial d'une partie de l'Erdre au département de la Loire-Atlantique*, n°670, 18 décembre 2007, Récupéré le <http://www.anpei.org/spip.php?article820#arrete671>

### Autres

FONDATION BELEM, NANTES METROPOLE, (2010), *Convention de partenariat 1*, 10 avril, 2010, Récupéré sur le réseau du service tourisme

FONDATION BELEM, NANTES METROPOLE, (2011), *Convention de partenariat 2*, Récupéré sur le réseau du service tourisme

FONDATION BELEM, NANTES METROPOLE, (2015), *Convention de partenariat 3*, 10 avril, 2010, Récupéré sur le réseau du service tourisme

FONDATION BELEM, NANTES METROPOLE, (2016), *Convention de partenariat 4*, Récupéré sur le réseau du service tourisme

GEGOT M., (2015), *Hermione : sollicitation pour une escale nantaise en août 2015*, Récupéré sur le réseau su service tourisme

GEGOT M., (2015), *programmation d'un évènement pour les 120 ans du Belem en juin 2016*, 15 juillet 2015 ; Récupéré sur le réseau du service tourisme

GEGOT M., (2015), *Note d'inauguration du Loire Princesse*, 26 mars 2015, Récupéré sur le réseau du service tourisme

GRAND PORT MARITIME, (2002- 2015), *Le nombre d'escales*, Récupéré sur le réseau du service tourisme

INDRE HISTOIRE D'ILES, (2015), *Les îles d'Indre Patrimoine de Loire à révéler*, Récupéré de <http://www.nantesloireetnous.fr/medium/W1siZiIsIjIwMTUvMDMvMDUvNGZlZHI5cXE2cV9DYWhpZXJfYWw0ZXVyc19JbmRyZV9IaXN0b2lyZV9kX19sZXNfXzIucGRmIl1d/Cahier-acteurs Indre Histoire d les 2.pdf?sha=c4c1e2c1ee0cb944>

LES TRANSBORDES, (2014), *Le nouveau pont à Transbordeur « Bien plus qu'un pont »*, 01/12/2014, Récupéré de <http://www.nantesloireetnous.fr/medium/W1siZiIsIjIwMTQvMTIvMTUvODNsZXVqZ2oyX2Nh aGllcl9hY3RldXJzX2NvbXBsZXRfTm91dmVhdV9Qb250X2FcdTAzMDBfVHJhbnNib3JkZXVvLnBkZiJdXQ/cahier-acteurs%20complet%20-%20Nouveau%20Pont%20a%CC%80%20Transbordeur.pdf?sha=4f7bcde2c08507f0>

LES TRANSBORDES, (2014), *Port Jules Verne*, 01/12/2014, Récupéré de <http://www.nantesloireetnous.fr/medium/W1siZiIsIjIwMTUvMDQvMDgvMmtwajFraTBqZl9jYWhpZXJfYWw0ZXVyc19jb21wbGV0X19fUG9ydF9KdWxlcl9WZXJlZS5wZGYiXV0/cahier-acteurs complet - Port Jules Verne.pdf?sha=4b16375879943118>

NANTES METROPOLE, (2016), *Débat d'orientation budgétaires 2015*, Conseil communautaire, Récupéré de [http://www.nantesmetropole.fr/deliberations/co\\_20141215/06\\_20141215\\_CC\\_DELA\\_DOB\\_2015\\_vdef\\_Cion%20Fin\\_05\\_12\\_14.pdf](http://www.nantesmetropole.fr/deliberations/co_20141215/06_20141215_CC_DELA_DOB_2015_vdef_Cion%20Fin_05_12_14.pdf)



## **Entretiens**

BAUDET E., (2015), directeur de la communication de l'office de tourisme du Havre. Entretien téléphonique le 4/08/2015

BEGOUIN JC., (2015), Responsable des ports de Nantes Métropole. Interviews le 19/06/2015, 07/07/2015

BLANDIN A., (2015), chargée de coordination et qualité accueil au VAN. Entretien téléphonique le 26/08/2015

CASSARD J., (2015), Adjoint au chef de subdivision Nantes Loire de VNF. Interview le 28/07/2015

GOUZIEN A., (2015), chargée de développement touristique à la CCI de Saint-Malo Fougères. Entretien téléphonique le 16/07/2015

