

© paquebot Viking River Cruises / Droits réservés VNF

Etude sur l'impact économique

Les paquebots fluviaux en France

Décembre 2014

Sommaire

Préface 5
Remerciements 5

Préalables 7
Démarche et méthodologie de l'étude 8
Objectif de l'étude 8
Méthode de calcul de l'impact économique : la Méthode de la Direction Générale de la Compétitivité, de l'Industrie et des Services (DGCIS) 8
Entretiens auprès des opérateurs et autres acteurs impliqués dans la filière 9
Calendrier de réalisation 10
Évaluation des dépenses des opérateurs 10
Evaluation des dépenses des passagers 10

Chapitre 1 - Le fonctionnement de l'activité de la croisière fluviale en France 11
Le fonctionnement de l'activité des paquebots fluviaux 12
Définition d'un paquebot fluvial 12
La flotte 12
Description du produit "croisière fluviale" 13
Les attributs du produit "croisière" 14
L'organisation de la filière 16
L'emploi 18
L'impact territorial de la croisière 20
Les principaux itinéraires 20
L'attrait de la voie d'eau : un élément central dans le produit croisière 21
Les sites d'intérêt 21
Des acteurs pluriels : l'interface entre les territoires et le secteur de la croisière 22
Route Marine 23
AGIS 24
Les escales 25
Les différentes fonctions des escales et les services nécessaires 25
Les services aux escales 29
Localisation des sites d'escale et leurs caractéristiques 31

Chapitre 2 - L'impact économique de la croisière fluviale 35
La part du chiffre d'affaires impactant le territoire national 36
Méthode et bases de calcul 36
Total des dépenses des opérateurs au niveau national 38
Focus sur les têtes et fins de ligne 38
Les impacts liés aux emplois embarqués 39
Méthodes et bases de calcul 39
Estimations 39
Synthèse des impacts liés aux opérateurs 40
Les impacts liés aux dépenses des passagers 41
La demande 41
Les dépenses des passagers transportés au cours de la croisière 42
Méthode et bases de calcul 42
Estimations 43
Impacts liés aux dépenses pour le transport des passagers venant par leurs propres moyens sur le lieu d'embarquement 43
Impacts liés aux pré et post-séjours 44
Les dépenses effectuées par le personnel embarqué 45
Méthodes et bases de calcul 45
Estimations 46
Synthèse des impacts liés aux dépenses effectuées par les passagers et le personnel embarqué 46

Sommaire

Chapitre 3 - Les retombées économiques de la filière pour les bassins de navigation 47
Le bassin Rhône-Saône 48
L'offre et la demande 48
Les impacts liés aux opérateurs 48
Les dépenses des passagers et du personnel embarqué 49
Synthèse des impacts économiques 49
Le bassin Seine 49
L'offre et la demande 49
Les impacts liés aux opérateurs 50
Les dépenses des passagers et du personnel embarqué 50
Synthèse des impacts économiques 50
Le bassin aquitain 50
L'offre et la demande 50
Les impacts liés aux opérateurs 51
Les dépenses des passagers et du personnel embarqué 51
Synthèse des impacts économiques 51
Strasbourg 51
L'offre et la demande 51
Les impacts liés aux opérateurs 51
Les dépenses des passagers et du personnel embarqué 52
Synthèse des impacts économiques 52
Chapitre 4 - Synthèse 53
L'offre et la demande 54
L'offre 54
La demande 54
Les impacts économiques de la filière paquebots fluviaux 55
Les impacts liés aux opérateurs 55
Les impacts liés aux dépenses des passagers et du personnel embarqué 55
Synthèse des impacts économiques de la filière paquebots fluviaux par bassin 56
Les pistes d'améliorations pour accompagner le développement de la croisière 57
Les conditions d'accueil des 135 m 57
Annexe 59
Détail de l'estimation du nombre de passagers transportés en 2013 60
Prestataires 62

Préface

La présente étude vise à évaluer l'impact économique et social réalisé par le secteur des paquebots fluviaux. L'évaluation étant un enjeu collectif, révélateur ou non d'un dynamisme pour l'économie locale, de plus en plus d'acteurs entreprennent ces travaux en vue d'obtenir des clés de compréhension pour pérenniser, justifier, diversifier une activité qui mérite d'être mieux cernée.

Face à l'importance grandissante du tourisme fluvial et ses enjeux de développement, Voies navigables de France a souhaité lancer une étude sur les retombées économiques par catégories de bateaux en vue de proposer aux acteurs du tourisme fluvial des éléments pertinents d'analyses économiques du secteur et, plus globalement, avoir une bonne visibilité de ce type d'activité, tant sur le quantitatif que le qualitatif, ainsi que ses perspectives d'évolutions.

Il est important de signaler qu'il existe plusieurs méthodologies d'évaluation des retombées économiques. Pour aboutir à une vision objective, elles doivent reposer sur des méthodologies partagées, performantes et éprouvées. C'est pourquoi l'établissement et ses partenaires se sont appuyés sur le guide méthodologique "La mesure de l'impact économique d'un événement touristique" (1), réalisé sous l'égide d'un comité de pilotage animé par la DGCIS (Direction Générale de la Compétitivité, de l'Industrie et des Services).
Ce guide propose des repères clairs, tant sur le plan théorique que méthodologique, afin d'améliorer le niveau de fiabilité des études et d'en faciliter la comparaison entre elles. C'est en partageant et en améliorant les méthodes déjà expérimentées que va désormais pouvoir se construire une "culture collective" de l'évaluation économique, ici au profit du secteur du tourisme fluvial.

Par ce document, considéré comme un outil d'aide à la décision, Voies navigables de France souhaite apporter aux porteurs de projets publics ou privés une meilleure compréhension de la dimension économique et sociale du secteur, ceci dans le but d'orienter en conséquence leur choix de développement.

La Direction du Développement de Voies navigables de France

Remerciements

Avec nos vifs remerciements :
- à toutes les personnes ayant participé au comité de pilotage ;
- à tous les professionnels du secteur ;
- aux représentants de la profession ;
- aux directions territoriales de VNF ;
- et à l'ensemble du personnel de la direction du développement de Voies navigables de France.





© paquebot Croisieurope / Droits réservés VNF

Préalables

Préalables

Démarche et méthodologie de l'étude

Objectif de l'étude

La démarche d'étude sur l'identification des retombées économiques, engagée en juillet 2012, s'est intéressée à 3 activités du tourisme fluvial : la location de bateaux habitables sans permis, les péniches hôtels, et enfin, les paquebots fluviaux, objet de ce rapport.

Ainsi, Voies navigables de France (VNF), en conduisant ce type d'étude, apportera son expertise auprès des acteurs des territoires fluviaux. Par ailleurs, VNF a engagé une réflexion sur les équipements d'accueil dévolus au tourisme fluvial, notamment les sites d'escales pour l'accueil des paquebots fluviaux, dans la perspective d'une analyse globale et multicritère d'un segment d'activité structurellement dynamique. Cette étude permettra donc à l'établissement VNF de communiquer sur le caractère porteur de la filière au travers des indicateurs socio-économiques, ce qui facilitera la concertation entre tous les acteurs concernés pour un développement cohérent de la croisière.

Face à l'hétérogénéité des approches de calcul de retombées économiques, le maître d'ouvrage souhaitait que cette étude s'appuie sur le guide de la Direction Générale de la Compétitivité, de l'Industrie et des Services (DGCIS) qui a formulé, en avril 2012, différentes recommandations pour l'évaluation des retombées économiques, relayées par Atout France.



© paquebot Croisieurope / Droits réservés Croisieurope

Méthode de calcul de l'impact économique : la Méthode de la Direction Générale de la Compétitivité, de l'Industrie et des Services (DGCIS)

Face à l'hétérogénéité des approches visant à appréhender les retombées économiques d'une activité sur un territoire, la Direction Générale de la Compétitivité, de l'Industrie et des Services (DGCIS) a formulé différentes recommandations au travers d'un guide méthodologique et de différents travaux reprenant ces approches.

La méthode de la DGCIS identifie deux types d'impact économique : les impacts primaires et les impacts secondaires[1].

Les **impacts primaires** comprennent deux principales composantes :

- les dépenses liées à l'organisation du produit (dans notre cas, par exemple, les dépenses des sociétés de croisières en alimentation, carburant, etc.) ;
- les dépenses liées à la fréquentation du produit, à savoir les dépenses réalisées par les passagers (dans le cas de paquebots fluviaux, par exemple : les dépenses réalisées par les passagers au cours des escales pour l'achat de souvenirs).

[1] *DGCIS, La mesure de l'impact économique d'un événement touristique, avril 2012, p. 15*

Les **impacts secondaires** sont quant à eux la "seconde vague" d'impact économique, c'est-à-dire la "propagation" de la première vague de retombées économiques sur le tissu local.
La DGCIS définit cet impact ainsi : "*Les entreprises ayant bénéficié du surplus initial d'activité (c'est-à-dire des commandes des organisateurs ou des dépenses des visiteurs) vont réinjecter une partie de ces ressources dans l'économie locale sous la forme de commandes passées à des fournisseurs pour répondre à leurs propres besoins, de salaires versés aux employés… Ces fournisseurs et ces employés vont à leur tour effectuer des dépenses sur le territoire et générer de l'activité auprès d'autres entreprises. Et ainsi de suite…*"[1].

Par exemple, dans le cas des paquebots fluviaux : les sociétés de croisières font appel à des agences réceptives pour l'organisation d'excursions. Ces dernières ont donc un surplus d'activité lié à la commande passée par les sociétés de croisières, et elles vont réinvestir ce surplus dans l'économie locale (par la commande de prestations pour leur activité/leur fonctionnement, par l'embauche d'une personne supplémentaire, etc.).

