

du Val de Loire-patrimoine mondial



VAL DE LOIRE PATRIMOINE MONDIAL









81 rue Colbert BP 4322 - 37043 Tours cedex 1 Téléphone 02 47 66 94 49 - Fax 02 47 66 02 18 smi@mission-valdeloire.fr www.valdeloire.org

© septembre 2007 - Conception et réalisation Christophe Bonté
Panoramas photographiques sur les paysages de Loire vus du fleuve: Pierre Aucante
Autres photos: Jean Bourgeois, Jean-Michel Guabillé, Ninon Jacquin, François Lelièvre et Jean-François Souchard
Illustrations Ninon Jacquin

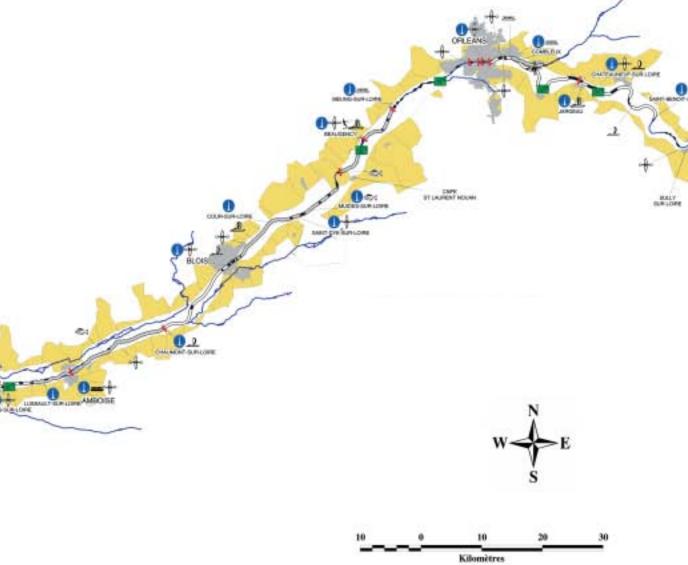


schéma de la navigation de loisirs en Loire cartographie 2007

légende de la carte

- Ports de Loire proposé: les sites existants et sites potentiels de "ports de Loire" identifiés dans l'expertise.
- Bateaux à passagers: les bateaux à passagers existants ayant une capacité d'accueil supérieure à 12 personnes.
- Bateaux à passagers potentiels: les projets de bateaux à passagers ayant une capacité d'accueil supérieure à 12 personnes.
- Canoë Kayak: les bases et sites d'accueil de canoë-kayak.
- Bateaux traditionnels embarquant du public: présence d'un ou plusieurs bateaux en bois ayant une activité d'écotourisme.
- Bateaux traditionnels potentiels embarquant du public : projets de bateaux en bois destinés à une activité d'écotourisme.
- Motonautisme : les bassins réglementaires pour les pratiques de motonautisme.
- Lots de pêche professionnelle: les lots alloués à des pêcheurs professionnels par les services de l'État.
- Arrêtés de biotope: les sites ayant fait l'objet d'un arrêté de biotope (source DIREN 2006).
- Points durs principaux: les seuils ou obstacles très difficiles à franchir.
- Points durs: les seuils ou obstacles connus.
- Bassins navigables: les sections fluviales offrant des conditions de navigation toute l'année.
- Bassins possibles: les sections fluviales ne garantissant pas des conditions de navigation toute l'année.













| | La démarche | |
|-----|--|-----|
| 1-1 | Objectifs | 1 |
| 1-1 | Les expertises | |
| 1-2 | Le contenu du schéma | |
| 1-3 | Le contenu du scriema | 5 |
| | Une navigation par bassin | |
| 2-0 | Quel est le statut juridique de la Loire? | 8 |
| 2-1 | Quelle navigation en Loire? | 8 |
| 2-2 | Les autres navigations | 9 |
| 2-3 | Les deux types de bassins | |
| 2-4 | Quelle compatibilité avec la protection des sites et milieux? . | 10 |
| 2-5 | La cartographie de la navigation en Loire | 12 |
| | Le choix d'un développement intégré | |
| 3-1 | La stratégie | 16 |
| 3-2 | Enjeux quantitatifs et qualitatifs | |
| 3-3 | Un impact économique significatif | |
| 3-4 | Un enjeu d'image et des effets de complémentarité | |
| 3-5 | L'identité culturelle et territoriale | |
| | La nua sua sua sua sua sua sua sua sua sua s | |
| | Le programme "Marines et ports de Loire" | |
| 1 1 | un plan d'actions communes Un plan d'actions communes à l'échelle du site Unesco | 0.4 |
| 4-1 | | |
| · - | Le traitement des points durs . | |
| 4-3 | Information et sécurité | |
| 4-4 | Encadrement et formation des pilotes | |
| 4-5 | Mise en réseau des offres d'éco-tourisme et aide | |
| 4-6 | L'organisation de l'offre de randonnées nautiques | 30 |
| | Le programme "Marines et ports de Loire" | |
| | le soutien aux projets de navigation | |
| 5-1 | Le schéma et les projets | 34 |
| 5-2 | La nature des projets | 34 |
| 5-3 | Les conditions de viabilité des projets | 35 |
| 5-4 | Les échelles des projets | 36 |
| 5-5 | Projets en cours et opportunités | 37 |
| 5-6 | Modalités et procédures de développement des projets | 40 |
| | La charte de la navigation en Loire | |
| 6-1 | Pourquoi une charte ? | 46 |
| 6-2 | Les principes de la Charte | |
| 6-3 | La mise en œuvre et le suivi de la charte | |
| | | |
| 7 4 | La mise en œuvre du schéma | F.0 |
| 7-1 | Les conditions de mise en œuvre | |
| 7-2 | Le suivi du schéma | |
| 7-3 | Coûts et financement du schéma | |
| 7-4 | La boite à outils | 53 |
| | Les principaux contacts | |



éditorial

La Loire a toujours été un fleuve navigué et intégré dans le quotidien de ses riverains, sur toute la longueur de son cours, et ce malgré les obstacles et les bancs de sable.

Cette adaptation de l'activité humaine à la réalité du fleuve a généré dans le val de Loire un patrimoine exceptionnel de bateaux, de techniques de navigation, d'ouvrages portuaires, de cales et de quais, dont la protection et la restauration constituent un enjeu de l'inscription Unesco.

Bien que la navigation commerciale ait disparu depuis près d'un siècle, l'objectif est d'inscrire la navigation actuelle dans cette tradition fluviale, de faire revivre la marine patrimoniale et de favoriser la création d'activités d'écotourisme.

En effet, le renouveau des activités de navigation, professionnelles, sportives, touristiques et de loisirs, peut concourir à l'entretien et la valorisation de la Loire.

Ce cahier vous présente les termes de cette stratégie "marines et ports de Loire" privilégiant des navigations adaptées au fleuve à partir du réseau des ports ligériens.

Ce programme est le fruit d'une concertation approfondie avec l'ensemble des acteurs privés et publics de la navigation et de l'écotourisme.

C'est un nouveau regard sur notre fleuve, une nouvelle étape pour son appropriation par tous, usagers, navigants et amoureux de la Loire.

Jean-Michel Bérard

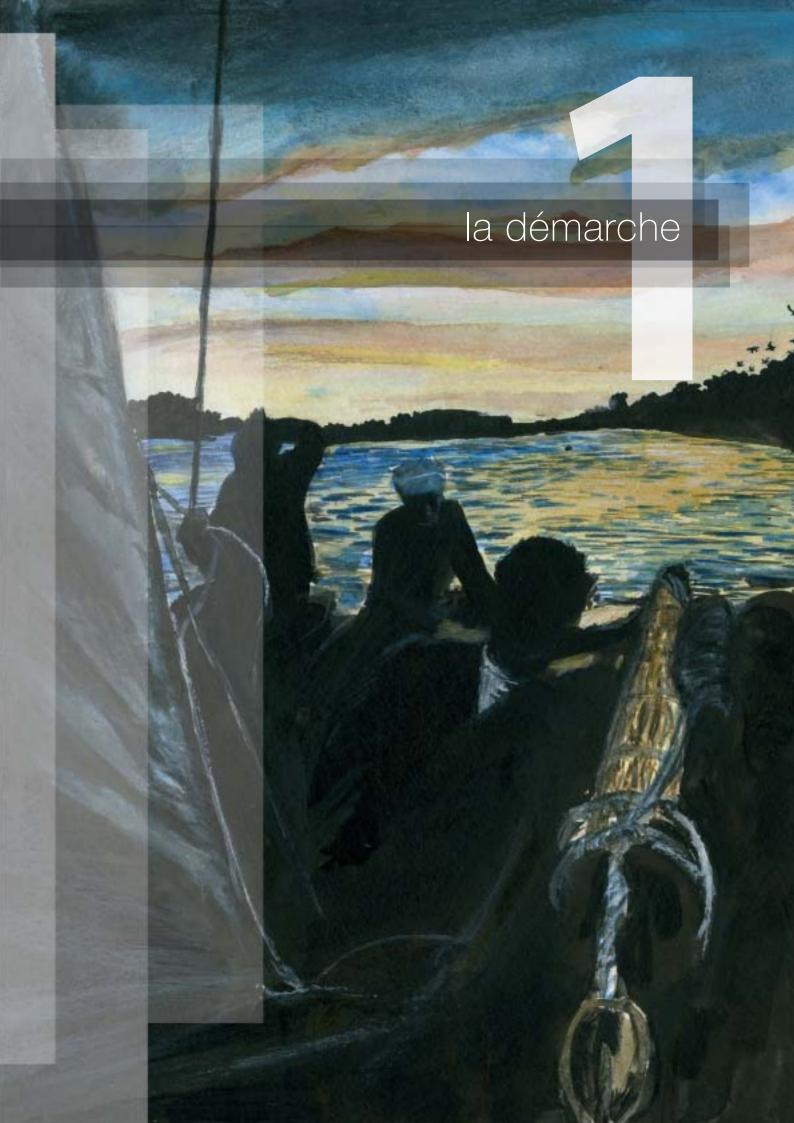
Préfet de la région Centre

Jean-Claude Antonini

Président de la Mission Val de Loire









la démarche

1-1 objectifs

Le schéma d'orientation "Marine et Ports de Loire", a deux objectifs :

- 1 définir une navigation de loisirs adaptée aux lieux, aux moyens et aux offres, dans le respect de la sécurité et l'environnement du fleuve,
- 2— d'identifier le rôle des services de l'État, des collectivités territoriales, des associations, des professionnels de la navigation et du tourisme pour le renouveau de cette navigation fluviale.

Les enjeux de ce schéma :

- a restaurer des pratiques de navigation sur un fleuve qui n'est plus classé navigable en amont du bec de Maine et dont la navigation est limitée par l'abaissement de la ligne d'eau du fleuve et la difficile utilisation des ports à l'étiage,
- b restaurer des pratiques de navigation en cohérence avec les politiques de conservation des patrimoines, d'animation culturelle et de valorisation touristique,
- c répondre à des demandes de réappropriation de l'espace ligérien par les populations riveraines et les visiteurs, demandes dont on saisit l'importance avec le succès du projet la "Loire à Vélo",
- d sensibiliser à la qualité des milieux, des sites et paysages de l'espace patrimonial ligérien afin de contribuer à leur protection et leur entretien.

1-2 les expertises

La démarche a été pilotée par la Préfecture de la région Centre Secrétariat général pour les affaires régionales et la Mission Val de Loire, avec l'appui d'un consultant, Philippe Duchêne, Act-Ouest.

Lancée en novembre 2003, elle est fondée sur une large mobilisation des personnes-ressources rassemblant les institutions et partenaires de la Loire.



