



Poursuite des travaux touristiques sur la Saône

Volet 2 - Principes de la stratégie de maillage

Étude financée avec l'aide de l'Etat :



En partenariat et avec le soutien de :



Septembre
2025



Table des matières

1 INTRODUCTION	4
1.1 Origine et cadre de l'étude de développement touristique de la Saône	4
1.1.1 Diagnostic de l'existant (pré étude) et étude clientèles.....	4
• Diagnostic de l'existant.....	4
• Etudes clientèles	4
1.2 Contenu du présent rapport.....	5
• Objectifs de l'élaboration d'une stratégie de maillage.....	5
1.3 Présentation de la voie d'eau- rappels	6
2 ETAT DE LIEUX DES INFRASTRUCTURES ET SERVICES DU TOURISME FLUVIAL ET FLUVESTRE EXISTANTES SUR LA SAONE.....	8
2.1 Eléments de cadrage.....	8
2.2 Inventaire des ports existants et de leurs niveaux de services : un bon niveau d'offre mais peu de labellisations environnementales.....	10
2.2.1 Petite Saône	10
2.2.2 Grande Saône	12
2.3 Inventaire des haltes fluviales équipées et de leurs niveaux de services : un maillage satisfaisant mais des disparités importantes de services	17
2.3.1 Petite Saône	17
2.3.2 Grande Saône	19
2.4 Inventaire des haltes fluviales non équipées et de leurs niveaux de services : un réseau diversifié mais insuffisant	24
2.4.1 Petite Saône	24
2.4.2 Grande Saône	27
3 RAPPEL DES BESOINS PAR FILIERES	34
3.1 La plaisance privée et la plaisance locative.....	34
3.1.1 Le marché	34
3.1.2 Synthèse des besoins en matière d'aménagements et de services	35
3.1.3 Carte des services existants sur la Saône et dédiés à la plaisance	37
3.2 La Grande Plaisance.....	41
La Grande Plaisance : filière faisant partie de la plaisance privée mais s'en différenciant par le gabarit des bateaux plus important (généralement entre 15 et 25m)	41
3.3 Les Péniches-hôtels.....	43
3.3.1 Caractéristiques du marché : un marché de luxe majoritaire mais qui esquisse progressivement une démocratisation de son offre par la mise en place de nouveaux produits	43
3.3.2 Synthèse des besoins en termes d'aménagements et de services.....	44
3.3.3 Carte des haltes dédiées aux péniches-hôtels.....	47
3.4 Les Paquebots fluviaux	49
3.4.1 Les caractéristiques du marché.....	49
3.4.2 Synthèse des besoins en termes d'aménagements et de services.....	51



3.5 La Voie Bleue, itinérance cyclo touristique	55
3.5.1 Caractéristiques du marché	55
3.5.2 Synthèse des besoins en termes d'aménagements et de services	56
4 PRINCIPES DE LA STRATEGIE DE MAILLAGE.....	58
4.1 Synthèse des grands enseignements de l'inventaire	58
4.2 Proposition d'axes de développement de la stratégie de maillage	60
4.2.1 Préservation environnementale et conditions de navigation.....	60
4.2.2 Clarification de certains usages	64
4.2.3 Réaffirmer un accueil de qualité et le lien au territoire	64
4.3 Le maillage des arrêts et services pour la plaisance.....	66
4.3.1 Proposition de principes de jalonnement des arrêts et services pour les clientèles de la plaisance	66
4.3.2 Une exigence qualitative.....	66
4.3.3 Nature et niveau d'équipement des différents types d'arrêts.....	67
4.4 La stratégie de maillage à destination des Péniches-hôtels.....	77
4.4.1 Principe du maillage	77
4.4.2 Les typologies des sites d'escales et leur niveau de services	78
4.4.3 Schéma prospectif de la stratégie de maillage de la filière péniche-hôtel.....	78
4.5 Le maillage fluvestre – la Voie Bleue	81
Annexe 1 : Tableau de l'ensemble des escales de péniches-hôtels sur la Saône et du nombre de touchés en 2023 et 2024.....	88



1 INTRODUCTION

1.1 Origine et cadre de l'étude de développement touristique de la Saône

1.1.1 Diagnostic de l'existant (pré étude) et étude clientèles

• Diagnostic de l'existant

Au cours de l'année 2023 et du début de l'année 2024, la Direction Territoriale Rhône-Saône de VNF s'est fait accompagner par le bureau d'études Egis et sa filiale tourisme Voltere dans **l'élaboration d'une pré-étude portant sur le diagnostic général de l'offre touristique fluviale et fluvestre de la Saône complété d'une analyse des besoins des usagers de la voie d'eau (clientèles fluviales, opérateurs touristiques, usagers fluvestres).**

Cette prestation abordée sous l'angle d'une pré-étude avait pour ambition de synthétiser l'ensemble des données existantes et de les compléter à l'aide d'entretiens auprès d'acteurs institutionnels et professionnels du territoire afin de dresser un état des lieux actuel des atouts, faiblesses, opportunités et menaces (AFOM) de développement de l'offre touristique sur la Saône et ses abords.

La conduite de cette analyse menée à l'échelle de la Saône dans sa globalité de Corre (Haute-Saône) jusque Lyon Confluence (Rhône) ainsi qu'aux échelles de ses deux gabarits Petite et Grande Saône a permis de faire état de premiers enseignements sur la nature et le niveau actuel de l'offre touristique fluviale et fluvestre de la Saône, permettant de dessiner de premières caractéristiques singulières pour cette voie d'eau.

Les enseignements du diagnostic mettent en lumière plusieurs points clés :

- Dans un contexte de changement climatique, la Saône bénéficie d'une bonne maîtrise de ses niveaux d'eau, qui renforce son attractivité face aux tensions hydriques rencontrées sur d'autres voies navigables.
- La Saône présente des caractéristiques touristiques variées :
 - o La Petite Saône, plus rurale, séduit par son environnement naturel préservé, sa navigation facile et son caractère intimiste. Elle constitue un cadre privilégié pour les clientèles familiales, les primo-navigants et les amateurs d'activités de pleine nature. Son offre en infrastructures d'accueil fluvial est plutôt bonne mais sous équipées en services
 - o La Grande Saône, s'inscrit dans un tissu urbain plus dense, dispose d'équipements plus développés, attirant ainsi des clientèles plus expérimentées ; et bénéficie de la proximité de pôles touristiques majeurs.
- La Saône se distingue par la richesse et la complémentarité de ses filières fluviales : plaisance privée et locative, péniches-hôtels, paquebots fluviaux et bateaux promenade.
- La voie d'eau s'inscrit dans un territoire traversé par des itinéraires cyclables structurants (Voie Bleue, EuroVelo 6). Cette armature fluvestre existante renforce le potentiel d'articulation entre les mobilités douces cyclables et fluviales, et ouvre la voie à une meilleure intégration des arrêts fluviaux et cyclo dans une logique d'itinérance fluvestre cohérente et attractive.

• Etudes clientèles

Pour compléter cette pré-étude avait pour objectif d'être menée selon une vision d'ensemble de l'offre touristique fluviale et fluvestre de la Saône permettant, dans un premier temps, d'identifier et de caractériser les enjeux « généraux » des filières fluviale et fluvestre sur la Saône dans le but de mieux les appréhender dans une perspective de développement des activités de la voie d'eau.

A la suite de cette première phase de travail, VNF a souhaité poursuivre le travail d'étude avec Voltere by Egis et a émis le besoin d'approfondir les réflexions sur le développement des activités de la Saône **en corrélant les caractéristiques de la voie d'eau avec les besoins des usagers.**

Ce travail a donné lieu à une analyse de la demande par filières fluviales à partir notamment d'une cinquantaine d'entretiens avec des acteurs privés et publics opérant le long de la voie d'eau et



représentant les filières plaisance (privée et locative), péniches-hôtels et loisirs nautiques sur la Saône ainsi qu'une enquête par mail auprès des usagers de la grande plaisance.

L'analyse de la demande pour les Paquebots Fluviaux ont été peu abordés dans le présent rapport. L'équipement de la filière ayant fait l'objet d'études et de réalisations au cours des 5 dernières années (déploiement d'une concession de bornes électriques le long de la Grande Saône, création d'appontements manquants à Villefranche et Belleville (appontement en cours de rallongement), création d'un club croisière réunissant armateurs et professionnels du tourisme). **Il n'apparaissait donc pas nécessaire de traiter la filière sous l'angle du besoin en équipement hormis pour la halte fluviale de Tournus qui fait actuellement l'objet d'une étude portée par la ville pour la requalification urbaine de la façade fluviale et l'amélioration de l'accueil des filières fluviales.**

Néanmoins, il apparaissait tout de même important de faire figurer les sites d'escales de la filière des Paquebots Fluviaux dans la stratégie de maillage afin de bénéficier de la vision globale de l'offre touristique fluviale sur la Saône et de se rendre compte du niveau d'accueil actuel de la filière.

Concernant l'analyse de la demande pour l'offre fluvestre, l'enjeu en termes de rendus dans le présent rapport sera de rendre visible le maillage existant des équipements et services dédiés puis de mettre en lumière le besoin de complémentarité de services destinés à ces filières au sein de sites d'accueil multimodaux. Ce travail prendra appui sur les entretiens réalisés dans le cadre des enquêtes fluviales mais aussi sur les travaux menés par le Comité d'Itinéraire de la Voie Bleue dans le cadre du développement des aires de services fluvestres.

1.2 Contenu du présent rapport

• Objectifs de l'élaboration d'une stratégie de maillage

Le présent rapport intitulé « Principes de la stratégie de maillage » s'attache à proposer une démarche de développement, voire de renforcement, des services fluviaux et fluvestres afin d'augmenter le niveau de qualité pour l'accueil des différentes clientèles fluviales/ fluvestres de la Saône. Il donne ainsi les grandes lignes qui dirigeront le plan d'action.

Il s'articule autour des chapitres suivants :

- Une synthèse du niveau d'équipements et services fluviaux et fluvestres associés, présents sur la Saône ;
- Un rappel des besoins liés à chaque filière issus de l'étude clientèle et détaillé dans le rapport « Volet 1- Analyse de la demande par filières fluviales »
- La proposition des principes de développement des infrastructures et services pour une stratégie de maillage permettant de garantir une navigation sécurisée, qualitative et homogénéisée sur la Saône

Le grand objectif de cette démarche stratégique qualitative étant de passer d'un niveau d'accueil « socle » actuellement jugé comme satisfaisant par les usagers fluviaux à un mode d'expérience plus complet et qualitatif basé sur :

- le renforcement du maillage des infrastructures et services fluvestres du linéaire (approche structurante) ;
- la qualité environnementale des sites d'escales ;
- leur multimodalité touristique ;
- leur visibilité (communication) et leur lisibilité (approche thématique) ;
- la prise en compte de l'offre des voies d'eau connexes (approche systémique).

Il semble ainsi que, sous ces conditions, l'offre Saône pourra répondre aux enjeux issus du diagnostic à savoir :

- capter les clientèles sur un plus long séjour (capitaliser sur l'itinérance, devenir la voie royale du fluvial),



- renforcer son action au sein des territoires et sa position de liant entre les habitants et la rivière tant au niveau des loisirs que de l'amélioration du cadre de vie (la rivière au service des territoires),
- être génératrice de retombées économiques plus importantes qu'actuellement,
- gagner en reconnaissance sur le marché national et international du tourisme fluvial (gagner en compétitivité).

A terme, ces prestations (diagnostic, étude clientèles et stratégie de maillage) **permettront, en finalité, d'établir un document cadre, de type schéma directeur, présentant une stratégie pluriannuelle de développement des infrastructures et des services du tourisme fluvial/fluvestre sur 10 ans et d'apporter à VNF et ses partenaires** des connaissances plus spécifiques permettant d'esquisser un positionnement marketing pour la Saône (prestation non demandée) et d'alimenter les plans d'actions plus larges (développement d'actions autres que l'infrastructure et les services liés au fluvial et fluvestre) des futurs Contrats de développement fluvestre des Petite et Grande Saône et de justifier des besoins d'investissements et de fonctionnement pour les 5 à 10 ans à venir.

1.3 Présentation de la voie d'eau- rappels

Avec un linéaire de 439kms navigables, dérivations et boucles comprises, la Saône relie Corre en Haute-Saône à Lyon et constitue un bassin de navigation structurant à l'échelle nationale. En effet, sa position stratégique en fait un itinéraire clé pour connecter les flux touristiques et commerciaux Nord/Sud et Est/Ouest.

La rivière dispose de divers atouts notamment liés à son statut de voie d'eau naturelle faiblement canalisée, Elle conserve un niveau de mouillage satisfaisant même en période d'étiage, ce qui garantit sa navigabilité et l'attractivité de son tourisme fluvial, notamment pendant les sécheresses estivales. Cette fiabilité constitue un atout majeur face à la fermeture estivale de certaines voies d'eau. Elle dispose également d'un patrimoine naturel important, mais qui reste peu valorisé.

La Saône bénéficie d'infrastructures en bon état bien que vieillissantes avec des écluses et des ouvrages de régulation hydraulique, dont la modernisation pour la mise en place d'une navigation en téléconduite est en cours sur un certain nombre d'ouvrages. Le niveau des services à terre est quant à lui globalement « bon » mais reste à développer notamment dans les zones rurales pour harmoniser l'offre sur l'ensemble du linéaire et proposer une expérience de tourisme fluvial qualitative.

Sa structuration en deux voies d'eau aux gabarits distincts (petit et grand gabarit) lui confère une identité propre par rapport à d'autres itinéraires fluviaux.

Petite Saône :

- Au nord, de Corre à Saint-Jean de Losne, la Petite Saône s'étend sur 220 km
- La rivière présente une configuration dite de « petit gabarit » (bateaux inférieurs à 38,5m).
- Elle compte 21 écluses automatisées
- Elle se distingue par son attrait pour la location de bateaux et la plaisance privée.

Grande Saône :

- De Saint-Jean de Losne jusqu'à Lyon, la Grande Saône s'étend sur 219 km
- La rivière présente une configuration dite de « grand gabarit »
- Elle compte 5 écluses permettant d'accueillir un trafic plus dense avec des bateaux de commerce et de tourisme notamment les Paquebots Fluviaux (entre 110m et 135m).



- Elle accueille une large diversité de navigations touristiques, allant des paquebots fluviaux aux petits bateaux électriques.

Les principales voies cyclables longeant la Saône :

- La véloroute 50, dite La Voie Bleue® ou La Voie Bleue, Moselle-Saône à vélo®, structurée par un Comité d'Itinéraire en partenariat avec 31 partenaires en 2025 dont VNF. La Voie Bleue constitue un axe majeur de mobilité douce en longeant les trois quarts de la Saône et s'appuyant principalement sur le Domaine Public Fluvial (DPF).

L'étude portée par le Comité d'Itinéraire en octobre 2020 pour **la création d'un Schéma Directeur des Equipements et des Services (SDES) a permis de révéler que l'offre d'équipements et de services terrestres, notamment à destination des cyclotouristes, le long de la Saône, reste inégalement répartie sur l'ensemble du linéaire et se concentre actuellement majoritairement dans les pôles urbains.**

Le SDES propose en ce sens de renforcer l'offre de services et d'équipements suivant un maillage localisant les zones lacunaires. Il appartient aux collectivités traversées par La Voie Bleue de s'en saisir pour aménager aires de repos et de services selon la logique proposée par le SDES. Le comité d'itinéraire a également rédigé en décembre 2019 une notice à l'attention des collectivités afin d'homogénéiser la signalétique directionnelle tant sur le fonds que sur la forme. Aujourd'hui, la quasi-intégralité de La Voie Bleue est jalonnée selon cette notice. Enfin, plus récemment, un travail a été mené sur les gabarits de relais informations services qui visent à informer les cyclotouristes des services et de l'offre touristique présents à proximité de La Voie Bleue.

- Eurovélo 6 – Véloroute des Fleuves de Nantes à Budapest, longe la Saône de Saint-Symphorien-sur-Saône à Chalon-sur-Saône. L'EuroVelo 6 fait partie du schéma national des véloroutes, qui vise à développer les grands itinéraires cyclables pour encourager la mobilité et le tourisme à vélo. Ce réseau est étroitement lié aux voies navigables : 86 % des pistes cyclables sont situées à moins de 5 km d'un cours d'eau. L'EV6 suit ainsi plusieurs canaux et rivières sur 1 300 km, en passant par le canal du Rhône au Rhin, les vallées du Doubs et de la Saône, le canal du Centre en Bourgogne, puis longe la Loire sur 800 km jusqu'à son embouchure. Les quatre régions traversées collaborent pour améliorer et valoriser cet itinéraire.



2 ETAT DE LIEUX DES INFRASTRUCTURES ET SERVICES DU TOURISME FLUVIAL ET FLUVESTRE EXISTANTES SUR LA SAONE

2.1 Eléments de cadrage

- **Présentation de la typologie des infrastructures fluviales sur la Saône**

On distingue **plusieurs typologies d'infrastructures d'accueil touristique** sur le domaine fluvial caractérisées depuis janvier 2025 par une instruction plaisance de VNF sous la nomenclature suivante :

Type de site	Rôle et fonction principale
Port de plaisance	Infrastructure complète proposant une offre de services aux plaisanciers (professionnels et privés) et aux autres usagers non-navigants (riverains, touristes, cyclistes, ...).
Halte fluviale	Infrastructure permettant l'accostage pour une durée limitée pour les plaisanciers. Elle n'offre pas de services autres que les services essentiels.
Base de location de bateaux habitables	Site dédié à l'activité de location de bateaux habitables.
Base de location de bateaux non habitables	Site dédié à l'activité de location de bateaux non habitables.
Site d'escale	Site de stationnement de bateaux à passagers sur une aire aménagée pour ravitaillement et embarquement ou débarquement de passagers.

Cependant, **si l'on transpose cette nomenclature sur la Saône en fonction des usages réels, les catégorisations présentées dans l'instruction plaisance 2025 peuvent pour certaines être regroupées suivant la mutualisation de l'usage qu'il en est fait par les différentes filières fluviales**. Ainsi, la Saône comporte en pratique trois typologies d'infrastructures majoritaires traduisant les usages que sont :

- **Le port fluvial de plaisance** : est une infrastructure, spécialement aménagée pour recevoir les bateaux de plaisance et croisiéristes. Son niveau de services varie en fonction du type de modèle d'exploitation réalisée mais un port offre en général, des services et des installations destinés aux plaisanciers et croisiéristes, tels que des pontons d'amarrage dédiés à l'accueil de passage, des aires de stationnement longue durée pour les bateaux, des points de ravitaillement en eau et en carburant, des sanitaires, des douches, des zones de réparation et d'entretien de bateaux et parfois de vélos (nombreux sur les bateaux) , ainsi que des espaces de détente et de loisirs. **Il bénéficie nécessairement d'un point d'accueil physique avec une capitainerie** qui peut proposer des compléments de services (accastillage, vente de produits locaux...). L'arrêt dans les ports est payant.
- **La halte fluviale équipée** : est un site permettant l'accueil des plaisanciers et croisiéristes pour une durée maximale de 3 jours. La halte fluviale équipée peut bénéficier d'un accueil physique en période estivale mais propose rarement un accueil annuel. Elle est souvent rattachée à une activité autre tel qu'un camping ou une base nautique. Le niveau de services y est plus est un équipement plus léger et variable qu'un port et peut comprendre à minima de l'eau et de l'électricité. L'arrêt dans les haltes, peut selon les cas, être gratuit pour une durée limitée, ou payant. Les haltes ont également vocation à accueillir d'autres usagers comme les cyclistes, les promeneurs, les touristes mais aussi les riverains ;
- **La halte fluviale non équipée ou « arrêt courte durée »** : est une infrastructure qui peut être de l'ordre d'un ponton fixe ou flottant ou d'un quai et qui ne propose aucun service. Cette infrastructure est davantage destinée à l'amarrage temporaire de courte durée (une voire deux nuitées) pour les plaisanciers.



- **Inventaire des infrastructures et services fluviaux et fluvestres de la Saône**

Les sous-chapitres suivants présentent successivement l'offre existante relative à ces trois catégories d'infrastructures retenues pour la Saône (ports/haltes équipées/haltes non équipées) et organisée suivant un déroulé du Nord au Sud, soit de l'amont à l'aval de la Saône.

Ainsi l'inventaire démarre par le nord de la Petite Saône pour finir par l'identification de l'existant dans la métropole de Lyon.

L'inventaire se présente sous forme de tableaux, dans lesquels sont précisés les différents usages des arrêts fluviaux et leurs niveaux de services en fonction des filières naviguant en Saône :

- P.P : Plaisance Privée, à la fois résidente et itinérante ;
- P.L : Plaisance Locative en itinérance, soit par la présence d'une base de location de bateaux sans permis et/ou identifié comme un arrêt d'escale par les opérateurs de location ;
- GP : Grande Plaisance à la fois résidente et itinérante ;
- PH : les escales Péniches-hôtel ;
- PF : les escales Paquebots Fluviaux
- FLVT : Fluvestre (site identifié comme accueillant le passage de LVB et de l'EV6 et/ou présentant des offres d'activités fluvestres notamment nautiques).
- BP : Bateau Promenade

Pour rappel, la filière PF ne naviguant pas sur le petit gabarit, la filière PF n'est pas existante sur la PS et ne figure donc pas dans cette partie de l'inventaire.

2.2 Inventaire des ports existants et de leurs niveaux de services : un bon niveau d’offre mais peu de labellisations environnementales

2.2.1 Petite Saône

Commune	Nature du site	PK	Clientèles présentes					Les services																				Capacité d'accueil	Statut	Spécificités du site	Saturation de l'offre d'amarrage	Commentaires issus des entretiens	Projets de dév. en cours	Préco. SD Voie Bleue (aire repos/ service)
								Fluviaux										Fluvestres																
			PP	PL	GP	PH	BASE DE LOC	FLVT	capit.	accast.	elec.	eau	carbu.	dépot.	chantier naval	hivern. à sec	hivern. à flots	aire de carén.	mise à l'eau	bloc sani.	lav.	wifi	épicerie	déchets	Tables /bancs	restau.	loc. de vélo							
Corre	Port (Marina)	407	X	X	X			X																				100	Site privé hors DPF Exploitant : Fluvial Loisirs Actec de gestion avec VNF: COT Coupure de berge	(porte d'entrée de l'itinéraire PS) - Jonction avec canal des Vosges - Port qualitatif tourné vers la plaisance privée stationnaire (45 emplacements en copropriété)	Non	- Clientèles fluviales dominantes : plaisance privée stationnaire et un peu itinérante -Très bon état général, bien aménagé -Vente de bateaux -Précisions fluvestre : location de canoes, parking voitures	Non	Aire de services
Fouchécourt	Port	380,9	X	X				X																				18	Site public hors DPF Propriété: communale Gestionnaire : commune Exploitation :communale en l'attente d'un exploitant privé Acte de gestion VNF : COT Coupure de berge	Port intimiste dans un cadre naturel. Les infrastructures et la taille du site sont davantage le fait d'une halte que d'un port = sera classifié en tant que halte dans les préconisations de développement	Non	- Clientèles fluviales dominantes : PL et PP en itinérance et stationnaire - Mauvais état des infrastructures - Absence de signalétique directionnelle - Nécessité de procéder à des opérations de désenvasement du port - Clientèles cyclotouristiques présentes	Oui Projet global communal - ancien resto: reconversion en capitainerie fluvestre - création d'hébergements insolites - création aire de camping-cars Partie fluviale en 2nde phase : dragage, rénovation pontons avec services	Aire de services
Port-sur-Saône	Port	365,2	X	X	X	X	X	X																				120	Site public Propriété : VNF Concessionnaire : CC Terres de Saône Exploitant: Franche Comte Nautic Acte de gestion VNF : Concession	Port avec offre de loisirs de proximité : commerces, centre aquatique	Non	Clientèles fluviales dominantes : - PP stationnaire et de passage - Places réservées à la GP. - Franchise Nicols (Franche-Comté Nautic). Flotte de 12 bateaux - 1 place dédiée aux PH - Etat moyen des infrastructures - Précisions offre fluviale: Offre BP existante depuis 2024 (8 places) - L'hivernage à sec est dédié au chantier et la station de dépotage est peu utilisée (deux fois depuis son installation)	Oui Projet global de réhabilitation du port dans le cadre de la fin de concession	Aire de services
Scey-sur-Saône	Port	354	X	X	X	X	X	X																				66	Site public Propriété : VNF Concessionnaire : CC des Combes Exploitant: Locaboat Acte de gestion VNF : Concession	Site du port décentralisé de la commune Présence de clientèles cyclotouristiques	Non	- Clientèles fluviales dominantes : PL+ PP stationnaire - Très bon état général des infrastructures Précisions offre fluviale: présence d'un ponton pour BP (Audacieux, amarré à Gray, se rend à Scey-sur-Saône 2 fois en été le temps d'un wk, en partenariat avec OT, enregistre 300 personnes sur le wk). Ponton occasionnellement mutualisé avec PH. Offre de location de vélos réservée aux bateaux de location	Oui Projet de modernisation du port dans le cadre de la fin de concession - installation d'une station de dépotage, - mise en conformité de l'aire de carénage -volonté d'obtention du label Pavillon Bleu.	Aire de services



Commune	Nature du site	PK	Clientèles présentes					Les services																				Capacité d'accueil	Statut	Spécificités du site	Saturation de l'offre d'amarrage	Commentaires issus des entretiens	Projets de dév. en cours	Préco. SD Voie Bleue (aire repos/ service)
								Fluviaux										Fluvestres																
			PP	PL	GP	PH	BASE DE LOC	FLVT	capit.	accast.	elec.	eau	carbu.	dépot.	chantier naval	hivern. à sec	hivern. à flots	aire de carén.	mise à l'eau	bloc sani.	lav.	wifi	épicerie	déchets	Tables /bancs	restau.	loc. de vélo							
Savoyeux	Port	313,5	X	X	X	X	X	X																				100	Site public Propriété : VNF Concessionnaire : CC des 4 rivières Exploitant: Saône Plaisance Acte de gestion VNF : Concession	40% de modèle d'exploitation est liée au chantier naval Antenne sur la Seille à Louhans	Non	- Clientèles fluviales dominantes : chantier naval + plaisance privée résidente (85 en contrat annuel); - Bon état général des infrastructures ; - Emplacement PH sauvage (pas d'élec) - Précisions offre fluviale: 15 bateaux de location - Location de vélos dédiée aux bateaux de location	Oui Projet global de réhabilitation du port dans le cadre de la fin de concession - Modernisation de la capitainerie - Mise aux normes de la station de carburant - Relocalisation de la station de dépotage - Réféxion sur la mutualisation d'un appontement bateau promenade avec le quai péniche-hôtel en discussion (recoit également l'Audacieux en saison)	Aire de services
Pontailier-sur-Saône	Port	251,6	X	X	X		X	X																				34	Site public Propriété communale Gestionnaire: commune Exploitant: les Canalous	Site fluvial et fluvestre , présence d'une base de location / plage aménagée	Oui	- Filières dominantes :PP et A8PL + fluvestre - Offres : tous les services fluviaux indispensables + commerces + baignade surveillée, restauration ; - Bon état général des infrastructures ; - Besoin : amélioration de la gestion des déchets Station de carburant en place mais délivre uniquement du HVO.	Oui Projet d'agrandissement	Aire de services
Auxonne	Port (Port Royal)	233,8	X	X	X			X																				150	Site privé Propriété H20 Gestionnaire H20 Exploitant: H20 Acte de gestion VNF : COT Coupure de berge	Un port d'attache important de la grande plaisance Géré en complémentarité avec celui de ST Jean de Losne Modèle d'exploitation : Industrie fluviale	Non	- Filières dominantes : plaisance privée stationnaire et un peu de passage (tous les services indispensables) - Bon état général des infrastructures - Activités complémentaires chantier naval : vente de bateaux	pas à notre connaissance	Aire de services

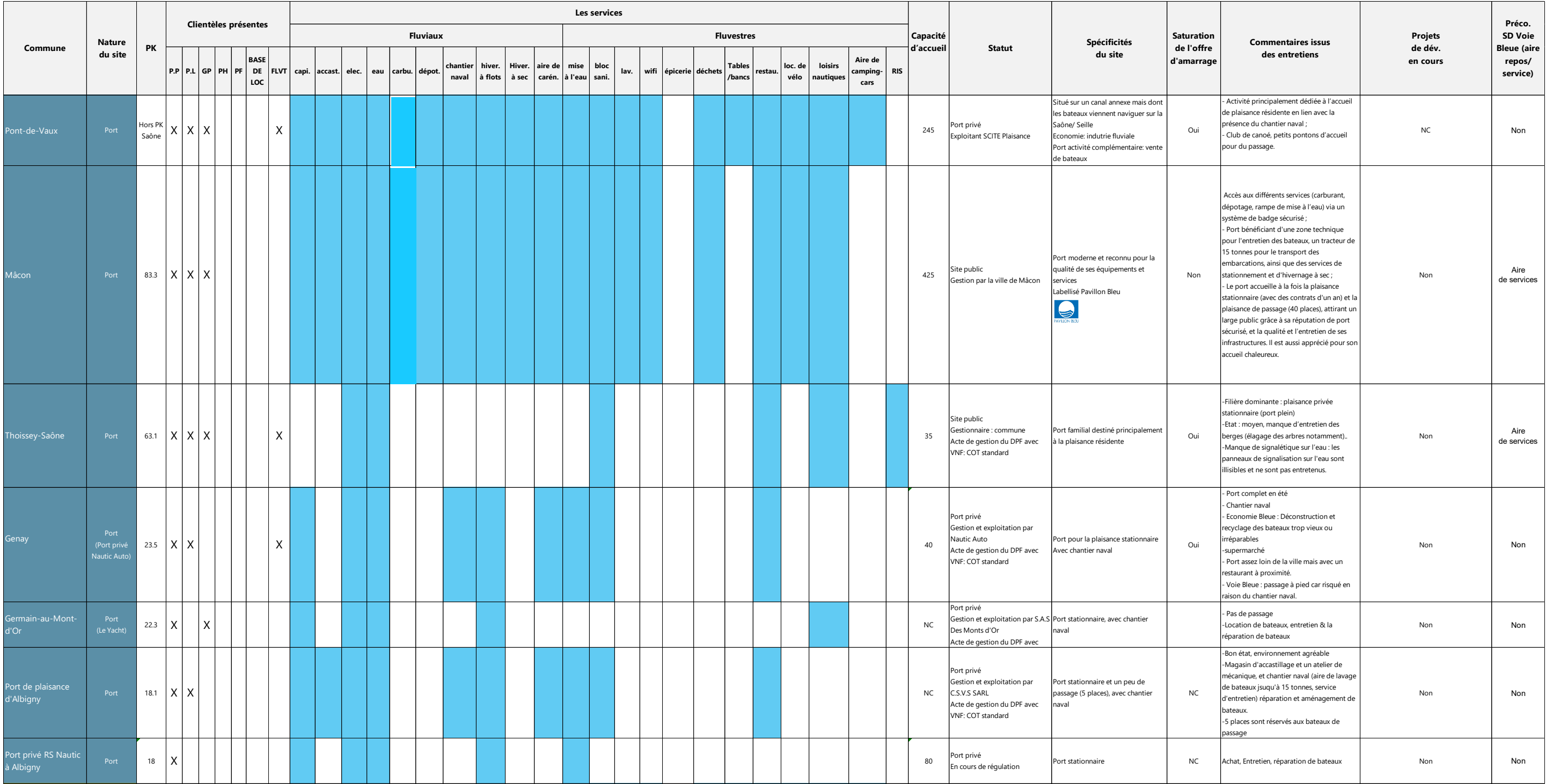


2.2.2 Grande Saône

Commune	Nature du site	PK	Clientèles présentes						Les services																				Capacité d'accueil	Statut	Spécificités du site	Saturation de l'offre d'amarrage	Commentaires issus des entretiens	Projets de dév. en cours	Préco. SD Voie Bleue (aire repos/ service)	
									Fluviaux										Fluvestres																	
			P.P	P.L	GP	PH	PF	BASE DE LOC	FLVT	capi.	accast.	elec.	eau	carbu.	dépot.	chantier naval	hiver. à flots	Hiver. à sec	aire de carén.	mise à l'eau	bloc sani.	lav.	wifi	épicerie	déchets	Tables /bancs	restau.	loc. de vélo								loisirs nautiques
Saint-Jean-de-Losne	Port (H2O) Gare d'eau	214.7	X		X																									220	Site gestion privée Propriété VNF Gestionnaire : H2O Acte de gestion COT standard	Offre structurante avec chantier naval de référence (reconnu pour son offre complète de services,) Modèle économique: industrie fluviale <i>SJL = Hub fluvial pour l'entretien et les gros travaux sur bateaux (tous les services et corps de métier)</i>	Non	- Filières dominantes : chantier naval, plaisance privée stationnaire ; - Bon état des infrastructures. Néanmoins problème de présence de plantes envahissantes dans le port - Manque d'équipements de mise à sec des grands bateaux en zone de carénage ; - Activité complémenataire : vente de bateaux Perspectives : volonté d'agrandir la partie à sec mais manque d'espace foncier disponible	Non car pas de foncier disponible	Aire de services
Saint-Jean-de-Losne	Port (Blanquart) Gare d'eau	214.7	X		X																									80	Site gestion privée Propriété VNF Gestionnaire: Blanquart Acte de gestion : COT de droits réels	Offre structurante avec chantier naval de référence Modèle économique: industrie fluviale	Oui	Filières dominantes: chantier naval, plaisance privée, stationnaire Bon état des infrastructures Récupération des huiles et batteries usagées	Souhait d'une mise aux normes environnementales des infrastructures du chantier naval Pas de foncier disponible pour extension de l'activité	Aire de services
Saint-Jean-de-Losne	Port (Le Boat) Gare d'eau	214.7	X		X			X																						40 dont 5 pour la plaisance de passage	Site gestion privée Propriété du plan d'eau : VNF Gestionnaire du plan d'eau: Le Boat Acte de gestion: COT standard	Base de location de bateaux sans permis qui propose également quelques places pour la plaisance de passage Modèle économique: industrie fluviale	Non	- Problématique de la présence de plantes invasives ; Avitaillement et station de dépotage dédiés à la clientèle locative Location de vélo réservée à la clientèle locative	Non	Aire de services
Saint-Usage	Port (H2O) Ancienne écluse	211	X		X																									40	Site en gestion privée Propriété H2O Acte de gestion du plan d'eau: COT standard	Port stationnaire résidentiel	NC	Port à péniches Bateaux qui ne sortent que 3-4 semaines /an	Non	Aire de services
Lechâtelet	Port	198.3	X	X																										12	Site public Gestion par Engine Power via COT standard	Port très demandé avec beaucoup de pontons	Oui	- Dernier arrêt possible sur la vieille Saône navigable; - Offres : présence d'un restaurant et d'un établissement de dégustation de vin ; Potentialités de développement : aménagement de l'ancienne écluse (place disponible pour pontons, bollards existants) + possibilité d'utiliser la maison éclusière	Non	Non