Ces deux types d'impacts, initialement formulés pour des événements et des équipements, n'ont pu être repris car dans le cadre d'une filière, l'évaluation de l'impact secondaire est difficilement appréhendable. Celui-ci est en général calculé par l'application de coefficients multiplicateurs sur les impacts primaires.
La méthode a donc été adaptée en fonction des spécificités d'une filière en dissociant deux grandes dimensions de l'impact primaire :

- Le poids économique des opérateurs, c'est-à-dire l'analyse de l'activité économique des opérateurs de paquebots fluviaux ainsi que les retombées économiques générées par cette activité ;
- Les retombées économiques liées aux dépenses touristiques des clients en dehors des frais liés à l'achat du produit croisière.



Pour répondre à ces questions, l'évaluation économique mise en œuvre dans cette étude s'appuie d'une part sur le chiffre d'affaires des opérateurs de la croisière, et d'autre part sur les dépenses des passagers (en dehors des sommes prises en compte dans le chiffre d'affaires des compagnies).

Étant donné la difficulté à obtenir les chiffres d'affaires réalisés en France par les sociétés de paquebots fluviaux (la plupart d'entre elles ayant leur siège à l'étranger), les chiffres d'affaires ont été reconstitués à partir des données d'offre (tarifs moyens des croisières) et de demande (nombre de croisières vendues). Aussi, des entretiens auprès des acteurs de la filière ont été réalisés afin d'avoir une vision exhaustive sur le poids économique du secteur et de son impact territorial.

Entretiens auprès des opérateurs et autres acteurs impliqués dans la filière

Plusieurs catégories d'acteurs ont été interrogées :

- **Les opérateurs :** 10 sociétés de paquebots fluviaux localisées en France et en Europe ont été interrogées.
- **Les représentants de la filière :** 2 entretiens avec des représentants de la profession ont été réalisés, notamment avec le CAF (Comité des Armateurs Fluviaux) ainsi que IG RIVER CRUISES représentant 80 % des armateurs étrangers.
- **Les gestionnaires d'escales :** 20 entretiens ont été menés.
- **Les acteurs impliqués dans la chaîne de commercialisation :** notamment auprès des agences réceptives, tour-opérateurs, autocaristes, commerçants, offices de tourisme.

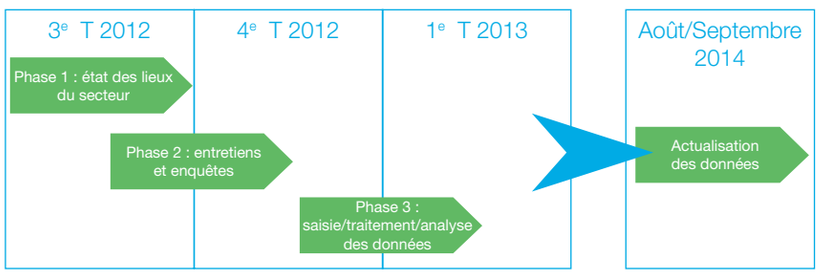
L'objectif des entretiens est de disposer d'un état des lieux exhaustif de la filière : flotte, fréquentation, fonctionnement de l'activité, données d'exploitation, permettant ainsi la construction d'indicateurs concernant les retombées directes.

[1] *DGCIS, La mesure de l'impact économique d'un événement touristique, avril 2012, p. 27*

Préalables

Calendrier de réalisation

L'étude s'est déroulée de mi-2012 à début 2013 et les résultats ont été actualisés en 2014.



Évaluation des dépenses des opérateurs

Comme indiqué préalablement, la collecte des chiffres d'affaires des compagnies exerçant leur activité en France n'a pas pu être possible pour plusieurs raisons :

- les entreprises individuelles et sociétés étrangères ne sont pas soumises à cette obligation ;
- certaines sociétés préfèrent ne pas déposer leurs comptes pour des raisons de confidentialité, ce malgré les risques d'amendes ;
- la publication des comptes ne permet pas la distinction entre le chiffre d'affaires réalisé en France et celui réalisé à l'étranger.

Par ailleurs, ces sociétés ont logiquement des pratiques centralisées, par exemple pour les achats. L'affectation de certaines dépenses aux bassins est là encore un exercice théorique. En outre, les achats des sociétés d'un bassin peuvent être réalisés en dehors de celui-ci. Tous ces facteurs se cumulent et indiquent clairement que l'analyse du poids économique s'effectue par un ordre de grandeur plutôt qu'une mesure comptable exacte.

Enfin, les modalités salariales, différentes selon les sociétés et le statut des salariés, restent confidentielles.

Evaluation des dépenses des passagers

Pour le calcul des dépenses des passagers, nous nous sommes basés sur le nombre de passagers transportés par compagnie, la durée moyenne des circuits et un ratio de dépense journalier par passager. Ce ratio est issu des différents entretiens avec les opérateurs et des études réalisées sur le sujet, notamment sur le bassin Saône-Rhône-Méditerranée en 2008-2010 (étude pilotée par la Direction Territoriale VNF Saône-Rhône Méditerranée) et sur le Grand Lyon en 2011 (étude pilotée par le Grand Lyon et VNF).



© paquebot Viking River Cruises / Droits réservés Viking River Cruises



© paquebot en navigation sur la Seine / Droits réservés VNF

Chapitre 1

Le fonctionnement de l'activité de la croisière fluviale en France

Chapitre 1

Le fonctionnement de l'activité de la croisière fluviale en France

Le fonctionnement de l'activité des paquebots fluviaux

Définition d'un paquebot fluvial



© paquebot Croisieurope / Droits réservés VNF

Un paquebot fluvial est "*un bateau à passagers proposant des croisières avec hébergement, dont la capacité en passagers est supérieure ou égale à 50 personnes*". Ces unités peuvent transporter jusqu'à 200 passagers maximum.

De par leur taille (en moyenne : 110 mètres de long pour 11,4 mètres de large, capacité moyenne de 130 passagers ; il existe également des paquebots de 90 mètres et d'autres de 135 mètres), ils empruntent les voies d'eau à grand gabarit que sont les axes Rhin-Moselle, Seine-Oise, Rhône-Saône et plus récemment la Garonne-Dordogne. À noter, le bassin Nord Pas-de-Calais a accueilli à plusieurs reprises ce type d'unité. La dimension transfrontalière s'avère être un atout attractif pour les opérateurs.

La croisière fluviale proposée par les opérateurs est la plupart du temps "clé en main" et permet la découverte à bord d'un hôtel flottant d'une ou plusieurs régions réputées pour leurs attraits culturels.

Produit thématisé (croisière gastronomique, sportive, liée à une manifestation, une identité territoriale…), généralement organisé sur 7 jours, celui-ci est ponctué d'étapes et de visites organisées le long du parcours qui permettent de rythmer la croisière, en invitant les clientèles ayant souscrit aux excursions à la découverte des sites traversés.

La flotte

La filière des paquebots fluviaux est en pleine croissance depuis une dizaine d'années. Celle-ci n'est plus réservée à une élite, elle se démocratise et s'inscrit dans la tendance des clientèles.

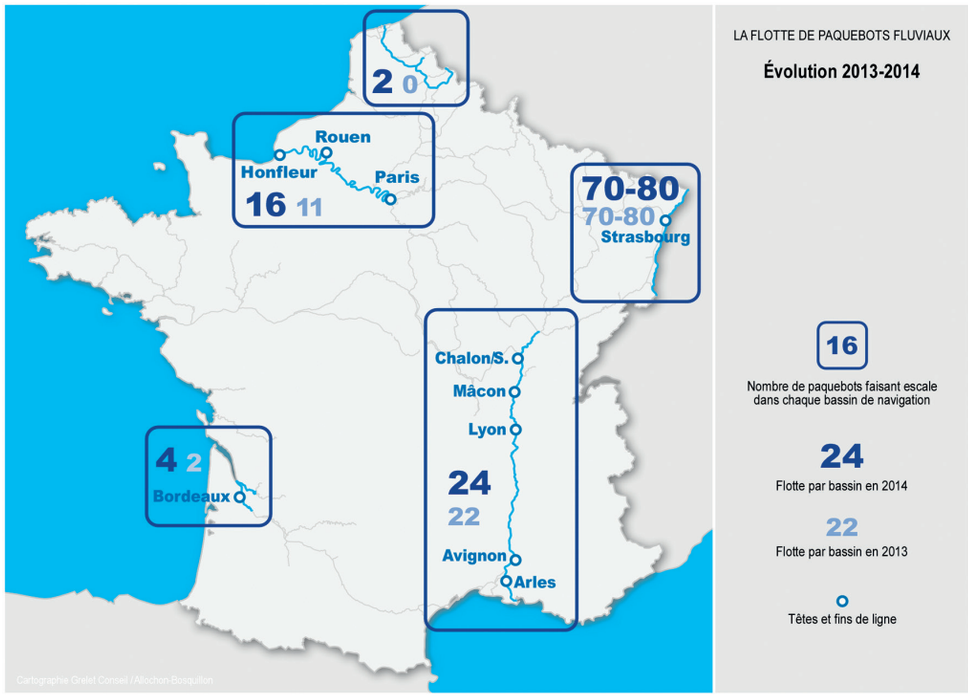
En 2014, la flotte (hors Strasbourg) s'élève à **46 unités** sur l'ensemble du territoire hexagonal. Elle a connu l'évolution suivante[1] :

Bassin	Offre : évolution du nombre de paquebots par bassin						
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Évolution en % 2009 / 2014
Rhône-Saône	13	15	17	19	22	24	+ 84,62 %
Seine	7	8	7	9	11	16	+ 128,57 %
Bassin aquitain	0	0	1	1	2	4	+ 100 %
Nord Pas-de-Calais	1	0	0	1	0	2	+ 100 %
Moselle	1	3	0	1	0	0	- 100 %
TOTAL	**22**	**26**	**25**	**31**	**35**	**46**	**+ 109,09 %**

Source : Directions territoriales de VNF

[1] *Source : Directions territoriales de VNF*

Notons qu'en plus de cette flotte, environ 80 bateaux ont réalisé au moins une escale à Strasbourg en 2013[1], chiffre en légère baisse par rapport aux années précédentes.