Les conclusions du schéma sont fondées sur :

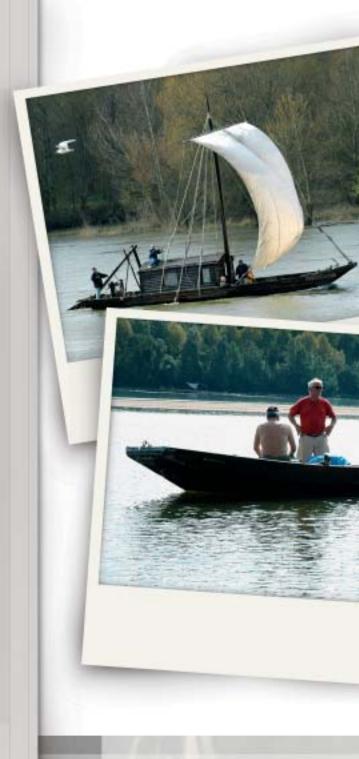
- un état des lieux des pratiques de navigation :
 "État des lieux des pratiques actuelles en matière de navigation de loisirs", Philippe Auclerc, La Loire et ses terroirs, juin 2004.
 "La navigation en Loire : cadres et pratiques", Isabelle Ygouf et Philippe Jugé, Institut des Milieux Aquatiques et des Corridors Fluviaux, janvier 2005,
- 2—un atlas photographique des sites d'intérêt patrimonial et paysager, vus du fleuve, Pierre Aucante, photographe, janvier 2005,
- 3— des séminaires de travail rassemblant les personnes [ressources, porteurs de projets et représentants élus des collectivités riveraines], au total, plus de 300 personnes, acteurs privés et publics de la navigation de loisirs en Loire, ont été associées à la démarche,
- 4— une mobilisation de la Conférence territoriale Val de Loire Patrimoine mondial, organe constitutif du dispositif de gestion du site qui rassemble les collectivités publiques, maîtres d'ouvrages du site Unesco et a accompagné l'élaboration de ce schéma d'orientation.

1-3 le contenu du schéma

Il s'agit de contribuer à une approche globale de mise en valeur du Val de Loire : les projets et activités de navigation, les événements et animations riveraines s'intégreront, au même titre que ceux de la "Loire à Vélo", à des projets d'ensemble cohérents de valorisation des sites.

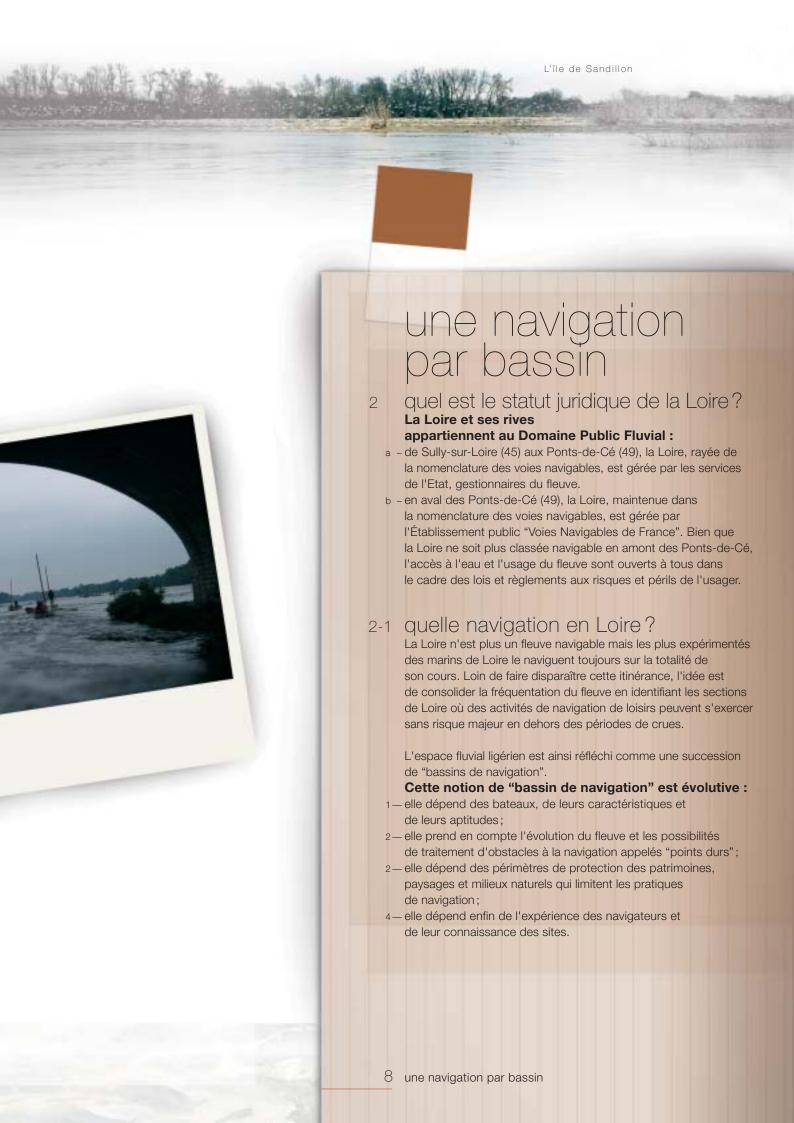
Le schéma d'orientation "Marines et Ports de Loire" propose :

- a Une navigation par bassin,
- b Une stratégie : le choix d'un "développement intégré",
- c Un programme "marines et ports de Loire" avec la mise à disposition des appuis méthodologiques de montage, de suivi, d'évaluation et de mise en cohérence sur chaque bassin de navigation ainsi qu'à l'échelle de la Loire.
- d Une charte de la navigation en Loire qui précise les principes d'accès et d'usage du fleuve, de responsabilité et d'information des usagers et d'accueil portuaire.
- e Une "boite à outils", téléchargeable sur internet, pour accompagner le montage de projets, voir www.valdeloire.org











Les critères retenus pour établir les cartes de navigation correspondent :

- 1—à des **pratiques de Mariniers** de Loire dont les bateaux de tirant d'eau inférieur à 0,6 m sont capables de supporter des échouages occasionnels (franchissement de seuils ou bancs de sable);
- 2— à des périodes d'étiage, avec quelques aléas sur les niveaux;
- 3—aux points durs existants et aux avis des praticiens locaux.

Ces critères relèvent de la pratique actuelle de navigation en Loire. Ils restent d'ordre géographique et technique. Ils ne pourraient autoriser une quelconque forme ou période de navigation.

Les projets d'aménagement ou de navigation sont soumis aux dispositifs réglementaires de protection des espaces naturels sensibles, des patrimoines et des paysages inscrits ou classés. En complément à l'application des règlements existants, l'instruction des projets d'aménagement ou de navigation et la procédure de concertation préalable proposée pourront amener à définir des périmètres de quiétude et des conditions particulières d'usage des sites, dans l'objectif affiché de préservation des sites, milieux, patrimoines et paysages.

2-2 les autres navigations

Le bassin de navigation est réfléchi en fonction de la navigation de type "marine de Loire".

Qu'en est-il des autres navigations?

- 1—Les canoës-kayaks ne sont pas limités par ses bassins. Seuls quelques seuils nécessitent le portage par les pratiquants expérimentés.
- 2— Les bateaux à passagers naviguent sur des plans d'eau correspondant à leurs contraintes d'intérêt du site et de durée des excursions.
- 3—Les **pratiques locales de plaisance**, sur bateaux modernes ou traditionnels (de faible tirant d'eau) existent sur des zones plus localisées, à des fins de promenade et de pêche.
- 4—Le **motonautisme** se pratique sur des sites qui font l'objet de délimitations et d'autorisations préfectorales spécifiques.
- 5—Les **autres navigations** (aviron, voile, planche à voile) se pratiquent sur des sites localisés dans ces bassins de navigation.





2-3 les deux types de bassins

- a Les bassins de liaison, permettant, outre les navigations locales, une certaine itinérance sur la Loire...
- b Les bassins locaux, de quelques kilomètres, permettant essentiellement une navigation sur site...

| bassins de liaison | bassins locaux |
|-----------------------------------|-----------------------|
| Chalonnes-sur-Loire – Ponts-de-Cé | Chouzé-sur-Loire |
| Ponts-de-Cé – Bec-de-Vienne | Savonnières |
| Candes-Saint-Martin - Chinon | Saint-Cyr-sur-Loire |
| Port Boulet – Bec de Cher | Tours - Vouvray |
| Amboise - Chaumont-sur-Loire | Lussault – Amboise |
| Chaumont-sur-Loire – Blois | Combleux - Jargeau |
| Blois - Nouans | Châteauneuf-sur-Loire |
| Beaugency - Meung-sur-Loire | Sigloy – Saint-Benoît |
| 0 1 | |

2-4 quelle compatibilité avec la protection des sites et milieux?

La navigation en Loire doit être compatible avec la gestion environnementale et patrimoniale du fleuve. La protection des sites patrimoniaux et paysagers ainsi que des milieux naturels est un objectif clairement affirmé.

Les zones à protéger :

Sur la base d'inventaires naturalistes sont définis des outils réglementaires (réserves naturelles, arrêtés préfectoraux de biotope) et des outils de gestion territoriale créés à l'initiative des conseils régionaux (parc naturel régional), des conseils généraux (périmètres sensibles avec droit de préemption pour l'acquisition de terrains financée par le produit de la taxe départementale d'espaces naturels sensibles) ou de l'État. L'Union européenne a mis en place un réseau "Natura 2000" pour mettre en œuvre les directives oiseaux et habitats. Cette procédure contractuelle et partenariale, pilotée par l'Etat vise la réalisation d'un document d'objectifs fondé sur un inventaire scientifique préalable et la mise en place de contrats avec les gestionnaires de terrain.

1 – L'ensemble du lit de la Loire, périmètre Natura 2000. Les projets de navigation doivent faire l'objet d'une étude des incidences sur les milieux naturels. Cette disposition est applicable sur l'ensemble des périmètres Natura 2000 et à leur périphérie plus ou moins large en fonction des projets



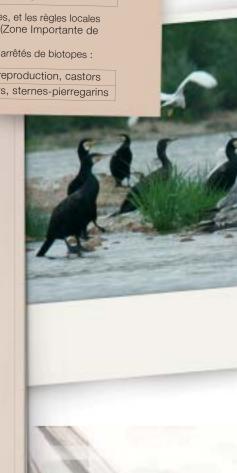
- qui peuvent impacter les milieux. Ces études obligatoires sont à la charge du maître d'ouvrage.
- 2— Les espaces couverts par des arrêtés de biotopes font l'objet d'interdictions particulières d'approches et d'accès. En général, les accès sont interdits durant les périodes de nidification et l'approche est interdite à proximité des grèves et îlots. Ces périmètres sont en lien direct avec les périmètres d'inventaire du patrimoine naturel.

| liste des APB - non exhaustive nov. 2006 | motifs principaux - non exhaustifs |
|--|---|
| Germigny et Guilly | Frayères |
| Île Sandillon | Hérons cendrés, Sternes |
| Saint-Mesmin - Pointe Courpain | Halte migratoire - zones de reproduction |
| Beaugency | Intérêt ornithologique, reproduction, castors |
| Montlouis - île aux Moutons | Sternes naines et pierragarins |
| Île Garaud | Hérons cendrés |

Les sites de Montlouis et de l'île Garaud aval sont dans des zones plus navigables, et les règles locales doivent y être explicitées. La zone amont de Blois correspond au périmètre zico (Zone Importante de Conservation) de protection pour la nidification des sternes pierregarins. À noter, par ailleurs, deux autres périmètres d'inventaires ne faisant pas l'objet d'arrêtés de biotopes :

Tavers à Saint-Laurent / Nouan -zıco intérêt ornithologique, reproduction, castors
Nouan à Blois -zıco int. ornitho, repro, castors, sternes-pierregarins