Commune	Nature du site	PK	Clientèles présentes							Les services																		Capacité d'accueil	Statut	Spécificités du site	Saturation de l'offre d'amarrage	Commentaires issus des entretiens	Projets de dév. en cours	Préco. SD Voie Bleue (aire repos/ service)	
										Fluviaux									Fluvestres																
			P.P	P.L	GP	PH	PF	BASE DE LOC	FLVT	capi.	accast.	elec.	eau	carbu.	dépot.	chantier naval	hiver. à flots	Hiver. à sec	aire de carén.	mise à l'eau	bloc sani.	lav.	wifi	épicerie	déchets	Tables /bancs	restau.								loc. de vélo
Seurre	Port	187	X	X	X																								50	Port public sous contrat de concession avec VNF Gestionnaire: CCRDS	Port moderne et reconnu pour la qualité de ses équipements et services. Capitainerie loge l'OT Labellisé « accueil vélo » 	Oui	- Filières dominantes : plaisance privée stationnaire (pas de plaisance de passage) ; - Une attractivité optimisée avec la rénovation récente des quais + Une meilleure gestion de la capitainerie + La facilitation des paiements mensuel. Une liste d'attente a été lancée cette année en raison de la popularité croissante du site (demandes de contrats de stationnement de 6 mois à 1 an) ; - Manque : absence de signalétique sur le port pour le centre-ville et les commerces. Opportunité de création de places supplémentaires pour la plaisance de passage	Non Mais réflexion globale à venir dans le cadre de la fin de concession notamment pour la réhabilitation des pontons	Aire de services
Verdun-Ciel	Port (Port de la Confluence)	PK hors Saône	X	X	X	X			X																				24	Port public Gestion par la mairie de Verdun-Cie Exploitant M. et Mme Maréchal Acte de gestion : COT standard	Port à vocation touristique, plaisance locative, PH, fluvestre et pop locale	Oui	- Dynamique forte impulsée par la COM COM pour développer le tourisme fluvial et fluvestre (cyclo/nautisme) ; - Environnement : bien situé en centre-ville et apprécié pour son aspect touristique, notamment lors du marché du jeudi matin ; - Etat des infrastructures : ergonomie peu adaptée limitant son exploitation et le confort des usagers. Des travaux de modernisation sont nécessaires (organisation des emplacements, pontons vieillissants) ; - Capacité de stationnement insuffisante, particulièrement en haute saison. Lorsque le port est complet, les plaisanciers doivent se rendre dans un port plus éloigné ; -Offres touristiques fluvestres complémentaires : petits bateaux électriques, location de canoes et de vélo à l'OT - rampe de mise à l'eau inutilisable car en	Oui Etude en cours portée par la CCSDB portant sur le potentiel du tourisme fluvestre du territoire ayant pour objectifs l'optimisation de l'accueil dans le port (augmenter capacité d'accueil) et le projet de mise en place d'une aire de services vélo au niveau de la capitainerie.	Aire de services
Chalon-sur-Saône	Port	142	X	X																									150	Propriété transférée à la ville avec convention ville/Grand Châlon	Point de passage clé de la plaisance Labellisé Pavillon Bleu 	Oui	- Filières dominantes : plaisance privée stationnaire - ponton pour la pliasance de passage existant - Environnement : port situé au croisement de plusieurs canaux et en plein cœur de la ville. Présence de nombreux services. Le port est un lieu incontournable pour les plaisanciers ; - Labellisé PB, pourtant plusieurs problématiques d'usage et de modernisation des infrastructures demeurent ; la station de dépotage n'est pas fonctionnelle + Les bornes électriques et eau sont obsolètes, nécessitant des améliorations ; - Manque de places, tant pour les amarrages à moyen/long terme que pour les escales de courte durée en période estivale -Offre touristique fluvestre complémentaire	Oui Etude de développement et de modernisation du port en cours pilotée par le Grand Chalon	Aire de services



- **Constats issus de l'inventaire des ports existants**

La Saône compte **22 ports**, répartis en 7 ports sur la Petite Saône et 15 ports sur la Grande Saône.

Les ports de plaisance se distinguent selon deux colorations définies par leur capacité d'accueil, leur qualité d'usage et les filières dominantes, leurs configurations et des capacités d'accueil variables entre la Petite Saône et la Grande Saône, en fonction des filières présentes et des niveaux de fréquentation.

Des ports à vocation technique et de grande capacité

Ces infrastructures se distinguent par un haut niveau d'équipements et de services fluviaux. Ils se caractérisent par :

- une grande capacité d'accueil,
- des prestations de chantiers navals,
- une présence forte de la plaisance privée stationnaire.

Sur la Petite Saône (PS) : ports de Corre (100 emplacements), Port-sur-Saône (120 emplacements), Savoyeux (100 places) et Port Royal-Auxonne (120 emplacements) ;

Sur la Grande Saône (GS) : Saint-Jean-de-Losne (H2O et la Gare d'Eau Blanquart totalisant environ 280 emplacements), port de Chalon-sur-Saône (150 emplacements), port de Pont de Vaux (242 emplacements, pas directement sur la Saône mais sur un canal annexe), port de Mâcon (420 emplacements).

Des ports de plus petite taille

Ces ports, offrent une capacité moyenne de 50 places. Ils disposent d'un bon niveau d'équipements et de services fluviaux.

Certains affichent une vocation touristique affirmée avec :

- des bases de location de bateaux sans permis,
- des points d'arrêt pour la plaisance locative ;
- des activités nautiques complémentaires.

Sur la Petite Saône, on trouve le Port de Fouchécourt (18 places), Scey-sur-Saône (70 places) et Pontailler-sur-Saône (34 places).

Sur la Grande Saône : Gare d'eau Le Boat (40 places), l'Ancienne Écluse de Saint-Usage (40 places), le Port de Lechâtelet (12 places), Seurre (50 places), le Port de Verdun-Ciel (24 places), et Thoissey-Saône (35 places).

Métropole de Lyon : Port de Saint-Germain-au-Mont-d'Or, Yacht Club du Rhône Saint-Germain-au-Mont-D'or, Port privé RS Nautic à Albigny (capacités non communiqués), Métropole de Lyon : port Nautic Auto (40 emplacements), port de Albigny (emplacements NC)

En conclusion sur l'offre portuaire :

La Saône apparait comme **une destination fluviale de premier plan**, offrant un **excellent maillage de ports grâce à la complémentarité de leurs usages** et à leurs emplacements stratégiques.

En termes de :

Capacité : Globalement on peut établir les constats suivants en fonction des différents secteurs :

Petite Saône :



Les ports situés sur la Petite Saône disposent généralement d'une **capacité d'accueil suffisante** et ne sont pas saturés.

Grande Saône :

Sur la Grande Saône, quelques ports font état d'une saturation estivale pour l'accueil de la plaisance de passage :

-Chalon-sur-Saône : liste d'attente de 60 bateaux pour les amarrages annuels ;

-Seurre : depuis la rénovation de ses quais, une liste d'attente a été lancée en 2024 pour des contrats de moyenne et longue durée ;

-Le port de Verdun-sur-le-Doubs, localisé en centre-ville et apprécié pour son attrait touristique, souffre d'un manque de places de stationnement de passage en haute saison, obligeant les plaisanciers à se diriger vers des ports plus éloignés.

Métropole de Lyon :

A ce jour, la Métropole de Lyon et sa périphérie offre un total d'environ 220 places sur les différents sites mais ne dispose pas d'un véritable port de plaisance, mais plutôt d'une offre éclatée reposant sur plusieurs des petits ports privés et haltes dont seule celle de Confluence est véritablement équipée.

Le projet de création d'un port à Anse, qui pourrait faire office de "Grand Port Lyonnais", s'inscrit dans cette logique de structuration de l'accueil fluvial à l'échelle métropolitaine. Le projet intègre à ce stade :

-Un port de plaisance d'une capacité de 350 anneaux

-Un port à sec de 150 places environ,

-Un pôle de vie, à proximité du port, comprenant des services et commerces (accastillage, restauration etc. pour environ 2 000 m²) et une capitainerie,

-Un pôle d'hébergement touristique de 10 000 m² SDP,

-16,5 hectares de lots à destination d'activités économiques permettant la création d'environ 50 000 m² de surface de plancher dédiés à l'accueil d'acteurs économiques,

-21 hectares d'espace naturel.

- Une zone de carénage et un chantier naval

- L'obtention des labels Pavillon Bleu et Accueil Vélo

Niveau de maillage et de services

Globalement, les ports de la Saône offrent **un bon niveau de services fluviaux, mais l'état sanitaire général des infrastructures reste inférieur aux attentes et inégal sur l'ensemble du linéaire.**

En revanche, certains ports se distinguent par leur exemplarité tels que les ports de *Corre, Mâcon et Seurre*.

2.3 Inventaire des haltes fluviales équipées et de leurs niveaux de services : un maillage satisfaisant mais des disparités importantes de services

2.3.1 Petite Saône

Commune	Nature du site	PK	Clientèles présentes					Les services																				Capacité d'accueil	Statut	Spécificités du site	Saturation de l'offre d'amarrage	Commentaires issus des entretiens	Projets de dév. en cours	Préco. SD Voie Bleue (aire repos/ service)	
								Fluviaux										Fluvestres																	
			PP	PL	GP	PH	BASE DE LOC	FLVT	capit.	accast.	elec.	eau	carbu.	dépot.	chantier naval	hivern. à sec	hivern. à flots	aire de carén.	mise à l'eau	bloc sani.	lav.	wifi	épicerie	déchets	Tables /bancs	restau.	loc. de vélo								loisirs nautiques
Montureux-lès-Baulay	Halte fluviale équipée	384,4	X	X				X																					2	Site public Propriété : VNF Gestionnaire: CC Terres de Saône Acte occupation plan d'eau VNF: COT Standard	Halte nature	Non	- Mauvais état des infrastructures - Signalétique vieillissante	Oui Rénovation du ponton Le CD70 souhaite installer du mobilier urbain et RIS en amont de la commune au niveau du pont noir sur la Voie Bleue (pas sur la halte)	Non
Scey-sur-Saône	Halte fluviale équipée (camping Saône Jolie	355,5	X	X				X																					6	Site public Propriété communale Gestionnaire: commune Acte occupation plan d'eau VNF: COT Standard	Halte associée à un pôle loisirs /camping (labellisé Accueil Vélo) 	Non	- Halte très appréciée des plaisanciers - Etat : bien entretenue + mobilier récemment changés. Néanmoins présence d'un ponton qui s'enfonce	Oui Projets en cours : création d'un bâtiment d'accueil camping porté par l'opérateur du camping + volonté de la CC de faire venir les cyclotouristes jusqu'à la halte, rénovation du ponton existant, développement des activités nautiques légères	Non
Traves	Halte fluviale équipée (Saône Valley)	349	X	X				X																					7	Site privé Propriété Saône Valley Gestionnaire: Saône Valley Acte d'occupation plan d'eau VNF: COT Coupure de berge	Halte associée à un pôle loisirs / nautique / hébergement / restaurant	Non	- Pontons rénovés - entretien des berges/de la voie d'eau, signalétique ; Précisions offre fluviale : location de bateaux électriques (4) +kayaks et pédalos	Oui Rénovation des anciens pontons en 2024 + rénovation de la salle événementielle et du restaurant pour en faire un site ouvert à l'année + installation d'équipements durables (panneaux solaires, bornes de recharges électriques pour les bateaux...) projet d'accueil de cyclotouristes sur la halte	Non
Soing	Halte fluviale équipée (Halte du camping de la Louvière)	328	X	X	X			X																					6	Site public Propriété communale Gestionnaire: commune Acte d'occupation plan d'eau VNF: COT standard	Halte associée à un pôle loisirs / camping/ restaurant	Non	- Bon état général des infrastructures ; - Volonté de garder une halte simple ;	Potentiel d'extension de la capacité d'accueil au regard de la fréquentation.	Non
Ray sur Saône	Halte fluviale équipée	325	X	X				X																					5	Site public Propriété VNF et intercommunale (5 pontons dont 2 VNF) Gestion : CC des 4 rivières Acte de gestion plan d'eau VNF: COT Standard	Halte nature (située en bas du centre bourg, avec patrimoine remarquable et offre de restauration dans le centre)	Non	- Halte extrêmement fréquentée, - Bon état général des infrastructures ; - Absence de bornes électriques et de conteneurs poubelles - problème d'accès à la halte par les PH et les bateaux promenade en raison des fonds et de la difficulté de se retourner Précisions fluvestres : présence d'eau potable	Mais nécessité de mettre en place une signalétique pour valoriser notamment le cheminement piéton existant vers le château, le restaurant du terroir, ... Opportunité de créer une halte spécifique PH et BP ?	Aire de services



Commune	Nature du site	PK	Clientèles présentes						Les services																				Capacité d'accueil	Statut	Spécificités du site	Saturation de l'offre d'amarrage	Commentaires issus des entretiens	Projets de dév. en cours	Préco. SD Voie Bleue (aire repos/ service)
									Fluviaux										Fluvestres																
			PP	PL	GP	PH	BASE DE LOC	FLVT	capit.	accast.	elec.	eau	carbu.	dépot.	chantier naval	hivern. à sec	hivern. à flots	aire de carén.	mise à l'eau	bloc sani.	lav.	wifi	épicerie	déchets	Tables /bancs	restau.	loc. de vélo	loisirs nautiques							
Gray	Halte fluviale équipée (plage)	284	X					X																					10	Site public Propriété intercommunale Gestion : CC Val de Gray Acte de gestion plan d'eau VNF: COT Standard	Halte associée à un pôle loisirs / camping/restaurant	Non	- Site animé en période estivale : plaisance de passage, cyclo, locaux ; - Mauvais état général des infrastructures : équipements vétustes + Condamnation des bornes eau et électricité ;	Oui Projet d'envergure de requalification/modernisation de l'ensemble du site de la plage y compris de la halte fluviale	Non
Gray	Halte fluviale équipée (Quai Mavia)	283	X	X	X																								40	Site public Propriété VNF Gestion : CC Val de Gray Acte de gestion du quai VNF: CSA	2	Non	- Halte très fréquentée, notamment par la plaisance locative ; - Très bon état général des infrastructures ;15:15 - Offre complète de services (commerces, restauration...) et d'activités (loisirs nautiques...). -Offre touristique : bateau promenades, BBQ Boat, barques électriques, location de canoë-kayak et paddle, guinguette (en période estivale depuis été 2024	Oui Projet de réhabilitation des bornes eau/elec	Aire de services
Arc-les-Gray	Halte fluviale équipée (Port St-Martin)	281	X	X																									12	Site public Propriété VNF Gestion : CC Val de Gray Acte de gestion plan d'eau VNF : COT Standard	Halte urbaine/ excentrée	Non	- A ce jour, il s'agit d'une halte peu fréquentée : bord de route + déconnectée du centre-ville + pas de piste cyclable ; - Mauvais état des infrastructures dont équipements vétustes + Condamnation des bornes eau et électricité) + Absence de sanitaires, ...	Oui Projet de modernisation, considéré comme prioritaire par la CC Val de Gray. L'objectif est d'avoir une halte qui représente une porte d'entrée qualitative pour la commune.	Non
Mantoché	Halte fluviale équipée	276,3	X	X	X			X																					8	Site public Propriété intercommunale Gestion : CC Val de Gray Acte de gestion plan d'eau VNF : COT Standard	Halte nature structurante/ qualitative (nouvelle capitainerie) Environnement paysager de qualité	Non	- Halte saturée, très appréciée pour son cadre ; - Bon état général des infrastructures. Mise en place récente d'une capitainerie ; - Absence de signalétique	Oui Projets de la CC Val de Gray : augmentation de la capacité car halte saturée + Ajout de bornes électriques + Mise en œuvre de sanitaires.	Aire de repos
Halte fluviale d'Auxonne	Halte fluviale équipée	233,5	X	X				X																					9	Site public Propriété intercommunale Gestion : CC Cap Val de Saône Acte de gestion plan d'eau VNF : COT Standard	Halte urbaine structurante	Oui	- Halte toujours pleine en période estivale. Il s'agit d'un point d'arrêt majeur de la plaisance locative ; - Activité canoë gérée par le Club de Kayak Auxonnais, mais moyens trop limités pour développer la capacité d'accueil ; - Très bon état général des infrastructures ; - Volonté communale Y20ouide garder des services limités, pour ne pas faire concurrence au port privé.	Non	Non



2.3.2 Grande Saône

Commune	Nature du site	PK	Clientèles présentes							Les services																				Capacité d'accueil	Statut	Spécificités du site	Saturation de l'offre d'amarrage	Commentaires issus des entretiens	Projets de dév. en cours	Préco. SD Voie Bleue (aire repos/ service)	
										Fluviaux											Fluvestres																
			P.P	P.L	GP	PH	PF	BASE DE LOC	FLVT	capi.	accast.	elec.	eau	carbu.	dépot.	chantier naval	hiver. à flots	Hiver. à sec	aire de carén.	mise à l'eau	bloc sani.	lav.	wifi	épicerie	déchets	Tables /bancs	restau.	loc. de vélo	loisirs nautiques								Aire de camping-cars
Saint-Usage	Halte fluviale équipée (Ponton camping Les Herlequins)	215.7	X	X																										10	Site privé Propriété camping Gestion : camping Acte de gestion plan d'eau VNF : COT Standard	Ponton associé au camping Situé au début de l'itinéraire Grande Saône A proximité du CRR et de la PS Label Accueil Vélo: démarche en cours Activité pêche proposée	Oui	- Appontement en bon état desservant l'itinérance mais souvent indisponible car lieu utilisé comme stationnement longue durée (entre 7 jours et 1 mois) - Clarification du mode de gestion du ponton	Non	Non	
Saint-Jean-de-Losne	Halte fluviale équipée (Quai Molière)	215.2				X			X																						2 1PH 1PF	Appontement PF : site public en contrat de Concession CCRDS/ VNF (DSP) Gestionnaire et exploitant CC Rives de Saône Appontement PH: site public propriété de la CCRDS	Quai urbain possédant deux appontements 1 dédié à la filière PF 1 dédiée à la filière PH	Non	Appontement PH: sans services Environnement : centre-ville, proches des commerces et restaurants -Manques : absence de poubelles	Non	Aire de services
Saint-Jean-de-Losne	Halte fluviale équipée (Quai National)	215	X	X	X	X	X		X																						7 Plaisance 2 PH	Site public Propriété VNF Gestion : CCRDS Acte de gestion : concession VNF/ CCRDS	Quai en bon état général, agréable avec terrasses des restaurants installées en partie haute. Le site accueille plusieurs usages: plaisance et bateaux promenades Vagabondon, Amazone + petits bateaux promenade Rêves de Saône	Oui	Appontement PF et PH: équipé en borne eau/elec Quai très fréquenté en haute saison par les bateaux de plaisance Saturation du quai en période estivale Précisions fluvestres: quai à proximité immédiate du tracé de la Voie Bleue: EV6	Oui Projet de création d'un nouvel appontement Quai Lafayette avec services eau/elec dédié à la plaisance de passage en aval de la passerelle (15 places) Projet en cours, usuel pour 2026	Aire de services
Losne	Halte fluviale équipée	214.8				X																									2	Appontement PH: site public en contrat de concession CCRDS Concession (DSP) Gestionnaire et exploitant CC Rives de Saône	Quai urbain - Tête de ligne/Point escale péniche-hôtel	Non	-Environnement : centre-ville, proches des commerces et restaurants -Manques : absence de poubelles	Oui Projet de rénovation du quai	Non
Seurre	Halte fluviale équipée	187.2	X	X	X	X	X		X																						20 3 PH 1 PF	Halte sous contrat de concession avec VNF Gestionnaire: CCRDS	Halte urbaine / structurante (Plaisance locative : première étape en provenance de la base de location de SJL/ escale incontournable) - Quai Gradins : très bon état des infrastructures + Réservé aux péniches-hôtel et paquebots fluviaux. Labellisé Accueil Vélo 	Oui	- Sur la halte : plaisance de de passage (privée et locative) ; - Absence de signalétique ou d'une offre de mobilités (pas de service de location de vélo à Seurre) ; - Très faible utilisation de la station de dépotage (fonctionnelle et en accès libre) ; - Perspectives : aucun investissement n'est prévu à court terme (fin concession juillet 2025). Si la convention est renouvelée, une réflexion sera engagée pour la mise en place d'une activité de location de vélo et pour l'obtention du label Pavillon Bleu	Non	Aire de services



Commune	Nature du site	PK	Clientèles présentes							Les services																				Capacité d'accueil	Statut	Spécificités du site	Saturation de l'offre d'amarrage	Commentaires issus des entretiens	Projets de dév. en cours	Préco. SD Voie Bleue (aire repos/ service)	
										Fluviaux										Fluvestres																	
			P.P	P.L	GP	PH	PF	BASE DE LOC	FLVT	capi.	accast.	elec.	eau	carbu.	dépot.	chantier naval	hiver. à flots	Hiver. à sec	aire de carén.	mise à l'eau	bloc sani.	lav.	wifi	épicerie	déchets	Tables /bancs	restau.	loc. de vélo	loisirs nautiques								Aire de camping-cars
Gergy	Halte fluviale équipée	159.4	X	X	X																									5	Site public Gestion par la mairie de Gerdy COT standard	Halte associée à une offre des camping/ restauration / avec pôle de loisirs à venir (location de vélos au camping)	Oui	- Halte communale vieillissante avec pontons en mauvais état, mais électricité fonctionnelle ; - Gérée par un privé (halte + restaurant/guinguette), avec une activité modérée mais un passage régulier l'été (~6 bateaux/jour) ; Cheminements piétons, espaces arborés, aires de pique-nique et vue sur la Sapine ; Installation d'équipements vélo et sanitaires pour devenir une aire de services vélo ; Création d'un skatepark, pump track, amphithéâtre en plein air ; Appel à projet pour un service de canoës en libre-service. Opportunité de création de places	Oui La commune réfléchit au réaménagement des bords de Saône et des pontons de loisirs nautiques	Aire de repos	
Chalon-sur-Saône	Halte fluviale équipée Ponton de Manon (Quai Sainte-Marie)	142.1	X	X	X	X																								2 à 5 bateaux de plaisance + 3 PH	Site public Gestion par la commune/Grand Châlon Acte de gestion du DPF avec VNF : COT standard	Halte urbaine / ponton flottant avec double usage PP et PH	Non	Ponton récent avec possibilité d'amarrage de part et d'autre du ponton : - Un amarrage côté / orienté Saône dédié aux PH offre un bon confort ; - Un amarrage côté / orienté quai dédié à la plaisance de passage : difficultés de manœuvres + occupation fréquente par des bateaux de moins de 20m. Pas de place pour la Grande Plaisance	Non	Aire de services	
Chalon-sur-Saône	Halte fluviale équipée (Quai Messagerie)	141.70					X																								1PF	Escale PF gérée par VNF	En cœur de ville	Non	/	Oui Pose de bornes électrique	Aire de services
Chalon-sur-Saône	Halte fluviale équipée (Quai Gambetta)	141.50					X																								2PF	Escale PF gérée par VNF	En coeur de ville	Non	/	Oui Pose de bornes électrique	Aire de services
Gigny-sur-Saône	Halte fluviale équipée	123	X	X					X																						27	Site public Gestion par la ville de Sennecey-le-Grand (2 pontons) Exploitant privé M.Werndli (ancienne écluse + chantier naval)	Halte associée à un pôle loisirs/location canoë, restaurant (en vente) + halte associée à un exploitant privé faisant des petits travaux d'entretien de bateaux	Non	- Site situé sur une ancienne écluse ; - Potentiel intéressant grâce à un fort passage de cyclistes sur la Voie Bleue, mais absence actuelle de services adaptés ; - Le gestionnaire a cessé son activité de location de vélos il y a deux ans	Oui Échéance de COT avec l'exploitant fin 2025 Lancement AAP par VNF sur le site pour retrouver un exploitant	Aire de services
Tournus	Halte fluviale équipée (Quai Verdun)	111				X																									15 1PH	Site public Gestion par la commune Acte de gestion du DPF avec VNF : COT standard	Halte urbaine / structurante/ restaurants étoilés. Accessible en train	Oui	- Quai destiné à l'accueil des péniches-hôtel mais plaisanciers qui s'y amarrent en l'absence d'une signalétique dédiée aux PH	Non	Aire de services
Tournus	Halte fluviale équipée (halte centre ville)	112	X	X	X		X																								15 1PH	Site public Gestion par la commune Acte de gestion du DPF avec VNF : COT standard	Halte urbaine / structurante/ restaurants étoilés. Accessible en train	Oui	- Halte très fréquentée en période estivale ; - Ponton flottant destiné à l'accueil des bateaux de plaisance - Quai en aval direct dédié aux paquebots fluviaux ; - Accès aux services à clarifier : à qui s'adresser pour s'amarrer et bénéficier des services sur le ponton AL30 - pas d'eau et élec pour les PF	Non Pour la partie de la halte dédiée à la plaisance Oui L'aménagement d'un espace dédié à une future halte PF est intégré à l'étude en cours portée parla ville pour le réaménagement et la requalification des quais de la ville	Aire de services



Commune	Nature du site	PK	Clientèles présentes						Les services																				Capacité d'accueil	Statut	Spécificités du site	Saturation de l'offre d'amarrage	Commentaires issus des entretiens	Projets de dév. en cours	Préco. SD Voie Bleue (aire repos/ service)		
									Fluviaux										Fluvestres																		
			P.P	P.L	GP	PH	PF	BASE DE LOC	FLVT	capi.	accast.	elec.	eau	carbu.	dépot.	chantier naval	hiver. à flots	Hiver. à sec	aire de carén.	mise à l'eau	bloc sani.	lav.	wifi	épicerie	déchets	Tables /bancs	restau.	loc. de vélo								loisirs nautiques	Aire de camping-cars
Asnières-sur-Saône	Halte fluviale équipée	90.2	X	X																										2	Site public Gestion par la CC Bresse et Saône Acte de gestion du DPF avec VNF : COT standard	Halte associée à un restaurant	Non	- Qualité des aménagements réalisés ; - Les pontons fonctionnent en autonomie, sans lien direct avec le restaurant adjacent ; - Bonne signalétique en place et indication de la halte ; - Le site souffre de la présence d'une usine bruyante en face et de l'absence de « beaux paysages » / d'un cadre paysager de qualité	Non	Non	
Vésines	Halte fluviale équipée	87.3	X	X																											4	Site public Gestion par la CC Bresse et Saône Acte de gestion du DPF avec VNF : COT standard	Halte associée à un restaurant	Non	- Qualité des aménagements réalisés ; - Bonne signalétique en place et indication de la halte ; - Les pontons fonctionnent en autonomie, sans lien direct avec le restaurant adjacent ; - Un cadre paysager plus qualitatif, en comparaison avec la halte d'Asnières-sur-Saône, avec présence d'une jolie vue.	Non	Non
Crêches-sur-Saône	Halte fluviale équipée	72.7	X	X	X																										4	Site public Gestion par la commune de Crêches-s/ Saône Acte de gestion du DPF avec VNF : COT standard	Halte associée à un camping pôle loisirs / base nautique	Oui	- Halte saturée en été - Fonctionnement de la halte en autonomie ; - La halte souffre d'un manque d'entretien (arrêt de son exploitation par le camping et le restaurant) - Gratuité faute de système de paiement - Site à valoriser	Non	Non
Saint-Didier-sur-Chalaronne	Halte fluviale équipée	65.96	X	X	X			X																							5	Site privé Gestion par le restaurant Acte de gestion du DPF avec VNF : COT standard	Halte associée à un restaurant	Non	Ponton en bon état	Non	Non
Thoissey	Halte fluviale équipée (embouchure de la Chalaronne)	PK hors Saône	X	X	X			X																							4	Site public Gestion par Berney Loisirs Acte de gestion du DPF avec VNF : COT standard	Halte associée à un restaurant	Non	Ponton calme situé dans un beau cadre et à l'abri de la Saône fréquenté par les loisirs nautiques liés au camping de Thoissey	Non	Aire de services
Belleville-en-Beaujolais	Halte fluviale équipée	55	X	X	X	X	X																								5 1PH	Site public Gestion par la mairie de Belleville Acte de gestion du DPF avec VNF : COT standard	Halte périurbaine Peut accueillir 1PF ou 1PH	Non	- Il s'agit d'une halte appréciée par les usagers de la Grande Plaisance ; - Un site d'amarrage de PF sous le pont - Une halte éloignée du centre-ville - Quelques bateaux ventouses car amarrages gratuits - pas d'eau et élec pour PH et PF	Oui Projet de requalification du quartier du port porté par la ville (quartier du port+ halte fluviale)	Aire de repos
Montmerle-sur-Saône	Halte fluviale équipée	51.7	X	X	X	X	X																								12 2PH	Site public Gestion par la mairie de Montmerle s/ Saône Acte de gestion du DPF avec VNF : COT standard	Halte urbaine avec services de base Peut accueillir 1PF ou 2PH	Non	- Le site comprend deux haltes fluviales (PH et plaisance) et une aire de services bien équipée, illustrant une bonne mutualisation des usages ; - L'environnement est de qualité (agréable et arboré) ; - Présence de services (supérette, gestion des déchets...). -Quai utilisé par les PH et PF mais pas mutualisé avec la Grande Plaisance (regret ANPEI) - pas d'eau et élec pour PH et PF	Non	Aire de services