- Le développement de la flotte connaît une croissance importante sur le bassin **Rhône-Saône** ; rappelons qu'en 2008, on comptait 12 paquebots sur cet axe. L'offre a doublé entre 2008 et 2014.
- Sur la **Seine**, le développement a été plus tardif mais connaît aujourd'hui une expansion, avec l'arrivée de 5 nouveaux paquebots en 2014.
- Le **bassin aquitain**, depuis trois ans, est quant à lui en passe d'être "*conquis*" par les armateurs.
- La **Moselle** : certaines compagnies, à partir de Coblence, empruntaient jusqu'en 2012 l'axe de la Moselle qui aujourd'hui ne fait plus partie des itinéraires commercialisés.
- Sur **Strasbourg**, environ 70 à 80 bateaux font escale chaque année. En 2013, le nombre d'escales réalisées a baissé (passant de 1 028 escales en 2012 à 963 escales en 2013) ; cette baisse correspond à l'arrivée de bateaux de 135 mètres qui ne peuvent pas être accueillis sur les appontements de Strasbourg et s'amarrent donc à Kehl (Allemagne)[2]. Beaucoup de paquebots s'arrêtent à Strasbourg en début et/ou fin de saison et vont naviguer le reste de la saison sur le bassin Main-Danube.
- Enfin, soulignons qu'en 2014, deux paquebots ont navigué en région **Nord Pas-de-Calais**. Ce bassin présente un potentiel de développement grâce à sa situation frontalière avec le Benelux. Par ailleurs, le projet du canal Seine Nord-Europe offrira de nouvelles opportunités de croisières entre le bassin de la Seine et l'Europe du Nord, renforçant par la même occasion le positionnement central du bassin du Nord Pas-de-Calais.

Description du produit "croisière fluviale"

Définition

La croisière fluviale s'organise à bord d'un bateau avec hébergement progressant le long d'un itinéraire fluvial qui constitue l'axe central de diffusion des touristes vers les territoires traversés. La diffusion se fait selon un système d'allers-retours réguliers et continus entre le bateau et les territoires. En effet, les passagers se déplacent essentiellement en bus pour visiter les atouts culturels majeurs et découvrir la typicité des territoires, à travers notamment les savoir-faire.

La croisière en tant que produit ne se résume pas au seul itinéraire emprunté sur une semaine par le bateau. La tendance actuelle de la croisière vise au package touristique comprenant le pré-acheminement aérien, les excursions mais aussi les possibilités de pré et post séjours. Ainsi, la croisière est en fait un produit fini.

[1][2] Source : Port Autonome de Strasbourg

Chapitre 1

Le fonctionnement de l'activité de la croisière fluviale en France



© paquebot Croisieurope / Droits réservés VNF

La qualité de la prestation peut être déclinée en 2 gammes :

- Produit "all inclusive" : à bord d'unités de luxe, l'espace est aménagé de manière confortable (cabine de 15 m² en moyenne), avec des équipements modernes et des activités variées (conférences, cours de cuisine, SPA). Les excursions, l'acheminement des passagers sont en général inclus dans le prix de la croisière.
- Prestations à la carte : à bord de bateaux plus anciens dont les cabines sont plus petites mais confortables, les excursions sont généralement optionnelles et vendues à bord.

Les attributs du produit "croisière" :

La voie d'eau, une valeur touristique intrinsèque.

Chaque jour, découverte d'un site différent (tourisme itinérant).

Un moyen de déplacement original qui permet de découvrir le territoire autrement.

Un bien économique où toutes les composantes sont intégrées c'est-à-dire hébergement, transport, loisirs.

Le tarif : De 100 euros à 470 euros TTC par personne et par jour, selon la saison, l'itinéraire et les prestations souhaitées, sans compter l'acheminement.

Les excursions

À la fois cadre de découverte et occasion de dépenses, l'escale peut être ou devenir un atout économique pour les diverses parties concernées. Point de départ pour la découverte du territoire et de ses attraits, l'excursion tend à devenir une composante fondamentale de nombreuses croisières, aussi bien pour les passagers, pour l'opérateur et pour les territoires, mais pour des raisons différentes.

En effet, un produit croisière est composé de services soit inclus, soit payés en extra par un passager lors de son séjour. Cette prestation s'appuie sur les attraits du territoire qui constituent l'attractivité du produit.

Le facteur clé de succès des croisières réside dans la qualité des excursions proposées à terre.

La conception des excursions se fait donc dans une logique *"produit"* et l'élaboration initiale respecte les différentes étapes :

- identification de l'offre (intérêt et cohérence par rapport aux attentes des croisiéristes) ;
- qualification de l'offre selon les normes prédéfinies (capacité d'accueil de groupes, présence de sanitaires, distance…) ;
- assemblage de l'offre (contraintes logistiques…) ;
- commercialisation de l'offre.

Selon les compagnies, les excursions sont comprises ou non dans le prix de la croisière. Chez les compagnies européennes, la tendance est plutôt à l'achat séparé de la croisière et des excursions : les excursions ne sont pas incluses dans le prix de vente de la croisière, et les clients achètent en extra soit un forfait toutes excursions, soit les excursions à l'unité. En revanche, les tour-opérateurs américains vendent en général un produit où les excursions sont comprises dans le prix de vente de la croisière.

Chez CroisiEurope par exemple, les excursions sont pour la plupart à la carte (sauf pour quelques circuits) ; elles peuvent s'acheter à l'unité ou dans le cadre d'un forfait toutes excursions (environ 200 € pour 7 à 8 excursions). Chez A Rosa, les excursions sont également optionnelles, et leur prix s'échelonne entre 19 et 79 € selon la nature de l'excursion (19 € pour une visite de ville, 79 € pour un tour en jeep en Camargue).

Ces tarifs se vérifient à l'examen des brochures et sites internet des sociétés de croisière qui font du fleuve l'axe central de la circulation à partir duquel s'organisent les

visites des villes et territoires situés à proximité raisonnable. Les tour-opérateurs, les agences réceptives et certains opérateurs déterminent le contenu des excursions lors de la mise en place des croisières. Cette mise en produit se réalise 2 ans avant sa commercialisation.

Plusieurs conceptions sont possibles :
- la reproduction des excursions exploitées par les croisières déjà en place ;
- la prise de contact des tour-opérateurs avec les offices de tourisme pour identifier les ressources attractives ;
- des gestionnaires de sites qui prennent l'initiative de se présenter auprès des sociétés de croisières.

On peut retenir un prix moyen pour une excursion de l'ordre de 35 €.

Pour les passagers qui ne participent pas aux excursions, des activités à bord sont proposées. Les compagnies s'efforcent de garder à bord une clientèle "captive" dont elles restent le fournisseur exclusif, avec les conséquences que l'on peut imaginer en termes de profits garantis.

La thématisation des croisières

Les compagnies sont amenées à diversifier leur produit, notamment par la thématisation des croisières. En effet, la concurrence est importante, si bien que les compagnies doivent se démarquer les unes des autres.

Par ailleurs, le produit n'étant plus nouveau, les compagnies se doivent de proposer des créations thématiques pour répondre au phénomène de "*repeaters*", c'est-à-dire une clientèle d'habitués qui souhaitent le renouvellement de l'offre. De plus, cette stratégie marketing répond à tous styles de consommateurs confondus. Aussi pour conquérir de nouveaux adeptes, on voit se développer une palette de croisières thématiques telles que (liste non exhaustive) :
- croisières gastronomiques : ces croisières incluent par exemple la venue d'un chef de renom à bord du bateau, des excursions organisées dans des sites gastronomiques de prestige tels que Bocuse à Lyon, des cours d'œnologie ou de cuisine… ;
- croisières à composante sportive, telles que croisières golf, randonnée ou vélo ;
- croisières bien-être avec des soins à bord, des menus proposés orientés "*cuisine saine et légère*" ;
- croisières musicales, avec la venue à bord d'orchestres ou encore l'organisation d'excursions incluant des concerts, des festivals ;
- croisières jardins, dont les excursions sont orientées sur la visite de parcs ;
- croisières à thématique historique, avec la venue à bord de conférenciers sur un sujet précis.

Cette tendance se confirme à la lecture des chiffres d'escales : par exemple, sur la Saône, on observe un pic du nombre d'escales en septembre-octobre, lié aux croisières sur la thématique du vin et aux excursions organisées dans le vignoble à cette période de l'année.

Cette surabondance de l'offre entraîne notamment :
- Une augmentation du trafic croisières qui va avoir des retombées pour l'ensemble des territoires d'accueil.
- Une baisse des prix favorable à l'élargissement / l'accroissement du marché.
- Une concurrence nécessitant une certaine diversification du produit croisière, inhérente tant à la croisière elle-même qu'à ses prestations annexes.