- 3—La réserve naturelle nationale de Saint-Mesmin s'étend sur 263 ha, dépendant principalement du Domaine Public Fluvial. La zone n'est pas un bassin de navigation à l'étiage.
- 4— Les périmètres d'inventaire ZNIEFF constituant un ensemble de sites sensibles. Il s'agit des Zones d'Intérêt Écologique, Floristique et Faunistique. Il n'y a pas de prescriptions particulières, mais des limites et pratiques à adapter, notamment pour éviter dans les périodes de sensibilité correspondant aux différentes espèces :
 - les accostages sur les îles, à proximité de sites,
 - le passage répété des embarcations,
 - les bruits trop violents.
- 5— D'autres protections existent sur le périmètre, notamment en matière de préservation des patrimoines ligériens, architecturaux et paysagers: la protection des patrimoines et paysages remarquables (sites inscrits, sites classés, les monuments historiques et abords, les secteurs sauvegardés, Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager) et la prévention contre les risques d'inondations (Plan de Prévention contre les Risques d'Inondations) avec l'interdiction de toute construction







Les principes d'articulation des dispositifs de protection au schéma de la navigation sont les suivants :

- a Pas d'équipement spécifique ni de site de pratique de navigation sur les espaces à protection forte du patrimoine naturel. Les seules navigations autorisables peuvent y être l'itinérance légère (canoës-kayaks, voiliers, bateaux traditionnels), ou occasionnelle. Les bateaux ne seront autorisés à y exercer une activité individuelle, associative ou professionnelle seulement dans le cadre :
 - du respect des prescriptions,
 - d'un projet explicitement approprié.
- b La prise en compte des autres sites sensibles identifiés (ZNIEFF, ZICO...) sera recherchée par la mise en place :
 - de "bonnes pratiques" telles que recommandées par la Charte des usagers de Loire réalisée en 1994 en région Centre,
 - de "règles locales", précisées sur chaque bassin, à l'occasion de l'établissement d'un projet concerté de développement des activités de navigation.
- c La prise en compte, dans la définition des projets, de l'ensemble des documents réglementaires de protection ainsi que des dispositions des documents d'urbanisme. Il est souligné qu'aucun projet de port de Loire ne peut être aménagé en zone naturelle, ils sont toujours adossés à une ville ou à un bourg.

2-5 la cartographie de la navigation en Loire

Légende des cartes (voir rabat)

- Ports de Loire proposé

Les sites existants et sites potentiels de "ports de Loire" identifiés dans l'expertise.

Bateaux à passagers

Les bateaux à passagers existants ayant une capacité d'accueil supérieure à 12 personnes.



- Bateaux à passagers potentiels

Les projets de bateaux à passagers ayant une capacité d'accueil supérieure à 12 personnes.

— Canoë - Kayak

Les bases et sites d'accueil de kayak.

- Bateaux traditionnels embarquant du public

Présence d'un ou plusieurs bateaux en bois ayant une activité d'écotourisme.

- Bateaux traditionnels potentiels embarquant du public

Projets de bateaux en bois destinés à une activité d'écotourisme.

- Motonautisme

Les bassins réglementaires pour les pratiques de motonautisme .

- Lots de pêche professionnelle

Les lots alloués à des pêcheurs professionnels par les services de l'État.

- Arrêtés de biotope

Les sites ayant fait l'objet d'un arrêté de biotope (source DIREN 2006).

- Points durs principaux

Les seuils ou obstacles très difficiles à franchir.

- Points durs

Les seuils ou obstacles connus.

Bassins navigables

Les sections fluviales offrant des conditions de navigation toute l'année.

— Bassins possibles

Les sections fluviales ne garantissant pas des conditions de navigation toute l'année.







le choix d'un développement intégré

3-1 la stratégie

La restauration d'une navigation en Loire demande la prise en compte de sa gestion environnementale ainsi que de sa richesse patrimoniale naturelle et culturelle. Ce choix d'un développement intégré s'appuie sur les axes suivants :

1 - Favoriser certaines pratiques de navigation :

- a Les bateaux de la Marine de Loire orientés sur une offre patrimoniale "d'écotourisme".
- b Le canoë-kayak et autres bateaux légers adaptés (voile, aviron, seils...) proposant des randonnées nautiques.
- c Les bateaux à passagers, ouvrant l'accès au fleuve à un large public, avec la garantie de la prise en compte des dispositifs de protection et l'encadrement des fréquentations.
- d Les pratiques nautiques locales dans les limites des conditions de navigation et leur cohérence avec l'environnement naturel et humain.
- e La pêche professionnelle et la pêche de loisirs ne sont pas directement l'objet du schéma d'orientation des navigations de loisirs. La première fait partie des usages et des traditions du fleuve. La seconde s'inscrit dans un contexte spécifique (droits, connaissance du fleuve) qu'il est possible d'assimiler aux pratiques individuelles de navigation.
- f Les rassemblements et évènements nautiques permettant de mettre en valeur le patrimoine fluvial ainsi que l'animation des sites riverains.

2—Privilégier les pratiques encadrées

Le second axe de la démarche est de permettre à tout public de découvrir le fleuve à travers son patrimoine, sa faune, sa flore, ses paysages, une découverte ouvrant sur une meilleure compréhension du paysage culturel fluvial inscrit au patrimoine mondial. Mais cette offre patrimoniale d'écotourisme demande à être encadrée (bateaux à passagers, pratiques associatives avec guides, randonnées organisées) afin de mieux communiquer et de mieux gérer les risques.



A l'inverse, les pratiques non encadrées (plaisance individuelle, locations de canoë, groupes autonomes de randonneurs) demandent à être orientées vers des sites et des réseaux permettant l'information des pratiquants et la maîtrise des accès.

3—Développer l'activité autour d'un réseau de sites "ports de Loire"

La Loire a de nombreux ports hérités de son illustre passé. Le troisième axe de cette stratégie est de s'appuyer sur ce réseau portuaire pour redévelopper des activités de navigation. Les fonctions attribuées aux ports de Loire dans le cadre de cette stratégie sont les suivantes :

- localiser les activités de navigation dans des sites appropriés;
- assurer le lien entre le fleuve et le territoire riverain : accès, services aux navigants, gestion du site, participation à l'animation;
- permettre l'information aux navigants, notamment sur les consignes de sécurité ;
- valoriser les quais, cales et les autres ouvrages civils utilisés par la Marine de Loire.

4— Favoriser les initiatives et la viabilité des projets de navigation

Le quatrième axe de la stratégie est de contribuer à la viabilité économique d'activités (saisonnières) ouvertes au public en favorisant des partenariats nouveaux, des délégations de fonctions ou de service aux opérateurs, des aides à la professionnalisation et à la commercialisation des services, des aides à la promotion, des politiques de qualité.

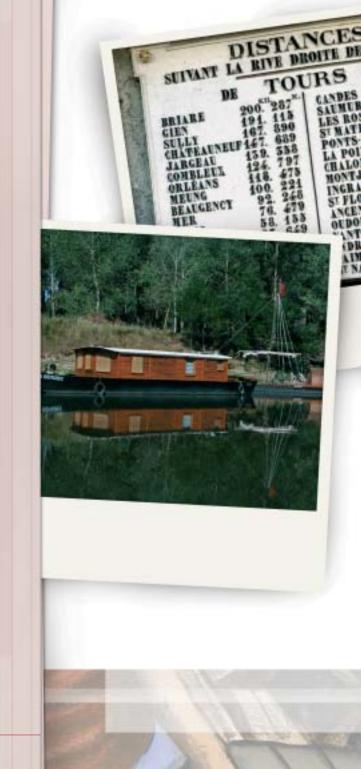
5-Améliorer l'information et la signalétique pour la sécurité

Le dernier axe de cette stratégie est d'associer les opérateurs et les navigateurs à un système ouvert d'information sur les conditions et les dangers de la navigation, intégrant les signalisations locales.

3-2 enjeux quantitatifs et qualitatifs

Des objectifs raisonnés

Le choix d'un développement intégré induit de maîtriser les fréquentations du fleuve à des niveaux cohérents avec la nature des sites fréquentés : sites d'agglomérations, sites localisés dans les espaces périurbains, sites naturels sensibles.





(à savoir, un embarquement payant du public et un équipage professionnel), une douzaine de sites potentiellement favorables dont la moitié fait l'objet d'une exploitation.

Les sites envisagés, de l'aval vers l'amont :

Chalonnes-sur-Loire - La Possonière/Béhuard - Angers/Levées d'Anjou (La Ménitré)/Saumur/Candes-Saint-Martin - Montsoreau/ Chinon/Bréhémont/Tours agglomération - Rochecorbon - Vouvray/ Amboise - Chaumont-sur-Loire/Blois - Saint-Dyé-sur-Loire/ Meung-sur-Loire - Beaugency/Orléans - Canal de la Loire Le potentiel est de l'ordre de 100 000 passagers par an avec ou sans restauration à bord, pour une douzaine de sites.

b - Concernant l'offre d'écotourisme comprenant les sorties ouvertes au public sur des bateaux traditionnels, des canoëkayak ou autres bateaux légers, en groupes encadrés, sorties à visée nature et culture (hors randonnée).

Les sites envisagés, de l'aval vers l'amont :

- en aval du Bec de Vienne, de nombreux sites avec des zones de chalandises plus denses vers Angers, Saumur et Chinon,
- Bréhémont Chapelle-aux-Naux/Savonnières Villandry,
- l'agglomération de Tours (Saint-Cyr-sur-Loire Montlouis),
- Lussault-sur-Loire, Amboise, Chaumont-sur-Loire, Blois, Beaugency, Meung-sur-Loire,
- Orléans, Combleux, Jargeau, Châteauneuf-sur-Loire, Saint-Benoit.

Le potentiel est de 50 000 passagers pour une vingtaine de sites.

c - Concernant l'offre de canoë-kayak, comprenant la pratique sportive développée dans les clubs, les prestations de locations à l'heure ou la journée, sur un bassin local avec un retour à la base (clubs et loueurs privés) et les randonnées de descente de Loire, "produit touristique" marquant de l'offre du site Unesco. Il existe quelques passages dangereux, deux passages de portage obligatoire ainsi que des tronçons où la location à la journée peut se faire sans danger inhabituel pour cette pratique nautique, celle-ci pouvant s'améliorer avec la sécurisation de passages.



Les sites envisagés, de l'aval vers l'amont :

Loire aval/Chinon - Saumur/Langeais - Saumur - Ponts-de-cé/Tours - Langeais/Amboise - Tours/Chaumont-sur-Loire Amboise/Blois, Saint-Laurent Nouan/Orléans - Sully-sur-Loire. La grande randonnée canoë-kayak (plusieurs jours avec hébergement) présente un potentiel important. Déjà pratiquée (groupes autonomes, souvent étrangers) elle pourrait devenir une activité de référence enrichie de visites de sites et d'observation de la nature. Cette activité pourrait concerner d'autres bateaux légers (bateaux voile-aviron, les voiliers à moteurs annexes et à faible tirant d'eau).

- d- Concernant l'offre de loisirs "bateaux en pratique individuelle, ou associative, sans embarquement de public", notamment à partir des sites de stationnement et d'animation (ports de Loire) soit une quarantaine de sites identifiés pour une navigation locale sans danger important et peu de risques d'agression sur les espaces naturels sensibles et les patrimoines paysagers.
- e Concernant les pratiques motonautiques sportives et le jet-ski, elles ne sont réglementairement acceptés que sur quelques bassins spécifiques (Le Thoureil, Montsoreau, Beaugency).
 En dehors de ces bassins, ces pratiques sportives ne sont pas possibles car elles doivent respecter les limitations de vitesse:
 10 km/h en agglomération, 20 km/h hors agglomération.
- f Concernant les activités nautiques de voile et d'aviron, elles utilisent déjà les quelques sites favorables. Les activités existantes et en projet devraient être intégrées aux actions de valorisation des sites.