Commune	Nature du site	PK	Clientèles présentes						Les services																				Capacité d'accueil	Statut	Spécificités du site	Saturation de l'offre d'amarrage	Commentaires issus des entretiens	Projets de dév. en cours	Préco. SD Voie Bleue (aire repos/ service)	
									Fluviaux										Fluvestres																	
			P.P	P.L	GP	PH	PF	BASE DE LOC	FLVT	capi.	accast.	elec.	eau	carbu.	dépot.	chantier naval	hiver. à flots	Hiver. à sec	aire de carén.	mise à l'eau	bloc sani.	lav.	wifi	épicerie	déchets	Tables /bancs	restau.	loc. de vélo								loisirs nautiques
Jassans-Riottier	Halte fluviale équipée	40.6 RG	X	X	X	X																							12 à 14 bateaux de plaisance 2 PF	Site public Gestion par la mairie de Jassans-Riottier Acte de gestion du DPF avec VNF : COT standard	Halte urbaine avec services de base mais jugés trop chers Lieu d'escale occasionnel pour les péniches-hôtel La halte PF est en rive droite La halte plaisance en rive gauche	Non	- Site attractif avec une belle esplanade, un restaurant et un grand ponton ; - Halte fonctionnant en autonomie grâce à une borne de paiement ; - Site exemplaire en matière d'accueil vélos ; - Halte appréciée de la grande plaisance qui y trouve souvent de la place mais besoin de dragage à certains endroits (ANPEI) -Site d'escale occasionnel des péniches-hôtel, restent peu/voir pas fréquenté par les opérateurs malgré la présence de services - A noter, quelques problèmes d'intrusion.	Non	Non	
Halte de Villefranche	Halte fluviale équipée	40.7 RD					X	X																						1PF 2PH	Site public Gestion	/	Non	/	Non	Non
Trévoux	Halte fluviale équipée	33.3	X	X	X	X	X		X																					8 1PH 2PF	Site public Gestion par la mairie de Trévoux Acte de gestion du DPF avec VNF : COT standard Exploitant de la halte plaisance: Camping Kanopée Village	Halte urbaine structurante Peut accueillir 1PH Labellisé Accueil Vélo 	Oui	- Halte saturée en période estivale ; - Vue sur la ville historique ; - Présence d'un pôle nautique ; - Le camping qui exploite la halte est labellisé Accueil vélo. Il est accessible depuis la voie bleue ; - Quai : accueil de péniches-hôtel et de paquebots fluviaux (attention certaines péniches-hôtels se placent sous le pont ce qui présente un caractère de dangerosité en période de crue ; - Infrastructures modernes et bien entretenues ; - Présence d'un grand parking à proximité, d'une esplanade/promenade le long de la Saône ; - Belle ville agréable proposant une offre riche en services (commerces, restauration...) et activités (cinéma, patrimoine historique et culturel). - Opportunité de créer plus de places pour la plaisance de passage (ANPEI) - Opportunité de créer plus de places pour la plaisance de passage (ANPEI)	Non	Aire de services
Parcieux	Halte fluviale équipée (Port Bernalin)	26.2	X						X																					44	Site public Gestion par la mairie de Parcieux (MB) Acte de gestion du DPF avec VNF : COT standard Exploitant de l'ancienne écluse par privé (Aventure et Loisirs 01)	Halte animée, associée à un pôle loisirs dans l'ancienne maison du barrage Ancienne écluse réservée aux plaisanciers pour stationnement longue durée/ hivernage à flots et non pour le passage.	Oui	- Halte saisonnière localisée au niveau d'une ancienne écluse - Halte très prisée mais limitée aux bateaux de 15m et est exclusivement réservée aux plaisanciers à l'année, faute de place pour les plaisanciers de passage ; - Le site bénéficie d'un cadre animé : · Maison éclusière rénovée par la CC et proposant une programmation diverse : café, gîte de groupes neuf, organisation de manifestations culturelles (concerts...) ; · Passage de la Voie Bleue sur le site avec possibilité de recharger les vélos.	Non	Aire de services
Saint-Geramin-au-Mont-D'or	Halte fluviale équipée (Yacht Club)	22.85	X		X																									NC	Port privé Gestion et exploitation par Yacht Club du Rhône Acte de gestion du DPF avec VNF: COT standard	Halte associée à un pôle loisirs Port dédié à l'amarrage longue durée	NC	Environnement: urbanisé, zone commerciale à 700m. Usages : courte/moyenne durée stationnement, halte fermée de novembre à mai Offre touristique fluvestre : location de matériel (dériveur, planche, canoë, paddle...), Club de voile	Non	Non
Place nautique Confluence	Halte fluviale équipée	1.3	X						X																					25	Gestion Métropole de Lyon	Halte urbaine structurante Peut accueillir 1 PF ou 1PH	Non	- Usages : exclusivement plaisance de passage, séjour limité à 4 jours -Environnement : Centre-ville, restaurants, commerces, offres culturelles et de loisirs -Offre touristique fluvestre : embarquement Vaporetto -Accueil : relais Office de tourisme	Non	Aire de services

- **Constats issus de l'inventaire des haltes équipées existantes**

La Saône dispose de **35 haltes fluviales équipées**, réparties entre Petite Saône (10) et Grande Saône (25) parmi lesquelles 13 quais spécifiquement destinés aux péniches-hôtels et/ou paquebots fluviaux. Ces haltes sont d'une grande diversité relativement à leur niveau de services, d'ambiance (naturelle ou urbaine) et capacité d'accueil.

Ainsi, dans la pluralité des haltes fluviales équipées, on observe deux formes de coloration des haltes équipées en fonction de leur implantation.

- **Les haltes/quais équipées de centre-ville.**

Les haltes urbaines sur la Saône offrent le plus haut niveau de services parmi les haltes de passage, équipées. On y retrouve le plus souvent les services d'accueil indispensables tels que l'accès à l'eau potable et à l'électricité. Certaines bénéficient parfois de service de type capitainerie, bloc sanitaire, ... du port auquel elles sont rattachées.

Elles sont spécifiquement conçues pour accueillir la plaisance de passage, avec une capacité d'accueil variant de 10 à 40 emplacements pour une durée de 1 à 3 nuits maximum. Situées en centre-ville, ces haltes bénéficient d'un environnement urbanisé offrant aux plaisanciers un accès direct aux commodités et attractions touristiques et de loisirs, incluant des cinémas, restaurants et musées.

Focus sur la Halte de Confluence – Métropole de Lyon –

Située en cœur de ville et bien desservie, la halte de Confluence est aujourd'hui le site fluvial le mieux équipé de la Métropole de Lyon. Ouverte de mai à septembre, elle accueille chaque année en moyenne 400 bateaux pour plus de 800 nuitées, avec un **taux d'occupation soutenu mais jamais saturé** (autour de 70 à 80 % en haute saison). Bien que la fréquentation ait diminué depuis la crise sanitaire (600 bateaux avant 2020), la halte reste une escale appréciée des plaisanciers privés, qui restent en moyenne deux jours pour visiter Lyon.

Elle dispose de deux pontons sécurisés et d'un ensemble de services bien entretenus (eau, électricité, sanitaires, station de dépotage), gérés par une capitainerie ouverte 7j/7.

- **Les haltes fluviales équipées associées à un pôle loisirs et/ou camping dans les bourgs**

Ces haltes présentent un niveau de services fluviaux plus limité (accès à l'eau potable, à l'électricité, aux poubelles). Généralement situées dans des bourgs, elles bénéficient de la proximité de petits commerces et sont souvent associées à des pôles de loisirs (activités nautiques, offre de restauration en bord de voie d'eau...). La capacité moyenne de ces haltes est de 6 à 7 emplacements.

Ces haltes conservent un cadre bucolique et sont très animées et appréciées en période estivale, certaines pouvant être saturées, comme la halte camping Louvière à Soing. Elles accueillent divers publics, incluant les plaisanciers de passage, les cyclotouristes et habitants locaux, grâce à la présence d'offres d'hébergements et de loisirs (plage aménagée, location de canoës, espace snack).

Quand les haltes sont gérées par l'opérateur du camping adjacent elles sont davantage animées grâce à la diversité des activités proposées (location de canoës, espace snack, ...).

En conclusion sur l'offre en haltes fluviales équipées :

Le maillage des haltes fluviales est globalement satisfaisant, bien qu'une saturation soit constatée en période estivale sur plusieurs d'entre elles, notamment celles situées à proximité de pôles de loisirs, aussi bien sur la Petite Saône que sur la Grande Saône. **L'état des infrastructures est jugé globalement moyen à bon**, certaines haltes nécessitent des réhabilitations ou des rénovations ponctuelles.

Les niveaux de services sont disparates notamment entre les bourgs et les centres villes. A noter que certaines haltes ne proposent qu'un seul service et sont donc très peu équipées particulièrement lorsqu'elles sont situées en zone rurale.

2.4 Inventaire des haltes fluviales non équipées et de leurs niveaux de services : un réseau diversifié mais insuffisant

2.4.1 Petite Saône

Commune	Nature du site	PK	Clientèles présentes					Les services																				Capacité d'accueil	Statut	Spécificités du site	Saturation de l'offre d'amarrage	Commentaires issus des entretiens	Projets de dév. en cours	Préco. SD Voie Bleue (aire repos/ service)	
								Fluviaux										Fluvestres																	
			PP	PL	GP	PH	BASE DE LOC	FLVT	capit.	accast.	elec.	eau	carbu.	dépot.	chantier naval	hivern. à sec	hivern. à flots	aire de carén.	mise à l'eau	bloc sani.	lav.	wifi	épicerie	déchets	Tables /bancs	restau.	loc. de vélo								loisirs nautiques
Jussey	Halte fluviale équipée	392,1	X	X	X			X																					2	Site public Propriété VNF Gestionnaire : commune de Jussey Acte d'occupation plan d'eau VNF : COT Standard	Ponton nature dans un bras de la Saône	Non	- Ponton nature mais site en friche à côté de l'ancien camping municipal aujourd'hui abandonné - Manque signalétique pour signaler l'existence du ponton	Oui Projet commune : relocalisation du ponton en face du passage de la voie bleue (au stade idée)	Aire de services
Fouchécourt	Halte fluviale équipée		X	X	X			X																					3	Site public (hors DPF) Propriété: communale Gestion: communale Acte d'occupation plan d'eau VNF : COT Standard	Ponton nature	Non	-Etat : amarrages vieillissants	Oui en cours Intègre le projet communal de requalification de la halte fluvestre	Aire de services
Baulay	Halte fluviale équipée		X	X				X																					2	Site public Propriété communale Gestionnaire: commune Acte d'occupation plan d'eau VNF : COT Standard	Ponton nature	Non	- Etat : aménagements (amarrages, tables pique-nique) vieillissants/ mauvais état -Environnement : nature, mais sous un pont axe routier Arrêt associé de la Grande plaine	Oui En seconde phase =rallongement du ponton si fréquentation de Fouchécourt se renforce	Non
Conflandey	Halte fluviale équipée	372,4	X	X				X																					2	Site public Propriété communale Gestionnaire: commune Acte d'occupation plan d'eau VNF: COT Standard	Ponton nature	Non	-Environnement : très nature, à l'ombre des arbres, en centre bourg (sans service) -Etat : ponton entretenu, / mauvais état -Manque signalétique/liens avec le passage de la voie bleue, tables pique-nique Précisions fluvestres: autre projet structurant en cours dans le village : création restaurant-café-épicerie, puis gîte groupe Accueil vélo	Oui Relocalisation du ponton sur terrain communal (une centaine de mètres en aval),	Aire de repos
Chemilly	Halte fluviale équipée	359,8	X	X				X																					4 deux sur chaque halte	Site public Amont : Propriété communale Gestion communale Acte d'occupation plan d'eau VNF: COT Standard Aval : Pas de COT	Arrêt nature	Oui	-Etat : 2 pontons neufs -Une halte très prisée pour sa tranquillité, mais une capacité d'amarrage très limitée	Non	Non
Rupt-sur-Saône	Halte fluviale équipée		X	X																									2	Site public Propriété VNF Gestion : VNF	Ponton nature	Non	Palplanches	Non	Non

Commune	Nature du site	PK	Clientèles présentes						Les services																				Capacité d'accueil	Statut	Spécificités du site	Saturation de l'offre d'amarrage	Commentaires issus des entretiens	Projets de dév. en cours	Préco. SD Voie Bleue (aire repos/ service)
									Fluviaux										Fluvestres																
			PP	PL	GP	PH	BASE DE LOC	FLVT	capit.	accast.	elec.	eau	carbu.	dépot.	chantier naval	hivern. à sec	hivern. à flots	aire de carén.	mise à l'eau	bloc sani.	lav.	wifi	épicerie	déchets	Tables /bancs	restau.	loc. de vélo	loisirs nautiques							
Chantes	Halte fluviale équipée		X	X																									2	Site public Propriété VNF Gestion : VNF	Ponton nature	Non	Palplanches	Non	Non
Scey-sur-Saône	Halte fluviale équipée (port de Scey-sur-Saône)	354					X		X																				1	Site public Propriété OT Combes Gestion : Ot des Combes Acte d'occupation plan d'eau VNF: COT Standard	Ponton rattaché à un port	Non	-Etat : Bon -Accueil : plaisance passage, bateau promenade	Non	Non
Soing	Halte fluviale équipée		X	X	X			X																					2	Site public Propriété communale Gestion : commune Acte d'occupation plan d'eau VNF: COT Standard	Ponton nature	Non	Environnement : en pleine nature, à 3km du bourg (aucun service et commerce) -Etat : bon entretien par la mairie	Non	Aire de repos
Charentenay	Halte fluviale équipée (dérivation)		X	X																									1	Site public Propriété VNF Gestion : VNF	Ponton nature	Non	-Etat : quai très mauvais état	Non	Non
Autet	Halte fluviale équipée	303	X	X	X			X																					2	Site public Propriété VNF Gestion : COT en cours avec la CC4R Acte de gestion plan d'eau VNF: COT Standard	Site gestion estivale uniquement Ponton loisirs Plage aménagée avec baignade surveillée en rivière + camping + activité nautisme léger + guiguette	Non	Nouveaux pontons desservent accès camping et à la zone de baignade	Non	Aire de services
Rigny	Halte fluviale équipée		X	X				X																					2	Site public Propriété : VNF Gestion : CC Val de Gray Acte de gestion plan d'eau VNF: COT Standard pas reconduit 2025	Ponton nature	Non	-Environnement : à proximité du Château de Rigny, restaurant gastronomique et hôtel haut de gamme - Etat : quai manque d'entretien, fin de la COT en 2025 -Usage : halte souvent utilisée par les pêcheurs + passage de la voie bleue	Non	Non
Gray	Halte fluviale équipée (Quai Villeneuve)					X	X		X																				10	Site public Propriété VNF Gestion VNF	Quai urbain Lieu d'escale des péniches-hôtel	Non	-Environnement : en centre-ville - Offre chambre d'hôte sur un bateau stationnaire -Usages : quai réservé aux grandes unités et aux péniches-hôtels.	Oui Travaux de réfection du quai amont par VNF en 2024 Absence de services, une demande des opérateurs de péniches-hôtel d'avoir à minima électricité et poubelles/tri sélectif	Non
Velet	Halte fluviale équipée	278,7	X	X				X																					2	Site public Propriété intercommunale Gestion : CC Val de Gray Acte de gestion plan d'eau VNF : COT Standard	Halte nature / Dimension locale importante	Non	- Halte très fréquentée par les locaux et cyclotouristes ; -Ponton en état moyen ; - Il manque des équipements pour l'accueil cyclo. Néanmoins il ne s'agit pas d'une action prioritaire dans les projets d'équipements des haltes de la CC.	Non	Non
Broye-les-Pesmes	Halte fluviale équipée (Port St Pierre)	260,4	X	X																									3	Site public Propriété : VNF Gestion : CC Val de Gray Acte d'occupation du plan d'eau et ponton VNF: COT Standard	Ponton nature Identifié comme la porte d'entrée de la CC Val de Gray	Non	-Environnement : cadre naturel très agréable, de nombreux plaisanciers s'y arrêtent pour une courte durée de 2 à 3 jours. Halte située à 5km de Pesmes , "Plus Beau village de France" (patrimoine, commerces, restaurants)	Oui Projet : réfection du quai béton par VNF pour la saison 2025 puis par la suite équipement de la halte avec bornes mixtes + aire accueil camping-cars	Non

Commune	Nature du site	PK	Clientèles présentes						Les services																				Capacité d'accueil	Statut	Spécificités du site	Saturation de l'offre d'amarrage	Commentaires issus des entretiens	Projets de dév. en cours	Préco. SD Voie Bleue (aire repos/ service)	
									Fluviaux										Fluvestres																	
			PP	PL	GP	PH	BASE DE LOC	FLVT	capit.	accast.	elec.	eau	carbu.	dépot.	chantier naval	hivern. à sec	hivern. à flots	aire de carén.	mise à l'eau	bloc sani.	lav.	wifi	épicerie	déchets	Tables /bancs	restau.	loc. de vélo	loisirs nautiques								Aire de camping-cars
Chantes	Halte fluviale équipée		X	X																									2	Site public Propriété VNF Gestion : VNF	Ponton nature	Non	Palplanches	Non	Non	
Heuilley	Halte fluviale équipée	256,7	X	X				X																					2	Site public Propriété VNF Gestion VNF	Ponton nature	Non	-Environnement : cadre naturel, intersection avec le CCB, et passage voie bleue -Etat : nouveaux pontons VNF + opération arrachage de plantes +réfection récente de la véloroute -Offre touristique fluvestre : parcours éco-pagayeur/ canaoe, E9Xgite et camping communal Camoing communal rpoche propose un bloc sanitaire, une aire de camping-car, laverie, site déchets	Mais manque de services et équipements à destination des cyclotouristes	Aire de services	
Pontailier-sur-Saône	Halte fluviale équipée		X	X	X	X																							6	Site public Propriété VNF Gestion VNF	Quai urbain - Point de départ péniche-hôtel	Non	-Etat : Bon -Usages : quai réservé aux péniches-hôtel (panneau/signalétique) -Station Flots Bleus pour camping-cars devant le quai -accès à l'eau mais via une borne camping car à 40m) Toilettes publiques devant le quai	Mais manque : absence de services attendus par les opérateurs de péniche-hôtel pour rendre l'amarrage qualitatif.	Non	
Lamarche	Halte fluviale équipée (Ponton le Nymphéa)		X	X																									2	Site privé Propriété restaurant le Nymphéa Gestion par le restaurant Acte d'occupation du plan d'eau VNF: COT Standard	Ponton restaurant	Non	-Environnement : restaurant bord de Saône, avec terrasse panoramique, très fréquenté en période estivale -Etat : Bon	Non	Non	
Lamarche	Halte fluviale équipée	245,7	X	X	X			X																					4	Site public Propriété VNF Gestion par la commune	Ponton nature	Non	-Etat : RAS -Environnement : cadre naturel, halte située à proximité d'un village (commerces, restaurant) -Parcours éco-pagayeur, station Flot Bleu pour camping-car Précision offre fluviale: 4 Bollards en complément avec gestion par VNF	Non	Non	
Auxonne	Halte fluviale équipée	233,5			X	X		X																					5	Site public Propriété VNF Gestion par l'OT Acte d'occupation du plan d'eau VNF: CSA avec la commune,	Quai urbain - Point escale péniche-hôtel et bateau de commerce si besoin + point de départ/arrivée voie bleue	Non	-Etat : Bon -Environnement : en centre-ville, au pied des remparts -Offre touristique fluvestre : guiguette estivale	Mais manques : services fluviaux et signalétique Projet déplacement de OT de Auxonne sur la quai, proximité direct avec voie bleue et rivière : aménagement d'équipements pour les cyclotouristes (douche, wc, machine à laver, salle de repos avec bagagerie, local sécurisé, banc, table pique nique)	Aire de services	
Les Maillys	Halte fluviale équipée		X		X																								2	Site public Propriété VNF Gestion communale Acte d'occupation du plan d'eau VNF: COT Standard	Ponton nature Point arrêt entre Saint-Jean-de-Losne et Auxonne pour la plaisance de passage	Non	-Etat : Moyen, manque d'entretien amarrage et aménagement paysager, signalétique vieillissante -Environnement : nature, halte isolée, aucunes activités et services	Non	Non	
Ormoy	Simple bollards		X	X																									1	Site public Propriété VNF AOT de stationnement	Ponton nature	Non	1 bollard	Non	Non	
Lamarche	Simple bollards																																			

2.4.2 Grande Saône

Commune	Nature du site	PK	Clientèles présentes						Les services																								Capacité d'accueil	Statut	Spécificités du site	Saturation de l'offre d'amarrage	Commentaires issus des entretiens	Projets de dév. en cours	Préco. SD Voie Bleue (aire repos/ service)
									Fluviaux												Fluvestres																		
			P.P	P.L	GP	PH	PF	BASE DE LOC	FLVT	capi.	accast.	elec.	eau	carbu.	dépot.	chantier naval	hiver. à flots	Hiver. à sec	aire de carén.	mise à l'eau	bloc sani.	lav.	wifi	épicerie	déchets	Tables /bancs	restau.	loc. de vélo	loisirs nautiques	Aire de camping-cars	RIS								
Le châtelet	Halte fluviatile non équipée (Ponton restaurant Cascargot)	198	X	X	X																									2	Site privé Acte de gestion DPF avec VNF: COT standard	Ponton desservant le restaurant	Non	Opportunité de développer un ponton sans services en prolongation du ponton Cascardo pour la plaisance de passage (ANPEI)	Non	Non			
Verdun-Ciel	Halte fluviatile non équipée	PK hors Saône				X		X																							2 PH		Quai urbain péniche-hôtel (à venir)	A proximité d'un camping avec activités nautiques Espace pour garer les bus (à l'heure actuelle départ de montgolfière) Environnement correct assez proche du port et de la capitainerie	Oui création d'un appontement PH avec services par VNF, Etudes en cours	Aire de services			
Allériot	Halte fluviatile non équipée	150.2	X	X																											2	Site public Ponton communal Acte de gestion DPF avec VNF : COT standard	Ponton desservant le restaurant	Non	Opportunité d'extension du ponton pour accueillir plus de bateaux et de plus grand gabarit (ANPEI)	Oui Site faisant partie d'une réflexion de développement des activités fluviales à l'éccelle de la CC	Non		
Chalon-sur-Saône	Halte fluviatile non équipée (Quai aval ponton Manon)	141.55	X	X	X	X		X																							1 à 3 bateaux de plaisance 1 PH		Quai urbain péniche-hôtel	-Environnement : centre-ville -Lieux d'escalas intermédiaire	Non	Aire de services			
Ouroux-sur-Saône	Halte fluviatile non équipée		X	X				X																							3	Site public Gestion par la commune Acte de gestion du DPF avec VNF : COT standard	/	/	/	Non			
Ormes	Halte fluviatile non équipée	118.5	X	X				X																							3	Site public Gestion par la commune Acte de gestion du DPF avec VNF : COT standard	/	Non	/	Projet communal de cheminement équestre	Non		
Le Villars	Halte fluviatile non équipée	108	X	X	X																										2	Site public Gestion par la communauté de communes Acte de gestion du DPF avec VNF : COT standard	Halte nature	Non	Halte très agréable mais ponton non accessible en hautes eaux	Non	Non		
Pont-de-Vaux	Halte fluviatile non équipée	Hors PK Saône	X	X																											2	Site privé Utilisé par le club nautique	Ponton associé à un camping/attente passage écluse	Non	/	Non	Non		
Saint-Martin-Belle-Roche	Halte fluviatile non équipée	87.9	X	X				X																							2	Site public Gestion par la commune Acte de gestion du DPF avec VNF : COT standard	Ponton isolé du centre-bourg	Non	-Environnement : Le site souffre de la présence d'une usine bruyante en face, paysages peu attrayants	Non	Non		
Saint-Laurent-sur-Saône	Halte fluviatile non équipée	80.9	X	X																											2	Site public Gestion par la commune Acte de gestion du DPF avec VNF : COT standard	Ponton urbain / restaurants	Non	Environnement : Petite halte proche de nombreux restaurants Jolie vue sur Mâcon	Non	Non		

Commune	Nature du site	PK	Clientèles présentes						Les services																				Capacité d'accueil	Statut	Spécificités du site	Saturation de l'offre d'amarrage	Commentaires issus des entretiens	Projets de dév. en cours	Préco. SD Voie Bleue (aire repos/ service)	
									Fluviaux										Fluvestres																	
			P.P	P.L	GP	PH	PF	BASE DE LOC	FLVT	capi.	accast.	elec.	eau	carbu.	dépot.	chantier naval	hiver. à flots	Hiver. à sec	aire de carén.	mise à l'eau	bloc sani.	lav.	wifi	épicerie	déchets	Tables /bancs	restau.	loc. de vélo								loisirs nautiques
Mâcon	Halte fluviale non équipée (quai Lamartine)	80	X	X	X	X	X		X																					6 6PF et 2PH	Site public Gestion par la commune Acte de gestion du DPF avec VNF : COT standard	Quai urbain mutualisé avec accueil des péniches-hôtel	Non	-Environnement : centre-ville, belle halte à proximité des restaurants et commerces. - Halte potentiellement buryante en journée. Arrêt plebiscité par les PH (lieu d'escale intermédiaire)	Non	Aire de services
La Chapelle de Guinchay	Halte fluviale non équipée	68.750	X																											2	Site public Gestion par la commune Acte de gestion du DPF avec VNF : COT standard	NC	Non	- Ancien quai en pierre en bon état (ANPEI) - Très bon endroit pour s'arrêter	Non	Non
Saint-Romain-des-Iles Saint-Symphorien d'Annelles	Halte fluviale non équipée	66.10	X					X																						25	Site public Gestion par la commune Acte de gestion du DPF avec VNF : COT standard	Ancienne halte Halte associée à un restaurant	Non	- Site pas fréquenté du fait d'un envasement et d'un état sanitaire préoccupant des pontons bétons - Présence d'un club nautique et d'un camping adossé ; - Un environnement peu qualitatif, bétonné, et peu valorisé ; - Localisation stratégique : proche de Macon, en face de Saint-Didier-sur - E32Chalaronne	Non	Non
Saint-Didier-sur-Chalaronne	Halte fluviale non équipée	65.96	X					X																						1	Site public Gestion par la commune Acte de gestion du DPF avec VNF : COT standard	Halte nature	Non	Quai mal entretenu près d'un bâtiment qui semble vide Passage de la voie bleue	Non	Non
Mogneneins	Halte fluviale non équipée	59.9	X					X																						2	Site public Sous gestion VNF	Ancienne écluse	Non	-Environnement : site agréable au bord de la voie bleue, un point de départ idéal pour une balade sur les chemins de halage - Site à l'abandon	Oui Lancement d'un AAP par VNF en 2026 pour valoriser le site (ancienne écluse, atelier, ancienne maison et dépendances)	Non
Anse	Halte fluviale non équipée	35.16	X		X	X		X																						4	Site public Gestion par la commune de Anse Acte de gestion du DPF avec VNF : COT standard	Ponton associé à un restaurant	Oui	-Halte très prisée. Difficulté de trouver de la place -Halte difficilement accessible à la Grande Plaisance	Non Site non concerné à ce jour par le projet de création du port mais à englober dans la poursuite des études d'aménagement	Aire de services
Parcieux	Halte fluviale non équipée (Ponton du restaurant Les Petites Voiles)	26.87	X		X			X																						2	Site public Gestion par le restaurant Les Petites Voiles Acte de gestion du DPF avec VNF : COT standard	Ponton restaurant	Non	Amarage pour accéder au restaurant pour quelques heures	Non	Aire de services
Saint-Germain-au-Mont-d'Or	Halte fluviale non équipée	23.3	X		X																									2	Site public Gestion par la commune Acte de gestion du DPF avec VNF : COT standard	Ponton urbain	Non	Environnement : isolé/urbain Décision de gratuité en cours Halte pour petits bateaux de moins de 12m (ANPEI)	Non	Non
Curis-au-Mont-d'Or	Halte fluviale non équipée	21.9	X																											2	Site public Gestion en cours de transfert à la commune Acte de gestion du DPF avec VNF : COT standard en cours	Ponton urbain	Non	Environnement : isolé/urbain Décision de gratuité en cours	Non	Non
Neuville-sur-Saône	Halte fluviale non équipée	20.5	X		X			X																						3	Site public Gestion en cours de transfert à la commune Acte de gestion du DPF avec VNF : COT standard en cours	Quai fixe de 35m	Non	Environnement : urbain Beau quai en bon état. Ville vivante et agréable. Décision de gratuité en cours	Projet sur les quais : pour 2025, végétalisation de la zone pour espace de parc/plage, les bateaux promenades resteront au même endroit.	Aire de services

Commune	Nature du site	PK	Clientèles présentes							Les services																									Capacité d'accueil	Statut	Spécificités du site	Saturation de l'offre d'amarrage	Commentaires issus des entretiens	Projets de dév. en cours	Préco. SD Voie Bleue (aire repos/ service)
										Fluviaux										Fluvestres																					
			P.P	P.L	GP	PH	PF	BASE DE LOC	FLVT	capi.	accast.	elec.	eau	carbu.	dépot.	chantier naval	hiver. à flots	Hiver. à sec	aire de carén.	mise à l'eau	bloc sani.	lav.	wifi	épicerie	déchets	Tables /bancs	restau.	loc. de vélo	loisirs nautiques	Aire de camping-cars	RIS										
Albigny	Halte fluviatile non équipée	18.1	X																												2	Site public Gestion en cours de transfert à la commune Acte de gestion du DPF avec VNF : COT standard en cours	Ponton nature	Non	Bon état Environnement : isolé, cadre naturel agréable mais proximité axe routier Décision de gratuité en cours	Non	Non				
Fleurieu-sur-Saône	Halte fluviatile non équipée	18	X					X																							2	Site public Gestion en cours de transfert à la commune Acte de gestion du DPF avec VNF : COT standard en cours	Ponton isolé du centre-bourg	Non	Décision de gratuité en cours	Non	Non				
Rochetaillée-sur-Saône	Halte fluviatile non équipée	16.4	X					X																							2	Site public Gestion en cours de transfert à la commune Acte de gestion du DPF avec VNF : COT standard en cours	Ponton urbain	Non	Passage sur le chemin de la plage Ensemble de restaurants sur le chemin de la plage fermés hors saison dont la Paillote (COT avec VNF concernant la terrasse) Arrêt via des piquets Décision de gratuité en cours	Non	Non				
Couzon-au-Mont-d'Or	Halte fluviatile non équipée	16.3	X																												1	Site public Gestion en cours de transfert à la commune Acte de gestion du DPF avec VNF : COT standard en cours	Ponton urbain	Non	Décision de gratuité en cours	Non	Non				
Fontaines-sur-Saône	Halte fluviatile non équipée		X					X																							1	Site public Gestion en cours de transfert à la commune Acte de gestion du DPF avec VNF : COT standard en cours	Ponton urbain	Non	Environnement : urbain Décision de gratuité en cours	Non	Non				
Collonges-au-Mont-d'Or	Halte fluviatile non équipée	12.3				X		X																							1PF ou PH	Site public Gestion en cours de transfert à la commune Acte de gestion du DPF avec VNF : COT standard en cours	Ponton urbain	Non	Ponton flottant en bon état A proximité du restaurant de Paul Baucuse Promenade de 2km le long de la Saône Voie Bleue sur la route Décision de gratuité en cours Opportunité de rallonger le ponton du restaurant Bocuse (ANPEI)	Non	Non				
Lyon	Halte fluviatile non équipée (L'île Barbe)	9.6	X					X																							3	Site public Gestion et exploitation par Buldo et HS2M	Ponton urbain	Non	Environnement : urbain Ponton en bois de 156m² en partie privatisé par des restaurants. Soit 96,00 m² utilisés par le restaurant Buldo et 60m² utilisés par HS2M.	Oui Ponton en projet de rénovation par VNF courant 2024-2025	Aire de services				
Caluire-et-Cuire	Halte fluviatile non équipée		X																												2	Site public Gestion en cours de transfert à la ville Acte de gestion du DPF avec VNF : COT standard en cours	Ponton urbain	Non	Environnement : urbain Décision de gratuité en cours	Non	Non				
Quai St Antoine	Halte fluviatile non équipée	3.8				X	X	X																							2PH/PF	Site Public Acte de gestion du DPF en cours	Quai péniche-hôtel	Non	Décision de gratuité en cours	Non	Non				
Quai de la Pêcherie	Halte fluviatile non équipée	4.3	X					X																												Décision de gratuité en cours	Non	Non			
Quai Fulchiron	Halte fluviatile non équipée	3				X		X																							2 PH	En projet	Quai Paquebots Fluviaux		Décision de gratuité en cours sera installé au Quai du commerce à Lyon	Non	Non				
Quai Claude Bernard	Halte fluviatile non équipée	2.50					X																								3x2PF		Quai Paquebots Fluviaux			Non					
Quai Rambaud	Halte fluviatile non équipée	1.3					X																								2PF		Quai dédié aux Bateaux Promenades et aux PF			Non					
Quai Fillon	Halte fluviatile non équipée	1.25					X																								2PF					Non					
Quai Charles de Gaulle (Sur le Rhône)	Halte fluviatile non équipée	Hors PK Saône						X																								En projet	Quai péniche-hôtel		Situé sur le Rhône Décision de gratuité en cours	Non	Non				

- **Constats issus de l'inventaire des haltes non équipées existantes**

On dénombre **58 haltes fluviales non équipées sur la Saône**, dont 23 sur la Petite Saône et 35 sur la Grande Saône. Se présentant sous la forme de pontons et de quais, ces haltes n'offrent généralement pas de services, à l'exception de quelques équipements de base, tels que des rampes de mise à l'eau, des aires de pique-nique. Ils ont une capacité d'accueil limitée (de 1 à 4 emplacements maximum).