© paquebot Croisieurope / Droits réservés VNF

Chapitre 1

Le fonctionnement de l'activité de la croisière fluviale en France

L'organisation de la filière

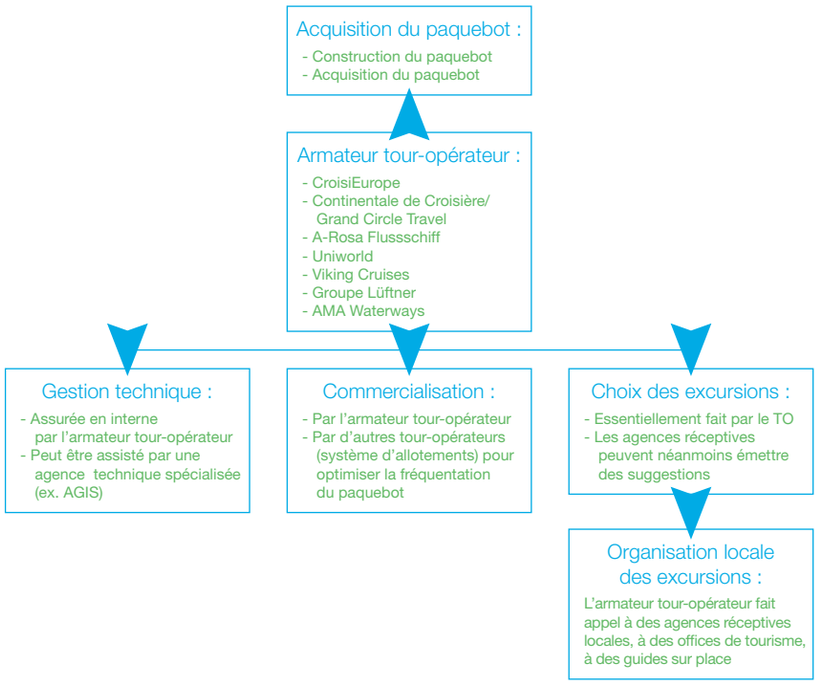
La filière est dominée par des compagnies internationales comme Viking Cruises (presque 50 unités au niveau européen pour la saison 2015), le TO Nicko Tours (25 unités en Europe), Avalon Waterways (15 unités pour 2015), Uniworld (13 unités pour la saison 2015). Une entreprise française se démarque : CroisiEurope, avec une flotte de 27 bateaux qui naviguent actuellement en Europe. Cette entreprise familiale alsacienne, dont le siège est à Strasbourg, développe de plus en plus ses activités, avec la commercialisation de croisières fluviomaritimes et, plus récemment, la compagnie investit sur le petit gabarit à travers le lancement en 2013 de croisières fluviales à bord de péniches hôtels.

Les compagnies étrangères, en particulier les compagnies américaines, sont positionnées sur le haut de gamme et ont une clientèle étrangère à fort pouvoir d'achat (Américains, Suisses…) ; la société CroisiEurope est quant à elle positionnée sur la moyenne gamme (même si elle possède également des bateaux de standing), et sa clientèle est principalement française. On distingue trois principaux types d'acteurs exploitant les paquebots fluviaux.

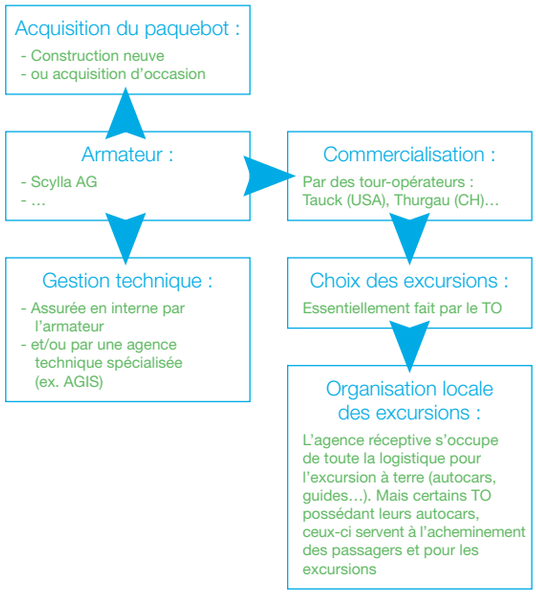
1/ Les **armateurs tour-opérateurs** sont propriétaires de leurs paquebots et commercialisent eux-mêmes les circuits réalisés à bord de ces paquebots. Ils maîtrisent ainsi toute la chaîne, de la construction ou l'acquisition du bateau à la vente des séjours à leur bord, en passant par l'exploitation, l'organisation technique et logistique… L'exemple le plus abouti de ce type d'opérateur est CroisiEurope. Cette entreprise fait construire ses paquebots, prend en charge leur exploitation, l'organisation des circuits, des excursions au cours de la croisière, et la commercialisation.

Sur le même modèle, on trouve les compagnies Grand Circle Travel (avec la différence que cet exploitant n'a pas fait construire ses paquebots mais les a achetés à la compagnie Continentale de Croisière), ainsi que A Rosa (compagnie allemande).

En général, les paquebots de ces armateurs tour-opérateurs sont également commercialisés par d'autres tour-opérateurs à certaines dates qui leur sont ouvertes. C'est ce que l'on appelle les allotements.



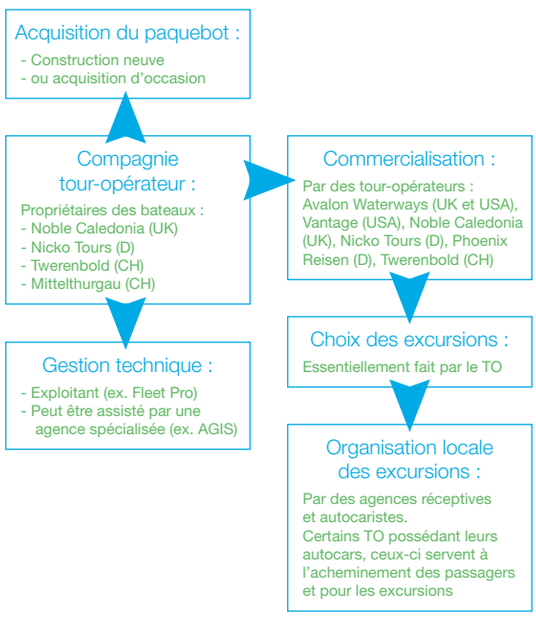
2/ Les **armateurs** sont les sociétés propriétaires de bateaux, qui les exploitent, mais qui ne commercialisent pas les séjours à bord de ceux-ci.
La compagnie Scylla AG suit ce modèle : elle est propriétaire de ses bateaux mais la commercialisation est réalisée par différents tour-opérateurs.



3/ Les **compagnies tour-opérateurs** sont des tour-opérateurs qui ont investi, parfois à travers la création d'une société, dans un paquebot et le commercialisent ; en revanche, ils ne se chargent pas de la gestion technique de ce dernier. C'est le cas de l'ensemble des investisseurs tour-opérateurs qui sont gérés par Fleet Pro.

Pour le fonctionnement du produit, ces compagnies font appel à divers services extérieurs, notamment :
- des agents techniques pour la gestion technique des escales ;
- des sociétés de catering pour la livraison de produits alimentaires permettant la restauration à bord ;
- des agences réceptives, autocaristes, guides… pour le déroulement des excursions.

Ces acteurs extérieurs, qui sont l'interface avec les territoires, sont présentés dans la partie du présent rapport "Des acteurs pluriels : l'interface entre les territoires et le secteur de la croisière".



Chapitre 1

Le fonctionnement de l'activité de la croisière fluviale en France

L'emploi



© Equipage Croisieurope / Droits réservés Croisieurope

Le recrutement du personnel

Le sujet des salaires et des charges rattachées, donc des contrats de travail du personnel hôtelier et restauration, est complexe.
À bord des paquebots français, la totalité du personnel (y compris le personnel recruté à l'étranger) est déclaré en France.

Pour les paquebots des opérateurs étrangers, selon nos informations, il existe plusieurs statuts de personnel :

- Le statut de travailleur détaché (détachement européen) implique certaines conditions. Si le siège social de l'entreprise est situé en France, l'employeur s'engage à verser un salaire au minimum au SMIC et l'ensemble des cotisations sociales dues en France. Le salarié bénéficie également du régime de Sécurité Sociale français, l'employeur est tenu de verser à l'URSSAF la totalité des cotisations et contributions sociales prévues par la législation française. Aussi, le détachement est limité dans le temps et donc plutôt réservé aux séjours de courte durée.
- Le statut d'expatrié, qui implique que le salarié paye ses cotisations dans le pays d'exécution des tâches. Le contrat peut ensuite être de droit local (dans ce cas, les conditions de travail et le salaire sont calqués sur le droit du travail en vigueur dans le pays d'exécution du travail) ou non. Ces salariés sont donc déclarés à la Sécurité Sociale française comme tout salarié français.
- Un troisième statut dans lequel le salarié paie ses cotisations dans le pays d'embauche et les conditions de travail s'appliquant sont également celles du pays d'origine. Ceci signifie que ces salariés touchent des salaires annexés sur le niveau de salaire en vigueur dans leur pays d'origine. Une partie des membres d'équipage est néanmoins recrutée en France, notamment dans le secteur de l'hôtellerie et de la restauration. Ainsi, l'activité des paquebots fluviaux permet un certain nombre de contrats saisonniers et génère des retombées économiques et sociales localement.

Cette filière a donc besoin de personnel qualifié dans ce domaine spécifique qu'est la croisière ; des formations spécialisées dans l'hôtellerie itinérante pourraient être développées pour assurer un recrutement plus important du personnel de bord parmi la main-d'œuvre locale.

Le personnel nautique à bord

Le personnel nautique est composé de 6 à 8 personnes et compte en moyenne 75 % de Français, et plus particulièrement pour les postes à responsabilités, notamment les commandants et capitaines de bord.