KHOURI M., (2015), Développeur urbain, Direction territoriale d'aménagement Nantes ouest, Département du développement urbain, direction générale déléguée à la cohérence territoriale. Entretien téléphonique le 25/08/2015

MERCIER-LIAIGRE C., (2015), responsable service stationnement et ports fluviaux. Réunion le 19/06/2015 et le 20/07/2015

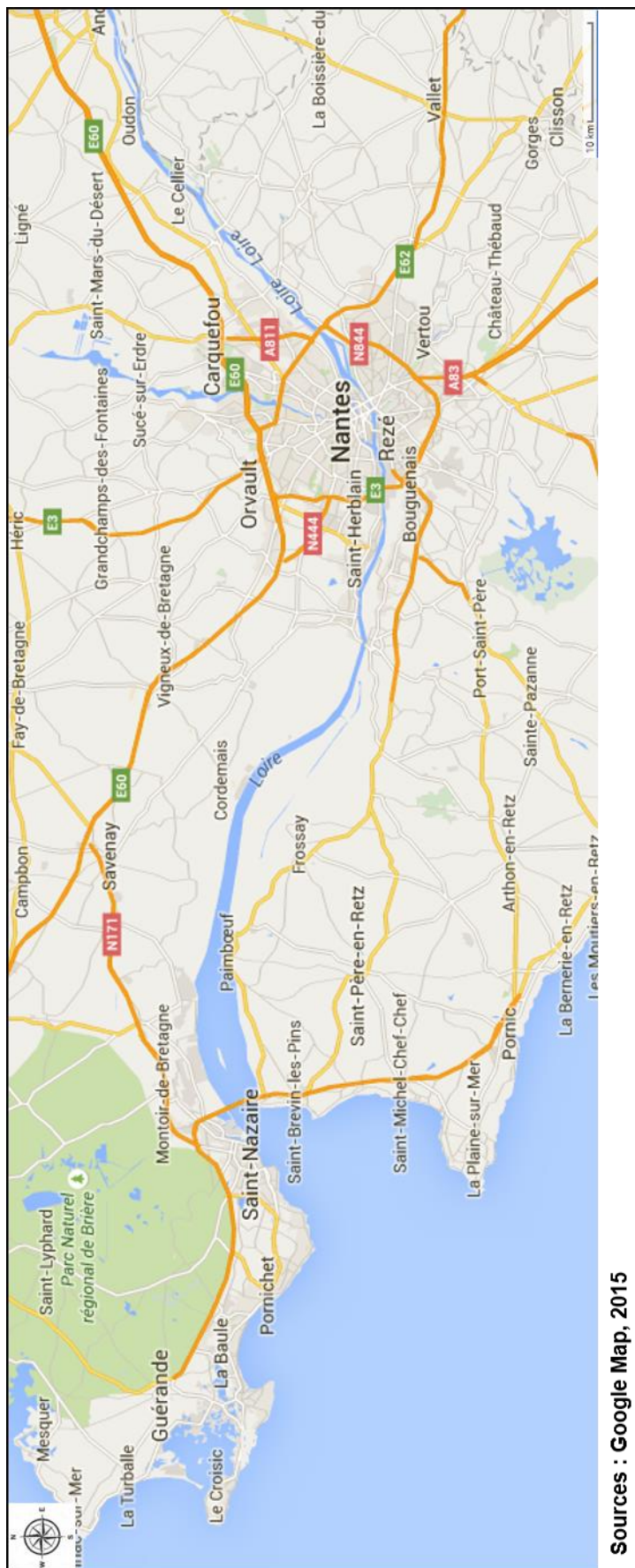
PAITEL L., (2015), Service marketing opérationnel du grand port maritime, responsable croisières du Club croisière. Entretiens téléphonique le 21/07/2015, 25/08/2015

PENEAU A., (2015), direction développement touristique au VAN. Réunion le 19/06/2015