Typologie des haltes fluviales non équipées en fonction de leur localisation géographique et de leurs usages :

- **Quais urbains** Ces infrastructures sont principalement utilisées par les Péniches-Hôtel, les paquebots et la Grande Plaisance. Elles sont souvent situées à proximité des centres-villes, facilitant l'accès aux commerces et restaurants. Toutefois, elles ne sont pas toujours adaptées aux nuitées, en raison des nuisances sonores urbaines et d'un manque de sécurité avec un risque d'intrusion.
 - Exemples : *quai de Pontailler-sur-Saône (Petite Saône) et quai Lamartine à Mâcon (Grande Saône).*
- **Ponton restaurants** : Destinés aux petits bateaux de plaisance, ces pontons de très faible capacité (1 ou 2 emplacements) permettent un amarrage temporaire, le temps d'un repas au restaurant. Ils sont souvent gérés directement par l'établissement. La ville de Chalon, consciente de l'intérêt de ces pontons pour desservir les offres touristiques locales, a réalisé une étude localisant les secteurs à opportunités de développement de ce type de pontons.
 - Exemples : *ponton du restaurant Le Nymphéa à Lamarche-sur-Saône (Petite Saône) et ponton du restaurant Cascarot à Lechâtelet (Grande Saône).*
- **Ponton loisirs** : Ces pontons sont parfois rattachés à un camping et facilitent l'accès des plaisanciers à des activités de loisirs (cyclisme, sports nautiques, baignade). Ils présentent un potentiel de hub fluvial/fluvestre, favorisant une mixité des clientèles et des usages. Ils peuvent inciter les plaisanciers à prolonger leur séjour sur place (2 à 3 nuitées).
 - Exemples : *ponton de la plage d'Autet (Petite Saône) et ponton du camping Les Herlequins à Saint-Jean-de-Losne (Grande Saône).*
- **Ponton nature** : Ces pontons, souvent de faible capacité, offrent un cadre naturel paisible, éloigné des commerces et infrastructures routières. Ils sont de plus en plus prisés, par des plaisanciers en quête de calme et de déconnexion.
 - Exemples : *ponton de Port saint Pierre à Broye (Petite Saône) et ponton de Mogneneins (Grande Saône).*

En conclusion sur l'offre en haltes fluviales non équipées:

La répartition et la typologie des pontons et quais sur la Petite et la Grande Saône révèlent des dynamiques distinctes :

- Sur la Petite Saône : forte présence de pontons axés sur une expérience « nature » et « loisirs », et une offre de pontons restaurants limitée.
- Grande Saône : offre d'amarrage non équipée plus réduite et largement dominée par les pontons restaurants et les quais urbains. Cette configuration se fait au détriment des pontons nature, pourtant très recherchés par les plaisanciers.

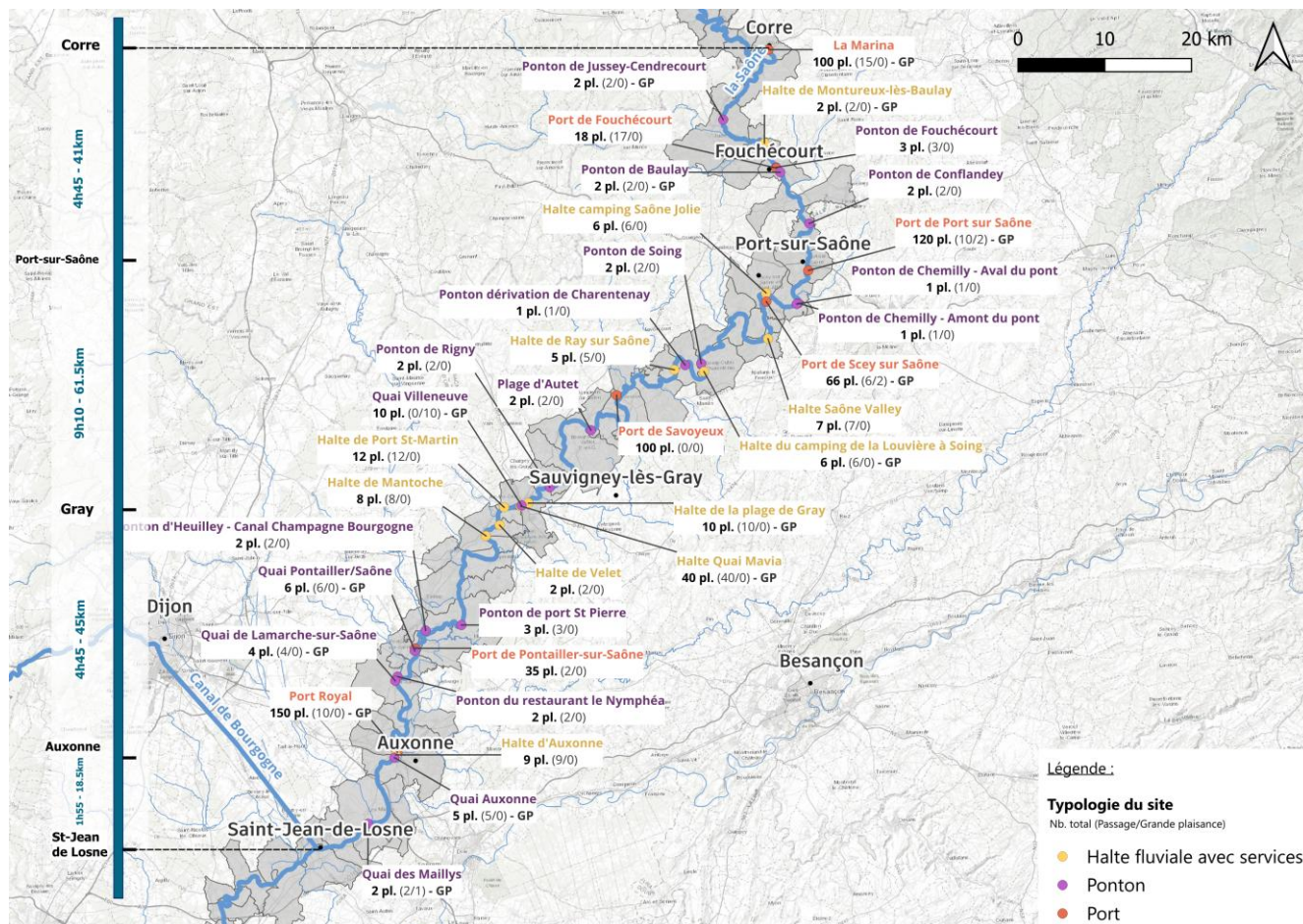
Globalement **la Saône souffre d'un manque d'infrastructures dédiées aux arrêts simples,**

- **sur la Petite Saône, particulièrement en aval de Gray,**
- **sur la Grande Saône, peu de ponton nature.**

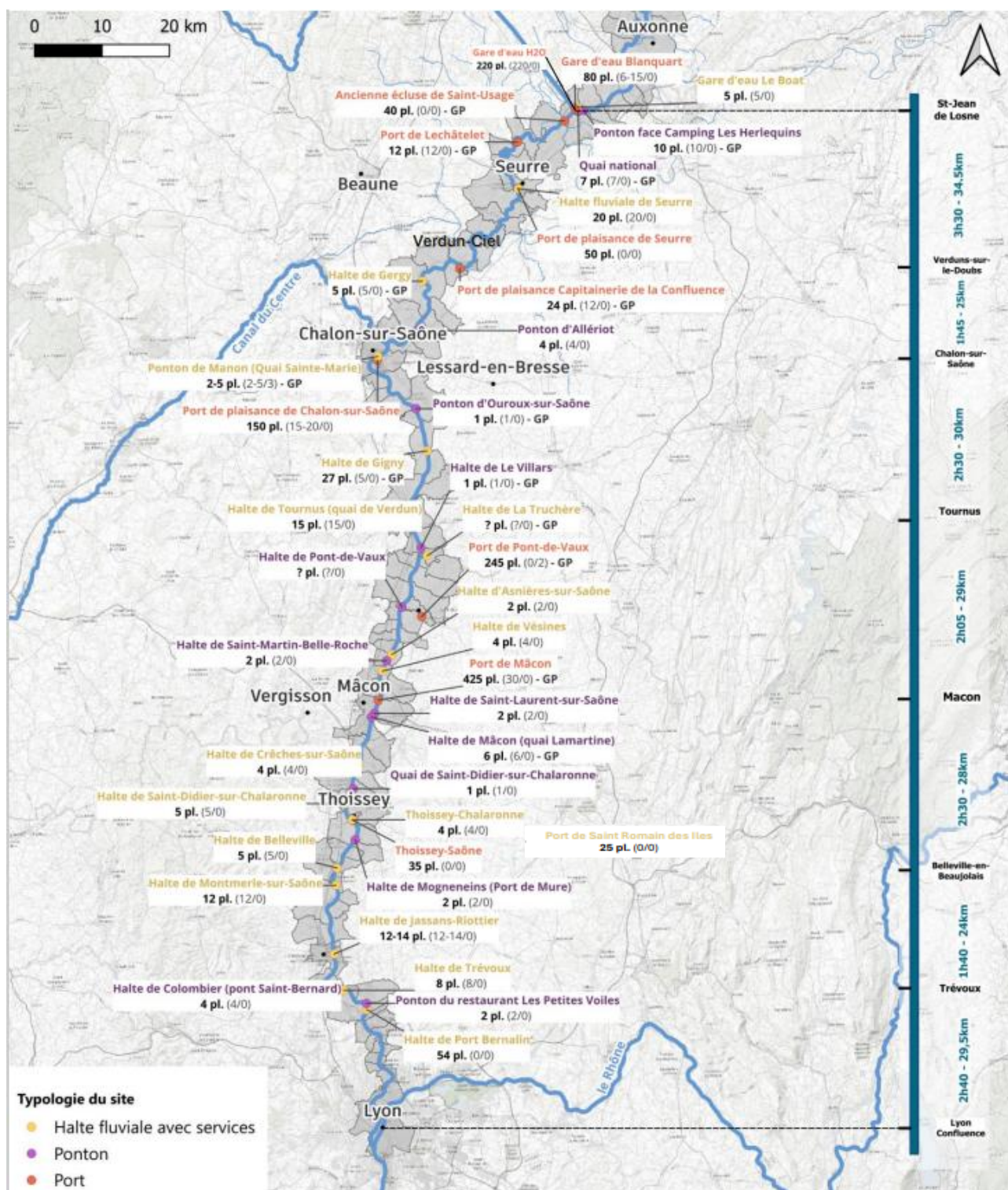
Ces haltes non équipées ne doivent pas être négligées, car elles répondent à une recherche de quiétude plébiscitée par de nombreux plaisanciers ou l'opportunité de leur donner accès à une offre de loisirs. Synthèse cartographique de l'inventaire :

Cartographie des arrêts fluviaux sur la Saône : Un réseau dense mais inégalement équipé (cf. détails dans la partie besoins par filière).

Carte des infrastructures « plaisance » existantes sur la Petite Saône



Carte des infrastructures « plaisance » existantes sur la Grande Saône



Carte des infrastructures et services fluviaux de la Métropole du Grand Lyon



3 RAPPEL DES BESOINS PAR FILIERES

3.1 La plaisance privée et la plaisance locative

3.1.1 Le marché

Les deux séquences de la Saône, chacune caractérisée par un type de plaisance dominant différent

En 2023, la Saône a enregistré le passage de 12 440 bateaux de plaisance aux écluses de référence, dont 56% de plaisance privée.

- Sur la Petite Saône, la plaisance locative domine largement avec 80% des passages à l'écluse de Gray (taux calculé sur le rapport plaisance privée et plaisance locative, hors autre passage) et ce en lien avec l'implantation des bases de location ;
- Sur la Grande Saône, la plaisance privée est dominante, avec 65% des passages aux écluses de comptage. Cependant, il est important de noter la part significative de la plaisance locative sur la partie nord de la Grande Saône, en lien avec l'implantation de plusieurs bases dans ce secteur ou à proximité, ainsi que les liaisons vers les canaux de Bourgogne et le canal Rhône-Rhin (CRR).

Un niveau de fréquentation globalement à la baisse sur la Saône

En 2023, le nombre de passages aux écluses attribué à la plaisance, n'a pas retrouvé les niveaux de fréquentation pré-COVID, avec une baisse plus marquée pour la plaisance privée que locative.

○ Plaisance locative

Sur l'ensemble de la Saône, le comptage des passages de plaisance locative apparaît globalement en baisse de 13,6% entre 2019 et 2023, malgré une légère reprise de 2,5% entre 2022 et 2023. Cependant, cette évolution masque des dynamiques très contrastées entre la Petite et la Grande Saône. On observe ainsi entre 2022 et 2023 :

- Une chute de 24% sur la Grande Saône, due, notamment, à la fermeture de la base Locaboat à Mâcon depuis la COVID et à Saint-Léger-sur-Dheune (Canal du Centre) en 2021 et 2022 ;
- Une progression de 10,7% sur la Petite Saône, en lien avec les reports liés à la suppression des fermetures mentionnées ci-dessus.

○ Plaisance privée

Entre 2019 et 2023, la plaisance privée a reculé de 17 % sur la Saône (comptage aux écluses). La Petite Saône est la plus impactée, avec une baisse de 50 %, liée à la fermeture temporaire du canal des Vosges en 2023 (depuis rouvert en 2024). La Grande Saône affiche une diminution plus modérée de 12 %.

Toutefois, malgré la baisse générale de fréquentation de la plaisance privée constatée au passage des écluses, la Saône parvient à maintenir son dynamisme, grâce à la présence des bateaux locaux sur le bassin de navigation qui circulent entre les écluses.

Source : données Chiffres clés VNF - Méthode de comptage des bateaux aux passages des écluses : Petite Saône : Gray (2019 à 2023) ; Grande Saône : Ecuelles, Seurre, Ormes, Dracé et Rochetaillée

Une tendance sur la Saône qui accompagne la tendance générale du secteur en France

Globalement en perte de vitesse, le secteur est soumis à des contraintes économiques et environnementales fortes ainsi qu'une évolution des pratiquants.

Le secteur est ainsi fragilisé par :

- **Les conséquences du changement climatique** ayant un impact de plus en plus prégnant sur les niveaux d'eau et le développement des plantes invasives ; chacun pouvant limiter plus ou moins fortement la navigabilité. Bien que la Saône soit moins directement affectée en tant que rivière, son rôle d'axe de transit nord-sud la rend dépendante du bon fonctionnement des canaux connexes (canal des Vosges, canal du Centre, canal de Bourgogne, canal du Rhône au Rhin). Toute perturbation sur ces itinéraires peut ainsi nuire à son attractivité ;
- **Les évolutions réglementaires** engendrent des contraintes économiques fortes sur les investissements à consentir au niveau des flottes (électrification ...) ;
- **Les évolutions des profils, comportements et attentes des plaisanciers :**
 - o Au niveau de la plaisance privée :
 - La clientèle traditionnelle de la plaisance privée vieillit. Les bateaux également vieillissants sont souvent rachetés par des clientèles à faible pouvoir d'achat, qui peuvent rencontrer des difficultés à financer les travaux d'entretien nécessaires. Ce segment traditionnel qui constituait le « fonds de commerce » de la navigation touristique fluviale peine à se renouveler ;
 - En revanche avec le développement du « slow tourisme », et cette recherche de ressourcement, peut émerger progressivement, une demande locale/ de plaisance résidente pour des sorties à la journée (attractivité renouvelée pour les bords d'eau) ;
 - L'évolution de la plaisance privée tendrait, à l'avenir, à se développer autour d'une flotte de plus petite taille, pour une pratique locale, souvent destinée à une clientèle disposant d'un bon pouvoir d'achat ;
 - o Au niveau de la plaisance locative :
 - La part des clientèles étrangères a diminué notamment depuis la COVID et la qualité des infrastructures françaises est souvent perçue comme insuffisante, notamment en matière environnementale (ex : gestion des eaux usées). Toutefois, des efforts de la part des opérateurs de location sont en cours pour reconquérir ces marchés, grâce à une communication renforcée ;
 - Sur l'ensemble des marchés, la filière subit les évolutions comportementales inhérentes aux modes de consommation actuels : recherche d'activités toujours nouvelles, renouvelées, insolites. Ainsi, si la plaisance locative réussissait auparavant à fidéliser les pratiquants (voir les convertir en propriétaires), cela n'est plus le cas aujourd'hui. Il s'agit majoritairement de réservations « one shot », pour des groupes variés (familiaux, intergénérationnels ou d'amis), où l'expérience doit être ludique, immersive, adaptée à chacun, ... L'importance de l'offre fluvestre se renforce donc dans l'attractivité du séjour. La fidélisation devient plus difficile, il convient donc d'élargir la base des publics ciblés ;
 - Enfin, globalement la clientèle devient plus exigeante. Elle recherche un niveau de confort plus qualitatif, tant à bord des bateaux qu'aux arrêts, avec une demande de services renforcée.

3.1.2 Synthèse des besoins en matière d'aménagements et de services

L'ensemble des clientèles de la plaisance (plaisance privée, locative, grande plaisance) ont avant tout besoin de pouvoir stationner, s'amarrer et d'accéder à des services de base. Il existe différentes possibilités d'amarrage selon les attentes et besoins des plaisanciers, notamment vis-à-vis de la durée de stationnement et des services offerts

- **Le port** : destiné au stationnement de moyenne et longue durée, les ports proposent et favorisent les contrats de 6 mois à 1 an ;
- **La halte avec services et le ponton sans service** : destinés aux bateaux de passage avec une durée de stationnement de quelques heures à 3 nuits ;
- **L'amarrage « sauvage »** : utilisation de piquets pour un amarrage temporaire en pleine nature.

- **Constats qualitatifs sur le niveau d'équipement de la Saône pour répondre aux besoins des plaisanciers**

La Saône offre un bon maillage pour la plaisance, cependant plusieurs manques ou insuffisances ont été relevés :

- En termes d'aménagements :
 - Un niveau d'entretien des pontons et des petits ports parfois insuffisants, rendant certains amarrages inutilisables ;
 - La Petite Saône souffre d'un manque de pontons d'arrêt nature, notamment en aval de Gray ;
 - La Grande Saône manque de pontons pour la plaisance de passage pendant les pics de la saison et de pontons nature.
- En termes de services fluviaux :
 - Accueil : niveau globalement insuffisant. On observe fréquemment l'absence de signalétique, tant sur l'eau qu'à terre, un manque de présence humaine, ainsi qu'un déficit d'indications et d'aide à l'amarrage.
 - Accès à l'information touristique : visibilité limitée sur l'offre touristique et de loisirs (patrimoine culturel et historique, activités nautiques, sentiers pédestres), sur les commerces (supermarchés, jours de marché) et la restauration, ainsi que sur leur localisation, horaires d'ouverture et accessibilité depuis la voie d'eau.
 - Sécurité d'accès aux pontons en milieu urbain, avec des risques d'intrusion.
 - Bornes électriques et d'eau : équipements souvent peu nombreux, vétustes et mal entretenus. Une demande forte émerge pour l'installation de bornes automatiques, individuelles et combinées.
 - Ravitaillement en carburant : absence notable de points de distribution entre Mâcon et Lyon, nécessitant un meilleur maillage pour sécuriser et fluidifier les parcours des plaisanciers.
 - Blocs sanitaires (WC et douches) : manque d'équipements sur certaines longues portions de l'itinéraire, notamment dans le secteur de la CC Val de Gray.
 - Gestion des déchets : insuffisance de poubelles de tri sélectif, notamment de grande capacité .
 - Gestion des eaux usées : enjeu émergent. L'offre reste limitée sur l'ensemble de la rivière et les stations de dépotage existantes sont peu utilisées. Au-delà des équipements, un effort de sensibilisation auprès des usagers est nécessaire.
 - Petits commerces (épiceries, boulangeries) : absence ou rareté de commerces de proximité accessibles depuis la voie d'eau.
 - Chantiers navals / ateliers fluviaux : maillage satisfaisant avec 5 sites sur la Grande Saône et 4 sur la Petite Saône.

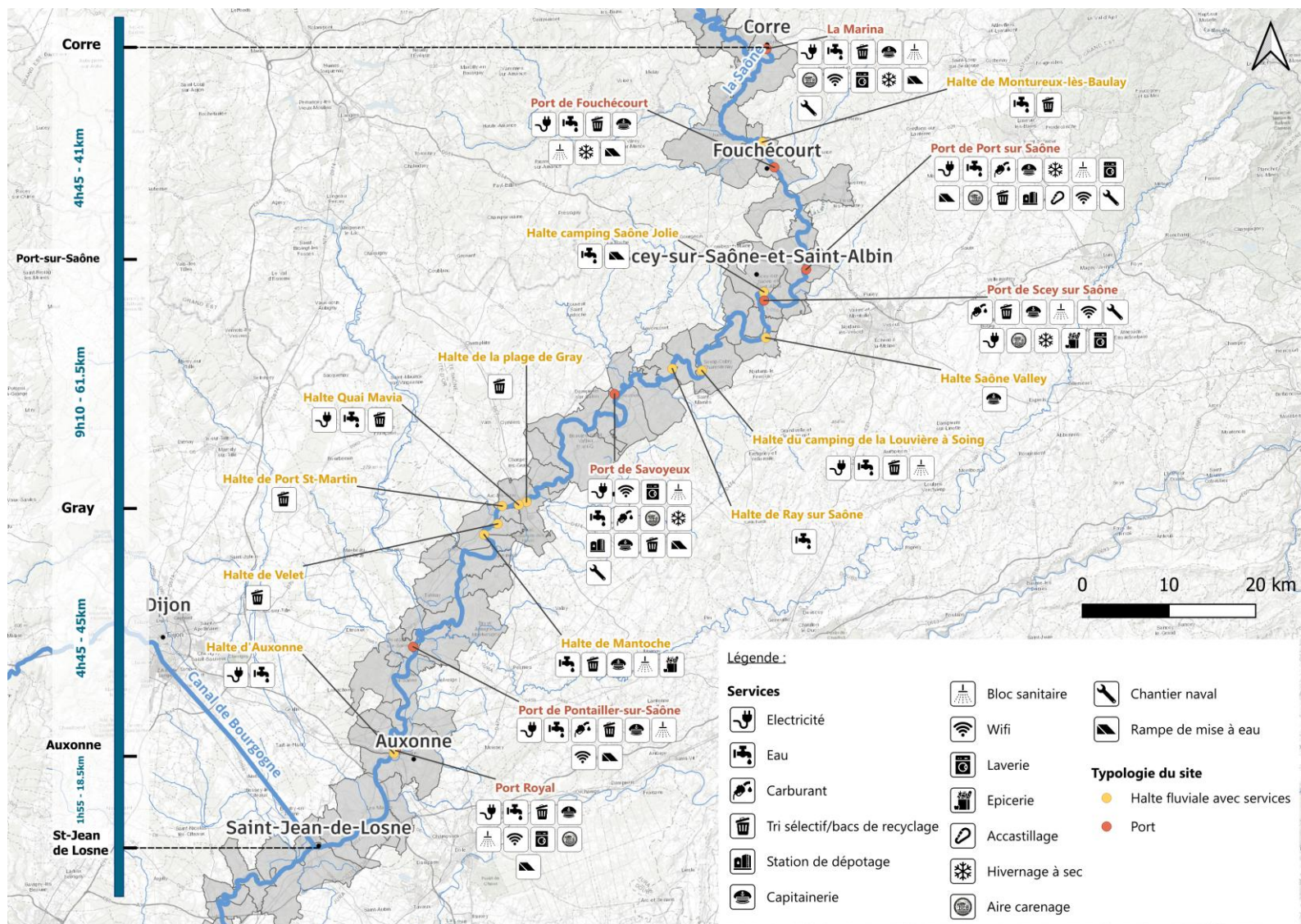
Dans un contexte de transformation structurelle du marché, la redynamisation du secteur de la Saône passe par la modernisation et l'entretien des infrastructures existantes, ainsi que la création de nouveaux pontons pour améliorer la qualité et la fonctionnalité du réseau. Pour tirer son épingle du jeu, par rapport à d'autres destinations, la Saône doit démontrer un positionnement qualitatif en termes d'infrastructures et de services.

Si le marché français n'est pas encore complètement sensibilisé aux enjeux environnementaux, la capacité à démontrer une démarche environnementale vertueuse, avec des bateaux écologiques, moins polluants, et des infrastructures d'accueil adaptées, sera un gage de positionnement dans les années à venir.

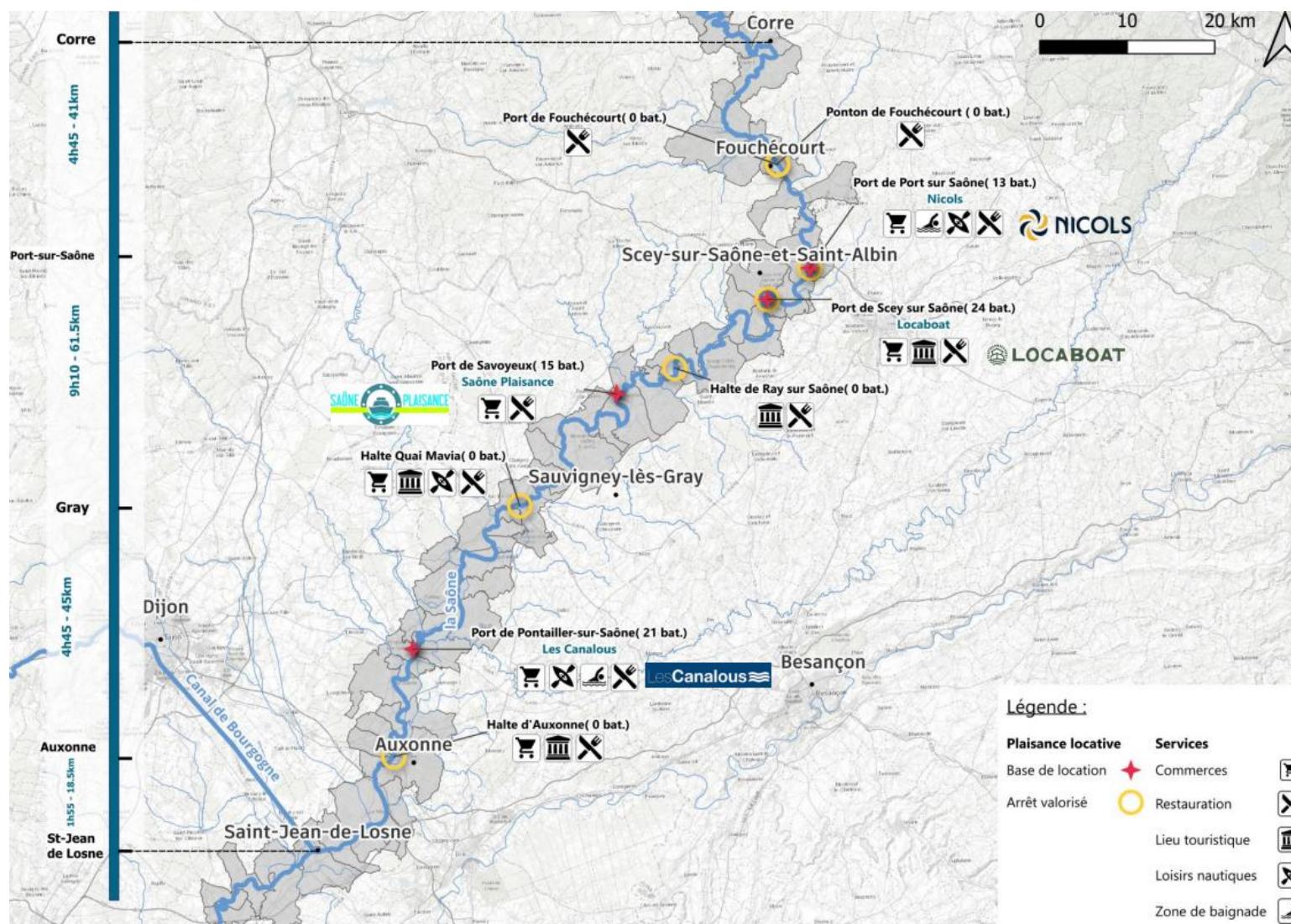
A noter : une des conditions d'attractivité de la voie d'eau passera par la dynamisation de son territoire autour d'activités culturelles, touristiques, récréatives aptes à séduire un public large et qui soit à la portée de toutes les bourses.