En conclusion:

40 sites de "ports de Loire" représentant une activité fluviale de l'équivalent de 1 000 bateaux individuels auxquel s'ajoutent les activités des bateaux recevant du public, selon les proportions suivantes :

- 11 bateaux à passagers de capacité d'accueil supérieure à 12 personnes (100 000 passagers/an) dont 6 bateaux à passagers existants et 5 projets envisagés dont il est difficile de cerner, aujourd'hui, les conditions de leur réalisation.
- 50 à 60 bateaux traditionnels embarquant du public payant, (50 000 passagers/an). Une dizaine de ports de Loire accueillent des bateaux traditionnels qui sont régulièrement utilisés pour des prestations d'écotourisme payantes





La réalité de la navigabilité de la Loire induit des espaces

- la section située en aval de Tours "La Chapelle-sur-Loire/Bréhémont/Langeais"
- la section "Tours/Amboise"
- la section "Blois/Saint-Dyé-sur-Loire"
- la section « Orléans / Combleux".

Au-delà de ces espaces privilégiés de navigation, le risque majeur de dégradation de l'environnement ligérien est lié à la diffusion non encadrée des pratiques individuelles.

Pour anticiper ce risque, il est essentiel de développer, à l'échelle du site Unesco, une politique de sélection de "ports de Loire" habilités à accueillir, informer et encadrer ces pratiques.



3-3 un impact économique significatif

Ces objectifs correspondent à 300 000 ou 400 000 journées passées en Val de Loire à l'occasion des navigations et événements, soit des dépenses locales minimales (navigation, restauration) de l'ordre de 10 à 12 millions d'euros par an. En ajoutant la part des hébergements (clientèles touristiques) et les séjours, courts ou longs, associés ou déclenchés par les pratiques, le coefficient multiplicateur peut être de l'ordre du double ou du triple.

Il est possible de considérer que l'impact économique lié aux personnes concernées est de l'ordre de 20 à 30 millions d'euros par an, et 200 à 300 emplois Équivalent Temps Plein.

3-4 un enjeu d'image et des effets de complémentarité

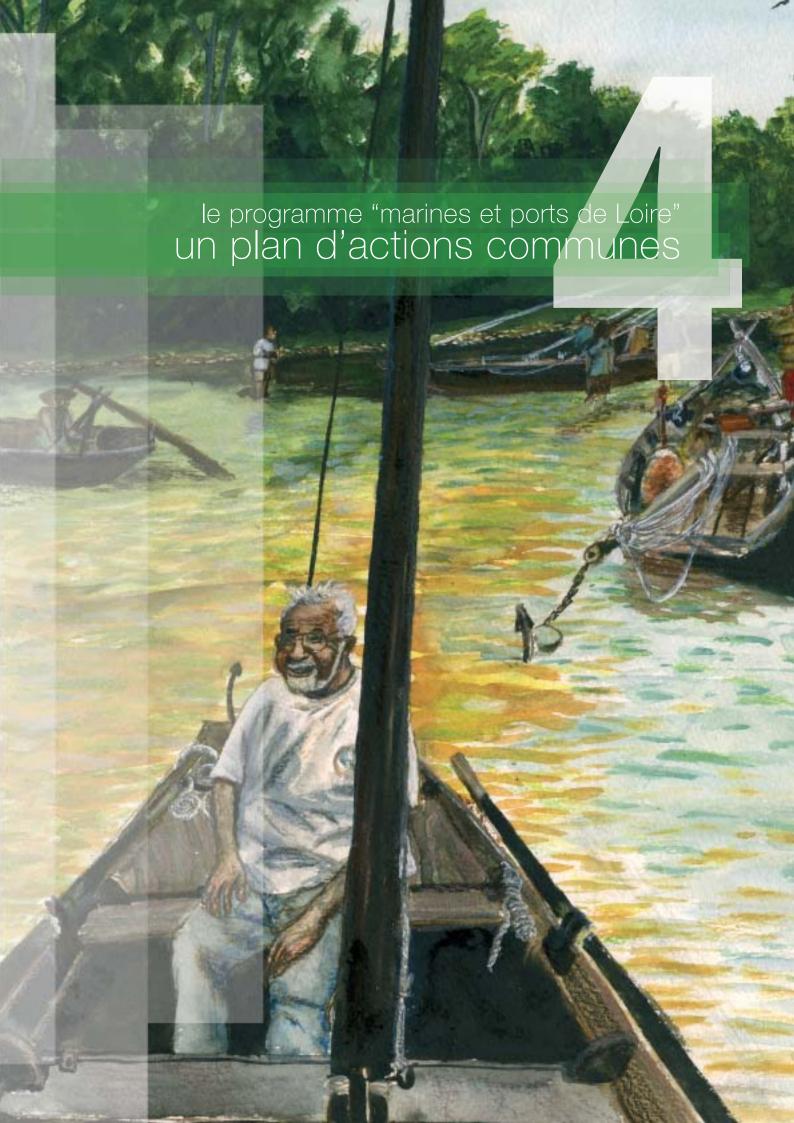
L'enjeu économique direct n'est qu'une partie de l'intérêt du schéma. La navigation sur la Loire, en particulier avec la présence de la Marine de Loire et des produits d'écotourisme et de randonnées, sont de puissants vecteurs d'image et d'identification du Val de Loire, pour un territoire plus connu comme site de visite que comme site de séjour. Navigations et randonnées nautiques font partie, comme la Loire à Vélo, des possibilités de circuits (circuits de visites des châteaux, routes des vignobles, etc.) et des propositions d'activités justifiant les séjours, et, à ce titre, des éléments potentiels de la stratégie du tourisme du Val de Loire.

3-5 l'identité culturelle et territoriale

Le développement des activités sur le fleuve et dans les ports participe, ainsi, à la réappropriation par les habitants de leur patrimoine : il favorise un regard différent sur l'espace fluvial, sa préservation et ses usages et constitue un facteur non négligeable dans l'établissement des conditions d'un développement durable du site.









le programme "Marines et ports de Loire" n plan d'actions

Une fois l'espace de navigation et la stratégie de développement définis, comment accompagner ceux qui souhaitent développer des projets de navigation?

C'est tout l'enjeu du programme "Marines et ports de Loire" qui se compose de deux axes :

- un Plan d'actions communes, à l'échelle du site Unesco,
- le soutien aux projets de navigation.

4-1 un plan d'actions communes à l'échelle du site Unesco, proposé aux partenaires institutionnels

Ce plan d'actions communes concerne :

- le traitement des points durs,
- l'information et la sécurité,
- l'organisation de l'encadrement et de la formation des pilotes,
- la mise en réseau des offres d'écotourisme et l'aide à leur mise en marché,
- l'organisation de l'offre de randonnées nautiques.

4-2 le traitement des points durs

La terminologie de "points durs" est issue des études hydrologiques sur le profil et les conditions d'écoulement du fleuve : le point dur est un lieu où il y a rupture de niveau. C'est, en période d'étiage, un obstacle à la navigation.

Les obstacles ou dangers concernés sont de trois types:

- 1 Les seuils ou obstacles naturels : seuils ou amas rocheux, bancs de sable...
- 2 Les résultantes d'aménagements humains : vestiges d'anciens ponts principalement, radiers ou éléments d'ouvrages récents, barrages ou duits.
- 3 Les débris n'influant pas sur les débits (pieux, ferrailles, blocs isolés) d'autant plus dangereux qu'ils sont moins repérables.



L'importance du traitement des points durs est variable selon les usagers :

- 1— Les canoës-kayaks ne sont gênés que par quelques points durs: le Pont Wilson (Tours), le barrage de Saint-Laurent, obligeant au portage, les ponts dangereux ou délicats que sont les ponts des Ponts-de-Cé, de Langeais, de Tours (Pont de la Motte et Viaduc de chemin de fer, Pont Napoléon à l'étiage), d'Amboise (Pont Maréchal Leclerc), d'Orléans (Pont René Thinat, pont Joffre) et le pont entre Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hotel.
- 2— Les navigations de plaisance et les navigations des bateaux à vocation patrimoniale, sont contraintes par des points durs où le passage est impossible à l'étiage et des points où le passage n'est possible que dans certaines conditions.

L'importance du traitement dépend de **l'intérêt économique du passage**, c'est-à-dire des navigations effectuées ou potentielles. En dehors des travaux de sécurisation, il n'y aura de traitement de points durs qu'avec **un ou plusieurs projets de navigation** identifiés, et sans provoquer d'incidences notables sur le lit et le débit du fleuve.

Les possibilités de traitement sont souvent complexes

En dehors de la sécurisation d'un passage par enlèvement de débris, pieux ou ferrailles n'affectant pas les débits du fleuve, le traitement de points durs peut poser des problèmes complexes de modification des niveaux, des écoulements, des passes ou chenaux, avec des conséquences sur les sites et ouvrages proches. La réglementation interdit dans ce cadre tout enlèvement de matériaux du lit de la Loire. Tout projet de traitement de point dur devra donc faire l'objet d'une étude préalable de solution technique et d'impact.

Pour ces raisons également, les coûts de traitement peuvent être élevés. Il est à noter que, comme les solutions de portage pour le canoë-kayak, il peut être intéressant de penser à des aménagements de cales ou rampes de mise à l'eau, en amont et en aval des points durs majeurs, pour assurer la sécurité et permettre certains passages.





Les points durs principaux

Les points durs principaux correspondent à des limitations effectives des possibilités de navigation, pour les catégories de navigation indiquées. Ils sont de plusieurs natures : seuils naturels, barrages, vestiges d'anciens ponts, ouvrages récents. La liste ci-dessous les identifie ainsi que les priorités en indiquant le degré d'intérêt d'une amélioration du passage quand elle est possible.

| Sites | Nature | Navigations concernées | Priorités |
|------------------------------|--------------------------|--|-----------|
| Dumnacus (Ponts-de-Cé) | Ancien pont | CK - BP (Angers) - écotourisme - itinérance | X |
| Chinon | Ancien pont | Écotourisme - BP - accès site urbain | |
| Vienne - Saint-Louand/Rassay | Seuils | Écotourisme - CK - BP | |
| | Pont | CK - écotourisme | S |
| Langeais Bec de Cher | Seuil | Liaison Loire - Cher (Villandry - Savonnières) | X |
| Tours - pont de la motte | Pont | CK | |
| | Pont | Bassin local Tours amont - aval / CK (portage) | Р |
| Tours - pont wilson Amboise | Pont | CK - écotourisme | X |
| | Pont | Écotourisme | |
| Chaumont gabriel | Ancien pont | Écotourisme | |
| Blois - pont gabriel | Barrage | CK (portage) | Р |
| Saint-laurent | Pont | Selon projet local | |
| Beaugency | Pont | Selon projet local | |
| Meung | Ponts + anciens vestiges | CK - bassin local - liaisons amont | X |
| Ponts orléans | Pont Pont | CK - écotourisme | S |
| Jargeau | Seuil | Écotourisme | |
| Sigloy | Seuil | | |

Navigations concernées (limitées par le point dur)

- CK : randonnée en canoë-kayak, passage à risque (sauf portage).
 BP : Bateau à passagers.
 Écotourisme : Marine de Loire et navigations individuelles.

Traitement des points

- X : traitement important s'il est possible.
 S : sécurisation possible (ferrailles, pieux...).
- P : portage à améliorer.

4-3 information et sécurité

Rappel du contexte

- a La Loire n'est pas navigable de manière continue et permanente. Le lit du fleuve se modifie rapidement (modification de niveaux, de débits, déplacements des chenaux et des bancs de sable).
- b L'entretien des chenaux et du balisage n'y sont possibles qu'en aval du bec de Vienne, aux endroits où les passages sont assurés. Cet entretien est onéreux.
- c Il faut distinguer les dangers de "zones à risques", des "difficultés de navigation" de type échouage.
 - Des cartes et des signalisations fluviales peuvent être très utiles et adaptées aux différentes navigations.
- d Certains navigateurs (professionnels, animateurs d'associations,



- pêcheurs...) ont une connaissance des conditions et des évolutions du fleuve, connaissance qui peut être utile à tous.
- e Les ports de Loire et les structures d'accueil de canoë-kayak peuvent être des sites d'information des navigateurs. Un site Internet peut servir de "Forum navigation en Loire".
- f Les actions d'information ou de signalétique ne doivent conférer des responsabilités particulières aux collectivités aménageant les accès au fleuve, ou aux gestionnaires des systèmes d'information.