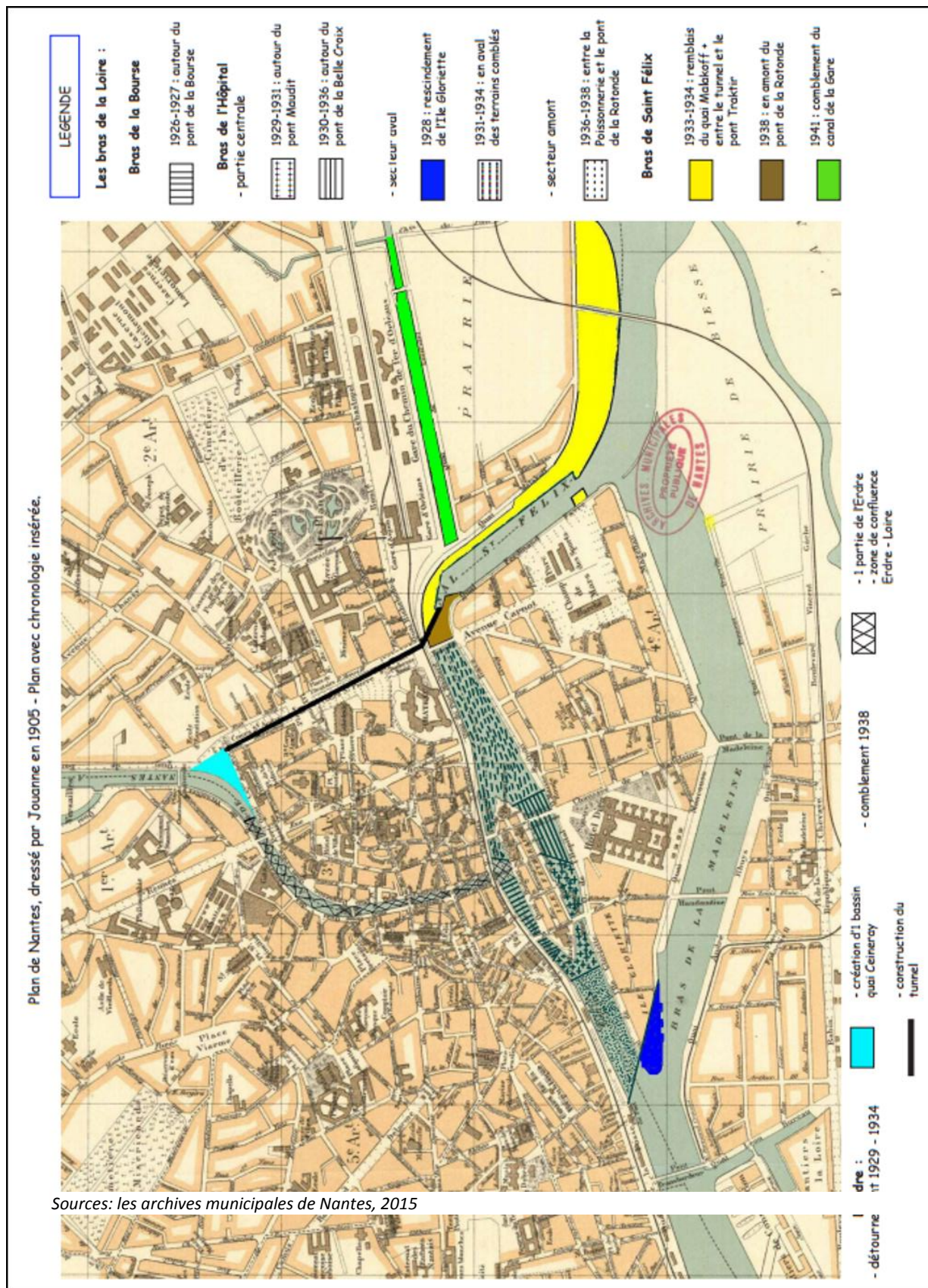
# Table des annexes

<b>ANNEXE 1 : LA LOIRE SUR LE TERRITOIRE.....</b>	<b>I</b>
<b>ANNEXE 2 : LES COMPLEMENTS DE LA LOIRE AU FIL DU TEMPS.....</b>	<b>II</b>
<b>ANNEXE 3 : LA LISTE DES PERSONNES INTERROGEES POUR L'ETAT DES LIEUX ET LE BENCHMARKING..</b>	<b>III</b>
<b>ANNEXE 4 : LE GUIDE D'ENTRETIEN GENERAL AVEC LES DIFFERENTS ACTEURS RENCONTRES.....</b>	<b>IV</b>
<b>ANNEXE 5 : LES TABLEAUX DE BENCHMARKING.....</b>	<b>V</b>
<b>ANNEXE 6 : LE TIRANT D'EAU D'UN BATEAU.....</b>	<b>VII</b>
<b>ANNEXE 7: LA LOCALISATION DES QUAIS ET PONTONS UTILISES POUR L'ACCUEIL DE PASSAGERS SUR LA METROPOLE NANTAISE.....</b>	<b>VIII</b>
<b>ANNEXE 8 : LES DIFFERENTS ACTEURS DE LA GESTION DE LA LOIRE AU NIVEAU DE LA VILLE DE NANTES.</b>	<b>IX</b>