Les recrutements des commandants et capitaines se font parmi les familles de mariniers des régions fluviales, car ils sont pour l'instant les seuls à posséder la connaissance des fleuves empruntés par les paquebots.

Les autres membres de l'équipage (timonier, matelots) sont en majorité français pour des raisons qui facilitent l'échange avec les commandants et aussi les autorités portuaires.

Enfin, il y a des contraintes de sécurité qui peuvent rendre incompatible le recours à la main-d'œuvre étrangère ne maîtrisant pas parfaitement la langue française.

Toutefois, les recrutements sont difficiles, car il existe seulement deux écoles en France spécialisées dans la formation nautique et les diplômés privilégient le maritime.

À titre indicatif, les salaires moyens bruts de l'équipe nautique sont les suivants :

- *le commandant : 4 200 € par mois*
- *le second : 3 200 € par mois*
- *le timonier : 2 200 € par mois*
- *les matelots : 1 700 € par mois*

Le rythme de travail est de 14 jours embarqués suivis de 14 jours à terre, toute l'année y compris pendant la période d'hivernage.

Le personnel hôtellerie et restauration à bord

La fonction hôtellerie et restauration sur les paquebots se caractérise par des conditions de travail particulières réalisées dans l'univers professionnel spécifique qu'est la croisière. En général, ce sont des activités qui exigent de la ressource physique. À ces exigences physiques s'ajoute la nécessité d'une main-d'œuvre qualifiée maîtrisant à minima l'anglais.

En plus du savoir-faire, le savoir-être est une autre exigence en raison des conditions de travail spécifiques que représente la vie en collectivité 24h/24, 7J/7 dans un espace clos : le bateau.
Durant toute la saison qui s'étale sur 7 mois, les salariés "*vivent*" ensemble jour et nuit, partageant leur repas, les chambres de 12 m² sont occupées par trois personnes (à l'exception de l'encadrement).

Durant la période d'embarquement, le personnel dispose de deux périodes de congés de 15 jours.

Certaines embarcations comptent en moyenne :

- 25 membres d'équipage hôtelier pour 150 passagers ;
- 1 membre d'équipage pour 6 passagers ;
- En cuisine : 1 cuisinier, 1 commis, 1 plongeur.

Alors que d'autres paquebots comptent :

- 40 membres d'équipage hôtelier pour 150 passagers ;
- 1 membre pour 3,75 passagers ;
- En cuisine : 7 cuisiniers, des plongeurs.

Cette différence dans le ratio du nombre de membres d'équipage par passager s'explique par le niveau de prestation offert : plus le produit se positionne sur le haut de gamme, plus le personnel de bord est nombreux.



© paquebot Croisieurope / Droits réservés Croisieurope

Chapitre 1

Le fonctionnement de l'activité de la croisière fluviale en France

L'impact territorial de la croisière

Les principaux itinéraires



Bassins de navigation des paquebots fluviaux.

À l'échelle européenne, les circuits les plus vendus se trouvent sur les axes suivants :

- **Le Rhin, le Main et la Moselle :** les principales villes d'escale sont Strasbourg, Amsterdam, Cochem, Coblence, Rüdesheim, Mannheim et Spire.
- **Le Danube :** les principales villes d'escale sont Passau, Linz, Melk, Vienne, Bratislava et Budapest.

À l'échelle nationale, les itinéraires les plus empruntés sont :

- **L'axe Rhône Saône :** doté d'exceptionnels atouts géographiques, cet itinéraire s'est construit un rayonnement touristique mondial en conjuguant nature et culture. Les brochures des sociétés de croisière mettent en avant l'histoire, le patrimoine et la gastronomie, qui constituent quelques-unes des principales richesses de cette destination, et s'appuient principalement sur la renommée de la Bourgogne et de la Provence. En 2014, 24 paquebots naviguent sur ce parcours (+9 % par rapport à 2013).
- **L'axe Seine (Honfleur - Rouen - Paris) :** véritable axe de développement touristique animé par de grands sites de renommée mondiale et nationale. En 2014, 16 unités empruntent cet axe (+46 % par rapport à 2013).
- **Strasbourg :** sa situation géographique lui permet d'être une tête de ligne privilégiée pour plusieurs compagnies : CroisiEurope (dix à quinze unités), Global River Cruises, Scylla Tours, Viking Cruises…, en partance sur le Rhin, Main, Danube. Selon le Port Autonome de Strasbourg, 70 à 80 bateaux font escale à Strasbourg[1].
- **L'axe Garonne - Dordogne :** destination en devenir, cet itinéraire aux multiples atouts culturels et gastronomiques accueille en 2011 son premier paquebot. En 2014, la flotte est déjà passée à 4 unités, et 6 unités sont attendues en 2015.

Outre ces itinéraires très prisés, notons qu'aujourd'hui, deux paquebots font escale de façon épisodique dans le **Nord Pas-de-Calais**. Grâce à leur dimension transfrontalière, leur réseau d'escales, le Louvre-Lens et le projet du canal Seine Nord-Europe, les voies navigables de la région pourraient s'offrir un avenir avec les bateaux de croisière.

La **Moselle** est également un itinéraire possible de croisière ; ces dernières années, quelques paquebots y ont fait escale mais l'offre reste peu développée.
Enfin, il en va de même pour le **bassin de la Loire** qui, en 2015, accueillera un paquebot de la société CroisiEurope dont les caractéristiques sont adaptées aux conditions de navigation. Ce projet a obtenu le trophée de l'innovation en 2014. Ainsi, en 2015, un bateau de croisière à aubes et à faible tirant d'eau va proposer des circuits sur cet itinéraire.

(1) Source : entretien avec le Port Autonome de Strasbourg, août 2014

L'attrait de la voie d'eau : un élément central dans le produit croisière

En accueillant les paquebots fluviaux :

- **les voies d'eau contribuent à la valorisation d'une continuité spatiale** entre différents territoires et régions d'une même vallée, sans en modifier l'usage initial, mais au contraire en remettant à disposition une voie de transport longtemps exploitée à cette fin ;
- **les voies d'eau sont des espaces touristiques** à part entière. Comme tout espace touristique, les voies navigables s'organisent autour de sites attractifs et renommés, accessibles depuis le fleuve par l'intermédiaire des escales et des embarcadères qui assurent l'embarquement et le débarquement des passagers.

Les voies d'eau empruntées deviennent de fait :

- **un axe de distribution des touristes** autour duquel s'organise un réseau d'accès vers l'intérieur des terres des territoires traversés ;
- un nouveau point d'entrée de revenus touristiques.

Ainsi, cette question de la valeur économique de la voie d'eau est d'autant plus intéressante que se posent les freins au développement de la croisière comme, par exemple, la saturation aux escales ou le foisonnement des politiques de gestion des escales.

Les sites d'intérêt

Concernant l'élaboration des produits de croisière, les tour-opérateurs sont à la recherche de sites aux attraits culturels (histoire, architecture…) et gastronomiques (spécialités régionales, mais également vins) de renommée. En effet, les tour-opérateurs s'appuient sur la notoriété des sites pour promouvoir les croisières. Pour ces sites d'importance, les flux de croisiéristes fluviaux ne revêtent qu'une fonction accessoire. Dans ces conditions, il est difficile d'isoler et mesurer le niveau des retombées économiques générées par les excursions des croisiéristes.

En revanche, dans les territoires moins prestigieux donc relativement moins fréquentés, les flux générés par les croisières sont loin d'être négligeables et ont une incidence immédiate sur le nombre de visites annuelles.

C'est pourquoi, dans le but d'améliorer la visibilité de l'offre touristique, certains gestionnaires de sites d'escale invitent les tour-opérateurs à découvrir leur territoire par le biais d'éductours professionnels. Cette action promotionnelle permet aux tour-opérateurs de diversifier leurs produits afin de capter une nouvelle clientèle.



© La Seine / Droits réservés VNF

Chapitre 1

Le fonctionnement de l'activité de la croisière fluviale en France

Des acteurs pluriels : l'interface entre les territoires et le secteur de la croisière


© paquebot en navigation sur la Garonne / Droits Réservés Grégory Gérault - VNF

Outre les compagnies exploitant les paquebots décrites dans la partie I du présent rapport, le développement de l'activité s'appuie sur un réseau d'acteurs qui créent ensemble, les conditions d'accueil et de service qui composent les différents produits offerts à la clientèle :

1/Les gestionnaires de réseau (assurent la gestion, l'entretien, et l'amélioration des voies navigables) :

- **Voies navigables de France** gère, exploite, et entretient 6 700 km de voies d'eau en France. Le Rhône a un statut particulier : la **Compagnie Nationale du Rhône (CNR)** et le **Grand Lyon** y travaillent en complémentarité avec VNF.
- Les **grands ports maritimes** : les grands ports maritimes du Havre, de Rouen, de Bordeaux, de Nantes, de Marseille et de Dunkerque gèrent le réseau fluvial situé à l'intérieur de leur domaine portuaire. Sur la Seine, le GIE HAROPA associe les ports du Havre, de Rouen et Paris.
- Les **ports intérieurs** : les ports intérieurs, notamment les Ports de Paris, le Port Autonome de Strasbourg, sont également gestionnaires de domaine public fluvial. Ils contribuent à ce titre au développement du trafic fluvial.
- Le Rhin et la Moselle présentent la particularité d'avoir un caractère international et sont soumis à des réglementations spéciales. Ainsi, le Rhin est géré par la **Commission Centrale pour la Navigation sur le Rhin**. En application de l'Acte de Mannheim, cette dernière a notamment pour missions la réglementation de la navigation sur le Rhin et le maintien de bonnes conditions de navigation. La Moselle est quant à elle gérée par la **Commission de la Moselle** dans sa partie internationale (frontière France/Allemagne/Luxembourg), à savoir sur une portion de 36 kilomètres au total ; côté français, il s'agit du linéaire allant de l'écluse de Thionville à la frontière luxembourgeoise.
- Les **collectivités territoriales** (Régions, Départements, Communes, Syndicats mixtes et établissements publics de coopération intercommunale) sont déjà ou peuvent devenir propriétaires ou gestionnaires de portions du réseau fluvial d'intérêt local. C'est le cas par exemple en Pays de la Loire et en Bretagne où les Régions sont gestionnaires de leur réseau navigable.