Les solutions proposées

- 1 Au plan des responsabilités, la loi rappelle le caractère individuel de la prise de risque de navigation : le fleuve accessible à tous, la navigation s'effectue aux risques et périls de l'usager. Une Charte visera donc à renforcer les éléments d'appréciation de la responsabilité.
- 2—Un fonds cartographique sur les conditions de navigation en Loire pourrait être établi et mis à disposition des porteurs de projets ou gestionnaires de sites.

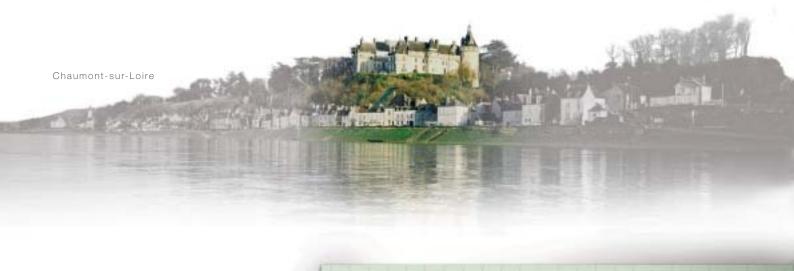
Ce fonds pourrait être constitué:

- des bases cartographiques de topoguides canoë-kayak et randonnées légères détaillées,
- des bases cartographiques des bassins de navigation en fonction des projets locaux.
- 3-Une information dans chaque port de Loire :

il est à recommander l'affichage, dans chaque port de Loire, d'une cartographie identifiant les sites et zones de danger, accompagnée de consignes générales pour la sécurité des navigations et des rappels de la réglementation et des responsabilités.

- 4— Des actions de signalétique fluviale pourraient être menées avec des éléments quasi-permanents (signalisation des arches marinières et des dangers permanents) ou saisonniers et évolutifs (marques de passage, présence de bancs de sable...), gérés par les gestionnaires de ports, de plans d'eau ou de bassins de navigation. À l'exception du cas spécifique du "bassin Bec de Vienne/bec de Maine" (département du Maine-et-Loire), il s'agira de repères et non de balisage.
- 5-Un portail Internet avec un site "conditions de navigation" et un forum "navigation" où seraient centralisés les avis et commentaires des navigateurs :
 - le portail "navigation" établirait les liens entre les "produits touristiques" (écotourisme, randonnées, bateaux passagers...), ainsi qu'avec les offres touristiques associées,





- le site "conditions de navigation" pourrait présenter les conditions générales de navigation et les éléments cartographiques permettant à chacun de cadrer ses projets. Il pourrait établir des liens vers les éléments cartographiques détaillés,
- le forum "navigation" permettrait aux navigateurs individuels, ou aux professionnels et associations de signaler les événements survenus, les passages effectués, les modifications observées, et ceci en temps quasi réel.

4-4 encadrement et formation des pilotes

Les randonnées en canoë-kayak

La demande émanant des groupes, français en majorité, est celle de randonnées accompagnées. Les possibilités d'encadrement sont liées à la détention des diplômes ou qualifications spécifiques :

- brevet professionnel d'activités nautiques
- brevet d'état d'éducateur sportif canoë-kayak
- moniteurs fédéraux canoë-kayak et stagiaires en formation au Brevet Professionnel
- titulaires d'un certificat de qualification professionnelle (CQP en création)
- titulaires d'un BA PAAT (accompagnant des activités de nature) sur support canoë-kayak.

Cette diversité de possibilités ne doit pas masquer le fait qu'il peut y avoir un problème de disponibilité de personnels qualifiés, pour une activité saisonnière.

L'action de formation/recrutement des encadrants de randonnées (besoins de personnels qualifiés pour une activité saisonnière) ferait partie du programme spécifique proposé pour cette activité.

Les bateaux embarquant du public

Concernant les bateaux à passagers, les pilotes doivent disposer d'un Certificat de Capacité pour la conduite des bateaux à passagers en eaux intérieures (certificat P de classe 1 et 2 selon capacité > 50 passagers ou 13 à 50).

Les pilotes des bateaux d'associations pourront se contenter de certificats de capacité plaisance (C ou PP) ou sport (S) s'ils embarquent des adhérents, mais doivent avoir un certificat "passagers" (P) pour des passagers payants.

Formations spécifiques à la Loire

Les qualifications exigées sont des qualifications techniques,



nécessaires, mais insuffisantes pour faire des pilotes encadrant de réels interprètes du patrimoine ligérien. L'idée de modules de formation est actuellement développée par l'IMACOF (Institut des milieux aquatiques et des corridors fluviaux -Université de Tours) qui propose un diplôme universitaire "Navigation fluviale, découverte du patrimoine et

développement économique", en formation continue (capacité 10 à 15 étudiants par an).

4-5 mise en réseau des offres d'écotourisme et aide à la mise en marché Rappel du contexte

Les activités d'écotourisme, associées à la navigation en Loire, représentent actuellement une offre "marchande" limitée. Les structures concernées sont le SITVAL (Maine-et-Loire), le CPIE Val de Loire Touraine (Indre-et-Loire), l'association Boutavant (Ville de Tours), l'Eurl "la ligérienne de navigation" (Rochecorbon -Indre-et-Loire), l'observatoire de la ville de Blois, l'association Millière-Raboton (Loir-et-Cher), l'association de mariniers de Châteauneuf-sur-Loire (Loiret), le réseau Loire Nature à l'échelle du bassin versant de la Loire, avec des offres ponctuelles, en lien avec des prestataires de canoë-kayak. La demande potentielle apparaît forte mais demande une offre repérable, organisée, de qualité, avec une mise en marché adaptée.

Les actions possibles

- a Un travail est à conduire avec les opérateurs actuels qui sont à considérer comme des structures pilotes pour examiner les conditions de viabilité d'exploitation d'une offre de qualité.
- b L'action sera, simultanément, de mettre en réseau cette offre, avec les autres offres d'écotourisme ligérien, notamment liées au programme "Loire à Vélo", au réseau Loire Nature et aux randonnées nautiques de canoë-kayak. Ce travail de mise en réseau pourrait se faire en partenariat avec les organismes publics de tourisme (Comités régionaux et départementaux de tourisme) pour la mise en œuvre des standards d'offre et de qualité requis, en contrepartie d'une aide à la promotion et la mise en marché.
- c Le développement de l'offre (nouvelles structures, nouveaux bateaux) pourrait se faire à l'échelle des projets locaux ou à l'échelle des bassins de navigation, ces projets pouvant être aussi bien à l'initiative d'associations, d'entreprises ou de collectivités locales.





4-6 l'organisation de l'offre de randonnées nautiques

Rappel du contexte

Le développement de l'offre de randonnées nautiques est à

examiner au regard de l'importance de la demande, de l'impact en matière d'image et de notoriété internationale et des connexions possibles avec le programme "Loire à Vélo". Le support principal est le canoë-kayak, dont les structures existent sur l'ensemble du périmètre. D'autres supports peuvent être utilisés :

à titre d'exemple, la randonnées organisée avec le seil (canot voile-aviron) ou la pirogue.

Des clientèles variées / des produits à adapter

| Clientèles | Activités | Produits |
|---------------------------------------|---|---|
| Groupes encadrés | Sur les bassins locaux (retour à la base de départ) | Locations |
| Groupes indépendants (dont étrangers) | Descente quelques heures ou journée | Descente organisée avec / sans encadrement |
| Individuels / Sportifs | Randonnées de plusieurs jours | Package avec hébergements / services associés |

Points faibles

Notoriété et promotion

Offre produit

Logistique

Quelques points durs ou dangers

Encadrement à offrir

Points forts

Patrimoine + nature

Techniquement abordable

Structures existantes

Information disponible

Connexion "Loire à Vélo"

Un effort est à faire pour développer l'offre produit "locations randonnées" en quantité et qualité, avec notamment :

- des parcours 1/2 journée ou journée sur des tronçons intéressants et sécurisés (clientèle peu formée),
- des sorties avec un accompagnateur patrimoine/nature ou animations culturelles,
- des descentes organisées avec ou sans accompagnant, le matériel et les informations étant fournis,
- des forfaits avec le choix d'hébergements inclus, et un carnet de prestations accessibles (visites, animations, repas...),
- des pass canoë-vélo permettant des allers-retours sur un ou plusieurs jours.

Les conditions techniques de développement de l'activité

- Le traitement des points durs liés à la pratique du canoë-kayak:
 - la sécurisation du passage Dumnacus,
 - l'amélioration du portage ou du passage du Pont Wilson à Tours,
 - la sécurisation du passage du Pont d'Amboise,
 - le portage ou la réalisation de la passe à canoë à Saint-Laurent,
 - l'enlèvement des ferrailles ou dangers sur quelques points durs comme ceux situés à proximité des ports de Jargeau, Langeais et Orléans.



b - L'actualisation et l'enrichissement des topoguides :

- la création de supports cartographiques intégrant des informations sur les caractéristiques naturelles, patrimoniales et paysagères des sites,
- les traductions de ces supports à destination des visiteurs étrangers.
- c L'équipement des structures associatives

La majorité des bases de canoë-kayak correspond à des clubs aux possibilités d'investissement limitées. Un bilan est à établir avec ces clubs sur les besoins d'aide en matière de matériels (bateaux, véhicules, remorques, accessoires) ou d'équipement d'accueil.

d - Promotion/mise en marché

Une action des opérateurs publics de tourisme est indispensable dès que le produit satisfait aux standards de disponibilité et de professionnalisation de l'offre.

Les propositions d'actions à mener

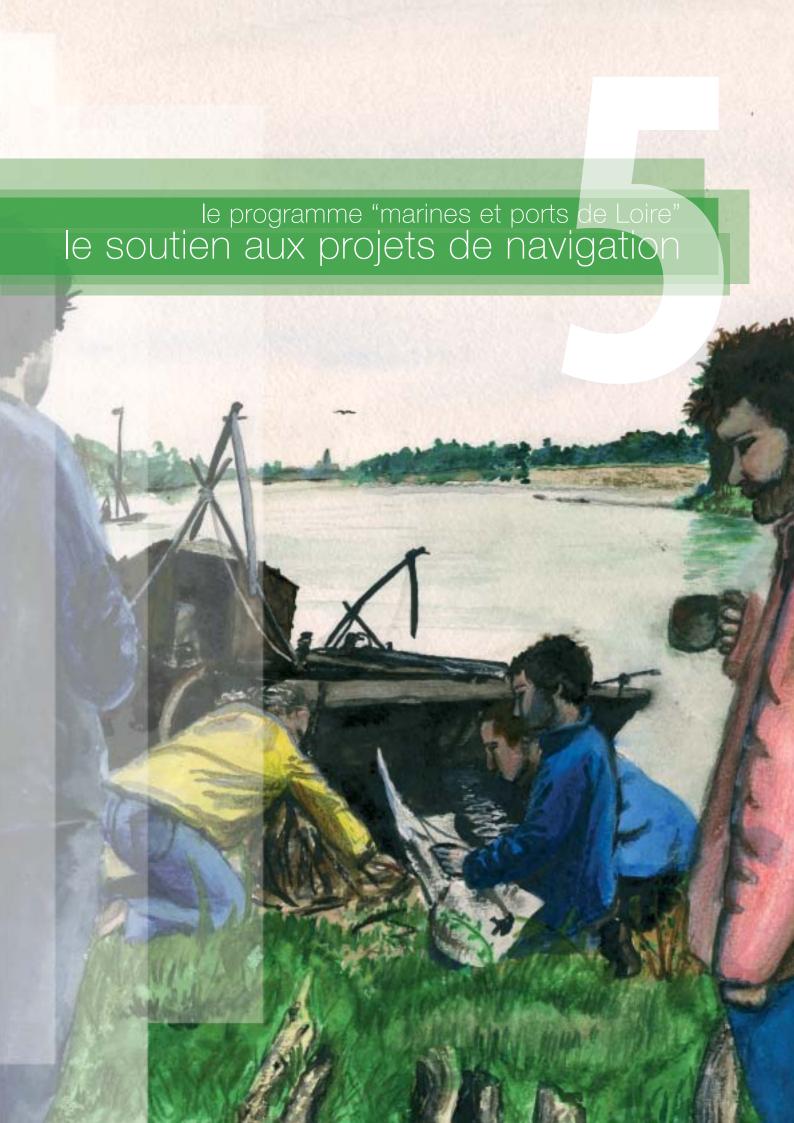
- 1 Un "catalogue produits" et les référentiels des produits concernés, à définir en partenariat entre les structures de canoëkayak et les structures de tourisme. Ce travail concerne également la mise au point des standards concernant la qualité de l'offre, l'accueil, l'information et la disponibilité de l'offre.
- 2 Un plan de mise à niveau des équipements et des matériels, à définir au niveau des structures associatives, avec les structures fédérales.
- 3 Une mise en réseau des structures canoë kayak sur la base du volontariat pour optimiser la qualité de l'offre et les frais logistiques à l'initiative des structures fédérales.
- 4— Une actualisation des topoguides.
- 5—Un plan de promotion et de communication.
- 6— Un plan de formation des encadrants, à préparer sous le pilotage fédéral pour organiser la disponibilité des personnels, et si nécessaire, des formations complémentaires concernant le patrimoine ligérien.