# Annexe 1 : La Loire sur le territoire



## Annexe 2 : Les comblements de la Loire au fil du temps



### **Annexe 3 : La liste des personnes interrogées pour l'état des lieux et le benchmarking**

**Anne Blandin** : *chargée de coordination et qualité accueil au VAN*

**Aurélie Péneau** : *Direction développement touristique*

*Bureau de l'office de tourisme de Brest*

**Carole Mercier-Liaigre** : *Responsable service stationnement et ports fluviaux*

**Elisabeth Gouzien** : *Chargée de développement touristique à la Cci de Saint-Malo Fougères*

**Éric Baudet** : *Directeur de la communication de l'office de tourisme du Havre*

**Jacques Cassard** : *Adjoint au chef de subdivision de Nantes-Loire de VNF*

**Jean-Charles Beguin** : *Responsable des ports de Nantes Métropole*

**Julie Le Gludic** : *Cellule de gestion Nantes Métropole*

**Kassy Quebriac** : *Stagiaire au service commercial pour les individuels au VAN*

**Laurence Paitel** : *Service marketing opérationnel du grand port maritime*

*Responsable croisières du Club croisière*

**Maelick Khouri** : *Développeur urbain*

*Direction territoriale d'aménagement Nantes ouest*

*Département du développement urbain, direction générale déléguée à la cohérence territoriale*

**Manuel Houvenaeghel** : *Directeur de Lorient Bretagne Sud*

**Marie Guegan** : *Chargée de communication et coordinatrice croisière au sein du grand port maritime de la Rochelle*

**Marie-Lou Deschamps** : *Chargée de communication Fondation Belem*

**Ségolène Chesnel** : *Directrice de l'office de tourisme d'Honfleur*

**Virginie Hinet** : *Chargée de communication Fondation Belem*

#### Annexe 4 : Le guide d'entretien général avec les différents acteurs rencontrés

Les questions sont présentées de façon succincte car chaque questionnaire a été adapté à l'interlocuteur. La liste retranscrit les questions posées au cours de tous les entretiens.

- Rapide description de la raison de ma présence

Mission du stage / Enjeux /

- Pouvez-vous me présenter votre structure et le poste que vous occupez ?
- Quelle sont les actions en matière de tourisme réalisés par votre structure et sur quel périmètre?
- Selon vous, quels sont les obstacles au développement de l'accueil de paquebots de croisières maritimes ? De croisières fluviales ?
- Quelles seraient selon vous les solutions ?
- Pensez-vous que l'engagement politique soit assez fort aujourd'hui ?
- Que pensez-vous de la volonté d'accueillir des bateaux de prestige ?
- Que pensez-vous de la venue de CroisiEurope sur le territoire ?
- Que pensez-vous de l'organisation d'un événementiel autour de la Loire ?
- Seriez-vous prêt à vous engager dans le développement du tourisme fluvial ? De quelles manières ?
- Quelle seraient vos idées en matière du développement du tourisme fluvial ?
- Que pensez-vous du Débat Loire ?
- Pensez-vous que certaines propositions concrètes seront mises en place suite à la restitution des résultats ?
- Selon vous, quelles seraient les priorités en matière de tourisme fluvial sur le territoire ?

Les questions suivantes ont été posées pour le benchmarking lors des entretiens téléphoniques :

- De combien de compagnies de croisières maritimes/fluviales le port est-il port d'attache ?
- Combien de compagnies maritime/fluviales proposent des balades hors croisières ?
- Combien de compagnies maritimes/fluviales ont fait escale dans le port en 2014 ?
- Combien d'escales de croisières maritimes/fluviales toutes compagnies confondues ont été réalisé en 2014 ?
- Combien y-a-t'il eu de passagers maritimes/fluviaux en 2014 ?