3.1.3 Carte des services existants sur la Saône et dédiés à la plaisance

3.1.3.1 Petite Saône :

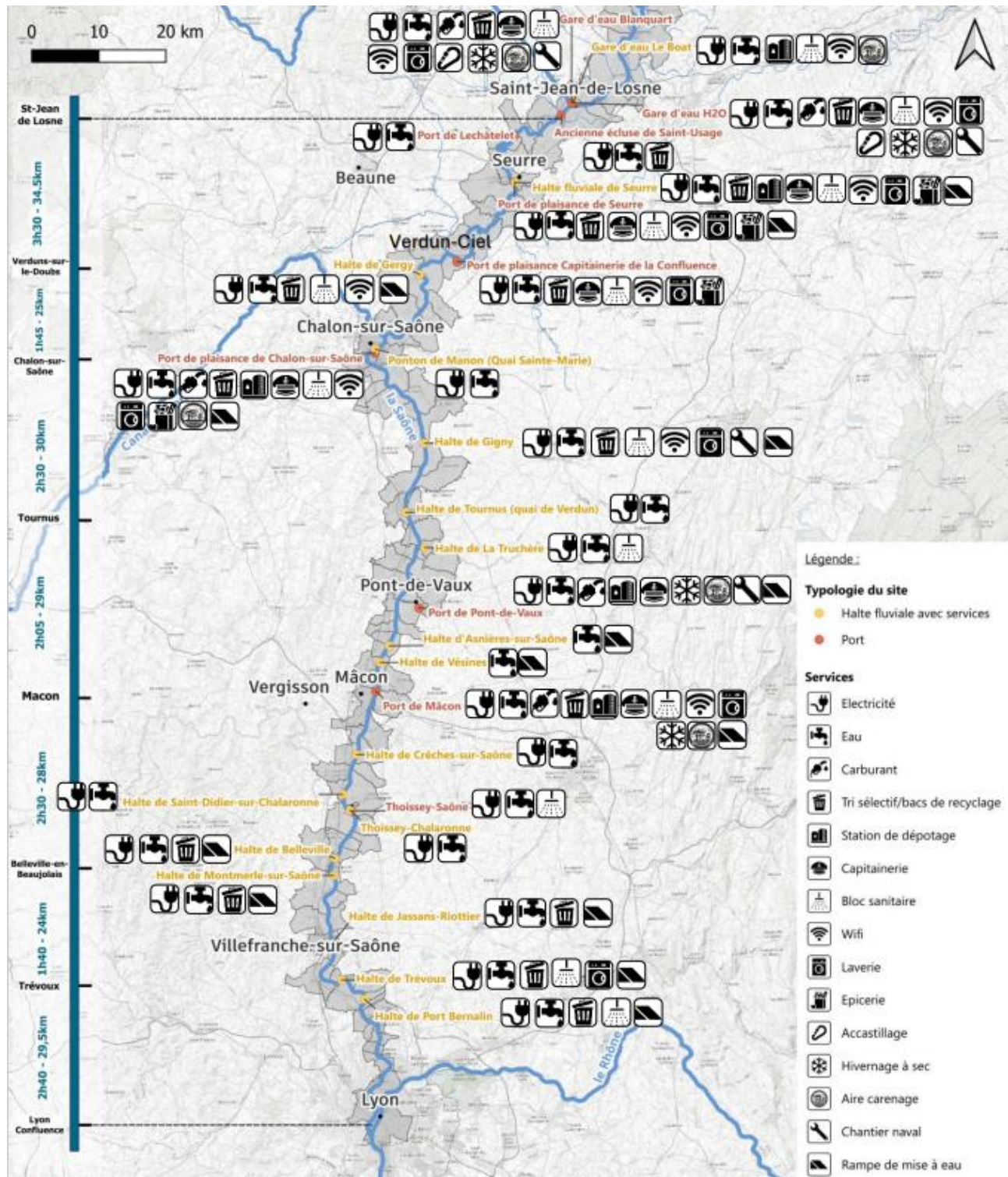


Carte des services dédiés à la plaisance - Petite Saône



Carte des arrêts et services « plaisance locative » - Petite Saône

3.1.3.2 Grande Saône



Carte des services dédiés à la plaisance - Grande Saône

3.2 La Grande Plaisance

La Grande Plaisance : filière faisant partie de la plaisance privée mais s'en différenciant par le gabarit des bateaux plus important (généralement entre 15 et 25m)

Rappel des niveaux de fréquentation

En 2024, la fréquentation de la Saône, par la filière Grande Plaisance, reste relativement limitée en volume par rapport à l'ensemble de la « petite » plaisance (moins de 20m). Cependant, elle représente une part significative en termes de contribution financière dans l'achat des vignettes de navigation.

Au national, sur un total de 12 567 vignettes achetées par les plaisanciers privés, 439 (dont 381 à l'année) ont été acquises pour des bateaux de 20 mètres et plus, soit 3,5% du total.

Une clientèle étrangère de longs séjours (grande itinérance)

- La Grande Plaisance sur la Saône attire une clientèle majoritairement internationale, composée notamment de Suisses, Britanniques et Australiens, mais aussi de résidents de la région Bourgogne Franche-Comté ;
- Ce segment est constitué par des navigants expérimentés, ayant souvent plus de 10 ans d'expérience, et bénéficiant d'un réseau humain très soudé, facilitant l'échange d'informations et d'itinéraires ;
- Les séjours sont généralement longs, variant d'une semaine à un mois, voire plus de quatre mois pour certains plaisanciers étrangers, avec des escales moyennes de 48 heures.

Un secteur en perte de vitesse et un manque de renouvellement de la clientèle

- La Grande Plaisance fluviale connaît un ralentissement marqué, principalement en raison du vieillissement de ses pratiquants. De nombreux propriétaires de grands bateaux arrivent à un âge où ils cherchent à revendre leur embarcation, mais ces unités trouvent difficilement preneurs ;
- L'évolution constante des réglementations et des normes ajoute une contrainte supplémentaire, obligeant les propriétaires à réaliser des travaux coûteux qui rendent l'entretien de ces bateaux encore plus exigeant ;
- Par ailleurs, l'attractivité de la France et de sa culture peut être concurrencée par certaines voies d'eau européennes, aux Pays-Bas et en Allemagne notamment, attractives car bien entretenues et avec un bon niveau d'accueil

Des atouts à valoriser

- Le bon état général de navigabilité de la Saône est apprécié et représente l'un de ses atouts majeurs. Contrairement à d'autres voies navigables, elle n'est que peu affectée par les plantes envahissantes. Son caractère naturel de rivière demeure un atout. Toutefois son attractivité dépend aussi de la navigabilité des voies connexes ;
- Son offre touristique constitue également un levier fort : paysages pittoresques, vignobles réputés, gastronomie locale, autant d'éléments qui favorisent les dépenses des plaisanciers sur le territoire ;
- En outre, la Saône dispose de l'un des rares ports capables d'effectuer des contrôles techniques pour les bateaux de plus de 20 mètres (Saint-Jean de Losne), en faisant ainsi un point de passage quasi-obligé pour la Grande Plaisance dans la région ;
- Enfin, la Saône constitue un axe de transit vers de nombreux canaux et rivières et constitue un axe majeur de l'héliotropisme des clientèles européennes.

Besoins identifiés

- Les usagers de la Grande Plaisance recherchent avant tout des expériences locales, avec un attrait particulier pour la gastronomie, le vin, les marchés et le patrimoine culturel. Ils ont donc besoin d'informations lors de leurs escales :
- En revanche, ils ont peu besoin des services fluviaux en raison de l'autonomie importante de leurs bateaux. Ex. carburant : utilisation de camions pour leur ravitaillement ;
- Les bateaux sont souvent assez anciens. Ils ne disposent pas tous d'une cuve pour les eaux grises et eaux vannes et l'usage des stations de dépotage est limité ;
- **Leur principale attente en matière de services concerne donc l'accès à des bornes d'eau et d'électricité.** Les autres services fluviaux leur sont moins indispensables ;
- **L'amarrage constitue leur besoin premier, or de nombreuses infrastructures restent inaccessibles aux bateaux de plus de 20 mètres, restreignant fortement les possibilités d'escale.** Ces embarcations ne sont pas autorisées à s'amarrer sur les quais réservés aux péniches-hôtel. Ces plaisanciers se retrouvent ainsi dans une situation d'entre-deux, n'appartenant ni aux grands bateaux de croisière ni aux petites unités de plaisance. Cette contrainte est accentuée par une occupation souvent désordonnée des pontons, certains bateaux s'installant au centre, rendant les quelques emplacements susceptibles de les accueillir encore plus difficiles d'accès ;
- Un autre point majeur d'attention concerne la sécurisation des amarrages, notamment en ville, avec le constat d'une augmentation des intrusions ;
- La visibilité et l'accès à l'information sur l'offre touristique.

	Jalonnement	Aménagements		Services touristiques fluvestres	
		Indispensables	Souhaitables	Indispensables	Souhaitables
Ports	Avec l'existant	Amarrages accessibles aux + de 20m	Amarrages sécurisés	- Informations touristiques - Commerces et restaurants - Eau/électricité	Capitainerie/ Accueil
Haltes	Cadre agréable à proximité de commerces	Amarrages accessibles aux + de 20m	Panneaux explicatifs pour un amarrage optimisé	- Informations touristiques - Commerces et restaurants	Eau/électricité
Pontons	Arrêts nature	Amarrages accessibles aux + de 20m	Panneaux explicatifs pour un amarrage optimisé	/	/

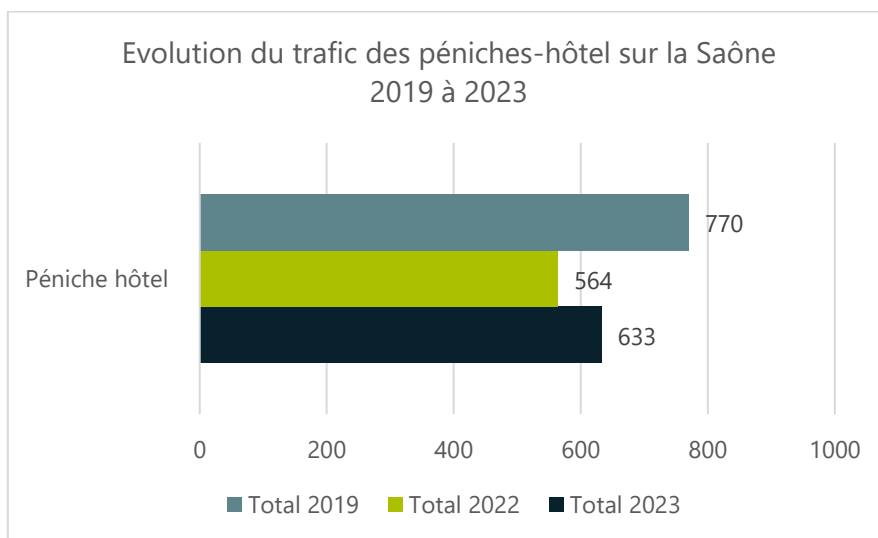
Globalement le marché français de la Grande Plaisance est sur le déclin, en lien avec les problématiques de vieillissement des plaisanciers et de la flotte, sans perspective de renouvellement à court terme. **Néanmoins la Saône, vis-à-vis de sa situation d'axe de transit, notamment pour les clientèles européennes, dispose d'un atout réel sur lequel s'appuyer pour maintenir la fréquentation.** Afin de conforter sa position d'axe de navigation attractif et important, un des enjeux réside dans la capacité à garantir des emplacements de passage pour ces bateaux, et en travaillant une communication adaptée à destination de la communauté de la Grande Plaisance (informer et rassurer).

3.3 Les Péniches-hôtels

3.3.1 Caractéristiques du marché : un marché de luxe majoritaire mais qui esquisse progressivement une démocratisation de son offre par la mise en place de nouveaux produits

Un niveau pré-covid qui n'a pas été retrouvé

Entre 2019 et 2023, le nombre de passages aux écluses des péniches-hôtel comptabilisés sur la Saône a diminué de 18%. On note une bonne reprise en 2023 par rapport à 2022, +12% d'escales et + 40% du temps passé en escale par rapport à 2022.



Source : Traitement EGIS des données Chiffres clés VNF - Méthode de comptage des bateaux aux passages des écluses : Petite Saône : Gray ; Grande Saône : Ecuelles, Seurre, Ormes, Dracé et Couzon

Pour autant 2024 a été une année en recul en lien avec les Jeux Olympiques de Paris qui ont entraîné une moindre programmation en amont. Ainsi le nombre de touchés sur la Saône, enregistrés dans Gescale (l'outil de réservation) est de 478 en 2024, contre 504 en 2023.

Une fréquentation concentrée pour une grande part sur la Grande Saône

Parmi les 478 touchés enregistrés en 2024, 86% ont été réalisés sur la Grande Saône. Les trois sites d'escales les plus fréquentées de la Saône sont :

- Losne (96 touchés),
- Seurre (75 touchés),
- et Chalon - quai Manon (54).

L'activité des péniches-hôtel domine au nord de la Grande Saône du fait de sa connectivité avec les canaux (Canal du Centre, Canal de Bourgogne, et dans une moindre mesure avec le Canal du Rhône au Rhin).

La Petite Saône est moins fréquentée en raison de sa distance par rapport aux principaux sites touristiques de référence (Château Clos de Vougeot, Dijon et Beaune). Quand elles naviguent sur la Petite Saône, les péniches-hôtel ne vont quasiment pas en amont de Gray, voire pas du tout comme en 2024.

En 2024, les escales sur la Petite Saône sont :

- Auxonne avec 46 touchés,
- suivie de Pontailleur-sur-Saône avec 11 touchés,

- et enfin Gray avec 6 touchés.

Des fluctuations fortes d'une année sur l'autre

On notera des fluctuations fortes du nombre de touchés à chaque escale, en lien avec l'évolution des programmations, des travaux de rénovation, des ouvertures ou fermetures des canaux connexes.

Par exemple :

- Une baisse importante de la fréquentation à Chalon (quai Manon) passant de 107 touchés en 2023 à 54 en 2024 soit une diminution de 49% ;
- Une très forte augmentation de la fréquentation du quai National à Saint-Jean-de-Losne, grâce à des travaux de rénovation du quai, l'utilisation de cet appontement par 2 bateaux CroisiEurope et l'absence de fermeture des canaux connexes, passant de 8 touchés en 2023 à 69 en 2024, soit une hausse de 88%.

Vers une diversification des offres

- Le marché des péniches-hôtel connaît une segmentation croissante, avec d'une part, des offres très haut de gamme, sur-mesure, à travers un processus de commercialisation très personnalisé, et d'autre part, des croisières plus abordables commercialisées sur catalogue, permettant de toucher un large éventail de clients ;
- La demande pour des activités plus dynamiques augmente, dépassant la simple navigation : depuis deux ans, une nouvelle tendance émerge avec des clientèles plus jeunes, notamment grâce aux croisières multigénérationnelles où les grands-parents offrent le séjour à l'ensemble de la famille. Ces croisières incluent des activités comme la randonnée le vélo, le kayak et la pêche. In fine, les opportunités d'activités évoluent avec une demande croissante pour des expériences plus actives ;
- Les opérateurs cherchent de plus en plus à proposer des expériences intimes, immersives et exclusives, pour des clients très exigeants, offrant une valeur ajoutée et une différenciation, et ce, tout en présentant les sites incontournables, parfois surfréquentés, mais sous un angle inédit et plus intime.

3.3.2 Synthèse des besoins en termes d'aménagements et de services

Les péniches-hôtels effectuent des arrêts répondant à divers besoins :

- Points de départ et d'arrivée/tête de ligne : accueil des clients et nuitée avant le début de la croisière ;
- Escales intermédiaires : haltes en centre-ville ou sites touristiques pour une nuitée et des visites ;
- Arrêts en pleine nature : possibilité de descendre à terre, pour des promenades ou des balades à vélo sur des sentiers aménagés.

Pour rappel, les opérateurs de péniches-hôtel privilégient leurs itinéraires en fonction de plusieurs critères essentiels :

- Accessibilité : proximité des aéroports et facilité d'accès aux points d'amarrage, incluant des espaces de stationnement pour les navettes privées ;
- Conditions de navigation et cadre paysager : niveau d'eau sécurisé, qualité du paysage et atmosphère paisible ;
- Attractivité et notoriété de la destination : réputation touristique et image de marque du territoire ;
- Richesse du patrimoine et offres touristiques : présence de sites historiques et gastronomiques incontournables dans un rayon de 30 minutes en voiture (châteaux, vignobles, églises), ainsi que la mise en valeur des savoir-faire locaux à travers les marchés, producteurs et artisans.

Appréciation de l'offre sur le niveau d'équipement de la Saône pour répondre aux besoins des Péniches-Hôtels

Une capacité d'amarrage suffisante pour l'activité actuelle

Les opérateurs soulignent un maillage et une capacité d'amarrage à ce jour suffisant au regard du nombre d'opérateurs sur le linéaire.

La Saône compte **22 lieux d'escales** (Source VNF-Gescales), avec des emplacements réservés pour l'accueil des péniches-hôtel, allant de 1 à 4 places, soit un total de **34 emplacements**, dont :

- 6 emplacements sur la PS
- 24 emplacements sur la GS
- et 4 emplacements sur la Métropole de Lyon.

En 2022, 21 péniches-hôtels ont navigué sur le bassin Rhône-Saône, dont 15 sur la Saône (Chiffres clés VNF). En 2024, on dénombre sur la Saône 11 bateaux opérés par 6 compagnies (source : entretiens avec les opérateurs de péniches-hôtels).

À noter qu'en 2026, les opérateurs **prévoient le report temporaire de 5 à 6 péniches-hôtels** supplémentaires sur la Saône, en raison des travaux réalisés sur les barrages réservoirs du canal de Bourgogne.

La création d'un amarrage à Verdun-sur-le-Doubs en 2026, situé entre Seurre et Chalon-sur-Saône, comblera un manque important, qui obligeait auparavant les opérateurs à effectuer de longues journées de navigation. Sur le tronçon entre Saint-Jean-de-Losne et Chalon, où l'afflux de péniches-hôtels est important, cette nouvelle escale permettra de préserver l'aspect intime lors des arrêts.

Cependant, il **manque des arrêts dits « nature »** permettant aux clients de profiter du cadre et de descendre à terre pour une promenade à pied ou à vélo.

Un niveau qualitatif des services à terre insuffisant

La qualité des amarrages sur la Saône n'est pas à la hauteur des standards haut de gamme, créant un grand écart entre le luxe à bord des bateaux, et les conditions à terre. Les principaux problèmes identifiés par les opérateurs sont :

- Dysfonctionnement de certaines bornes électriques et d'eau en raison d'un manque d'entretien ;
- Sites peu ou pas entretenus, affectant la qualité et l'attrait paysager des amarrages ainsi que la sécurité des quais ;
- Défaut de collecte des déchets et de tri sélectif ;
- Absence de station de dépotage, obligeant les opérateurs à apporter les huiles usagées en déchèterie ;
- Absence d'actualisation de l'information vis-à-vis de l'état des appontements (rénovation, accessibilité...) en temps réel.

La filière péniche-hôtel est en phase de reprise et la demande est en progression. Les taux d'occupation élevés (ex : CroisiEurope annonce un taux d'occupation de plus de 85% pour ses croisières sur la Saône) témoignent de l'intérêt porté à ce linéaire.

Par ailleurs, les difficultés désormais récurrentes de navigabilité sur les canaux connexes et des événements plus conjoncturels comme la fermeture du Canal de Bourgogne en 2026, sont de nature à entraîner un report sur la Saône. Les opérateurs considèrent déjà des itinéraires de repli. Ils réfléchissent également à utiliser la petite Saône, si la grande Saône devient trop fréquentée. Cette dynamique ouvre des opportunités de développement, notamment en matière d'amarrages et d'itinéraires alternatifs plus intimistes.

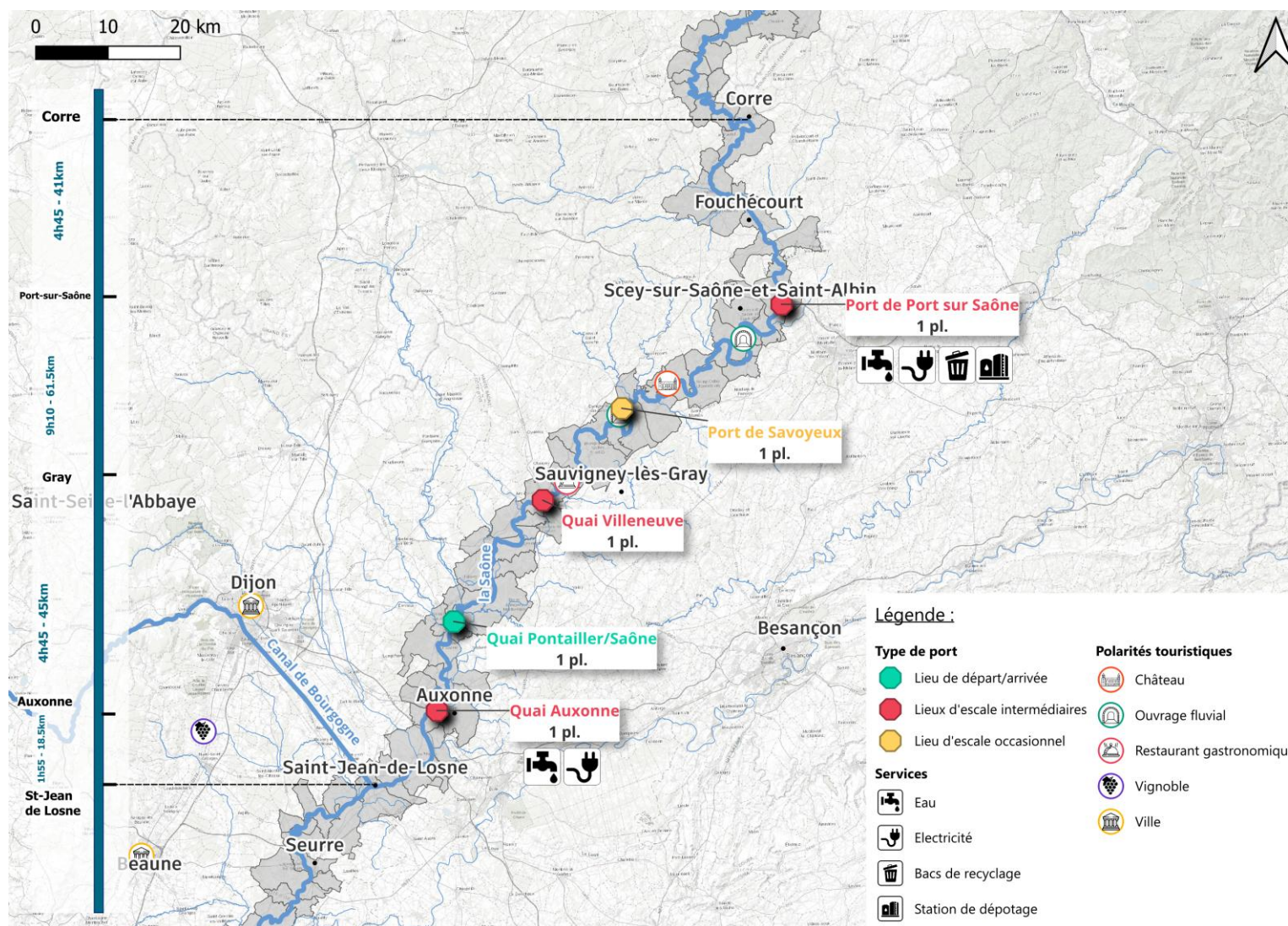
Sur cette filière, l'enjeu pour la Saône, va donc être de transformer ces opportunités conjoncturelles et de convaincre au-delà du court terme, d'une attractivité renforcée, pour conforter la place de la filière.

La réalisation de cette ambition nécessite un travail autour de quatre sujets :

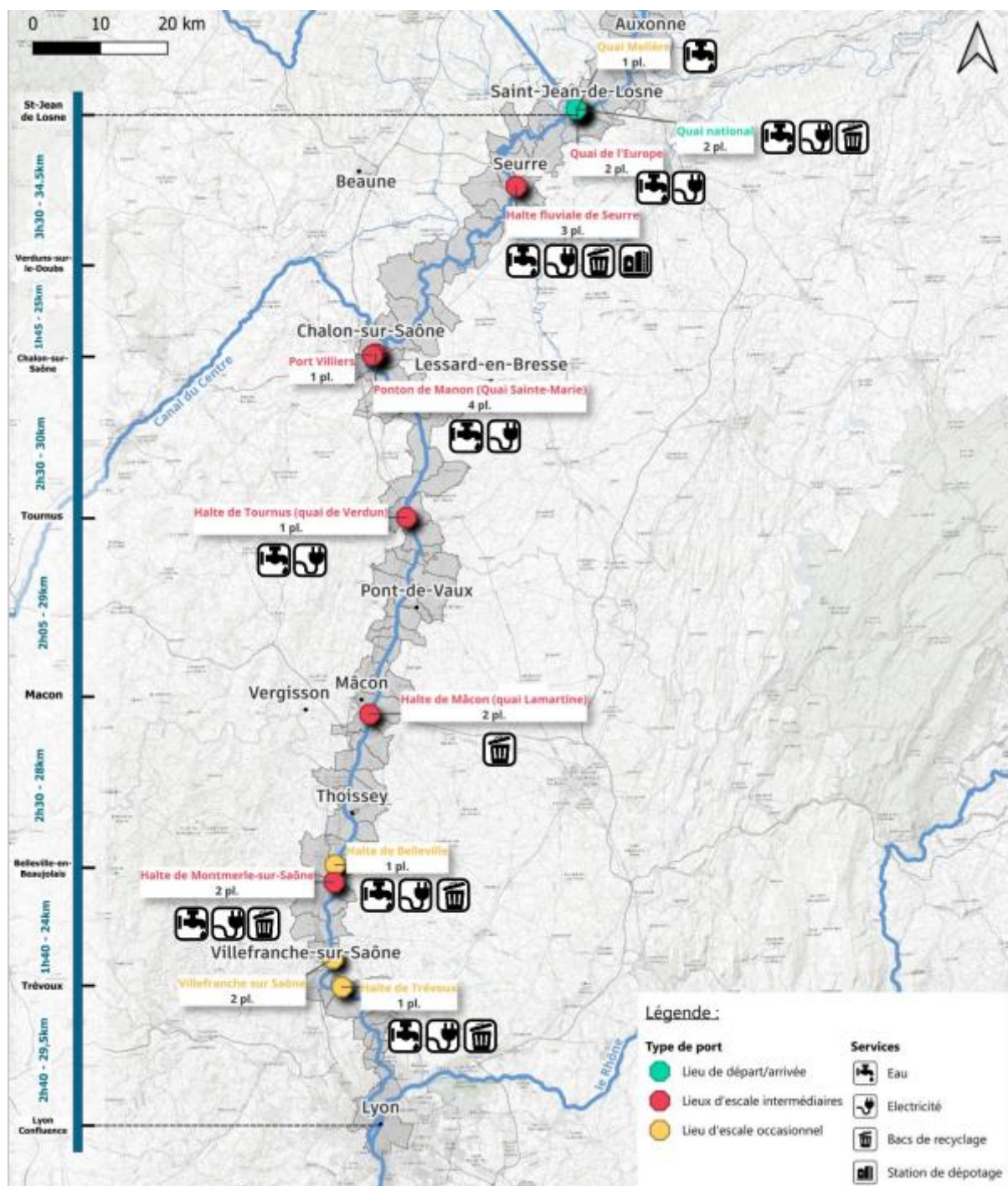
- Une adaptation/montée en qualité des infrastructures pour garantir un accueil optimal aux péniches-hôtel ;
- Un renforcement ponctuel / création de capacité d'accueil sur quelques escales pour garantir le calme / une exclusivité recherchée et /ou permettre de nouveaux circuits ;
- Un travail de fond, pour les territoires et notamment Petite Saône, sur le développement de l'offre touristique afin de proposer de nouvelles visites / circuits (accès, contenu de la visite, mise en scène, horaires) ; donner à appréhender le vignoble haut-saônois encore méconnu, son histoire à partir d'autres lieux et en profitant d'une diversification des clientèles.

Une réflexion à porter également avec l'offre touristique des canaux connexes à la Saône et des circuits proposés par les opérateurs de péniche-hôtel

3.3.3 Carte des haltes dédiées aux péniches-hôtels



Carte des arrêts et services à destination des péniches-hôtels sur la Petite Saône



Carte des arrêts et services à destination des péniches-hôtels sur la Grande Saône

3.4 Les Paquebots fluviaux

3.4.1

Les caractéristiques du marché

Le bassin Rhône-Saône est le 1^{er} bassin français pour la croisière fluviale avec, en 2023, 26 bateaux comptabilisés. Comparativement, on en dénombre 19 sur le bassin de la Seine, 6 sur la Garonne et 2 sur le bassin Hauts-de-France.

Sur l'année 2023, on estime le nombre de passagers transportés sur le bassin Rhône Saône à environ 112 000. Le nombre de passager sur le bassin est revenu au même niveau qu'avant Covid.