En complément de ces propositions opérationnelles, deux pistes pourraient être explorées :

- 1 L'appui à une structure fédérative des connaissances et de la conservation du patrimoine fluvial ligérien : la connaissance du milieu fluvial, de la culture et des traditions de la Marine de Loire, des techniques de navigation, des bateaux et gréements, favoriserait la reconstruction de bateaux et contriburait à la formation des acteurs.
- 2—La mise en œuvre d'un **programme européen** d'échanges entre fleuves permettrait de capitaliser sur les bonnes pratiques d'écotourisme et de gestion patrimoniale de ces espaces luviaux ainsi que de mettre en œuvre des actions-pilotes de développement intégré.









le programme "Marines et ports de Loire" le soutien aux projets de navigation

5-1 le schéma et les projets

Le schéma propose des outils aux porteurs de projets, des modalités et des procédures pour instruire, suivre, et si possible faciliter la réalisation des projets.

Ce n'est pour autant ni un catalogue de projets ni une démarche de sélection, ou de programmation d'investissements.

5-2 la nature des projets

Il s'agit des projets permettant des activités de navigation tels que :

- a Les projets de bateaux à passagers, à l'initiative de structures publiques ou privées.
- b La construction de bateaux et le développement d'activités associatives, concernant notamment la Marine de Loire, pour :
 - des activités ouvertes au public en matière d'écotourisme,
 - des activités réservées aux membres de l'association.
- c L'organisation et le développement de l'offre de randonnées de canoë-kayak ou autres embarcations légères.
- d L'adaptation des ports de Loire à l'ensemble des activités de navigation, y compris les navigations individuelles.
- d L'organisation d'événements, de rassemblements et de festivals de Loire.

Il est important de rappeler que ces projets de navigation, dès lors qu'ils posent des questions d'occupation du Domaine Public Fluvial, d'arbitrages (protection des sites et milieux), de financement et de valorisation économique, doivent être considérés dans le cadre plus global d'un projet de mise en valeur du territoire d'accueil.



5-3 les conditions de viabilité des projets

Les conditions d'équilibre économique des activités de navigation en Loire ouvertes au public sont difficiles à atteindre, aussi bien en matière d'écotourisme (Marine de Loire) que de randonnées ou de gestion des sites d'accueil. Accompagner l'élaboration de projets de navigation demande de rechercher systématiquement les meilleures conditions de fonctionnement des activités pour en permettre une activité durable et une qualité appropriée.

La viabilité des projets de navigation.

- a La viabilité de "produits" offerts au public requiert des niveaux de prix élevés correspondant aux objectifs de qualité et aux impératifs de l'exploitation. L'écotourisme de Loire doit être stratégiquement de qualité, à l'inverse des recherches de fréquentation de masse. Ceci n'exclut pas des démarches spécifiques d'accueil de groupes ciblés (jeunes locaux, scolaires, 3e âge, handicapés, etc...) notamment, en hors saison.
- b La viabilité de ces produits de navigation demande la construction de partenariats locaux permettant d'attirer des clientèles régulières, et aussi d'enrichir les contenus (partenariat avec les châteaux et sites touristiques, partenariat avec les restaurants/hôtels accueillant du tourisme d'affaires...)

Les ports de Loire devraient devenir des lieux fédérateurs des "grappes d'activités et d'événements" qui s'organisent sur le territoire.

- c Les collectivités peuvent confier aux opérateurs (bateaux à passagers, associations, clubs de canoë-kayak...) des fonctions de gestion des ports de Loire, éventuellement de surveillance et de signalétique sur les bassins locaux, moyennant la rémunération d'un personnel ou la prise en charge de certains frais.
- d L'existence d'une activité de navigation (Marine de Loire notamment) contribue à la notoriété et la communication des collectivités riveraines, et peut justifier une participation aux frais.
- e Les mises en réseau des produits d'écotourisme et de randonnées, et les actions communes de promotioncommunication proposées seront aussi des aides utiles.



du site ou territoire ligérien".

- a Le port, la base nautique, ou le site d'embarquement, vont être l'interface des activités nautiques et des fréquentations terrestres. Ceci suppose une réflexion globale d'aménagement et d'usage des rives autour des lieux d'activités.
- b La réflexion sur les grappes d'activités concerne l'ensemble des activités possibles autour du site fluvial ainsi que les possibilités de valorisation mutuelle d'un port, de son patrimoine, des sites de visite, des sites de croisière et de promenade.
- c Ainsi, d'une manière assez systématique, le programme "Loire à Vélo" comme les sentiers de grande randonnée, vont-ils pouvoir s'articuler aux projets de mise en valeur des rives et en particulier des ports, ainsi qu'à l'accompagnement de services qui s'y trouvent ou pourront s'y développer.

5-4 les échelles des projets

Les projets locaux

Deux échelles sont à distinguer :

- 1 Les projets d'agglomérations urbaines qui peuvent partir d'initiatives diverses (projets de construction de bateaux, événements, animation de berges, adaptation du port...), mais qui, parce qu'ils demanderont une relation forte à l'aménagement et l'usage d'espaces urbanisés, entraîneront l'intervention des collectivités disposant de capacités significatives. Les conditions économiques d'exploitation des projets sont, a priori, les plus favorables dans les agglomérations.
- 2 Les projets des communes et des intercommunalités dans les espaces périurbains et les espaces ruraux.

Les sites sont plus vulnérables, les moyens financiers plus limités et les milieux environnementaux plus sensibles, ce qui peut rendre plus difficile le développement de projets. Ce sont ces mêmes sites qui présentent le potentiel le plus fort en matière de découverte et d'émotion pour construire des offres d'écotourisme très attractives.

Dans ces secteurs, l'appui aux projets, ou leur portage par les partenaires institutionnels peut devenir nécessaire. C'est en cela que la notion de projet de bassin devient particulièrement utile aux communautés de communes et communes du site Unesco.

Projets à l'échelon supra-local

La notion de bassin de navigation a été définie en fonction des caractéristiques de la navigabilité. L'idée est de fédérer les projets locaux et d'en préciser la programmation à l'échelle de chaque bassin de navigation.

Considérer des projets et des activités sur un périmètre plus vaste que celui de la communauté de communes ou de la communauté d'agglomération a du sens, en effet :

- lorsqu'il y a des possibilités de complémentarités entre projets,
- lorsque qu'il y a intérêt à travailler en réseau,
- lorsque les moyens locaux ne permettent pas de porter et financer les projets.

Les notions de priorités de programmation financière relèveront des syndicats de pays, des conseils généraux et régionaux. Les actions à venir de mise en réseau, s'adosseront elles aussi, très certainement aux organismes touristiques de type CRT/CDT et structures nautiques de type "comité régionaux ou départementaux". En conséquence, les projets locaux, ou de réseaux, sont appelés à s'inscrire dans des schémas ou programmes au niveau des pays, des départements et des régions.

5-5 projets en cours et opportunités

Projets à dominante urbaine

Les grandes agglomérations ligériennes développent des projets de valorisation des fronts urbains associés à des projets sur l'eau :

- l'agglomération d'Orléans avec le projet Loire trame verte, la requalification des quais du port d'Orléans et le festival de Loire,
- l'agglomération tourangelle avec le contrat patrimoine-Loire et l'animation Tours sur Loire,
- l'agglomération angevine avec la requalification des quais et la restructuration du port de la Savatte.





D'une manière générale, les sites urbains riverains du fleuve sont ou seront concernés par un projet de valorisation d'espace fluvial.

| Villes et agglomérations | Projets en cours ou à l'étude | Opportunités |
|--------------------------|-------------------------------|--------------|
| Angers | X | |
| Saumur | | X |
| | | X |
| Chinon | X | |
| Tours | ^ | X |
| Amboise | | X |
| Blois | | |
| Orléans | X | |

Ces agglomérations présentent des opportunités pour combiner :

- les offres de navigation touristique,
- l'animation des quais créée par les associations de batellerie et les pratiques individuelles des navigants,
- les bases nautiques / les escales de randonnées nautiques,
- l'accueil et les services "Loire à Vélo",
- les bords de fleuve comme lieux de promenades,
- l'accueil d'événements fluviaux ou associés,
- l'orientation vers les sites touristiques, commerces et services.

En résumé, chacune de ces villes et agglomérations devrait au moins :

- offrir aux habitants et aux touristes des promenades en Loire,
- offrir aux résidents des stationnements de bateaux à proximité (pêche, loisirs),
- mettre en valeur un espace fluvial ligérien,
- accueillir et coordonner les systèmes d'itinérance et de randonnées.

Projets et opportunités en espace périurbain et rural

L'initiative de la commune de La Possonnière (Maine-et-Loire) montre l'intérêt d'un projet d'animation sur la Loire : ce petit port très fréquenté par les mariniers de Loire a mis en place un service de "bateau-passeur", une guinguette et un camping.

Bouchemaine, Bréhémont, Châteauneuf-sur-Loire s'investissent, actuellement, dans des projets similaires.

Dans ces espaces, les projets de navigation vont majoritairement se rattacher à un "port de Loire", permettant aux activités "marchandes" (écotourisme, associations, location canoë-kayak, bateau à passagers...) de s'articuler et aux animations locales de s'organiser. Il est à rappeler que ces sites de port de Loire ne peuvent se concevoir qu'à proximité des zones urbanisées.



Les sites de "ports de Loire" ont été identifiés comme étant déjà, ou offrant l'opportunité d'un projet d'animation locale. La liste ci-dessous peut évoluer en fonction des volontés et initiatives locales. Ces sites présentent tous un intérêt pour la navigation. Cette identification n'implique pas pour autant l'autorisation d'aménager, celle-ci résultant de l'application du corpus réglementaire et des résultats de la concertation préalable proposée.

| Chalonnes-sur-Loire |
|-------------------------|
| La Possonière |
| Béhuard |
| Bouchemaine |
| Sainte-Gemmes |
| 8 sites Levées d'Anjou |
| Montsoreau |
| Candes-Saint-Martin |
| Chouzé-sur-Loire |
| La Chapelle-sur-Loire |
| Bréhémont |
| La Chapelle-aux-Naux |
| Savonnières |
| Saint-Etienne-de-Chigny |
| Vouvray |
| Lussault |
| Chaumont-sur-Loire |
| Cour-sur-Loire |
| Saint-Dyé |
| Muides |
| Beaugency |
| Meung-sur-Loire |
| Jargeau |
| Châteauneuf-sur-Loire |
| Saint Benoît |
| |

Les ports existants de Combleux et de Saint-Cyr-sur-Loire sont compris dans les sites d'agglomération d'Orléans et Tours.