▪ Annexe 5 : Les tableaux de benchmarking

	<b>Localisation géographique</b>	<b>Nombre d'habitant</b>	<b>Distance avec la mer ou un océan (km)</b>	<b>Fleuves ou bras secondaires présents dans la ville</b>	<b>Infrastructures dédiées à l'accueil de bateaux de passagers</b>	<b>Politiques spécifiques au tourisme fluvial</b>
<b>Nantes</b>	Nord-Ouest	285 000	50	La Loire, Erdre, sèvre	oui	en cours
<b>Bordeaux</b>	Sud-Ouest	239 000	100	La Garonne	oui	oui
<b>Le Havre</b>	Nord	175 500	0	La Seine	oui	oui
<b>La Rochelle</b>	Centre-Ouest	77 200	0	Le Canal de Romsay	oui	oui
<b>Rouen</b>	Nord-Ouest	110 933	90	La Seine	oui	oui
<b>Brest</b>	Nord-Ouest	141 300	0	L'Elorn	oui	oui
<b>Saint Malo</b>	Nord-Ouest	47 045	0	La Rance	oui	oui
<b>Honfleur</b>	Nord	8 175	0	La Morelle	oui	oui

Sources : INSEE, google maps

	<b>Nombre de compagnies de croisières dont la ville est le port d'attache en 2014</b>		<b>Nombre de compagnies qui proposent des balades hors croisières en 2014</b>		<b>Nombre de compagnies qui ont fait escales dans la ville</b>		<b>Nombres d'escales de croisières toutes compagnies confondues</b>		<b>Nombre de passagers</b>	
	<b>Croisières fluviales (2015)</b>	<b>Croisières maritimes (2014)</b>	<b>Fluviales (2015)</b>	<b>Maritime (2014)</b>	<b>Fluviales (2015)</b>	<b>Maritimes (2014)</b>	<b>Croisières fluviales (2015)</b>	<b>Croisières maritime (2014)</b>	<b>Fluviaux (2015)</b>	<b>Maritime (2014)</b>
<b>Nantes</b>	1	0	7	0	1	3	0	3	3456	5850
<b>Bordeaux</b>	5	/	3	0	3	14	28	43	30 000	36 000
<b>Le Havre</b>	0	0	0	2	7	19	59	119		246 236
<b>La Rochelle</b>	0	0	0	13	0	8	0	24	0	28 000
<b>Rouen</b>	/	0	3	0	12	/	254	10	66 900	7474
<b>Brest</b>	0	/	0	4	0	7	0	14	0	18 078
<b>Saint Malo</b>	0	/	0	8	0	/	0	14	0	11 758
<b>Honfleur</b>	/	/	/	3	2	14	137	30	20 151	19 029

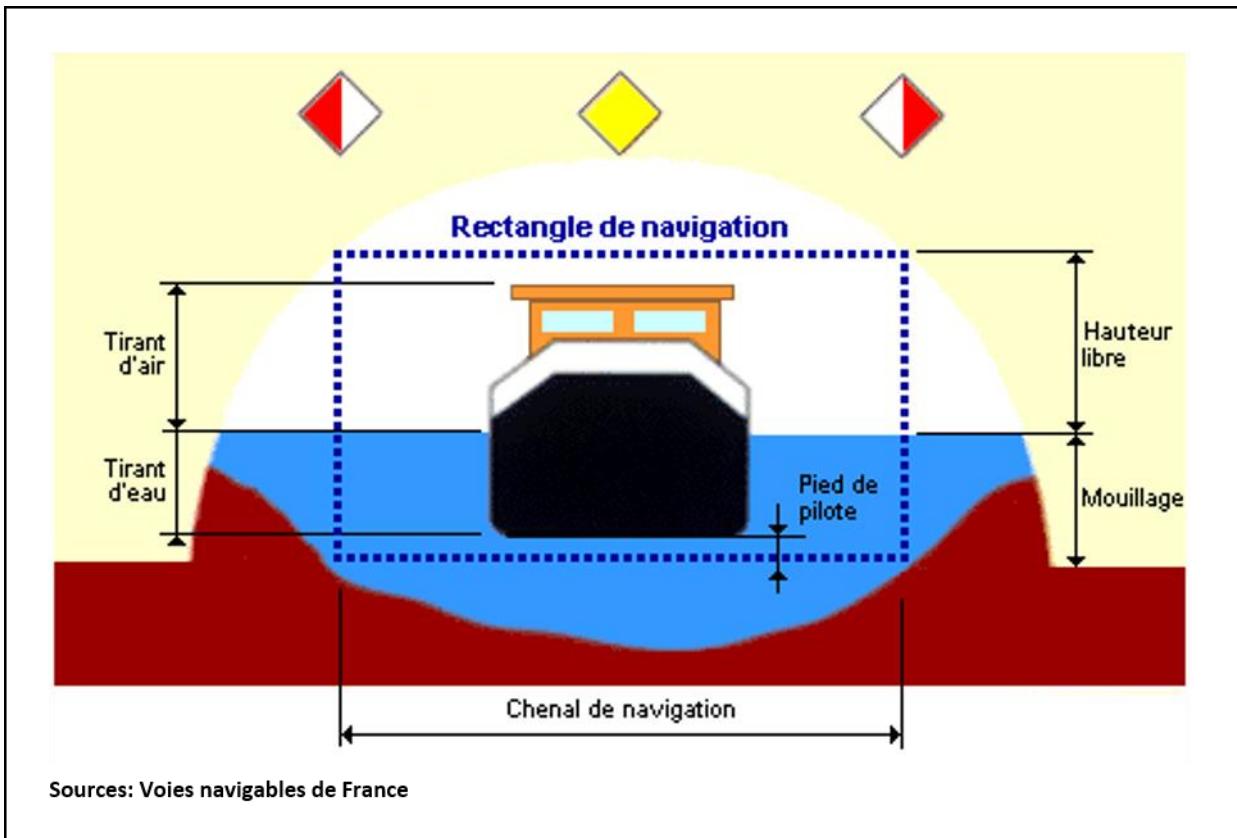
Sources: PAITEL L., 2015; Rapport d'activités de l'office de tourisme de Bordeaux, 2014; BAUDET E, 2015; Rapport d'activités du port de la rochelle, 2014 ; Rapport d'activité HAROPA, 2014 ; CCI Brest, 2013 ; GOUZIEN A., 2015, CHESNEL S, 2015