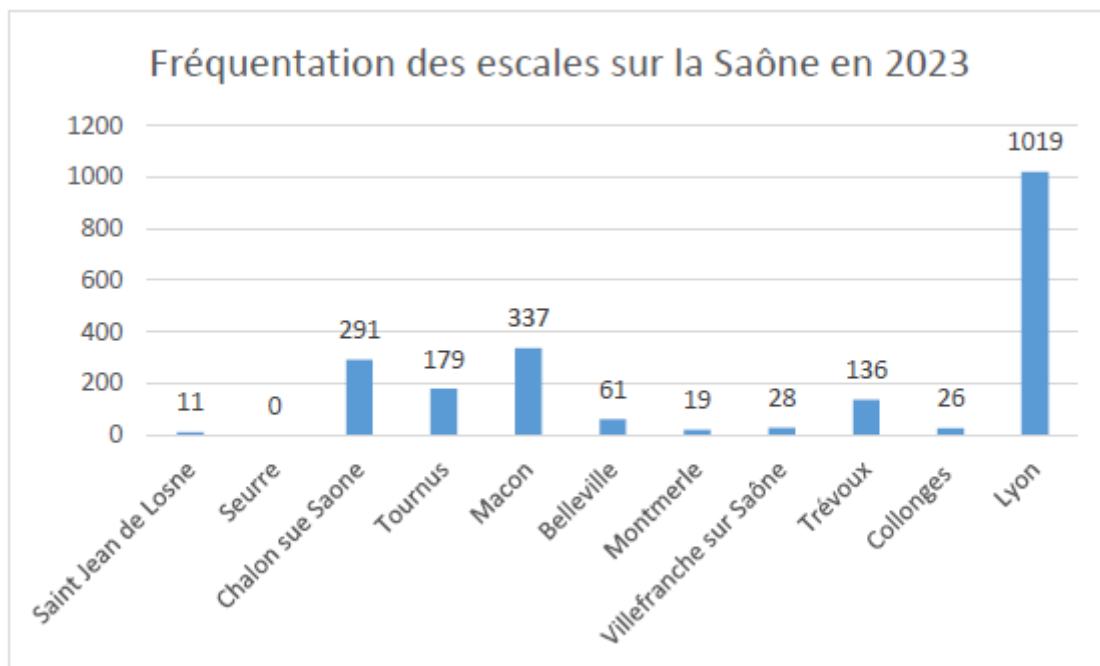


NB : Année 2020 non représentée due à la COVID-19

(Source : DTRS- Note de conjoncture Filière Paquebots fluviaux sur le bassin Rhône-Saône Année 2023)

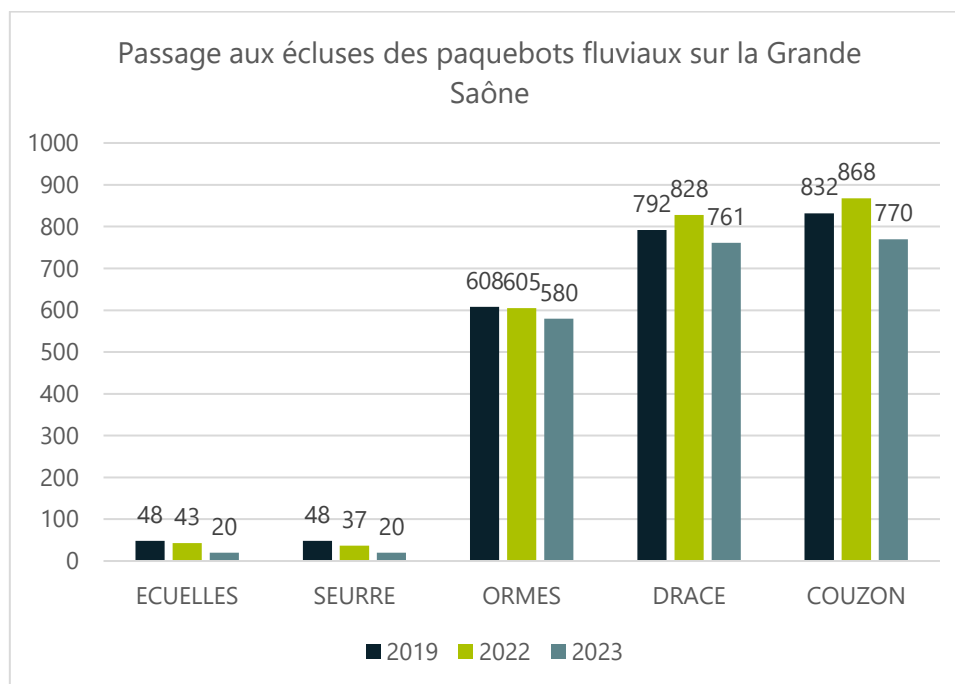
Dans un contexte global de progression de la fréquentation sur le bassin Rhône / Saône, la Saône dispose encore d'une capacité d'accueil supplémentaire par rapport à la fréquentation du bassin. Si les deux tiers des bateaux remontent la Saône, ils réalisent 2 à 3 escales sur la Saône lors d'une . Ainsi, sur une croisière passée sur le Rhône et la Saône, seul 25 à 30% du temps de croisière global est passé en Saône. Certaines compagnies proposent des croisières exclusivement sur la Saône mais elles sont encore peu nombreuses (1 bateau sur toutes la saison et en fonction de la demande pour les autres).

On note que les sites les plus fréquentés sur la Saône sont : Chalon-sur-Saône, escale « tête de ligne » et porte d'entrée vers la Bourgogne, notamment pour le site remarquable des Hospices de Beaune ; Tournus, ville d'histoire appréciée des opérateurs, notamment pour l'Abbaye Saint-Philibert, joyau de l'art roman, et pour ses restaurants étoilées mais qui souffre d'un manque de places d'appontement ; Mâcon, porte d'entrée du Beaujolais, des visites de caves et de l'Abbaye de Cluny ; Trévoux, ville médiévale et porte d'entrée des Monts du Lyonnais et du Sud Beaujolais, avec la visite de petits villages de caractère.



(Source : DTRS- Note de conjoncture Filière Paquebots fluviaux sur le bassin Rhône-Saône Année 2023 en nombre de touchés)

L'évolution des passages aux écluses depuis 2019 est la suivante :



- **Le franchissement des écluses révèle une nette rupture du trafic après Chalon-sur-Saône,** soulignant que cette ville marque la fin des principaux circuits de navigation sur la Saône.
- **Une reprise inégale après la crise sanitaire :** Alors que les écluses situées en aval de Mâcon (Dracé et Couzon) ont connu un rebond en 2022, celles situées en amont (Ormes, Seurre, Écuellès) n'ont pas bénéficié de cette dynamique. Les passages aux écluses sont également variable d'une année à l'autre.

3.4.2 services

Synthèse des besoins en termes d'aménagements et de

En fonction de leur configuration technique, de leur position géographique et de leur intérêt, les sites d'escales paquebots ne revêtent pas les mêmes fonctions et n'ont pas la même utilisation. On distingue trois grands types :

- **Site d'escales de tête et fin de ligne**, correspondant aux débuts et fins de croisières ;
 - **Site d'escales de transit**, réalisées durant la croisière et proposant une visite à terre et une ou plusieurs excursions en autocar ;
 - **Site d'escales de courte durée**, (1 ou 2h) correspondant à une dépose ou reprise de passagers avant ou après une excursion (stop and go) ou d'une visite ciblée.
- À cela s'ajoutent des sites d'escale utilisés uniquement en délestage, c'est-à-dire en complément lorsque l'escale principale est saturée, mais qui restent peu fréquentés. On trouve également des sites d'hivernage, qui, en dehors de la saison touristique, accueillent les bateaux à l'arrêt pour l'entretien, le stationnement prolongé ou la mise en sécurité pendant l'hiver, en complément de leur fonction d'escale en période de navigation. Pour rappel, les opérateurs de paquebots fluviaux privilégient leurs itinéraires en fonction de plusieurs critères essentiels tels que : **Accessibilité** : proximité des aéroports et facilité d'accès aux points d'amarrage, incluant des espaces de stationnement pour les navettes privées ;
- **Conditions de navigation et cadre paysager** : niveau d'eau sécurisé, qualité du paysage et atmosphère paisible ;
 - **Attractivité et notoriété de la destination** : réputation touristique et image de marque du territoire ;
 - **Richesse du patrimoine et offres touristiques** : présence de sites d'intérêt historique et gastronomique incontournables dans un rayon d'une heure.

Naturellement, les besoins en termes d'aménagement et de services diffèrent selon la fonction principale du site d'escale. De façon générale, on peut définir les besoins de cette manière :

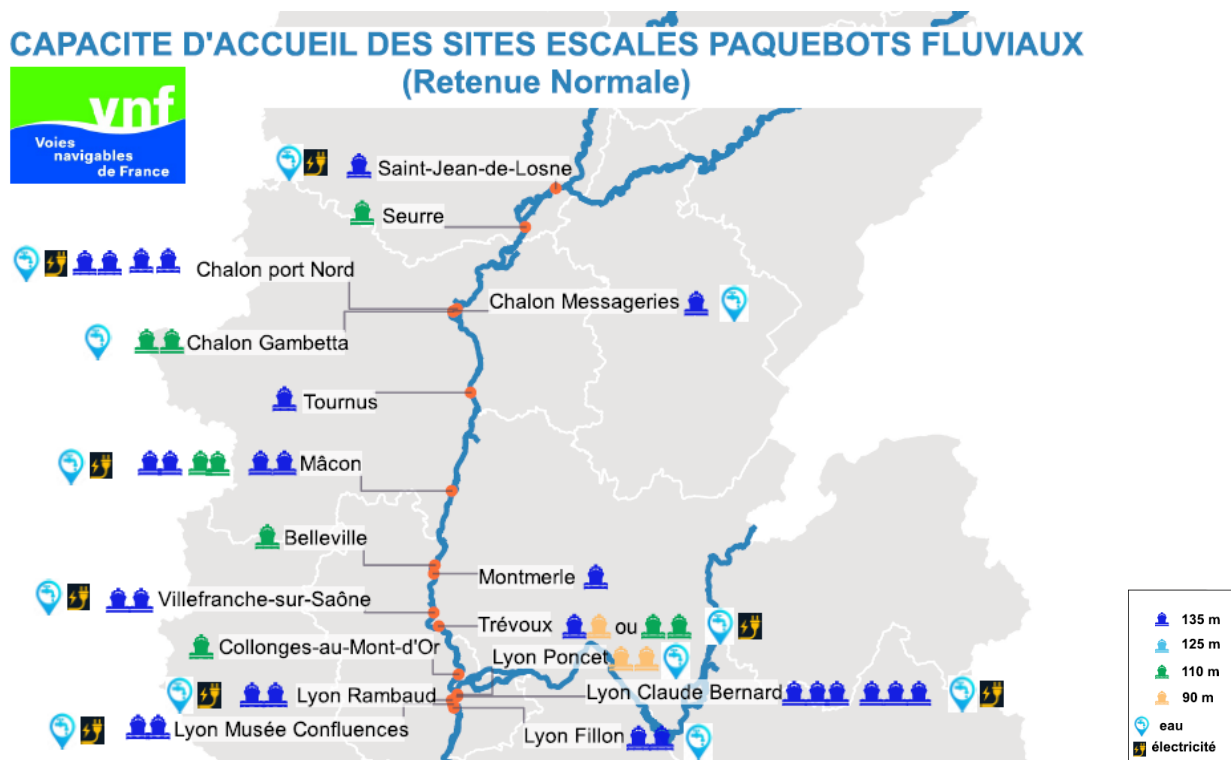
	Critères localisation/ Jalonnement	Aménagements et Services
Escales de tête et fin de ligne	Accessibilité en train ou en avion	 Accès autocars : stationnement autocars à proximité directe > minimum 2 par emplacement et idéalement 3.  Accès et stationnement des camions d'avitaillement et d'évacuation des déchets et accès aux camionnette pour l'entretien courant du bateau   Eau : borne à eau - 30m3/h : minimum 1 borne par site / idéal : 1 borne pour 2 bateaux  Électricité : 525A par bateau de 110m (1x125A + 1x400A) / 800A par bateau de 135m (2x400A) – Équipement systématique 365
Escales de transit	Intérêt touristique/ gastronomique	 Accès autocars : stationnement autocars à proximité directe > minimum 2 par emplacement et idéalement 3.  Accès camionnettes et camions 

		 Eau : borne à eau : minimum 1 borne par site / idéal : 1 borne pour 2 bateaux
		 Électricité : 525A par bateau de 110m (1x125A + 1x400A) / 800A par bateau de 135m (2x400A) - Priorité d'équipement sur les sites à escale fréquente et longue (tête de ligne, transit, durée supérieure à 2h)
Ecales de courte durée, peu utilisées ou de délestage	Intérêt ciblé (touristique, gastronomique, naturel...)	 Accès autocars : stationnement autocars à proximité directe > minimum 2 par emplacement et idéalement 3.

En ce qui concerne les **sites d'escales d'hivernage**, un accès et stationnement des camions est nécessaire. Les sites doivent en effet permettre l'évacuation des déchets ménagers et du tri selectif et l'accès pour des entreprises d'entretien et de réparation des bateaux. L'eau est nécessaire, elle est aujourd'hui fournie via des bornes à carte prépayée, avec au moins une borne de 30 m³/h par site. L'alimentation électrique nécessite à minima une prise de 125A ou 250A par bateau.

Appréciation de l'offre de la Saône

Les 11 sites escales paquebots, sur la Saône, sont dotés de fonctions différentes. Chaque site d'escale peut avoir plusieurs fonctions. On recense :

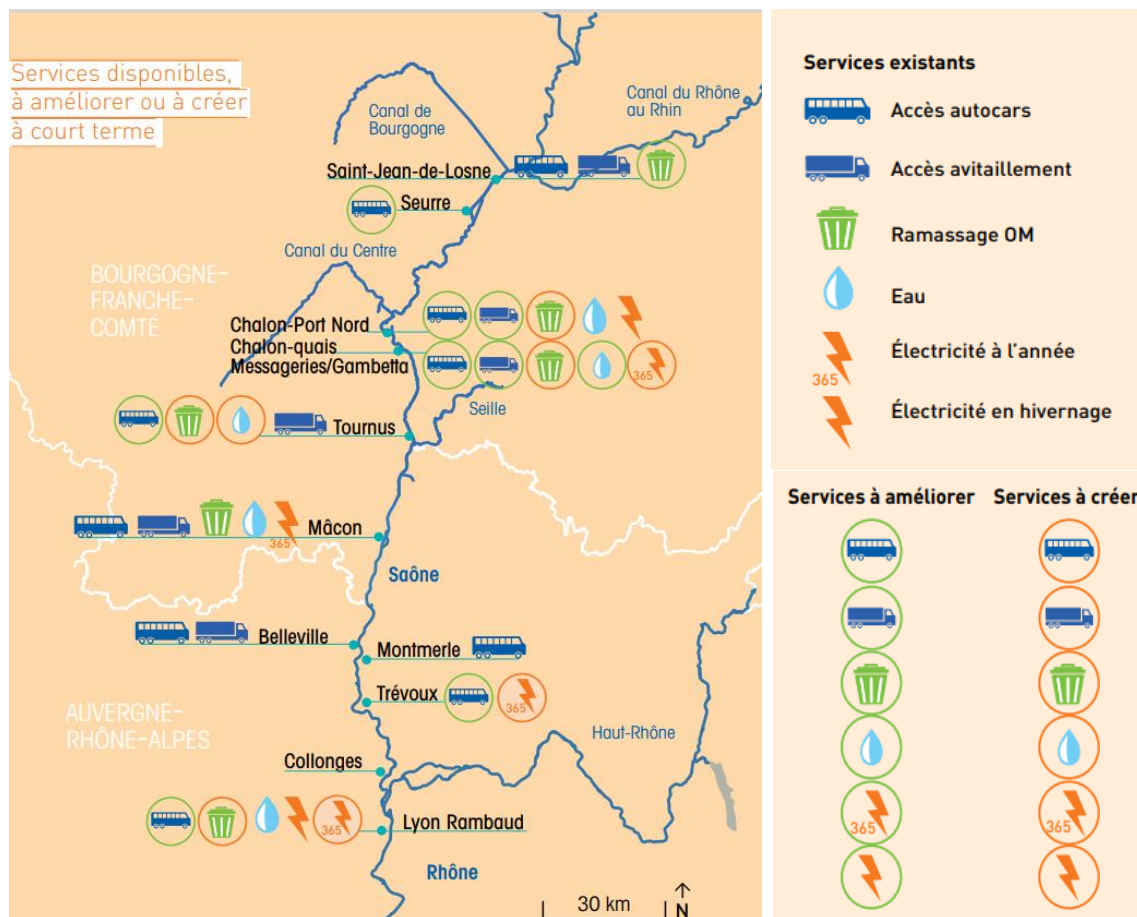


Source VNF IGN
BIG décembre 2024

- **3 sites d'escales de tête et fin de ligne** : Saint-Jean de Losne et Chalon-Messageries/Gambetta et Lyon
- **6 sites d'escales de transit** : Saint-Jean-de-Losne, Chalon-Messageries/Gambetta, Tournus, Mâcon, Trévoux et Lyon Rambaud, Seurre ;
- **5 sites d'escales de courte durée** : Tournus, Belleville, Montmerle, Villefranche, Trévoux et Collonges, .

À cela s'ajoute des **sites d'escales utilisés uniquement en délestage**, Chalon-Port Nord,) ainsi que des **sites d'escales d'hivernage** (Chalon-Port Nord et Lyon Rambaud). A Lyon l'offre d'appontement pour la paquebots fluviaux est complétée sur le Rhône : au quai Claude Bernard (avec hivernage), au musée confluence, au quai Antonin Poncelet et au quai Fillon (utilisé majoritairement en hivernage ou en délestage).

En 2019, VNF recensait les besoins en termes de services aux escales sur la Saône.



Source : État des lieux et perspectives de développement, évaluation des besoins analyse et propositions de VNF – étude Mars 2019

Depuis l'étude de 2019 d'importants investissements ont été conduits : services eau et électricité mis en place à Lyon, Trevoux, Chalon Port Nord, Saint-Jean-de-Losne. Ces services restent à mettre en place à Chalon centre ville et Tournus.

Les services de récupération des déchets sont à ce jour gérés principalement par les compagnies de croisière, si les accès terrestre ou fluviaux d'évacuation sont à maintenir il n'est aujourd'hui plus indispensable d'investir dans un service. En effet sur l'ensemble du bassin Rhône-Saône, Mâcon est aujourd'hui la seule collectivité à assurer encore la gestion des déchets des paquebots fluviaux. Les autres collectivités ne proposent plus ce service, ou ne l'ont jamais mis en place. En conséquence, les compagnies font appel à des prestataires privés via des contrats dédiés pour l'enlèvement des déchets.

Depuis l'étude de 2019 l'ajout d'appointements supplémentaires à Tournus apparait nécessaire pour répondre à la demande croissante pour cette escale.

3.5 La Voie Bleue, itinérance cyclo touristique

3.5.1 Caractéristiques du marché

Le cyclotourisme en France : un marché structuré et en pleine expansion

Selon les données de Vélos & Territoires, la France se positionne comme la 2^e destination mondiale pour le tourisme à vélo et la 1^{re} destination programmée par les tour-opérateurs spécialisés. Le pays compte aujourd'hui 59 itinéraires cyclables, dont 10 EuroVelo routes, qui structurent l'offre et renforcent son attractivité.

L'engouement pour le vélo se traduit par une pratique massive. 22 millions de Français utilisent le vélo pendant leurs vacances, principalement pour des balades, et 12 % d'entre eux le font régulièrement.

La typologie des cyclotouristes met en évidence une forte prédominance des cyclistes loisirs (65 %), suivis des itinérants (15 %), des sportifs réalisant des sorties de plus de 50 km (15 %), et des cyclistes utilitaires (5 %).

Par ailleurs, 50 % des pratiquants voyagent à moins de 200 km de chez eux, tandis que 20 % viennent de l'étranger, attestant du rayonnement international du cyclotourisme en France, mais aussi de son potentiel pour le tourisme de proximité.

La Voie Bleue : une fréquentation en croissance

La Voie Bleue, itinéraire cyclable longeant la Saône, bénéficie d'une fréquentation significative, qui est en progression selon une étude de fréquentation de la Voie Bleue réalisée en 2022.

En 2022, elle a enregistré 953 000 sorties cyclistes, dont :

- Une majorité d'excursionnistes (60 % - 572 000 passages) ;
- Suivie de touristes en séjour (30 % - 286 000 passages) dont 25 % sont étrangers (71 000 personnes) ;
- Et enfin d'itinérants (10 % - 95 000 passages) dont 46% de visiteurs étrangers (44 000 personnes).

Les clientèles itinérantes concernées par la Voie Bleue ne se limitent pas aux cyclotouristes. Parmi les usagers fluviaux de la Saône, 65 % des répondants déclarent disposer également d'un vélo à bord dont ils se servent généralement pour des trajets de moins de 5km. Ils se servent avant tout de ces vélos pour aller réaliser des achats (70%), faire des balades (59%) ou accéder à des sites ou des activités (43%).

Catégories de cyclotouristes	% de Français (Origines)	% d'Étrangers (Origines)	Commentaires
Itinérants	54 % (72 % des Français viennent des régions traversées : Auvergne-Rhône-Alpes 34 %, Grand Est 24 %, Bourgogne-Franche-Comté 14 %)	46 % (Allemands 40 %, Néerlandais 31 %, Suisses 11 %)	Inclut 3 sous-groupes : aventuriers du week-end (10 %), voyageurs d'une semaine (25 %), itinérants au long cours (65 %). Représente une clientèle clé avec une forte diversité géographique et des moyens financiers variés.
Touristes en séjour	76 % (43 % Auvergne-Rhône-Alpes, 28 % Bourgogne-Franche-Comté)	24 % (Néerlandais et Allemands majoritaires)	S'intéressent à des activités complémentaires (patrimoine, gastronomie) et dynamisent l'économie locale.
Excursionnistes	99 % (majoritairement issus d'un périmètre de 8 km autour de la Voie Bleue)	1 % (très faible représentation d'étrangers)	Ces usagers effectuent des sorties à la journée mais sont sous-représentés en raison d'un manque de communication locale.

Des perspectives pour le territoire

L'essor du cyclotourisme en France et en Europe offre des perspectives pour les territoires traversés par la Saône et la Voie Bleue. L'itinéraire de 684 km est réalisé à 99% dont 79 % en site propre (réservé aux véhicules non motorisés) selon Vélos & Territoires. La fréquentation en hausse, notamment sur certains tronçons, démontre un intérêt croissant pour cet itinéraire plat, adapté à une clientèle variée : familles, couples, retraités, itinérants ou non

Cependant, actuellement les étapes d'itinérance sur la Saône sont éloignées les unes des autres, avec des parcours allant jusqu'à 70 km par jour. L'enjeu est donc d'optimiser l'offre d'hébergement, de services et d'activités pour encourager les arrêts et maximiser les retombées économiques locales.

Le schéma directeur de la Voie Bleue vise notamment à répondre à cet objectif.

3.5.2 Synthèse des besoins en termes d'aménagements et de services

Le diagnostic établi dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur pointe les points suivants :

Manque identifié	Clientèles concernées	Impact
Manque de signalétique	Itinérants, touristes en séjour, excursionnistes	Difficultés à suivre l'itinéraire et à repérer les services à proximité.
Manque d'équipements	Itinérants, touristes en séjour, excursionnistes	Inconfort avec peu d'abris, tables, bancs et fontaines ainsi que de bornes de recharge
Manque de réparateurs vélo	Itinérants	Absence de services de réparation sur de longs segments de la Voie Bleue.
Manque d'hébergements, restaurants et commerces	Itinérants	Étapes très longues car peu de lieux pour dormir, manger et/ou se ravitailler.
Manque de loueurs de vélos	Touristes en séjour	Difficultés à pratiquer le cyclisme pour des expériences ponctuelles.

Le Schéma directeur de la Voie Bleue définit avec précision les aménagements et services à renforcer pour structurer l'itinéraire et répondre aux attentes des cyclotouristes. Toutefois, l'enjeu aujourd'hui, est d'aller au-delà du linéaire cyclable en favorisant une meilleure connexion avec la Saône. Cela implique de développer des liens fonctionnels entre les infrastructures vélo et les activités fluviales, d'améliorer l'accessibilité aux services situés en bord de rivière et d'encourager les interactions entre cyclotouristes et usagers de la voie d'eau notamment dans les différents sites d'escales fluviales (ports et haltes fluviales).

4 PRINCIPES DE LA STRATEGIE DE MAILLAGE

4.1 Synthèse des grands enseignements de l'inventaire

La Saône par ses qualités intrinsèques dispose d'atouts pour le développement de l'activité touristique fluviale et fluvestre :

- Sa nature de rivière limite les problèmes de niveau d'eau en été et de développement des plantes invasives, offrant de bonnes conditions de navigabilité ; à noter en revanche de longues périodes de crues en hiver ;
- Ce linéaire constitue une épine dorsale structurante pour la navigation fluviale aux échelles nationales et européennes par ses connexions à de nombreux canaux et voies d'eau du nord au sud. Elle lui confère ainsi une fonction d'axe structurant à l'échelle européenne et fait d'elle une voie propice à l'itinérance ;
- Son environnement touristique se rattache pour une grande partie à la Bourgogne, au Beaujolais et au Lyonnais ce qui lui confère une visibilité touristique. En revanche, la partie Franche-Comté de la Saône est à ce jour moins connue ;
- La longueur du linéaire offre des cadres paysagers variés, avec des environnements bucoliques qui peuvent aussi être moteurs d'attraction pour un tourisme fluvestre de proximité ; les secteurs urbains offrent quant à eux une complémentarité de services durant la navigation sur la Saône ;
- Enfin la structuration de la Voie Bleue comme itinéraire cyclable le long de la rivière vient renforcer son attractivité fluvestre avec une notoriété montant en puissance, des flux en augmentations, des aménagements à prévoir en complémentarité.

De ce fait on y trouve l'ensemble des filières du tourisme fluvial /fluvestre

Comme vu précédemment ces différentes filières présentent des enjeux différenciés, rappelés ci-dessous :

Filières	Enjeux pour la Saône	Objectif de développement
Plaisance privée	Garantir la qualité pour maintenir l'accueil des clientèles itinérantes notamment par la montée en qualité de l'offre d'infrastructures et de services fluviaux/fluvestres Accompagner la mutation des profils de clientèles	+
Plaisance locative	Développer l'attractivité de la destination à travers un renforcement des activités fluvestres (positionnements ludiques, pour tous) et des services fluvestres	+
Grande plaisance	Rester une destination de référence notamment auprès des étrangers Mieux accueillir ces bateaux de plus grands gabarits dans les sites fluviaux	+
Péniche Hôtel	Limiter la dépendance aux canaux connexes, s'affirmer comme destination à part entière	+
Paquebot fluvial	Quelques aménagements complémentaires pour maintenir le niveau d'attractivité notamment sur la halte fluviale de Tournus	=/+
Voie Bleue/ itinérance cyclo	Structuration des arrêts en lien avec les sites d'arrêts fluviaux	+

- **Des besoins plus orientés vers les services que les aménagements (infrastructures)**

La Saône offre un niveau de maillage globalement satisfaisant avec une alternance de ports, haltes équipées et non équipées. L'analyse par filières et par tronçons révèle cependant quelques besoins complémentaires (cf. propositions ci-après).

Dans la perspective de la poursuite de la structuration de la Saône comme une voie de tourisme fluvial vertueuse et structurante à l'échelle national et européenne, les besoins s'orientent prioritairement vers un développement des services dans une optique de montée en gamme avec approche qualitative et environnementale :

- Requalification de certains sites d'accueil fluviaux existants ;
- Ajouts de services de base pour certains arrêts dans l'idée d'offrir un séquençement d'arrêts réguliers avec des niveaux de services homogènes pour garantir une expérience ;
- Prise en compte de la dimension environnementale ;
- Lien avec le territoire pour donner du contenu à l'itinérance fluviale.

La présente étude propose de répondre à ces enjeux par la création d'un Schéma Directeur des infrastructures et des services, outil de structuration de l'offre en Saône et dont les préconisations guideront le développement de la voie d'eau pour les 5 à 10 prochaines années,

Le schéma directeur des équipements et services fluviaux / fluvestre sur la Saône doit répondre à un double enjeu :

- Accompanyer les mutations structurelles des marchés, inhérentes à certaines filières et répondre aux besoins des clientèles de la Saône ;
- Permettre de positionner la Saône comme une destination de référence, attractive par elle-même et moins dépendante de sa fonction de transit.

Afin de répondre à ces enjeux, l'ambition de développement s'articule autour de **l'affirmation de la Saône comme destination fluviale d'excellence** par :

- **La qualité de la navigation** en lien avec ses qualités de rivière naturelle et un niveau d'entretien des berges garantissant la sécurité et les bonnes conditions de navigation ;
- **La qualité de ses infrastructures d'accueil et de services** avec une montée en gamme du niveau de services offert et un séquençement sur le parcours permettant la sécurisation des clientèles en itinérance ;
- **La qualité environnementale de la Saône, rivière naturelle.**

4.2 Proposition d'axes de développement de la stratégie de maillage

La montée en gamme de l'offre du linéaire suppose la prise en compte de plusieurs sujets transversaux qui se retrouvent tout au long du parcours et nécessitent de partager une vision commune, d'ériger des principes à décliner localement ensuite.

4.2.1 Préservation environnementale et conditions de navigation

4.2.1.1 Entretien de la voie d'eau et de ses annexes

L'entretien des berges et de la voie d'eau est un besoin récurrent afin de ne pas compromettre les bonnes conditions de navigation et d'amarrage sur la Saône. VNF et les collectivités s'y emploient au quotidien via des plans de gestion des sédiments, des campagnes de faucardage et des travaux de chômage sur l'infrastructure.

Un entretien régulier des berges et des voies d'eau est crucial pour éviter l'accumulation de débris naturels, tels que les troncs d'arbres, qui perturbent les zones d'amarrage et nuisent à la sécurité. Cette problématique se renforce dans les bras morts, les ports et les haltes.

Exemple localisé sur la Saône : au Port de Fouchécourt, l'envasement entraîne la perte de 7 emplacements.

Mettre en œuvre ces mesures soles couteuses d'entretien permet de contribuer à la garantie de la navigabilité, sécuriser l'expérience des plaisanciers et assurer la durabilité du tourisme fluvial dans la région.

4.2.1.2 Le dépotage

La gestion des eaux usées sur la Saône, est un enjeu stratégique émergent, confronté à des problématiques multiples que sont le manque d'offre d'équipement, des difficultés d'usage et de sensibilité d'action de la part des plaisanciers. Actuellement, les stations de dépotage sur la Saône sont rares, souvent non fonctionnelles ou sous-utilisées. Possédant souvent des bateaux anciens non pourvus de cuves, de nombreux plaisanciers, principalement français, rejettent directement les eaux grises et noires dans la rivière.

- La Petite Saône dispose de deux stations de dépotage : l'une à Port-sur-Saône, qui est peu utilisée, et l'autre à Savoyeux, qui n'est pas exploitée car non faciles d'accès. Il y a par ailleurs une volonté à Scey-sur-Saône d'installer une station de dépotage afin d'obtenir le label Pavillon Bleu.
- Sur la Grande Saône, les stations de dépotage de Saint-Jean-de-Losne et Seurre, bien qu'opérationnelles et gratuites, sont très peu utilisées. Cette sous-utilisation est principalement due à une signalisation insuffisante et à l'absence de contrôles et de sanctions.

Le rejet des eaux usées dans la Saône est de plus en plus mal perçu, notamment en raison des impacts sur la qualité de l'eau et les usages comme la baignade non autorisée ou la pêche. Si la demande reste faible aujourd'hui, elle tend à augmenter, surtout sous l'impulsion des réglementations européennes (ES-TRIN) et des attentes des plaisanciers étrangers.

Bien que les stations de dépotage ne semblent pas figurer encore parmi les priorités d'investissement des ports et haltes de la Saône, les tendances observées dans le sud de la France (cf. investissement de 4 millions d'euros de VNF et ses partenaires sur le Canal du Midi pour l'installation de pompes à eaux noires tous les 25km) et en Bourgogne (Auxerrois) confortent le fait que ce service devient indispensable et devra être installé à moyen terme pour répondre aux exigences environnementales croissantes, et améliorer l'image écologique de la Saône.

Les besoins en matière de dépotage, varient selon les filières et selon des critères de fréquence, de maillage et de dimensionnement :

- Pour **la plaisance locative**, les opérations de dépotage sont généralement réalisées par les opérateurs sur les bases de location. Cela nécessite des installations bien équipées et centralisées sur les bases.
- Les **plaisanciers privés** peuvent être divisés en deux groupes :
 - o **Stationnaires** : Ceux qui restent principalement dans leur port de résidence nécessitent des installations de dépotage directement accessibles dans leur port.
 - o **En transit** : Ceux qui naviguent sur des moyennes ou longues distances ont besoin d'un réseau de stations de dépotage bien réparti le long de leurs itinéraires (tous les deux à trois jours).
- Les **péniches-hôtel** ont des exigences spécifiques et importantes en matière de dépotage, nécessitant une vidange environ toutes les 250 heures de navigation, soit toutes les 5 à 6 semaines. Cela implique la nécessité de stations de dépotage disponibles à intervalles réguliers pour maintenir un service continu.
- Les Paquebots fluviaux

Enjeu : à moyen terme déployer un réseau de bornes de dépotage tout au long du parcours

Objectifs :

- Répondre aux obligations réglementaires de dépotage pour les plaisanciers et aux évolutions des contraintes environnementales ;
- S'engager de façon volontariste dans une démarche de développement durable intégrant les infrastructures de gestion des eaux usées dans les priorités d'investissement des ports ;
- Anticiper une augmentation de la demande sous l'effet des réglementations européennes et des attentes des plaisanciers étrangers ;
- Améliorer l'expérience des plaisanciers et préserver l'image de la Saône, rivière naturelle.