Les sites sont susceptibles :

- de pouvoir accueillir des bateaux de Loire, individuels, associatifs ou professionnels pour une navigation et une animation locale,
- d'assurer la liaison entre le fleuve et la commune, avec les fonctions d'animation terrestre (restaurants/guinguettes, place ou front de fleuve, hébergements, patrimoine...),
- d'être des haltes "Loire à Vélo".



Éléments de programme des "ports de Loire"

Ces projets de ports de Loire sont à concevoir en fonction des initiatives locales. Les éléments de programme pourront être différents selon les pratiques de navigation (Marine de Loire, navigation de plaisance, accueil de bateau à passagers, accueil de canoë-kayak, navigation sportive et motonautisme). L'idée est de concevoir des aménagements d'étiage simples, venant compléter dans de nombreux cas les cales et quais des anciens ports. Des besoins d'aménagements terrestres seront associés à ces ports pour l'accueil du public, la gestion du site (sanitaires, poubelles, stationnement), intégrant, lorsque c'est possible, la fonction d'hivernage des bateaux (rampes, parcs à terre). Les coûts d'aménagements pourront être très variables selon les sites et programmes (voir "la boite à outils" sur le site www.valdeloire.org).

Les préconisations du SDAGE

Les projets de ports de Loire devront satisfaire aux préconisations du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux pour réduire au maximum l'impact des aménagements et des navigations sur les milieux, et notamment :

- rechercher systématiquement la suppression des pollutions par les hydrocarbures et les produits lessiviels,
- veiller à ce que le standard le plus élevé en matière d'équipement en réceptacles pour les eaux usées soit assuré sur les bateaux de plaisance neufs,
- réaliser sur les haltes nautiques et les ports les dispositifs de collecte pour le traitement ultérieur des eaux usées,
- installer des poubelles et prévoir le ramassage dans les ports, haltes, et aires d'embarquement,
- informer les usagers permanents ou occasionnels de ces dispositifs, par les moyens appropriés.

5-6 modalités et procédures de développement des projets

L'initiative du projet local

L'initiative du projet local peut venir d'associations, d'entreprises (bateaux à passagers, loueurs), de collectivités mais le schéma recommande, dès le stade initial, l'information et la concertation avec la collectivité et les services de l'État, gestionnaires du Domaine public fluvial.



Les statuts d'usage du Domaine Public Fluvial : le besoin de contractualiser le projet

Les ports, débarcadères, espaces de mise à l'eau, bateaux fixes ou navigants utilisent le Domaine Public Fluvial et doivent disposer d'autorisations pour installer les équipements utilisés, ou aménager lorsque nécessaire.

Trois types de statuts peuvent être considérés :

- 1 La Convention d'Occupation Temporaire, autorisation donnée pour une durée courte (< 5 ans), renouvelable. Simple à obtenir, elle ne permet pas d'investir dans des équipements significatifs, en l'absence de garantie de durée.
- 2—La superposition de gestion permet à l'État de garder ses pouvoirs de maîtrise et de contrôle des activités, en autorisant les collectivités à gérer, pour des activités identifiées, certaines parties du Domaine Public Fluvial. Elle s'applique aux chemins de halage (activités de randonnées) et aux ports ou ouvrages existants (pontons, débarcadères...).
- 3-La concession, largement utilisée sur les voies navigables, pour les canaux et les ports fluviaux notamment, conduit l'État à confier à son concessionnaire l'aménagement et la gestion du site, de l'ouvrage, ou du plan d'eau concédé, dans le cadre d'un cahier des charges, définissant les droits et obligations du concessionnaire. Les concessions, établies pour des durées longues, permettent aux concessionnaires d'investir et d'amortir.

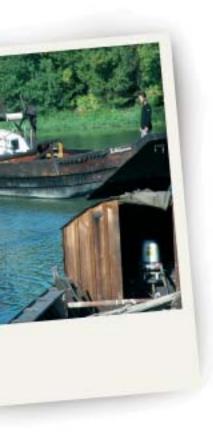
Dès lors que les projets ou schémas locaux impliquent des investissements conséquents en aménagements, terrestres ou riverains, en traitements de points durs, en achats de bateaux, les investisseurs privés ou publics auront besoin d'un statut d'utilisation du Domaine public fluvial permettant de garantir sur la durée l'amortissement de l'effort consenti, et d'une solution contractuelle appropriée dépassant la seule Convention d'Occupation Temporaire.

Il convient de prendre en compte les éléments suivants :

- a La Loire n'est pas classée navigable (en amont du Bec de Maine) et n'est pas concédable à ce titre.
- b Les caractéristiques hydrologiques du fleuve, les risques associés, la valeur écologique, les équipements stratégiques (CNPE) font que l'État n'entend pas abandonner son autorité entière sur l'espace fluvial de la Loire. Il n'y aura pas de concession de tronçons de la voie d'eau.







c - La restauration des dynamiques naturelles de la Loire et la protection des populations contre les risques d'inondation constituent les priorités de l'État, gestionnaire du Domaine Public Fluvial ligérien.

Pour autant, les porteurs de projets auront besoin de contractualiser leurs projets sur le moyen terme. La mise en œuvre du schéma doit permettre d'expérimenter les solutions adaptées aux impératifs de gestion du Domaine Public Fluvial et de montage des projets.

Concertation, autorisation, suivi des projets

Les projets de navigation sont appelés à accroître la fréquentation des sites riverains. Aussi, est-il nécessaire de définir des recommandations concernant la concertation, l'autorisation et le suivi de ces projets.

1 — Une procédure de concertation préalable, avant toute demande d'autorisation, au niveau de la définition du projet d'aménagement (port de Loire, base nautique) ou d'activité de navigation ouverte au public.

Cette concertation préalable sera organisée à la demande des porteurs de projet, par la ou les collectivités concernées, avec les usagers du fleuve, les associations de défense ou protection des sites, et les services de l'État.

Cette concertation préalable permettra :

- d'identifier les structures et partenaires concernés par le projet,
- de préciser aux porteurs de projet les conditions d'usage du Domaine Public Fluvial, les types d'aménagements et de bateaux, les mises en valeur recherchées et les incidences possibles,
- de rappeler les règlements, les risques et les contraintes possibles ainsi que les conflits d'usage éventuels à traiter,
- de proposer les modalités d'aménagement et d'usage aptes à répondre aux problèmes identifiés.
- 2-La procédure d'autorisation implique le respect des règlements relatifs au Domaine Public Fluvial ligérien, et des dispositifs de protection des sites et milieux. Elle est diligentée par les services de l'Etat qui en assurent l'instruction.
- 3-Un "Comité de projet" rassemblant les partenaires (État, collectivités locales et organismes concernés) afin que la concertation développée pendant l'instruction de la demande d'autorisation se poursuive lors de la mise en œuvre



du projet. Ce Comité de projet pourra émettre des avis à l'intention du maitre d'ouvrage pour adapter au mieux le fonctionnement du projet aux contraintes du site.

4— Le suivi et l'évaluation des projets demandent à être faits sur l'ensemble du périmètre dans le cadre de la Conférence territoriale Val de Loire-patrimoine mondial. Pour son information, la Conférence s'appuiera sur les Comités de projets.

La cohérence et le portage des projets

Pour l'essentiel, les initiatives et les projets vont se développer à l'échelle des communes ou des intercommunalités. Il apparaîtra le besoin, pour les collectivités territoriales, les syndicats de pays, les conseils généraux et les conseils régionaux d'établir un schéma et/ou une programmation, dès lors que :

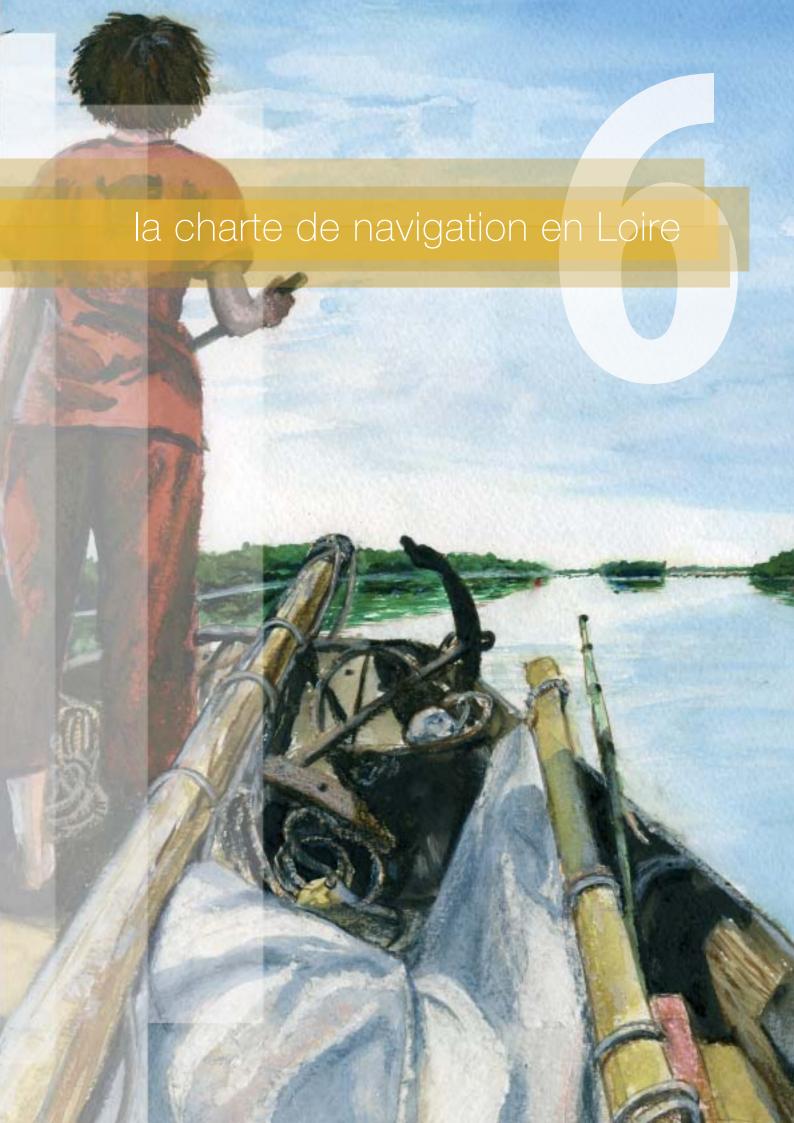
- la mise en œuvre des projets dépasse la seule compétence des collectivités locales portant les projets, ou des porteurs associatifs ou privés;
- les projets font appel à des financements impliquant une programmation aux niveaux indiqués.

Les communautés d'agglomérations ont les capacités à concevoir, instruire, et établir les montages financiers des projets qui les concernent. Elles ont aussi les capacités à intégrer leurs projets et leurs actions dans le cadre institutionnel des départements ou régions.

Les communes et intercommunalités périurbaines et rurales auront certainement bénéfice à prendre appui sur une coordination à l'échelle du pays, du département ou de la région pour assurer la cohérence, la prise en considération et le portage des projets.









la charte de la navigation en Loire

6-1 pourquoi une charte?

- 1 La Loire est un espace fluvial naturel, classé navigable en amont au bec de Maine, pour lequel ne s'applique pas de définitions ni de dispositifs réglementaires concernant les pratiques de navigation ou les aménagements portuaires, autrement que par application de textes généraux ou par arrêtés préfectoraux.
- 2 Développer ou encourager certaines pratiques de navigation pose les questions de responsabilité, notamment de l'État et des collectivités.
- 3— Une charte peut accompagner l'instauration de bonnes pratiques et des solutions adaptées d'aménagement et de gestion pour des activités non "garanties".