	<b>Longueur moyenne d'un paquebot de croisière</b>	<b>Longueur maximale des paquebots pouvant être accueillis (m)</b>
<b>Nantes</b>	240-360	150
<b>Bordeaux</b>		210
<b>La Rochelle</b>		300
<b>Lyon</b>		135
<b>Le Havre</b>		470
<b>Lorient</b>		?
<b>Rouen</b>		270
<b>Brest</b>		?
<b>Saint Malo</b>		250
<b>Honfleur</b>		250

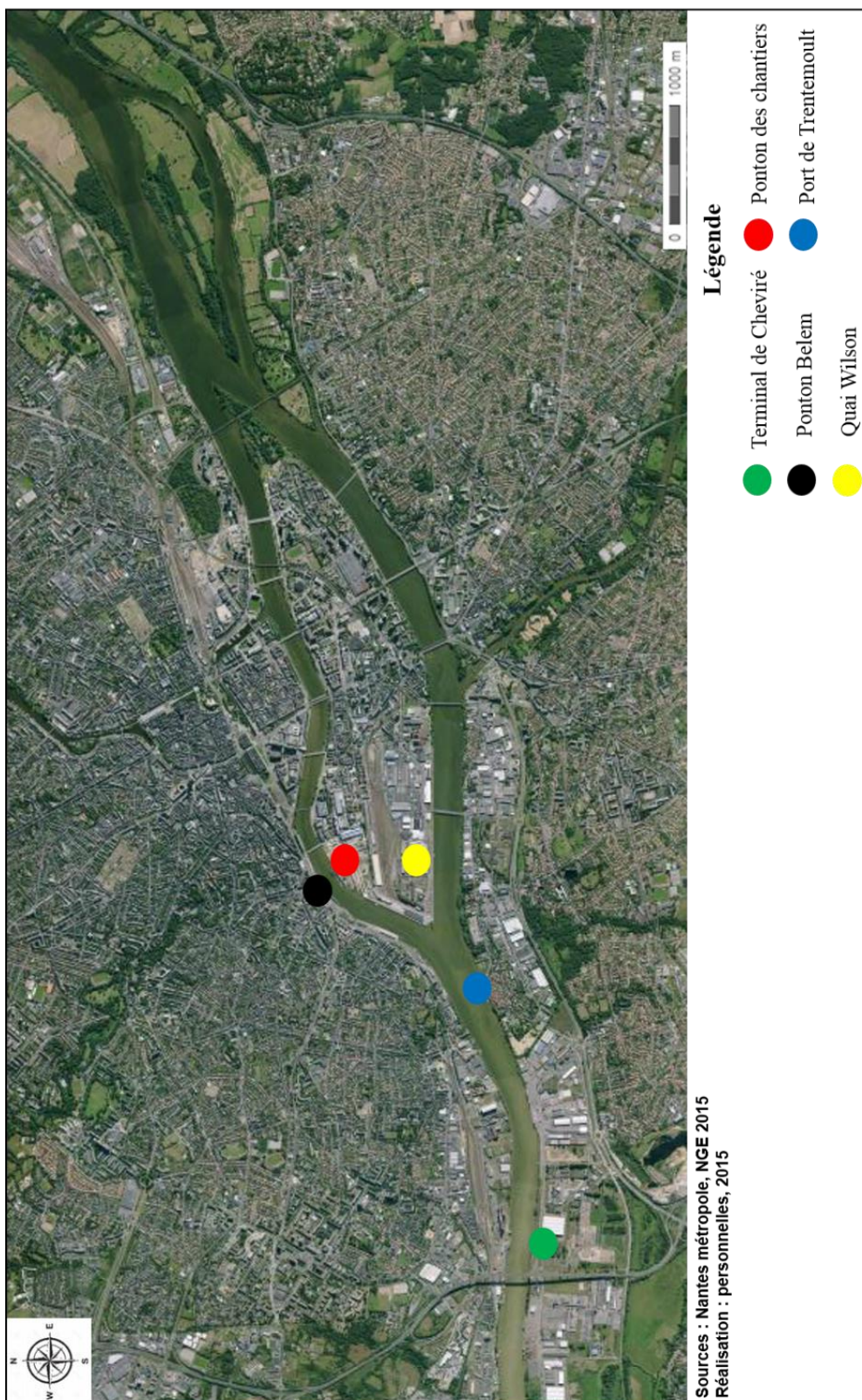
Sources: PAITEL L., 2015; Rapport d'activités de l'office de tourisme de Bordeaux, 2014; BAUDET E, 2015; Rapport d'activités du port de la rochelle, 2014 ; Rapport d'activité HAROPA, 2014 ; GOUZIEN A., 2015, CHESNEL S, 2015