Exemple d'Actions Stratégiques envisagées dans le Schéma Directeur

- **Équipement de la Voie d'Eau - Investir dans la création d'un réseau/maillage et la maintenance de stations de dépotage.**
 - o Installer des **stations de dépotage sur les ports existants pour garantir une couverture à minima tous les 50 km**, répondant ainsi aux besoins de la plaisance (dépotage tous les 2 jours).
 - o Envisager d'équiper certaines haltes, notamment dans les zones isolées ou sans ports. Par exemple, entre le port de Savoyeux et Pontailler-sur-Saône (62 km).

Il est établi qu'outre la présence des équipements, des actions complémentaires sont nécessaires pour encourager des changements de pratiques :

- **Signalisation et Sensibilisation** : améliorer la signalisation des stations de dépotage en indiquant clairement les services disponibles et les modes d'utilisation afin de garantir leur utilisation optimale par les plaisanciers. Mettre en place des campagnes de sensibilisation et des actions pédagogiques, à l'instar des initiatives menées par la DT Sud-Ouest.

- **Mesures Incitatives et Coercitives** : Mettre en place des contrôles et des sanctions pour assurer le respect des réglementations et inciter à l'installation de cuves de rétention. Un bon exemple de pratique sur le Rhin est l'obligation de sceller les vannes de rejet avec un plomb, combinée à des contrôles réguliers effectués par la gendarmerie fluviale.

4.2.1.3 La labellisation

L'obtention de labels (Port Propre, Pavillon Bleu, Accueil Vélo, Tourisme et Handicap) atteste de la qualité des sites et confère une certaine légitimité et visibilité auprès du public.

Les labels proposent un cahier des charges qui permet de définir les investissements prioritaires mais aussi la mise en place de procédures et services harmonisés. En ce sens, ils sont des outils de management interne auprès des équipes.

Deux ports de la Saône, Chalon-sur-Saône et Mâcon, **sont labellisés Pavillon Bleu**, tandis que celui de Scey-sur-Saône aspire à obtenir cette certification. Le label Pavillon Bleu **incite et engage les ports à adopter des pratiques respectueuses de l'environnement** en favorisant la préservation de la biodiversité, la sensibilisation des plaisanciers et l'amélioration de la gestion des déchets, du dépotage des eaux usées et des infrastructures.

Focus - Règlement du label Pavillon Bleu		
Critères impératifs	- Gestion du site (bornes, sanitaires, bonne gestion des bâtiments et matériaux, utilisation de produits et techniques respectueux de l'environnement, réduction des consommations, accès PMR, consignes de sécurité, plans, circulation, secours) - Gestion du milieu et des déchets (gestion des eaux usées, aires de carénage, résorption des pollutions, analyse des eaux, boues et sédiments, gestion des espaces verts, traitement des déchets) - Education à l'environnement (affichage, diffusion de la charte des plaisanciers, informations sur faune et flore, sensibilisation du personnel)	
Critères guides	- Gestion du site (électricité en énergie renouvelable, stratégie carbone, comité de gestion) - Gestion du milieu et des déchets (liquides polluants des cales, réduction des produits nocifs, pollutions, connaissance des milieux, actions en faveur de la biodiversité, traitement des déchets) - Education à l'environnement (incitation à la mobilité douce, plan d'action environnemental, politique RSO, actions locales)	

Focus - Règlement du label Accueil Vélo		
Critères impératifs	- Un accueil physique - Documentation d'informations touristiques et pratiques adaptées aux cyclotouristes (hébergements, réparateurs vélo...) - Parc de stationnement vélo sécurisé (arceaux ou local fermé) - Un point d'eau potable - Des sanitaires - Un kit de réparation de base - Une prise de recharge pour VAE - : « Les douches, si elles existent seront mises à disposition des touristes à vélo »	

Critères guides	- Panneau signalétique de l'itinéraire cyclable jusqu'au port - Abri couvert - Laverie - Consignes à bagages (gratuite ou payante) - Consignes à vélo (gratuite ou payante) - Wifi - Table de pique-nique, ombrage
-----------------	--

L'ambition est de viser l'excellence environnementale sur la Saône. Il s'agit de promettre une rivière durable, inclusive et structurée pour répondre aux exigences de la clientèle et de la décarbonation du tourisme.

Le déploiement et le maintien du label Pavillon Bleu sont essentiels pour les ports de la Saône, car ils encouragent des pratiques environnementales exemplaires, améliorent la gestion des infrastructures, et enrichissent l'expérience des plaisanciers tout en renforçant les engagements écologiques.

Un déploiement tout au long du linéaire permettra de garantir un niveau qualitatif harmonieux.

4.2.2 Clarification de certains usages

La coexistence de différents types de navigation sur la Saône, notamment la plaisance, les péniches-hôtels et les paquebots fluviaux, nécessite une clarification des usages pour minimiser les conflits et améliorer la gestion des amarrages.

Actuellement, des problèmes récurrents d'occupation non autorisée et de signalisation insuffisante créent des tensions et des risques de sécurité.

- Péniches-hôtels : Les pontons qui leur sont réservés sont souvent occupés par d'autres bateaux, notamment les paquebots fluviaux.
 - Exemple : À Seurre, deux emplacements sont réservés aux péniches-hôtels. Cependant, lorsque des paquebots fluviaux viennent s'y amarrer, les péniches-hôtels sont contraintes de se déplacer vers d'autres amarrages.
 - Exemple de Bonne Pratique : Le quai en gradins de Pontailier-sur-Saône a récemment mis en place une nouvelle signalétique pour résoudre les conflits d'usage entre la plaisance privée et les péniches-hôtels. Auparavant, les emplacements réservés aux péniches-hôtels étaient souvent occupés par des plaisanciers réticents à libérer les places. Grâce à la nouvelle signalétique, les priorités d'amarrage sont désormais clairement indiquées.
- Plaisance de Passage : Les amarrages réservés à la plaisance de passage sont souvent occupés au-delà des durées autorisées (maximum 72h). De plus, les bateaux de grande plaisance ne peuvent pas s'amarrer aux pontons de plus de 20m car les plaisanciers stationnent au milieu du quai.

Enjeu :

- **Clarifier les usages des emplacements réservés/dédiés à certaines filières**
- **Améliorer la signalisation et l'information**
 - Installer des panneaux de signalisation clairs pour indiquer les restrictions et priorités des différents types d'amarrages
 - Afficher de manière visible les durées de stationnement autorisées

4.2.3 Réaffirmer un accueil de qualité et le lien au territoire

- **Personnaliser et favoriser le contact pour l'accueil des usagers**

Améliorer la présence humaine est essentiel, en créant des points relais d'accueil ponctuels durant la période estivale dans l'esprit des éclusiers d'antan qui vendaient leurs produits locaux aux plaisanciers lors des passages aux écluses.

Une initiative inspirante est celle de l'Office de Tourisme de Scey-sur-Saône, qui assure une permanence estivale à la maison éclusière de Saint-Albin de juin à septembre, du jeudi au samedi. Ils y proposent la vente de glaces, de produits locaux comme le vin et le miel, ainsi qu'un dépôt de pain.

- **Créer un guide numérique de la navigation touristique en Saône** (ce qui ne s'oppose pas à l'approche par le contact humain mais le complète)

Cet outil aurait pour objectif de faciliter l'accès, harmoniser et actualiser les informations, sur les services fluviaux, les activités et animations (offre culturelle, restaurant, marché local...), la tarification, l'actualité des conditions de navigation... Cet outil doit être proposé en plusieurs langues.

- **Mettre en place une signalétique sur les arrêts fluviaux et cyclables**, pour faciliter les interfaces vers le territoire et la Voie Bleue, et améliorer l'expérience des usagers.

La signalétique sur l'eau nécessite également des améliorations :

- Nettoyage/ changement de certains panneaux existants
- Signalisation claire des haltes et du chenal depuis la voie d'eau, notamment celles situées sur des dérivations, des culs-de-sac. Une signalétique bien conçue rassurerait les plaisanciers, notamment les néophytes, qui hésitent souvent à s'aventurer sans indications claires, ce qui pénalise les haltes. Par exemple, à Traves, il existe des problèmes de visibilité et de balisage d'accès.

A terre :

- Harmonisation de la signalétique des services fluviaux d'un arrêt à l'autre ;
- Déploiement d'une signalétique touristique depuis les haltes pour irriguer sur le territoire. Le département de Haute Saône a d'ores et déjà lancé un plan d'implantation de RIS. Une cohérence dans le maillage et les informations apportées doit être poursuivie sur le reste du linéaire.

- **Favoriser les mobilités douces aux points d'entrée décarbonés clés du territoire, à savoir les gares et les relier aux ports et haltes.**

La Grande Saône bénéficie d'une excellente accessibilité grâce à trois portes d'entrée majeures avec des gares TGV : Lyon, Mâcon et Chalon. En revanche, la Petite Saône présente une accessibilité en mobilité douce limitée, sans gare TGV, mais elle profite d'un réseau de transport régional, avec notamment deux portes d'entrée :

- Gray, avec sa gare routière desservie par trois lignes de bus régionales connectant des villes importantes telles que Besançon, la gare Intercités/TER de Culmont Chalindrey et Vesoul ;
- Auxonne, reliée à Dijon en moins de 20 minutes par le TER.

L'objectif est multiple :

- Favoriser la découverte de la voie d'eau par des excursionnistes régionaux
- Encourager les usagers de la voie d'eau, notamment les plaisanciers, à découvrir les destinations de renom situées à proximité
- Faciliter les arrivées et les départs des cyclotouristes itinérants sur la voie bleue, en leur offrant des solutions de mobilité douce et intégrée.
- Ces points d'entrée, doivent être aménagés avec espaces de stationnement, des abris vélos, des locaux et des services de bagagerie, en privilégiant 1 ou 2 sites à proximité des gares TER. Les ports et haltes doivent également être considérés comme des points d'entrée du fluvial vers le terrestre.

4.3 Le maillage des arrêts et services pour la plaisance

Avec ses plus de 400 kms de linéaire navigable (rivière et dérivations), 22 ports, 35 haltes équipées et 58 haltes non équipées, la Saône reliant Corre à Lyon, doit se doter d'un réseau d'équipements et de services à la hauteur de son statut de bassin de navigation structurant à l'échelle nationale ; en apportant une cohérence à l'itinéraire avec une satisfaction des usagers du tourisme fluvial et fluvestre.

Il s'agit de fixer et de s'engager sur « des principes » dans les installations, équipements, aménagements et services autour de plusieurs objectifs :

4.3.1 Proposition de principes de jalonnement des arrêts et services pour les clientèles de la plaisance

Afin de répondre aux besoins des clientèles de la plaisance, il est préconisé de garantir un maillage basé sur l'existant et les rythmes de navigation de la plaisance locative, moins autonome qui s'arrête fréquemment et nécessite des services réguliers.

- **une halte avec services tous les 25 km**, correspondant à 4 heures de navigation à 6 km/h.
- un réseau adapté à la plaisance locative, mais aussi adapté pour la plaisance privée et la grande plaisance.

Un réseau cohérent entre les équipements fluviaux et cyclables. Le schéma de la Voie Bleue prévoit

- une aire de service tous les 20 à 30 km, correspondant à 1h30 à 2h de trajet à 15 km/h,
- une halte-repos tous les 10 km.

4.3.2 Une exigence qualitative

- **L'homogénéisation des niveaux de services :**
 - Un niveau de service homogène par typologies d'arrêts pour qualifier l'itinéraire/créer une continuité et ne pas entraîner de ruptures / déception ...
 - Un niveau qualitatif harmonieux (labels, modernisation et sécurisation des équipements et services, entretien et mise aux normes)
 - Une garantie d'accueil (Par les savoirs faire et savoir être – langues étrangères – documentation print et web).
- **La mutualisation :**
 - **Conforter des pôles forts** pour donner de la visibilité et renforcer l'attractivité. Il est stratégique de proposer des offres de services complètes dans les ports, permettant ainsi de concentrer les équipements, les services et les ressources nécessaires pour des séjours prolongés.
 - **Une mutualisation des services, de l'accueil et des informations**, communs à tous les types de d'usagers fluviaux et fluvestres. S'appuyant sur l'existence de la Voie Bleue, c'est l'occasion pour la Saône de valoriser une spécificité qui lui est propre et de proposer des « haltes fluvestres », c'est-à-dire des haltes fluviales qui soient également des aires de services pour le vélo.

- **La complémentarité :**
 - **Une complémentarité des arrêts fluviaux** sur des tronçons d'usage souvent différenciés entre la Petite et la Grande Saône, pour garantir un bon maillage et assurer une synergie Ports-Haltes équipées et non équipées.
 - **En parallèle, spécialiser les haltes équipées** pour répondre à des besoins spécifiques. Cette approche maximisera l'efficacité des infrastructures fluviales, évitant toute concurrence directe entre les ports privés et les haltes gérées par les collectivités. Elle assurera également un relais et une satisfaction optimale des usagers, en répondant à leurs besoins variés en termes de types d'arrêts et de niveaux de services.

Ces principes orienteront les partenaires, guideront les choix d'intervention et d'investissement des collectivités, faciliteront la communication et renforceront la notoriété. Ils permettront également de cibler les projets prioritaires.

Vers une montée en qualité des infrastructures

- **Ports** : labellisation Pavillon Bleu et intégration des labels Accueil Vélo et Tourisme et Handicap sur les arrêts pertinents.
- **Haltes fluvestres équipées** : offrant des services essentiels.

4.3.3 Nature et niveau d'équipement des différents types d'arrêts

L'ambition est de mailler la Saône avec :

- **Des arrêts avec services** qui permettent de jalonner l'itinérance avec un réseau d'aménagements et de services répondant aux besoins ;
 - **Des ports de plaisance**
 - **Des haltes fluvestres équipées**
- Des **haltes fluvestres non équipées**, pour des escales sans recherche particulière de services pour des temps de pause/ ressourcement, de calme au milieu de la nature, d'accès à une activité ou lieu de restauration.

4.3.3.1 Les ports de plaisance

Ils offrent un accueil de qualité pour les usagers de la voie d'eau, les touristes, les itinérants cyclotouristes. Ils offrent une panoplie complète des services attendus, sont souvent des portes d'entrée sur le linéaire. Ils offrent un accueil soigné et constituent un lien fort au territoire d'accueil

La qualification du niveau de service ambitionné sur la Saône s'appuie sur les critères de la note d'instruction de VNF et les critères du label Pavillon Bleu

Le niveau de services d'un port de plaisance	
Les services indispensables	- (Personnel) Accueil de plaisanciers en saison

	- Capitainerie - Borne eau et borne électricité (pour les bateaux) - Sanitaires et douches (dont point d'eau potable) - Tri des déchets - Service de dépotage - Pontons accessibles PMR - Eclairage - Education à l'environnement (affichage, charte) - Plans du site - Consignes de sécurité - Analyses des eaux, boues et sédiments
Les services souhaitables	- Station d'avitaillement (carburant) - Chantier naval - Aire de carénage - Magasin d'accastillage - Rampe de mise à l'eau, système de grutage - Laverie - Point d'information touristique - Accès internet - Point de distribution de produits locaux - Offre de restauration - Aire de camping-car, de bivouac - Parking vélo sécurisé et Bagagerie - Borne de recharge électrique - Location vélo et VAE / point petite réparation - Base de location de bateaux habitables - Activités nautiques de loisirs (ex : location de bateaux non habitables)

➔ Mâcon, un modèle de référence sur la Saône :

A titre d'exemple, le port de Mâcon, inauguré en 2012 et labellisé Pavillon Bleu depuis 4 ans, représente l'un des plus grands ports, avec ses 425 emplacements, et mieux équipé de France. Il se distingue par ses aménagements modernes, incluant une station de carburant, une station de dépotage et une rampe de mise à l'eau, tous accessibles via un système de badge sécurisé. Il dispose également d'une zone technique, pour l'entretien des bateaux, d'un tracteur de 15 tonnes pour le transport des embarcations, ainsi que de services de stationnement et d'hivernage à sec.

Ce port, devenu un modèle d'inspiration pour d'autres ports de la région, accueille à la fois la plaisance stationnaire (avec des contrats d'un an) et la plaisance de passage (40 places). Sa réputation de port sécurisé, la qualité de ses infrastructures et son accueil chaleureux en font un incontournable de la Saône, attirant un large public.

4.3.3.2 Les haltes fluvestres équipées

Arrêts structurants, les haltes équipées viennent en relais des ports pour ponctuer le linéaire avec une offre de services fluviaux significative mais aussi un environnement de commerces, points touristiques ou activités permettant des arrêts ravitaillement

Caractéristiques

- La halte fluvestre équipée a vocation à compléter une offre de plaisance et non à concurrencer les ports de plaisance.
- Capacité d'accueil minimum environ 10 sur la Grande Saône ; 8 sur la Petite Saône et maximum généralement de 20 places
- Localisées le plus souvent en centre bourg avec des commerces accessibles
- Un point d'arrêt aménagé avec services pour accueillir divers usagers, notamment les plaisanciers, les cyclotouristes et les amateurs de loisirs nautiques
- Dédiée au stationnement temporaire et favoriser le stationnement de bateaux en transit et ainsi freiner le stationnement de bateaux "ventouses". La durée de stationnement prescrite est de 48h maximum. Selon les particularités du site et la saisonnalité des activités, cette durée peut être rallongée (dans la limite de 120 h).

La qualification du niveau de service ambitionné sur la Saône s'appuie sur les critères de la note d'instruction de VNF et les critères du schéma directeur de La Voie Bleue pour les aires de services dans l'objectif de devenir de vraie haltes fluvestres.

Le niveau de services d'une halte fluvestre équipée		
Services fluviaux <i>(cf. instruction plaisance)</i>	Les services indispensables	- Borne eau et borne électricité (pour les bateaux), - Gestion des déchets.
	Les services souhaitables	- Information (par la mise en place de panneaux, d'affichages, ...) des services et activités à proximité, la présence de ports à proximité. - A terme station de dépotage
Services cyclo <i>(cf. schéma voie bleue – aire de services)</i>	Les services indispensables	- Table de pique-nique - Stationnement vélo - Point d'eau potable - Sanitaires
	Les services souhaitables	- Relai information services - Abri - Consigne bagage sécurisée - Poubelles - Point de réparation vélo en libre-service - Point de recharges (VAE) - Wifi - Aire de jeux - Banc

4.3.3.3 Les haltes fluvestres non équipées

Permettent un arrêt le long de la voie d'eau, arrêt minute ou de plus longue durée pour contemplation, ressourcement ou faire étape. Elles ne proposent pas de services mais éventuellement des aménagements très sobres

Ces points d'arrêts correspondent aux haltes sans service de type quais et pontons existants.

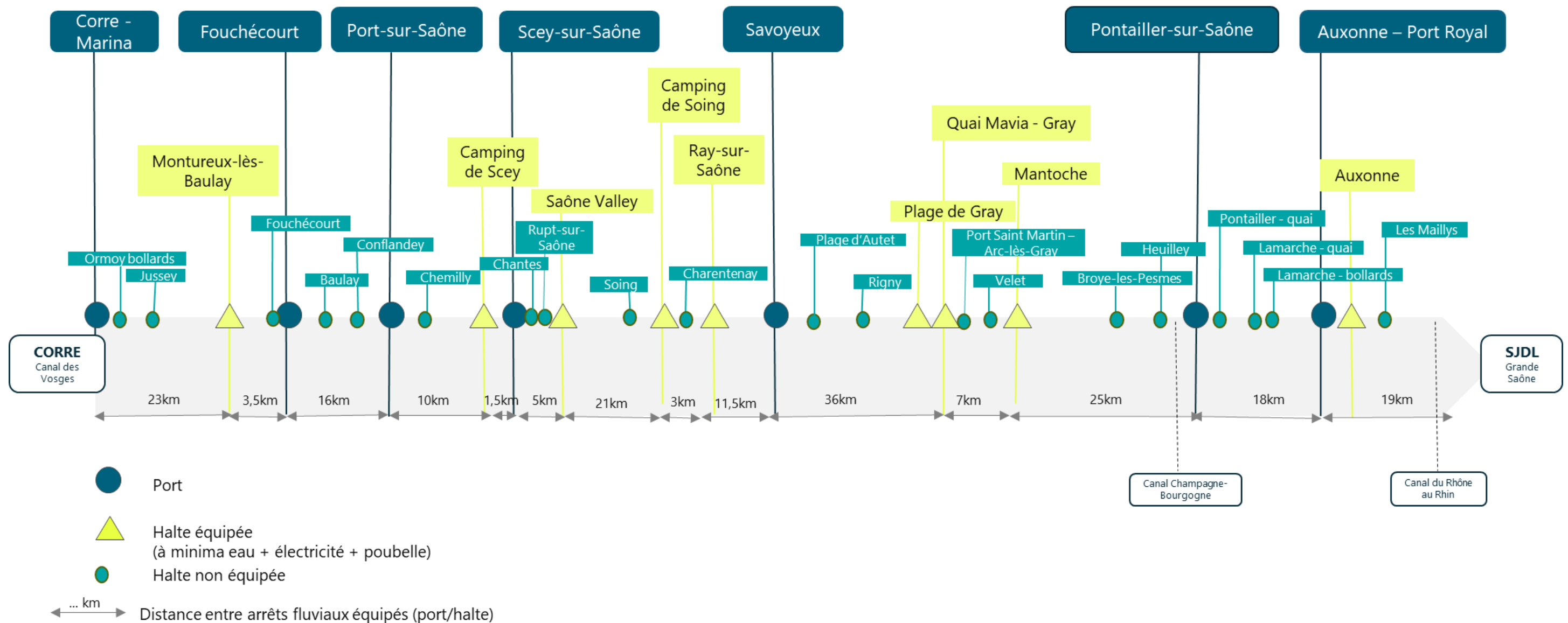
Le maillage devra être complété pour garantir une offre d'arrêts plus resserrée sur certaines séquences de la Saône :

- Dans des sites nature sur la Grande Saône notamment car il n'est pas possible de s'amarrer de façon sauvage comme sur la Petite Saône ;
- Et/ou proche d'une offre touristique ou de commerces, pour un arrêt de quelques heures ;
- Au niveau d'une aire de services ou halte-repos de la Voie Bleue existante
- En complément de ports et haltes saturés ;

SCHÉMA DIRECTEUR DES ÉQUIPEMENTS

PS

Maillage existant des arrêts fluviaux_ filière plaisance



PS

PS

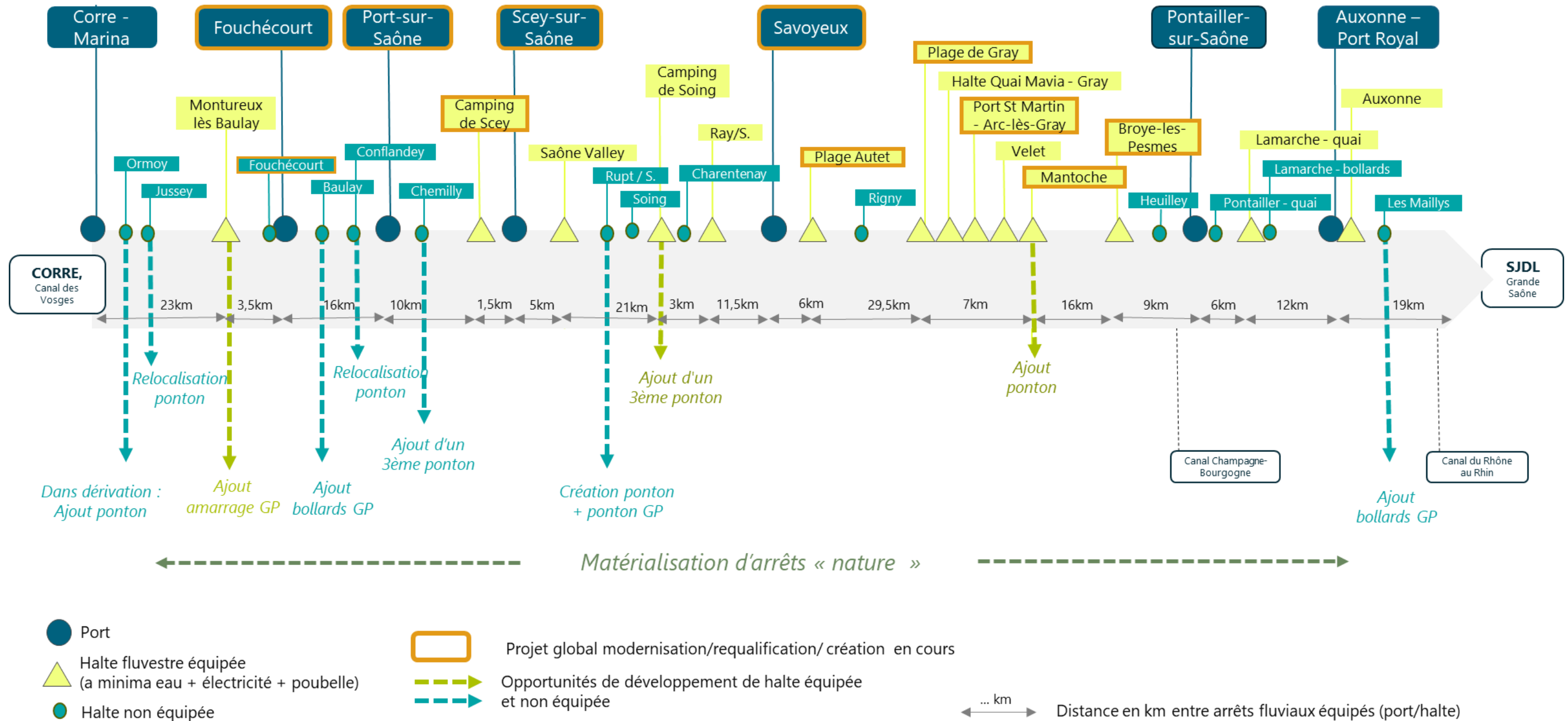


SCHÉMA DIRECTEUR DES ÉQUIPEMENTS

Maillage existant des arrêts fluviaux _ filière plaisance

GS

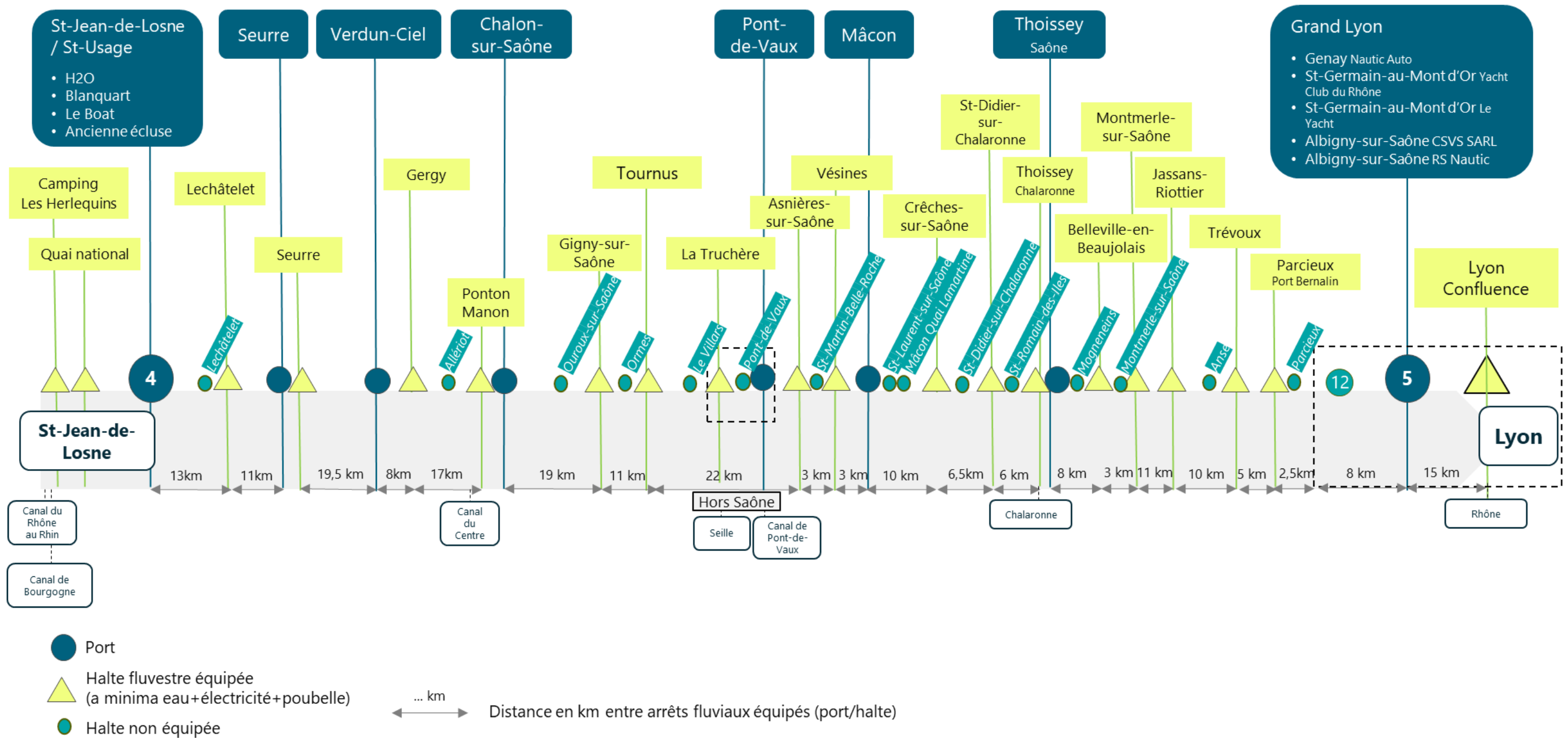


SCHÉMA DIRECTEUR DES ÉQUIPEMENTS

GS

Maillage projeté des arrêts fluviaux _ filière plaisance

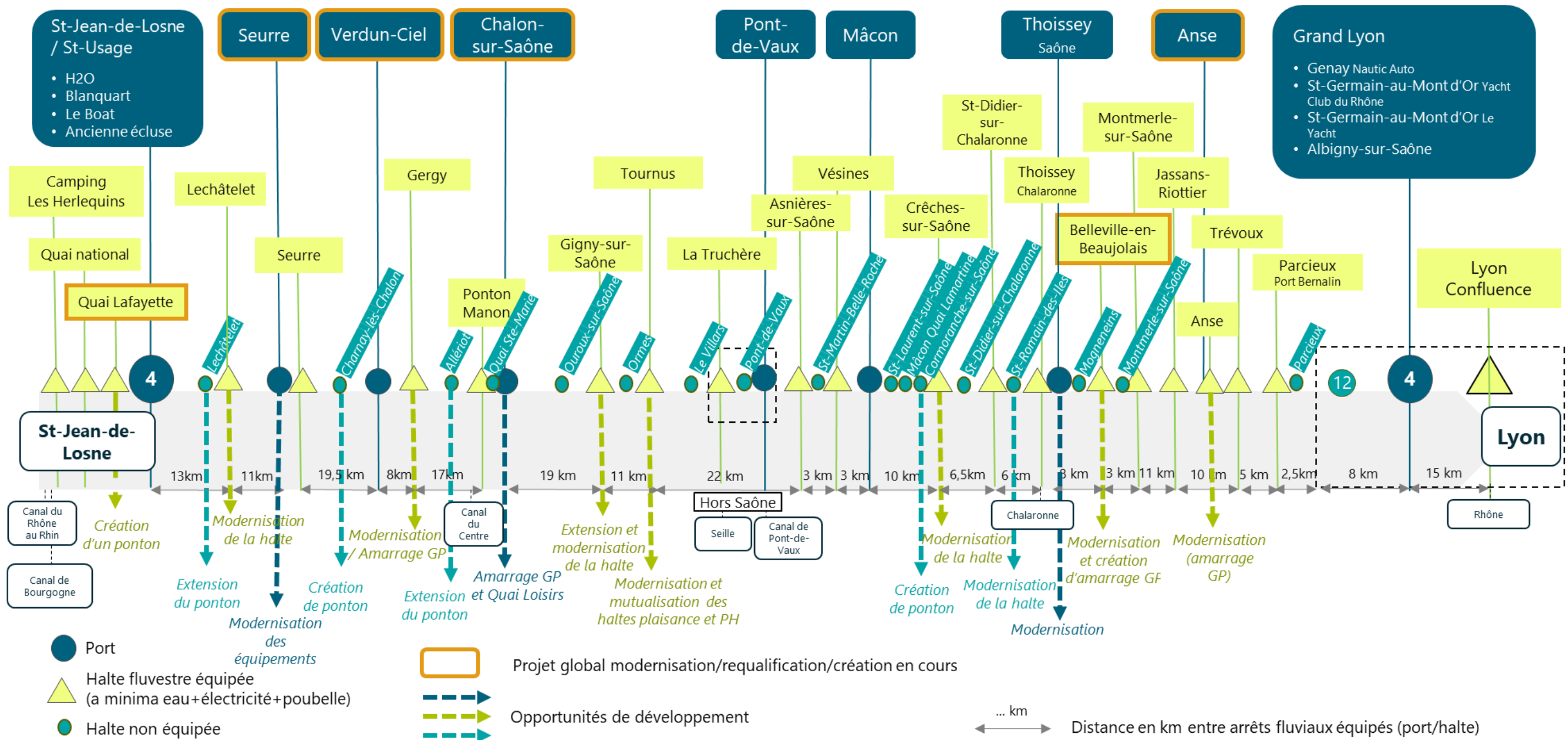
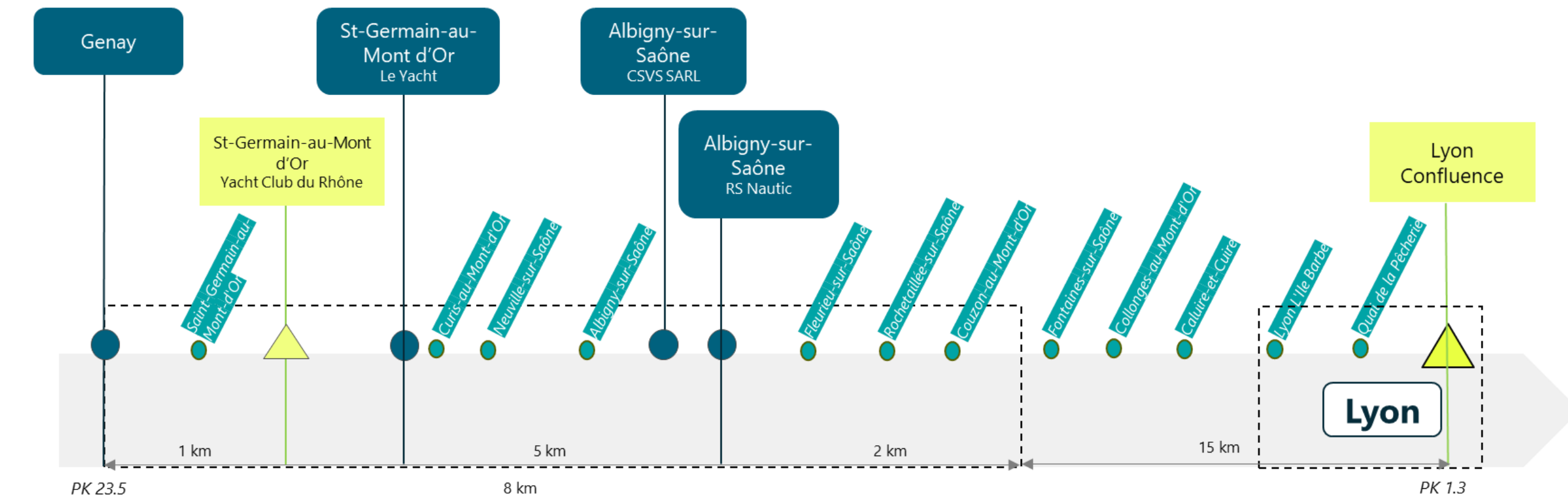