2/Les gestionnaires de sites d'escales (assurent l'exploitation et l'entretien des escales) qui sont essentiellement les gestionnaires de réseau, mais également les ports intérieurs ou encore des collectivités territoriales. Par exemple, à Lyon, la Communauté urbaine gère le site d'escale quai Claude Bernard. Sur l'axe Rhône-Saône, par la signature du premier protocole d'accord quant aux modalités de gestion, d'exploitation et d'entretien des escales, VNF mène depuis 2002, en partenariat avec la **Compagnie Nationale du Rhône** et les collectivités, une stratégie de développement de la croisière qui fonctionne et satisfait les acteurs. Les appontements sont planifiés en concertation ; pour les études ou les opérations d'aménagement, leurs réalisations s'appuient sur du cofinancement : en général, la répartition se fait entre VNF/CNR, les collectivités locales, la Région. Néanmoins, ce modèle atteint ses limites, les fonds publics étant de plus en plus contraints.

3/Les acteurs qui organisent l'offre touristique :

Il s'agit notamment :

- des **institutionnels du tourisme** tels que les comités régionaux de tourisme, les comités départementaux de tourisme, les offices de tourisme. Leur rôle est principalement de faire connaître la destination, et parfois de mettre en relation les compagnies avec les prestataires touristiques du territoire (guides notamment).
  Sur le bassin aquitain, certains offices de tourisme revêtent la fonction d'agent d'escale qui consiste à organiser des excursions pour les croisiéristes. Ils proposent ainsi aux croisiéristes d'organiser leurs escales : mise à disposition de guides, visites, location de bus… Ceci leur permet de facturer cette prestation en plus de l'accostage (les sites d'escales étant gérés par les collectivités).
- des **tour-opérateurs** qui assurent l'organisation d'excursions, la promotion et la commercialisation des croisières sur les marchés émetteurs. Déjà évoqués précédemment, certains des tour-opérateurs sont des filiales des sociétés armateurs. Mais il y a aussi des tour-opérateurs qui sont propriétaires de bateaux ou bien qui affrètent des bateaux.
- des **agences réceptives et autocaristes**. Dans la plupart des cas, les tour-opérateurs commercialisant les croisières délèguent la réception et la gestion des clients aux escales à une agence réceptive comme Route Marine, BVS Tours, Kéolis Voyages, Kuoni… Des autocaristes, des guides interviennent également. Ces acteurs sont localisés en France et conçoivent les excursions avec les tour-opérateurs ; une fois élaboré, le contenu des escales ne change pratiquement plus pour plusieurs années, au moins pour l'essentiel des sites majeurs.

> ***Route Marine***
>
> *Route Marine est l'agence réceptive leader dans l'accueil des clientèles des paquebots fluviaux. Elle a commencé cette activité dans les années 1980 avec le tour-opérateur Peter Deilmann.*
>
> *Implantée à Lyon, l'équipe de Route Marine conçoit, en partenariat avec les tour-opérateurs commercialisant les croisières à bord de paquebots fluviaux, les excursions proposées au cours des croisières sur le bassin Rhône-Saône, mais également sur la Seine. Elle gère ensuite l'accueil des clients, c'est-à-dire qu'elle assure les réservations du transport, des guides, d'entrées de sites… L'agence travaille ainsi avec tout un réseau de guides, d'autocaristes, de gestionnaires de sites de visites…*
>
> *Ce travail nécessite une grande réactivité de la part de Route Marine qui ne connaît parfois que 24 heures à l'avance le nombre exact de participants à l'excursion (dans le cas d'excursions à la carte) et doit ensuite, dans le temps imparti, contacter les guides, les compagnies de cars, etc. pour assurer le bon déroulement de l'excursion.*

4/Les entreprises de catering

Ces entreprises assurent la livraison à bord des bateaux de la nourriture, des boissons, etc. Les livraisons ont en général lieu une fois par semaine. Il s'agit souvent de sociétés étrangères, néanmoins, les compagnies de croisières font de plus en plus appel à des fournisseurs français.

5/Les services extérieurs

Ces services extérieurs sont multiples. Il s'agit d'une part de la livraison en carburant, et d'autre part de services variés tels que blanchisserie, entretien et maintenance des bateaux (moteur, menuiserie, climatisation, entretien des ascenseurs…). Selon les domaines, les entreprises sont françaises ou étrangères ; ceci dépend des coûts (par exemple le carburant est principalement acheté à l'étranger car il y est moins cher) et de la main-d'œuvre disponible.



6/Les agents techniques :

Ils sont l'interface entre les fournisseurs de services, les collectivités et administrations et les exploitants des bateaux. Ils ont en charge les fonctions logistiques, c'est-à-dire :

- l'avitaillement des bateaux ;
- le recrutement et la gestion du personnel à bord, hôtelier et nautique ;
- les demandes d'autorisation d'escale et autres aspects administratifs…

Parmi les sociétés opérant en France, on peut citer Fleetpro, River Tech (domicilié aux Pays-Bas) ou encore AGIS (dont le siège est à Lyon). Cette dernière joue un rôle important dans les domaines administratifs et relationnels avec les gestionnaires de sites d'escales et de réseau.

Chapitre 1

Le fonctionnement de l'activité de la croisière fluviale en France



© paquebot Croisieurope / Droits réservés Croisieurope

7/Les chantiers de construction

Pour la construction de leurs paquebots, les armateurs font bien sûr appel à des chantiers navals. Ainsi, CroisiEurope a pendant longtemps fait construire ses bateaux par le chantier naval belge Meuse et Sambre. En début d'année, la société CroisiEurope a déjà commandé à une dizaine d'entreprises du cluster[2] Néopolia la construction d'un navire de 90 mètres, le Loire Princesse. Ce paquebot actuellement en construction à Saint-Nazaire, naviguera sur la Loire. Dans les années à venir, elle confiera cinq nouveaux navires à Néopolia, cluster basé à Saint-Nazaire regroupant désormais 170 PME. Le coût unitaire de ces paquebots est estimé à une fourchette de 10 à 15 M€.

Le chantier Neptun Werft, à Rostock en Allemagne, construit les paquebots de la société allemande A Rosa ainsi que ceux de Viking Cruises.

AGIS

Depuis plus de 10 ans, AGIS a développé, à travers son expertise nautique et technique, un support global dédié à l'assistance opérationnelle et logistique des paquebots fluviaux, diversifiant plus récemment ses prestations à une mission administrative et sociale.

AGIS se positionne à ce jour comme l'interlocuteur privilégié dans le conseil et la représentation de ses clients auprès des administrations du secteur. La société apporte ses services aux armateurs, sociétés de management, entreprises d'hôtellerie et restauration, ainsi que certains fournisseurs (audio guides, sociétés de maintenance…).

AGIS intervient uniquement en qualité "d'agent" et n'est ni propriétaire de navire, ni intervenant dans l'affrètement, dans la vente ou dans la commercialisation des croisières.

Le siège de la société se trouve à Lyon, mais un bureau a ouvert en 2013 à Rouen avec le développement de l'activité de paquebots sur la Seine.

Aujourd'hui, AGIS compte 22 paquebots sous contrat : 15 sur l'axe Rhône-Saône et 7 sur l'axe Seine[1].

[1] Source : plaquette de présentation de la société
[2] Cluster : groupement d'entreprises d'un même secteur, ici maritime/fluvial

Les escales

Le terme “*escale”* correspond un arrêt momentané ou une destination faisant partie de l’itinéraire où les passagers et les membres d’équipage peuvent quitter le bateau durant une période déterminée.

Dans sa dimension technique, l’escale doit être aménagée afin de permettre l’embarquement et le débarquement des passagers. Ainsi, pour permettre l’accostage du bateau et le transit du public de la berge au bateau et inversement, l’escale est équipée d’une construction fixe (quai) ou flottante (ponton) qui assure la continuité de la terre ferme jusqu’au bateau.

Les différentes fonctions des escales et les services nécessaires

On distingue plusieurs types d’escale ; la qualification de l’escale distingue l’usage réservé aux équipements.

Tête et fin de ligne

Ce sont les escales de début et de fin de croisière, véritables points d’entrée et de sortie obligés des passagers. À ce titre, elles doivent bénéficier de conditions satisfaisantes de desserte aérienne et terrestre en provenance des grands bassins de clientèle que constituent les métropoles européennes et américaines.
Ces escales présentent un fort intérêt d’un point de vue économique étant donné qu’elles génèrent des pré et post-séjours importants. En effet, les clients arrivent souvent a minima la veille de l’embarquement et prolongent leur séjour une fois la croisière terminée. Aussi, durant cette période, ces clientèles consomment sur place : hébergement, restauration, sites de visite, shopping…

- Sur l’axe **Rhône-Saône**, la majorité des croisières se font en aller simple, en conséquence les têtes et fins de ligne sont distinctes, ce qui signifie une irrigation du tissu économique local de part et d’autre de l’itinéraire fluvial (taxis, hébergement…). Les principales têtes et fins de ligne sont Lyon, Arles, Avignon, Chalon-sur-Saône.
- Sur la **Seine**, la situation est plus contrastée, certains circuits se faisant en aller simple (Paris-Honfleur), d’autres en aller-retour (Paris-Paris).
- Sur le **bassin aquitain**, Bordeaux est pour toutes les croisières à la fois la tête et fin de ligne.
- **Strasbourg** est une tête de ligne particulière : de nombreux paquebots partent naviguer à l’étranger sur le Rhin ou l’Elbe sans revenir en France durant la saison.