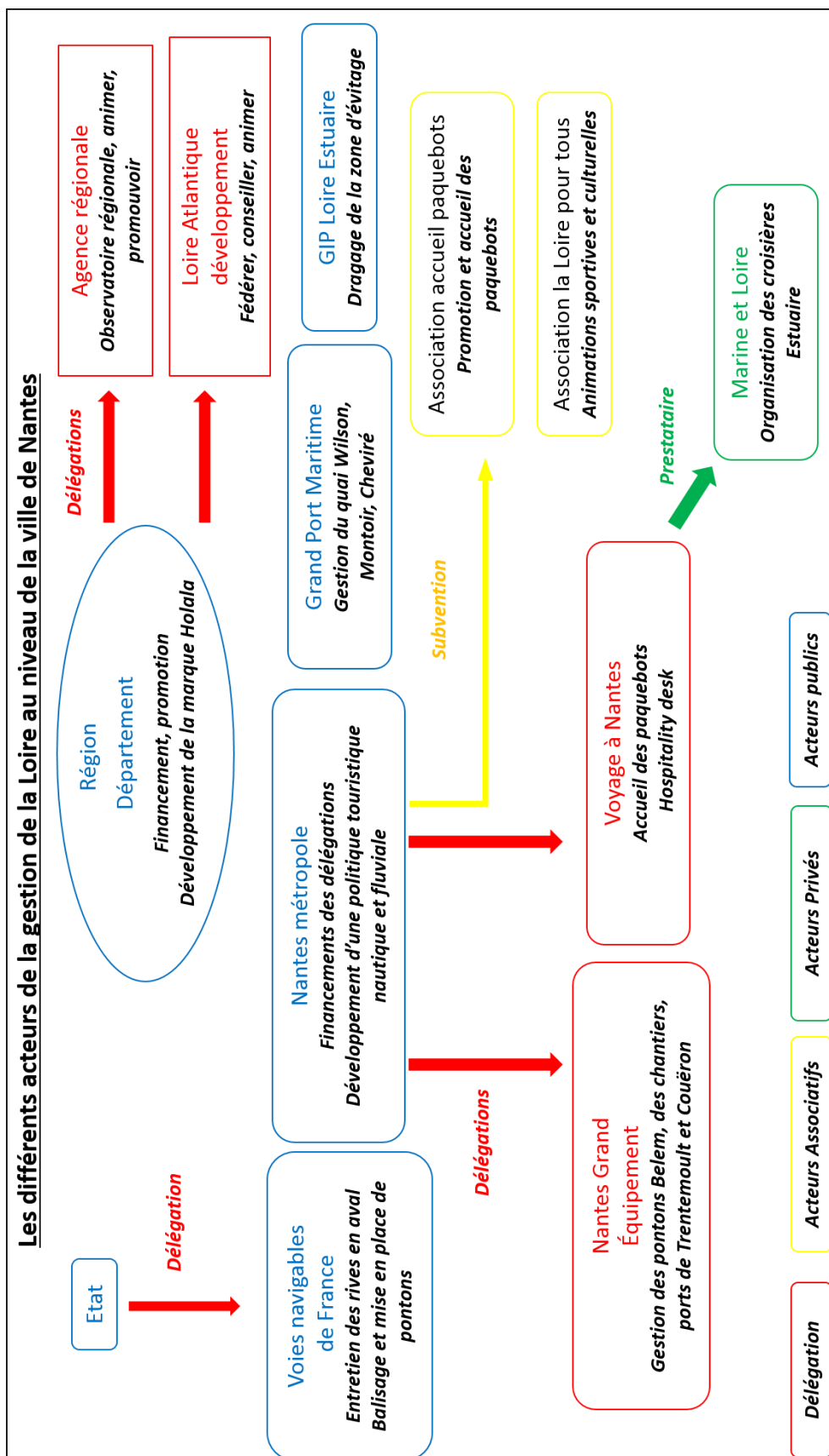
## Annexe 6: Le tirant d'eau d'un navire