SCHÉMA DIRECTEUR DES ÉQUIPEMENTS

Maillage existant des arrêts fluviaux- filière plaisance

Grand
Lyon

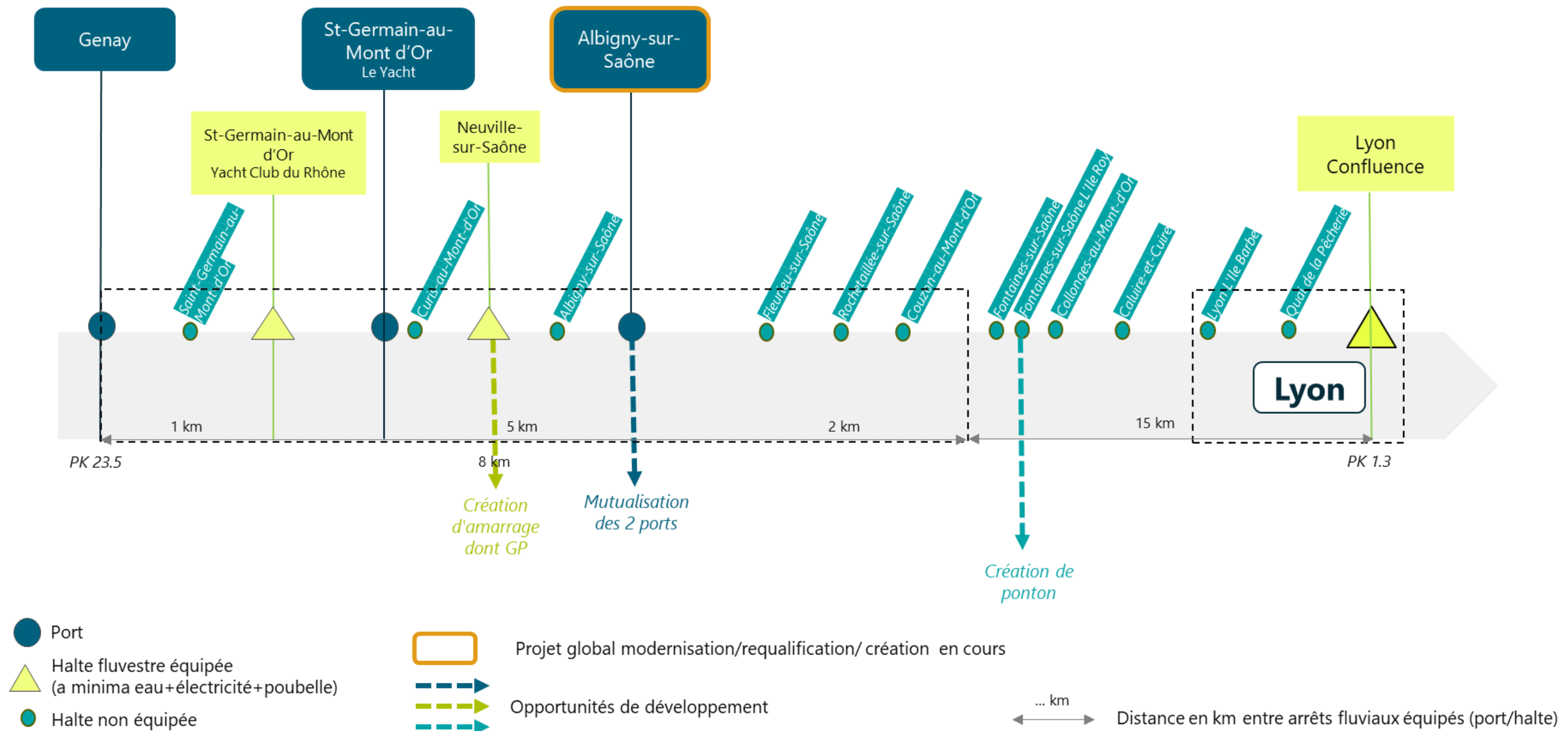


- Port
 - ▲ Halte fluviale équipée (a minima eau+électricité+poubelle)
 - Halte non équipée
- ... km Distance en km entre arrêts fluviaux équipés (port/halte)

SCHÉMA DIRECTEUR DES ÉQUIPEMENTS

Maillage projeté des arrêts fluviaux_ filière plaisance

Grand
Lyon



4.4 La stratégie de maillage à destination des Péniches-hôtels

4.4.1 Principe du maillage

L'enjeu majeur réside moins dans l'augmentation du nombre de points d'amarrage sur la Saône que dans la gestion de l'attractivité de certains sites d'escale prisés. En effet, la concentration des amarrages sur ces sites peut entraîner des problèmes de saturation.

Enjeux de la Stratégie de Maillage

- Prioriser la gestion des sites d'escale incontournables plutôt que d'augmenter le nombre d'amarrages.
- Monter en gamme : Améliorer les aménagements paysagers et harmoniser les services dans les haltes pour renforcer l'attractivité des escales.

Stratégie par Secteur

- Grande Saône
 - Renforcer les infrastructures existantes : Améliorer les services et, si nécessaire, augmenter les longueurs de quais dédiés aux péniches-hôtels en cas de saturation.
 - Conforter les escales stratégiques : de Tournus et Verdun-Ciel.

Tournus, est un passage incontournable entre Chalon et Lyon. Pourtant, l'escale souffre d'un manque d'équipements d'amarrage et de services (eau, électricité), poussant certains opérateurs vers le canal du Centre. Un projet en cours vise à réorganiser les quais, en dédiant le linéaire actuel des paquebots aux péniches-hôtels et en ajoutant de nouveaux emplacements.

Le nouvel appontement prévu à Verdun-Ciel, situé entre Seurre et Chalon-sur-Saône, est un aménagement très attendu par les opérateurs de péniche-hôtel. Actuellement, l'absence d'infrastructures d'amarrage oblige les péniches-hôtels à effectuer de longues journées de navigation. Il est essentiel que les équipements prévus soient de qualité, avec des niveaux de services adaptés, pour répondre aux attentes des opérateurs.

- Petite Saône
 - Offrir de nouvelles alternatives en termes de circuits et de produits, avec des itinéraires plus « nature », sportifs ou intimistes, tout en valorisant l'offre existante auprès des opérateurs. Pour la Petite Saône, il pourrait s'agir de "Surfer"/capitaliser sur les nouvelles tendances de consommation, telles que les croisières plus sportives et thématiques, afin de développer les itinéraires et d'attirer une clientèle au-delà du segment « traditionnel ». Il ne s'agit pas seulement de proposer des activités, mais de valoriser un positionnement de produit axé sur la découverte des savoir-faire locaux, des activités intimistes et des activités sportives comme les balades, le cyclisme et les activités nautiques.
 - Créer des arrêts « nature » autour des atouts touristiques pour valoriser les ressources locales
 - Conforter les escales stratégiques en améliorant les services : Savoyeux, Gray et Pontailler.

Seuls deux opérateurs, Belmond et CroisiEurope, effectuent des escales pendant leurs croisières. Trois haltes ont été identifiées comme sites à potentiel pour ces opérateurs, mais elles souffrent d'un déficit en termes de niveau de service. Actuellement, elles n'offrent aucun service nécessaire pour les rendre attractives (bornes d'eau, électricité et bacs de recyclage) :

4.4.2 Les typologies des sites d'escales et leur niveau de services

Les péniches-hôtels effectuent des arrêts répondant à divers besoins., on identifie :

- **Les têtes de ligne** / Points de départ et d'arrivée : accueil des clients et généralement une nuitée avant le début de la croisière.
- **Les escales** : haltes en centre-ville ou à proximité sites touristiques pour une nuitée et des excursions
- **Les arrêts nature** : possibilité de descendre à terre, grâce à un ponton adapté (gabarit 38m, sans service), pour des promenades ou des balades à vélo sur des sentiers aménagés.

Le niveau de services		
	Tête de ligne	Escale
Les services indispensables	- Amarrage (quai/bollard) gabarit 38m dédié aux PH. Pas d'amarrage à couple - Bornes eau et électricité - Bacs recyclage sécurisés	- Amarrage (quai/bollard) gabarit 38m dédié aux PH. Pas d'amarrage à couple - Bornes eau et électricité - Bacs recyclage sécurisés
Les services souhaitables	- Carburant - Station dépotage - Supermarché - Couverture réseau - Parking autocaristes, navette privée, taxis, ... - Signalétique informative pour emplacement prioritaire aux PH - Accès au bateau sécurisé - Aménagement paysager	- Boulangerie - Couverture réseau - Parking autocaristes, navette privée, taxis, ... - Signalétique informative pour emplacement prioritaire aux PH - Accès au bateau sécurisé - Aménagement paysager

4.4.3 Schéma prospectif de la stratégie de maillage de la filière péniche-hôtel

En tenant compte des équipements et services existants, plusieurs typologies d'interventions sont à prévoir pour offrir un bon maillage :

Amarrage supplémentaire : création ou augmentation de l'existant	Création - Secteur manquant de point d'escale intermédiaire, connexion offre patrimoine remarquable - Absence d'arrêt nature Augmenter existant : - Allonger les linéaires de quai réservés aux péniches-hôtels sur les escales saturées/stratégiques
Ajout de services / Harmonisation des services sur les escales existante	- Tête de ligne et lieux d'escales majeures: bornes eau, électricité, poubelle + station de dépotage - Escale secondaire : bornes eau, électricité, bacs recyclages
Maintien de l'existant/entretien	- Entretien des bornes eau et électricité existantes, qualité paysagère des amarrages
Ne rien faire	- Halte non équipée, ne nécessitant pas d'investissement en équipements ou services au vu de sa fréquentation actuelle.

Dans les schémas ci-dessous, la hiérarchisation des sites d'escale entre escale majeure et escale secondaire repose sur une combinaison de critères quantitatifs (nombre de touchés enregistrés dans Gescales) et qualitatifs liés à l'appréciation des opérateurs de péniches-hôtels actuellement actifs sur la Saône. Elle intègre également une dimension prospective, tenant compte des perspectives de développement de leur activité, notamment sur la Petite Saône.

PS

The diagram illustrates the Canal de Bourgogne route from Paris to the Mediterranean Sea. The route is divided into segments with distances between locks (barrages) indicated below the canal line. Above the canal line, various facilities and directions are noted for each segment.

Direction	Distance (km)	Lock (Barrage)	Facilities / Notes
Vers Canal des Vosges	37 km	Port-sur-Saône	Electricity, Water, Waste, Boat mooring
	52 km	Scey-sur-Saône	Boat mooring
		Ray-sur-Saône	Boat mooring
	30 km	Port de Savoyeux	Electricity, Water, Waste, Boat mooring
		Gray Quai Villeneuve	Electricity, Water, Waste
Vers Canal du Centre	32 km	Quai Pontailleur-sur-Saône	Electricity, Water, Waste, Boat mooring
	18 km	Auxonne Quai	Electricity, Water, Waste, Boat mooring
	18 km	Auxonne Amont Pont de France	Boat mooring
Vers Canal du Rhône au Rhin		SJDL	
Grande Saône			

Création amarrages (Creation of moorings):

- Mutualisation d'usage avec le quai bateau promenade (Mutualization of use with the boat promenade quay)
- Création d'un arrêt à Ray-sur-Saône (Creation of a stop at Ray-sur-Saône)
- Déplacement de l'existant. Localisation à définir (Relocation of the existing. Location to be defined)

Escale nature à créer sur ce périmètre en seconde phase (Nature stop to be created on this perimeter in the second phase):

Ex de localisation mêlant intérêt nature et touristique : Broye-les-Pesmes (mutualisation avec le quai plaisance) (Example of location combining nature and tourism interest: Broye-les-Pesmes (mutualization with the leisure quay))

Harmonisation des services

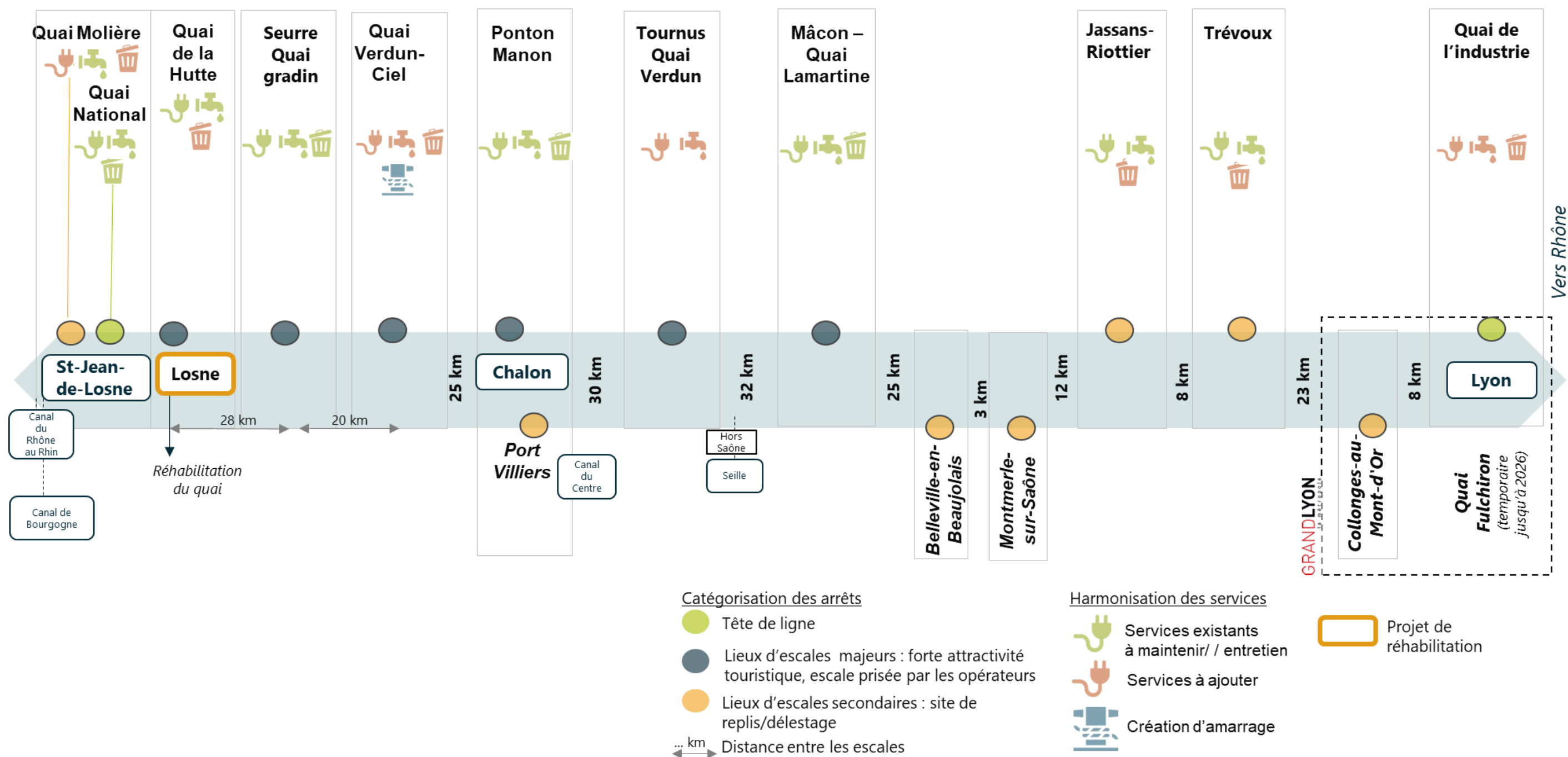
- Tête de ligne : lieux de départ/arrivée des clientèles
 - Lieux d'arrêts majeurs : attractivité touristique
 - Lieux d'arrêts secondaires : sites de replis/délestage
- ... km Distance entre les arrêts

-  Services existants à maintenir/ / entretenir
 -  Services à ajouter
 -  Création d'amarrage

SCHÉMA DIRECTEUR DES ÉQUIPEMENTS

Maillage existant et projeté des arrêts _ filière péniches-hôtels

GS



4.5 Le maillage fluvestre – la Voie Bleue

Le schéma directeur de la Voie Bleue repose sur une approche stratégique visant à s'appuyer sur les infrastructures existantes pour structurer et renforcer un réseau de pôles de services tout au long du linéaire. Ces pôles sont principalement situés dans des villages, à proximité d'écluses, de ports, d'Offices de Tourisme, de capitaineries, de restaurants-bars, ainsi que de structures dédiées au vélo. L'objectif est de mutualiser et améliorer ces équipements afin de proposer des services humanisés et qualitatifs, profitant à la fois aux habitants, aux plaisanciers et aux cyclistes empruntant la V50.

Conformément au référentiel national des aires de services vélo et haltes-repos, l'aménagement des infrastructures dédiées aux cyclistes doit répondre à des critères précis en termes d'équipement et de répartition sur le territoire.

- Les haltes-repos, implantées tous les 10 km environ, doivent obligatoirement comporter une table de pique-nique et un stationnement vélo, garantissant aux cyclistes un espace de pause fonctionnel et accessible.
- Les aires de services vélo, situées à 20 à 30 km d'intervalle, doivent inclure une table de pique-nique, un stationnement vélo, un point d'eau potable et des sanitaires. Il est également recommandé qu'elles intègrent des panneaux d'information (RIS), un abri et une consigne à bagages sécurisée pour améliorer le confort et la praticité des itinérants.

Par ailleurs, ces infrastructures doivent être situées à moins de 3 km de la véloroute, et, dans l'idéal, les équipements les plus éloignés d'une même aire de service ne doivent pas dépasser 100 mètres de distance afin d'assurer une cohérence et une lisibilité optimales du dispositif.

Au total :

- Sur la Petite Saône, 26 pôles de services ont été identifiés le long du linéaire : 16 aires de services vélo et 10 haltes-repos, répondant ainsi aux exigences du référentiel ;
- Sur la Grande Saône, 40 pôles de services : 25 aires de services vélo et 15 haltes-repos.

Toutefois, l'emplacement exact de ces équipements reste à préciser. Il serait particulièrement **pertinent de rapprocher ces aires des ports et haltes fluviales afin de mutualiser les services, encourager la mixité des pratiques (fluviales et cyclistes)** et, in fine, favoriser l'émergence de nœuds fluviaux/fluvestres. **Cette approche permettrait de renforcer l'attractivité des infrastructures existantes tout en garantissant une meilleure accessibilité et complémentarité des services proposés aux différents usagers du territoire, c'est tout le sens des « haltes fluvestres » que la Saône doit pouvoir proposer.**

Les tableaux ci-après représentent une **projection des services indispensables aux plaisanciers et aux cyclotouristes** qu’il serait opportun de maintenir ou de développer le long de la Saône.

La mutualisation des services aux plaisanciers et aux cyclotouristes est recherchée en priorité.

Les tableaux ci-dessous recensent :

- les services indispensables aux plaisanciers dans les ports et haltes équipées ;
- les services indispensables aux cyclotouristes dans les haltes-repos et aires de services existantes ou préconisées (par le SD Voie Bleue ou par le présent SD de la Saône) situées à moins de 300m d’un arrêt fluvial.

Ainsi, les haltes repos et/ou aires de services identifiées par le schéma directeur des équipements de La Voie Bleue qui ne sont pas situées sur ou proche d’un arrêt fluvial ne sont pas recensées ici.

SCHÉMA DIRECTEUR DES SERVICES

Maillage existant et projeté des services _ Petite Saône

Arrêts fluviaux projetés	PK	Les services indispensables aux plaisanciers 								Les services indispensables aux cyclotouristes 					
		Dans les ports et haltes			Dans les ports				Compléments stratégiques	Dans les halte-repos et aires de services		Dans les aires de services			
															
Petite Saône															
La Marina Corre	407														
Jussey	392,1														
Montureux-lès-Baulay	384,4														
Conflandey	372,4														
Fouchécourt	380,9														
Port-sur-Saône	365,2														
Chemilly	359,8														
Scey-sur-Saône- Camping	355,5														
Scey-sur-Saône	354														
Traves- Saône Valley	349														
Rupt-sur-Saône	x														
Soing -Camping	328														
Ray-sur-Saône	325														
Savoyeux	313,5														

Arrêts fluviaux projetés Petite Saône	PK	Les services indispensables aux plaisanciers 							Les services indispensables aux cyclotouristes 						
		Dans les ports et haltes			Dans les ports				Compléments stratégiques	Dans les halte-repos et aires de services		Dans les aires de services			
															
Autet-Plage	303														
Gray-Plage	284														
Gray-Quai Mavia	283								 						
Arc-les-Gray	281														
Velet	278,7														
Mantoché	276,3														
Broye-les-Pesmes	260,4														
Heuilley-sur-Saône	256,7														
Pontailier-sur-Saône	251,6														
Pontailier-sur-Saône															
Lamarche	245,7														
Auxonne- Port Royal	233,8										?				
Auxonne	233,5														

SCHÉMA DIRECTEUR DES SERVICES

Maillage existant et projeté des services _ Grande Saône

Arrêts fluviaux projetés Grande Saône	PK	Les services indispensables aux plaisanciers 							Les services indispensables aux cyclotouristes 					
		Dans les ports et haltes			Dans les ports			Compléments stratégiques	Dans les halte-repos et aires de services		Dans les aires de services			
														
Saint-Usage - Camping Les Herlequins	215,7													
Saint-Jean-de-Losne - Quai national	215													
Saint-Jean-de-Losne - Quai Lafayette	215													
Saint-Jean-de-Losne - Gare d'eau – H2O	214.7													
Saint-Jean-de-Losne - Gare d'eau - Le Boat	214.7													
Saint-Jean-de-Losne - Gare d'eau - Blanquart	214.7													
Saint-Usage - Ancienne écluse – H2O	211													
Lechâtelet	198.3													
Seurre	187													
Seurre	187.2													
Verdun-Ciel	PK horsSaône													
Gergy	159.4													
Chalon-sur-Saône	142													
Chalon sur Saône – Ponton Manon	129													
Gigny-sur-Saône	123													

Arrêts fluviaux projetés	PK	Les services indispensables aux plaisanciers 							Les services indispensables aux cyclotouristes 						
		Dans les ports et haltes			Dans les ports				Compléments stratégiques	Dans les halte-repos et aires de services		Dans les aires de services			
															
Tournus	108														
La Truchère	PK horsSaône														
Pont-de-Vaux	PK horsSaône														
Asnières-sur-Saône	90.2														
Vésines	87.3														
Mâcon	83.3														
Mâcon - Quai Lamartine	80														
Crêches-sur-Saône	72.7														
Saint-Didier-sur-Chalaronne	65.96														
Thoissey (Saône)	63.1														
Thoissey (Chalaronne)	PK horsSaône														
Belleville-en-Beaujolais	55														
Montmerle-sur-Saône	51.7														
Jassans-Riottier	40.6 RG														
Anse	35														
Anse	X														
Trévoux	33.3														
Parcieux - Port Bernalin	26.2														

Arrêts fluviaux projetés	PK	Les services indispensables aux plaisanciers 							Les services indispensables aux cyclotouristes 						
		Dans les ports et haltes			Dans les ports				Compléments stratégiques	Dans les halte-repos et aires de services		Dans les aires de services			
															
Genay - Nautic Auto	23.5														
Saint-Germain-au-Mont-d'Or - Yacht Club du Rhône	22.85														
Saint-Germain-au-Mont-d'Or - Le Yacht	22,3														
Neuville-sur-Saône	20.5														
Albigny-sur-Saône	18.1							Fusion des deux ports							
Lyon Confluence	1.3														

LÉGENDE

Typologie des arrêts fluviaux :

Halte équipée
Port
Halte non équipée mutualisée à une aire de repos ou de service cyclotouristique

Interventions préconisées :

A entretenir - existant	
A réhabiliter/moderniser	
A créer et/ou ajout de services	

Services préconisés :



EauElectricitéDéchetsCapitainerieStation dépotageCarburantAire de carénageBloc sanitaire (WC + douches)SanitaireStationnement véloPoint eau potableTable pique-niqueRelais information servicesPavillon BleuAccueil Vélo

En conclusion, la stratégie de maillage de la Saône doit venir servir un positionnement tourné vers l'excellence en renforçant son attractivité pour elle-même et dans son interface aux canaux connexes.

Pour cela une montée en gamme des services proposés doit être opérée dans le temps, dans une logique de répartition homogène et harmonieuse sur le long du linéaire en tenant compte des besoins des différentes filières. Cette montée en gamme doit également accompagner l'ambition d'une excellence environnementale. Si certains enjeux sont encore émergents (dépotage), ils doivent être pris en compte dans une vision de plus long terme.

Le maillage existant d'infrastructures d'accueil est déjà important, un séquençement des jalons autour d'arrêts structurants et points d'arrêt simples pourra être mis en œuvre en densifiant certains sites et en en proposant de nouveaux.

Le développement fluvestre est déjà engagé avec l'aménagement de La Voie Bleue. La stratégie de maillage de la Saône doit pouvoir donner un nouvel élan à la réflexion sur les services dans un souci de mutualisation fluvial/fluvestre.

Sur la base des principes de maillage retenus, un plan d'action déclinant les différentes actions à mener va ainsi pouvoir être développé pour rendre concrets ces principes et inscrire dans le temps et avec l'ensemble des acteurs, le développement fluvial et fluvestre de la Saône.

ANNEXES

Annexe 1 : Tableau de l'ensemble des escales de péniches-hôtels sur la Saône en 2023 et 2024

Escales	Nombre de places	PK	Distance avec l'apportement amont (km)	Nb escales 2023	Nb escales 2024
Port-sur-Saône	1	365,00		NC	NC
Savoyeux	1	313,00	52,00	NC	A créer sur Gescales
Gray	1	283,00	30,00	NC	6
Pontailier-sur-Saône	1	251,00	32,00	16	11
Auxonne	2	233,00	18,00	62	46
Saint-Jean-de-Losne Quai molière	1	215,00	18,00	5	7
Saint-Jean-de-Losne Quai national	2	215,00	0,00	8	69
Losne	2	214,50	0,50	107	96
Seurre	3	187,00	27,50	116	75
Verdun Ciel (ouverture 2026)	2	167,50	19,50	NC	NC
Chalon-sur-Saône Ponton Manon	4 places	142,00	25,50	107	54
Chalon-sur-Saône Port Villiers	3	141,50	0,50	4	1
Tournus	1	112,00	29,50	36	28
Mâcon	2	80,00	32,00	9	35
Belleville-en-Beaujolais	1	55,00	25,00	1	

Montmerle-sur-Saône	2	53,00	2,00	31	28
Villefranche-sur-Saône	2	39,50	13,50		1
Trévoux	1	31,50	8,00	2	17
Collonges-au-Mont-d'Or	1	12,00	19,50		4
Lyon Quai de l'industrie	à définir - en cours	8,00	4,00	NC	NC
Lyon Quai Fulchiron	1	3,00	5,00	NC	NC
Lyon Place Antonin Poncet (Rhône)	2	3,00	0,00	NC	NC

Source : Relevé VNF Gescales – points d'escales et touchés 2023 et 2024