La renommée touristique de ces escales tête et fin de ligne (Paris, Lyon, Bordeaux…) :

- assure une part significative des retombées économiques “hors croisière” générée par les pré et post-séjours ;
- participe à l’attractivité de la croisière.

L’exemple de Lyon

Lyon est une tête et fin de ligne prisée sur l’axe Rhône-Saône. À ce jour, l’accueil des paquebots se fait principalement en centre-ville : en effet, 6 places sont disponibles quai Claude Bernard ainsi que 2 quai Rambaud et 2 quai Antonin Poncet (réservées aux unités de 90 mètres).


© Richard Bosquillon

Le quai Claude Bernard dispose de trois postes d’accueil sur une ligne de ducs d’Albe qui peuvent accueillir 3 bateaux par des passerelles mobiles (et 6 s’ils se mettent à couple).
Le site est équipé de bornes d’eau et d’électricité ainsi que d’un point de collecte des déchets. Le quai est accessible de façon réglementée (horaires et durée limités) aux véhicules pour assurer l’avitaillement des bateaux ainsi qu’aux cars pour acheminer les passagers.

À proximité se trouvent des stations de transports en commun.

Chapitre 1

Le fonctionnement de l'activité de la croisière fluviale en France

Les autres escales

Les autres escales servent de point de départ pour les excursions et, selon les sites, de lieu de livraison.

En fonction de leur attractivité et niveau de services, les escales peuvent être déclinées en 2 catégories :

- **Escales attractives :**
  Elles sont liées à l'existence d'une ressource (touristique, culturelle…) reconnue et valorisée (Versailles, Arles…), accessible à partir de ce point du fleuve, avec ou sans l'aide d'une organisation logistique qui en facilite l'accès.
- **Escales classiques dites techniques :**
  Ces escales sont des escales techniques sollicitées en fonction des besoins. Ce sont des escales :
  - de délestage : quand les escales attractives sont dans l'incapacité d'accueillir des embarcations supplémentaires, elles offrent une solution de repli ;
  - alternatives : quand la navigation a pris du retard (attente aux écluses…) et que cela menace le programme de l'excursion à terre. Dans ce cas, on raccourcit les temps de navigation et les autobus récupèrent les passagers à l'escale "*technique*[1]".

Les tour-opérateurs ne choisissent pas leur lieu d'escale au hasard. Les points d'arrêts font l'objet de critères de choix[2] :

Critères	Têtes et fins de ligne
	Une bonne accessibilité : à proximité d'un aéroport ou d'une gare. Une connexion aux transports collectifs (métro, tram, bus, taxi…)
	La qualité des services d'accueil à la clientèle : infrastructures hôtelières, sécurité du lieu d'embarquement
	Une qualité des services portuaires adaptée (quais / embarcadères adaptés, parking, services d'approvisionnement en eau, électricité, collecte des déchets, approvisionnement en carburant…)
	Une diversité de l'offre touristique
Critères	Escales qui jalonnent le parcours
	Une qualité de l'offre en matière d'excursions
	Une distance entre le point d'arrêt et le site visité qui n'excède pas une heure de trajet
	La qualité des services d'accueil à la clientèle : sécurité du lieu d'embarquement et débarquement, chemin piétonnier, éclairage, signalétique, commerces et services (banque, poste, pharmacie)
	Une qualité des services adaptée (quais / embarcadères adaptés, parking, services d'approvisionnement)

Source : VNF

L'impact économique "*régional*" s'exerce en fonction principalement des têtes de ligne (pré et post séjours, achats principaux) et des sites d'excursion (dépenses des passagers lors de l'excursion ou lorsque l'excursion est optionnelle, les passagers ont du temps libre pour consommer dans la ville où le bateau s'arrête.)

Pour les passagers ne participant pas aux excursions proposées par les compagnies, des activités sont proposées à bord des bateaux. Néanmoins, celles-ci sont facultatives, et les passagers peuvent choisir d'aller se promener par leurs propres moyens dans la ville où le bateau fait escale. Ainsi, les collectivités peuvent, par des mesures ciblées, essayer de capter cette clientèle individuelle. La mise en place d'une signalétique sur les sites d'escale, par exemple, peut permettre de rediriger les passagers des paquebots vers les sites d'intérêt à proximité, vers les transports en commun leur permettant de rejoindre le centre-ville, etc. Ceci représente autant de retombées économiques potentielles liées aux dépenses des passagers fluviaux.

L'exemple d'Arles



Arles est un exemple typique d'escale servant à l'organisation d'excursions. De nombreux tour-opérateurs programment depuis cette escale, outre la visite guidée de la ville et de son centre historique, une excursion à la demi-journée en Camargue.
Ainsi, cette excursion nécessite l'affrètement de cars (en moyenne trois par paquebot, selon le nombre de participants, sachant que l'on compte environ 50 passagers par car) ainsi que de guides.

[1] *La vitesse de navigation d'un paquebot fluvial : 11 km/h en remontant le sens du courant ; 22 km/h en descendant. Un bus évolue à 70 km/h…*
[2] *Source : VNF*

L'exemple de Tournon-sur-Rhône



À Tournon, l'office de tourisme travaille depuis quelques années avec les paquebots fluviaux. En 2013, il a travaillé avec 3 des 22 paquebots naviguant sur le Rhône. Quatre-vingt-trois visites guidées de l'office de tourisme ont été vendues à des groupes de passagers de paquebots, ce qui a représenté plus de la moitié des visites guidées par l'office de tourisme cette année-là.

L'exemple de Vernon



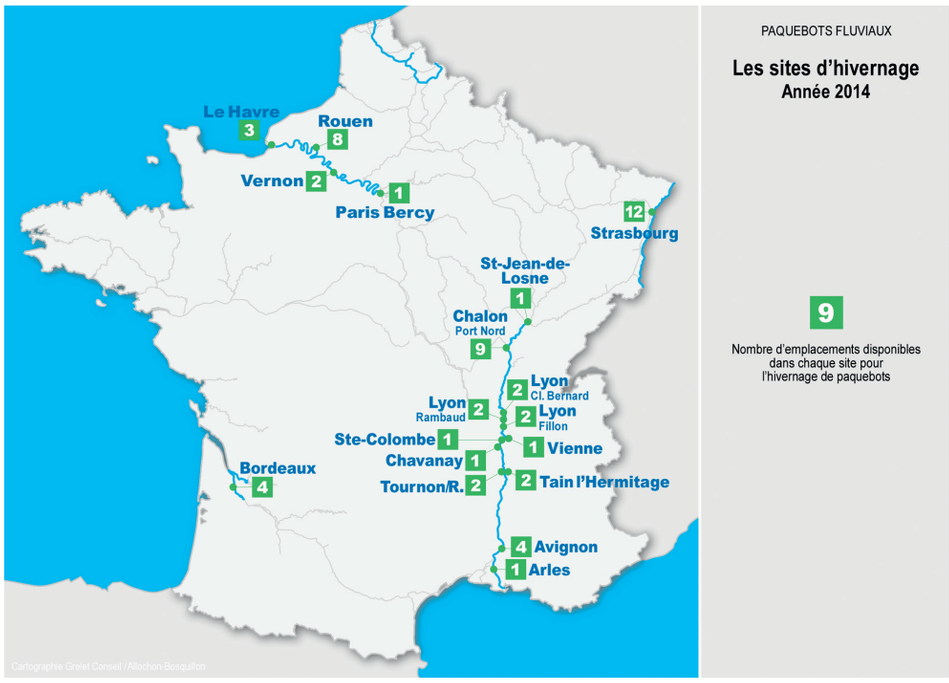
L'escale à Vernon est utilisée par beaucoup d'opérateurs de croisière pour organiser une excursion à Giverny où se trouvent la maison et les jardins de Monet et le musée des impressionnismes. Pour exemple, les deux sites ont accueilli, en 2011, 778 000 visiteurs, dont environ 20 000 dans le cadre de groupes de croisiéristes[1].

Les sites d'hivernage

Certains sites d'escales sont utilisés pour l'hivernage des bateaux. En effet, en dehors de la saison d'exploitation, les paquebots restent à quai sur certains sites dédiés. Au cours de cette période où les bateaux ne naviguent pas, du personnel technique reste à bord et assure les travaux d'entretien, de maintenance…
La présence de bornes électriques pour l'hivernage est importante, elle évite l'utilisation de groupes électrogènes et diminue ainsi les nuisances sonores.

Les sites d'hivernage sont également générateurs de retombées économiques. En effet, il arrive souvent que les opérateurs fassent appel aux entreprises locales pour certains travaux d'entretien ainsi que pour la fourniture du matériel.

Sur le réseau navigable, on recense à ce jour les sites d'hivernage suivants :



[1] *Source : Horwath HTL pour la CAPE, Expertise pour l'optimisation de l'accueil du public à Giverny, juin 2012*

Chapitre 1

Le fonctionnement de l'activité de la croisière fluviale en France

L'exemple de Chalon Port Nord

À Chalon-sur-Saône, plusieurs sites peuvent accueillir des paquebots en escale : en centre-ville, le quai des Messageries (capacité d'accueil : 1 paquebot), le Port Nord (capacité d'accueil : 4 paquebots) et le quai Gambetta (capacité d'accueil : 2 paquebots).