## Annexe 7: La localisation des quais et pontons utilisés pour l'accueil de passagers sur la métropole nantaise



Annexe 8 : Les différents acteurs de la gestion de la Loire au niveau de la ville de Nantes





VetAgro Sup

DIGUET, Anaïs, 2015, Comment renouer avec la tradition fluviale par le tourisme, via l'accueil de bateaux d'envergure et le développement d'activités directement connectées au fleuve nombre de pages, 38 pages, mémoire de fin d'études, Vetagro Sup, 2015.

**STRUCTURE D'ACCUEIL ET INSTITUTIONS ASSOCIEES:**

- ◆ Nantes Métropole
- ◆

**ENCADRANTS :**

- ◆ Maître de stage : GEGOT, Marion (Service tourisme de Nantes Métropole)
- ◆ Tuteur pédagogique : MAZUEL, Luc
- ◆

**OPTION :** Ingénierie du Développement Territorial

## RESUMÉ

Le tourisme fluvial est un secteur en vogue, s'expliquant par une demande toujours plus forte d'un retour aux sources des touristes et habitants et le souhait de mettre en valeur un patrimoine naturel parfois délaissé.

C'est dans ce contexte que la métropole nantaise veut initier sa reconquête du fleuve Loire. Un engagement politique via le lancement du Débat Loire et une étude de la possibilité de redynamiser et développer les actions déjà présentes sur le territoire en matière de tourisme fluvial, sont au cœur des ambitions de la métropole. Ainsi, la collectivité doit trouver comment renouer avec la tradition fluviale par le tourisme, via l'accueil de bateaux d'envergure et le développement d'activités directement connectées au fleuve.

Un état des lieux de la situation du tourisme fluvial permet de mettre en avant les atouts et contraintes du territoire. Les obstacles soulevés suite à cette étape doivent faire l'objet d'une réflexion concernant une éventuelle solution, réflexion enrichie par des propositions concrètes d'actions opérationnelles.

Les résultats montrent un réel manque d'infrastructures sur la métropole concernant l'ambition de développement d'accueil de paquebots de croisières maritimes et un besoin de redynamiser l'accueil de bateaux de prestiges. Le débat fait également état du besoin de mettre en place des activités connectées au fleuve, dont l'utilité n'est pas uniquement touristique. Cependant, l'arrivée des croisières fluviales sur la Loire montre bien l'intérêt portée aujourd'hui pour la ville de Nantes et pousse ainsi la métropole à s'investir dans ce secteur en devenir.

**Mots clés :**

**Tourisme fluvial - Loire – Nantes Métropole - Engagement politique - Budget -**

**Nouvelle Stratégie – Coopération- Utilité touristique et publique**