La charte est proposée :

- a Comme un document cadre signé par les membres de la Conférence territoriale.
- b Précisant les responsabilités relatives à la navigation, l'information, la gestion des sites.
- c Rappelant l'histoire de la marine de Loire, des ports de Loire et des ouvrages civils (quais, cales, échelles de crues, bornes...) et les dispositions en matière de préservation du patrimoine ligérien, naturel et paysager.
- d Incitant à la concertation et à la mise en commun de l'information entre les porteurs de projets, les gestionnaires de sites et les opérateurs de navigation.
- e Précisant la conception des ports de Loire.
- f Rappelant l'importance et l'intérêt des contenus pédagogiques et culturels dans les pratiques de navigation.

6-2 les principes de la Charte

Elle est bâti sur 5 principes :

- 1 L'accès à la Loire, libre pour la navigation dans le respect des réglementations avec la limitation de l'accès automobile aux accès autorisés.
- 2 Les navigations à privilégier : la marine de Loire traditionnelle, l'écotourisme, les randonnées nautiques, les bateaux à passagers, les bateaux non motorisés.
- 3— Les responsabilités : la navigation est aux risques des usagers. Les informations et les aménagements portuaires ne peuvent, en aucun cas, dédouaner l'usager de sa responsabilité. Les navigateurs sont responsables des agressions ou des nuisances sur les milieux.



- 4— Les ports de Loire : le concept de "port de Loire", les conditions du choix de site, les précautions d'usage et de gestion.
- 5—L'information et la pédagogie : le système d'information concerté et participatif sur les règles, risques et conditions locales de navigation ; l'insertion des contenus pédagogiques sur l'intérêt et la protection des patrimoines et milieux naturels.

6-3 la mise en œuvre et le suivi de la charte

1-L'engagement et l'adhésion à la charte

Après la validation de la Charte par les membres de la Conférence territoriale, son adhésion par les porteurs de projets constitue un préalable à toute demande d'aide technique ou financière auprès des membres de la Conférence territoriale.

- 2-La diffusion grand public : le guide de la navigation en Loire La charte sera diffusée auprès du grand public dans le cadre d'un guide de la navigation en Loire rappelant, de manière concise, pratique, et si possible imagée :
- a Le cadre réglementaire de la navigation :
 - les conditions de navigation aux risques et périls des usagers et
 - les limitations et interdictions de vitesses (police de l'eau).

b - Les dangers principaux fixes :

- les ponts, seuils et épis/duits submergés ou variables, les embâcles bancs, culs de grève, chenaux mobiles, les risques d'échouages et les bras sans issue.

c - Les précautions :

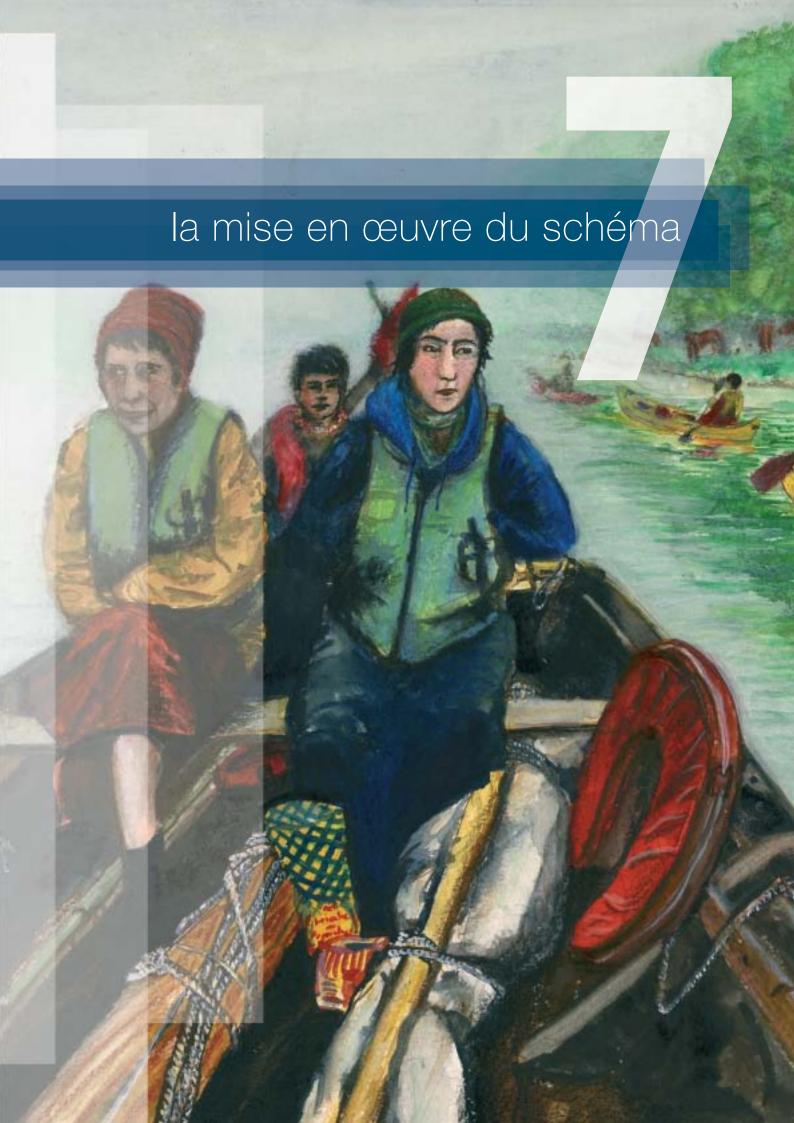
- l'information sur les conditions de navigation : les conditions de navigation de Marine de Loire et de la plaisance individuelle seront à distinguer des instructions relatives au canoë-kayak, s'intégrant dans le système d'information correspondant (topoguides).
- l'équipement (normes contrôlées par les commissions de surveillance de la navigation)
- l'obligation de savoir nager.
- d Les dispositions en matière de préservation du patrimoine ligérien, naturel et paysager :
 - les outils d'inventaires, réglementaires et contractuels.
- e Les interdictions (bivouacs, accès aux îles...).

f - Les comportements :

- le respect du fleuve et de son environnement naturel, la collecte des déchets, la maitrise des bruits, le respect des autres usagers.
- g Les sources d'information disponibles à consulter (topoguides, informations locales, services de l'État gestionnaires du Domaine Public Fluvial) et les avis et remarques des navigants qui pourraient être rassemblés sur un site internet dédié.







la mise en œuvre du schéma

7-1 les conditions de mise en œuvre

La mise en œuvre du Schéma implique l'adhésion et l'implication des partenaires institutionnels que sont les services de l'Etat, les régions et départements, notamment pour la participation au financement des actions communes retenues.

L'intérêt et l'adhésion de ces partenaires vont dépendre des échelles d'intervention des projets de développement initiés : projets locaux communaux ou intercommunaux/projets à l'échelle des bassins de navigations.

Ces projets de navigation (locaux ou de bassins) seront d'autant plus intéressants qu'ils s'intègreront dans des projets globaux de valorisation de l'espace fluvial et riverain, au niveau des territoires concernés, et qu'ils seront portés ou supportés à ce titre par la collectivité locale compétente.

Les enjeux économiques du schéma de navigation sont mesurés. Il apparaît souhaitable et opérationnel d'associer la mise en œuvre du schéma à celle des autres programmes de valorisation de l'espace ligérien, et notamment du programme "Loire à Vélo".

Faciliter l'émergence et la viabilité de projets suppose le portage et l'animation du schéma à l'échelle du périmètre Unesco ainsi qu'à des niveaux territoriaux opérationnels, dont ceux des départements.





7-2 le suivi du schéma

- a Le suivi du Schéma est confié à la Conférence Territoriale du périmètre du Val de Loire inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco.
- b Deux actions sont à mener en parallèle :
 - l'examen des conditions d'engagement, dans le temps, des actions communes préconisées, et l'examen des dispositifs de financement.
 - la diffusion du schéma auprès des collectivités riveraines, des associations, des entreprises, des institutions et des personnalités afin de susciter l'émergence de projets de navigation et de les amener à participer aux actions communes.
- c L'engagement des actions communes (traitement des points durs, actions d'information et signalétique, aides à la formation, programme d'aide aux randonnées) doit faire l'objet d'études. Celles-ci demandent à être conduites par les collectivités partenaires, avec l'appui de l'Établissement Public Loire, en liaison avec les services instructeurs de l'État (DIREN, DDE).
- d La mise en œuvre des projets "marines et ports de Loire" dépendra de la spécificité de leurs porteurs qui peuvent être des associations, des entreprises, des collectivités, ou autres institutions privées.
- e La mission d'animation confiée à la Mission Val de Loire pour le suivi du schéma prévoit :
 - la diffusion du schéma et des documents associés (cartes, charte, guide de navigation) auprès de l'ensemble des acteurs concernés,
 - le compte-rendu périodique de la mise en œuvre du schéma,
 - l'assistance opérationnelle apportée aux projets considérés comme "pilotes" pour l'initiation du schéma,
 - la capitalisation des expériences et de bonnes pratiques dans le cadre de la mise en réseau des porteurs de projet, y compris à l'échelle internationale (mise en réseau avec d'autres grands fleuves engagés dans des démarches de valorisation patrimoniale).





- de randonnées nautiques.
- 1 million d'euros ttc par an pour l'accompagnement des projets.

Il est important de rappeler que le chiffre d'affaires annuel susceptible d'être généré par la navigation de loisirs en Loire est de l'ordre de 20 millions d'euros.



7-4 la boite à outils

Afin d'aider à concevoir et à monter des projets de navigation associés à une mise en valeur du patrimoine ligérien, 4 fiches de synthèse sont téléchargeables sur le site "www.valdeloire.org"

Fiche n°1

Les ports de Loire

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

Fiche n°2

Les conditions de viabilité des activités d'écotourisme

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

Fiche n°3

Les conditions de viabilité des bateaux à passagers

Concernant les conditions de développement de l'activité de "bateaux à passagers" embarquant plus de 12 personnes.

Fiche n°4

Le cadre réglementaire relatif aux projets de navigation

Concernant les différents cadres réglementaires

de l'activité de navigation sur le Domaine Public Fluvial.





les principaux contacts

Services de l'État Pays de la Loire et Centre

- Directions régionales de l'Environnement, Directions régionales du Tourisme, Directions régionales de la Jeunesse et des Sports, Directions Départementales de l'Équipement du Maine-et-Loire, d'Indre-et-Loire, du Loir-et-Cher et du Loiret (subdivision fluviale).

Collectivités territoriales

- Conseils régionaux du Centre et des Pays de la Loire dépt environnement.
- Conseils généraux 49, 37, 41 et 45 dept aménagement.

Organismes publics

- Etablissement Public Loire.
- Parc Naturel Régional Loire-Anjou-Touraine.

Comités de Tourisme

- Comité régional de tourisme du Centre et SEM des Pays de la Loire.
- Comités départementaux de tourisme 49, 37, 41 et 45.

Associations d'usagers en matière de navigation fluviale

Les représentants régionaux des activités suivantes :

- batellerie traditionnelle (voiles de Loire),
- canoë kayak (deux fédérations régionales),
- voile sportive (deux fédérations régionales),
- motonautisme (fédération Val de Loire),
- pêche professionnelle et pêche de loisirs (fédération des pêcheurs professionnels).

Associations de protection et de valorisation de l'environnement

- Loire Nature (LPO/wwF/Espaces naturels de France).
- Conservatoire du Patrimoine naturel (Centre).
- Conservatoire des rives de la Loire (Pays de la Loire).
- Fédération des Maisons de Loire.

Autres structures - ressources

- Le Musée de la marine à Châteauneuf-sur-Loire (45).
- L'association "les études ligériennes".
- Le magazine "La Loire et ses terroirs".
- L'IMACOF (Institut des Milieux Aquatiques et des Corridors Fluviaux)

maquette du Fou du Bois Ninon Jacquin