À l'écart du centre-ville, le site du Port Nord est également utilisé pour l'hivernage : il peut accueillir neuf paquebots en hivernage. Il y a une borne à eau, et certains opérateurs ont mis en place des compteurs électriques. Il s'agit du plus gros site d'hivernage de l'axe Rhône-Saône.



© paquebot aquaï / Droits réservés VNF

Face au développement de la flotte, certains sites existants augmentent leur capacité d'accueil, tandis que d'autres se créent, suite à la saturation des sites existants.

Le bassin Saône-Rhône planifie de nouveaux aménagements sur son réseau ; a priori, en 2016, 1 à 2 places devraient être créées à Lyon au musée des Confluences, et une deuxième place devrait être créée à Trévoux. D'autres projets sont en cours à Tournus où une étude a été réalisée pour augmenter la capacité d'accueil du site, une autre à Villefranche-sur-Saône dans le but de créer 3 places ; en Arles, une étude de requalification de la façade fluviale va être lancée, incluant la planification de places supplémentaires pour paquebots… Un schéma directeur pour l'accueil des paquebots sur l'agglomération lyonnaise a été réalisé par le Grand Lyon en partenariat avec VNF en 2012.

Sur la Seine également, de nouveaux appontements sont en cours de planification, notamment à Issy-les-Moulineaux (pour remédier à la saturation observée sur Paris) et à Caudebec-en-Caux (augmentation de la capacité d'accueil actuelle du site).

Enfin, le bassin aquitain s'équipe peu à peu : Bordeaux a créé deux postes en 2014 et en envisage un troisième en 2015 pour faire passer la capacité d'accueil à 6 unités, Blaye, Bourg et Libourne ont aménagé ou réaménagé des pontons pour l'accueil de paquebots, Cadaujac et Cussac Fort Médoc envisagent de créer ou réhabiliter des équipements…

Les services aux escales[1]

Concernant les services aux escales, les besoins diffèrent selon la fonction du site (tête/fin de ligne ou escale classique) et la densité de trafic.

L'eau

Les besoins des armateurs en eau potable sont importants et l'avitaillement est nécessaire en moyenne tous les 2 jours. Les cuves des paquebots ont une contenance comprise entre 40 000 et 175 000 litres et les bateaux sont équipés de tuyaux de 50 à 100 mètres. Selon les clientèles à bord et les usages, on observe les niveaux de consommation suivants[2] :

- en escale classique : 20 à 25 m³ par jour (clientèle germanique) et 35 à 40 m³ par jour (clientèle américaine)
- en tête et fin de ligne, la consommation est supérieure
- en hivernage : en moyenne 400 m³ par bateau pour l'ensemble de la période.

Actuellement, tous les sites ne sont pas équipés et la facturation n'est pas unifiée. Aussi, les armateurs souhaitent un débit minimum de 15 m³ par heure voire une augmentation des débits existants (20 à 25 m³ par heure) ainsi que la clarification de la facturation et un plus grand nombre de sites équipés. La borne de distribution d'eau fonctionnant avec une carte prépayée semble être l'équipement le plus adapté à la demande des opérateurs. A titre d'exemple, le site de Chalon-sur-Saône a mis en place ce système.

L'électricité[1]

Selon les paquebots, la consommation peut aller de 400 ampères par jour par bateau en escale à 1 050 ampères (pour certains bateaux de 135 mètres). En hivernage, la consommation est moindre[2]. Aussi, la puissance demandée en saison est difficile à satisfaire et aucun site d'escale n'est alimenté de façon satisfaisante pour les paquebots en saison à ce jour. La majorité des systèmes délivrent 125 A x 2 par phase neutre pour du triphasé. Cette production est insuffisante pour une consommation en continu de l'ensemble des appareils électriques et impose de délester la consommation. Ainsi, quand les cuisines fonctionnent, la lingerie est arrêtée par exemple. Les groupes électrogènes utilisés à défaut sont à l'origine de nuisances sonores importantes pour les riverains.

Lyon quai Claude Bernard : borne électrique et ducs d'Albe

Les bateaux sont en général équipés de prises 5 broches de taille standard 125 A. L'offre en service *"électricité"* n'étant pas adaptée, il est nécessaire que les bateaux utilisent un adaptateur ou se branchent directement à des cabines haute tension. Le système apprécié par les armateurs est le système *"Power Lock"* qui permet de délivrer 380 à 400 A. Ce système existe déjà en Allemagne, en Autriche et aux Pays-Bas.



La collecte des ordures ménagères[3]

On peut estimer le volume moyen quotidien de déchets produits à environ 1,5 m³ et jusqu'à 3 à 4 m³ pour une escale ; les jours où a lieu un chargement de produits alimentaires, ce volume peut monter jusqu'à 10 m³.
Afin de réduire ce volume, certains bateaux, notamment ceux de CroisiEurope, ont à leur bord un système de compactage. Pratiquement tous les bateaux effectuent un tri sélectif à bord (notamment verre, carton, plastique…). D'autres déchets sont à évacuer en saison et en hivernage.

La réglementation impose le dépôt de déchets une fois par jour. Les armateurs ont ainsi besoin de conteneurs à ordures ménagères ayant une capacité de 600 litres minimum ainsi que de conteneurs pour déchets spécifiques (filtres à huile, bois, métaux…). Les besoins moyens sont de 6 bacs de 660 litres par bateau.

Lyon quai Claude Bernard : bâtiment sécurisé avec bacs à ordures ménagères

Les systèmes de ramassage diffèrent selon les sites d'escale. Certaines collectivités mettent en place une facturation à la charge de l'armateur, d'autres autorisent un dépôt libre et gratuit. Ceci présente néanmoins la difficulté d'identifier quelle quantité est déposée par quel armateur.



[1] [3] Source : VNF, Note des prestations d'usage adaptées aux besoins des paquebots fluviaux
[2] Source : entretien avec AGIS

Chapitre 1

Le fonctionnement de l'activité de la croisière fluviale en France

L'évacuation des eaux usées[1]

Certains paquebots possèdent des cuves d'environ 150 m^3 à leur bord à vider une fois par semaine ; d'autres ont une station d'épuration à bord.

L'accessibilité[2]

L'escale doit être accessible à tous types d'usage :

- une infrastructure adaptée aux personnes à mobilité réduite ;
- bien connectée aux transports en commun ;
- à proximité de chemins piétonniers ;
- à proximité d'axes autoroutiers ;
- à proximité de modes doux de déplacement ;
- une signalétique lisible qui facilitera l'orientation et l'accès aux zones d'activité.

Stationnement[3]

Des parkings doivent impérativement être aménagés à proximité des escales pour permettre le stationnement de cars pour le transport des passagers, mais également de véhicules de maintenance, d'avitaillement… On compte en moyenne 3 bus pour un paquebot de 110 m et 4 bus pour un paquebot de 135 m.

Aussi, les armateurs sont demandeurs d'emplacements réservés proches des escales.



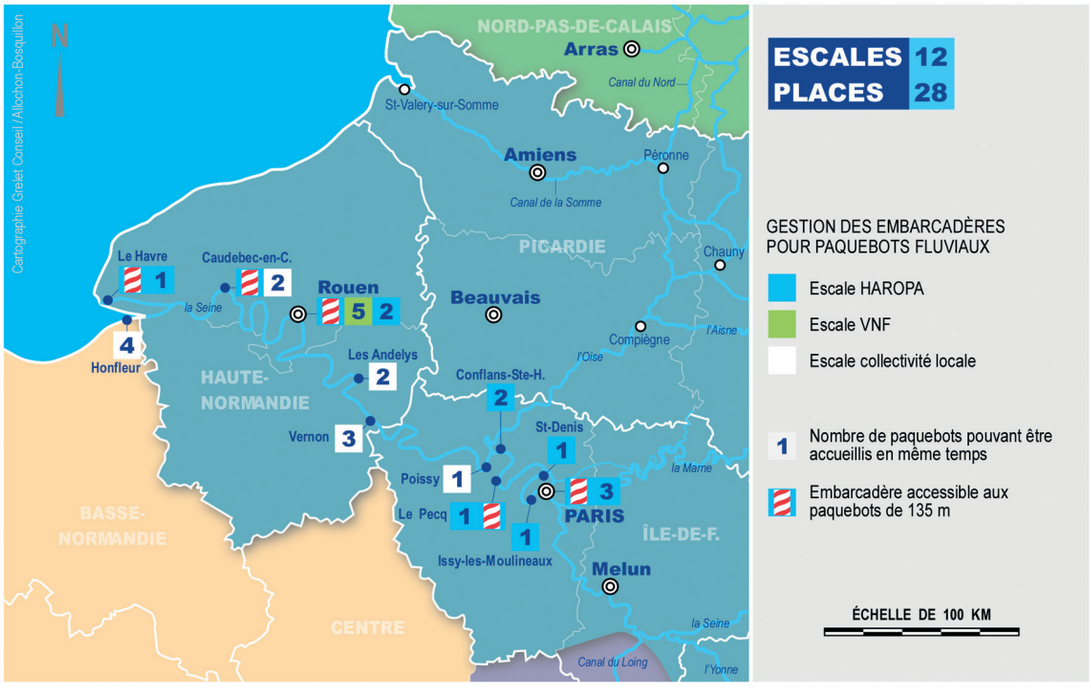
Lyon : Quai Claude Bernard : cars stationnés à proximité de l'appontement

[1] [2] [3] Source : VNF, Note des prestations d'usage adaptées aux besoins des paquebots fluviaux

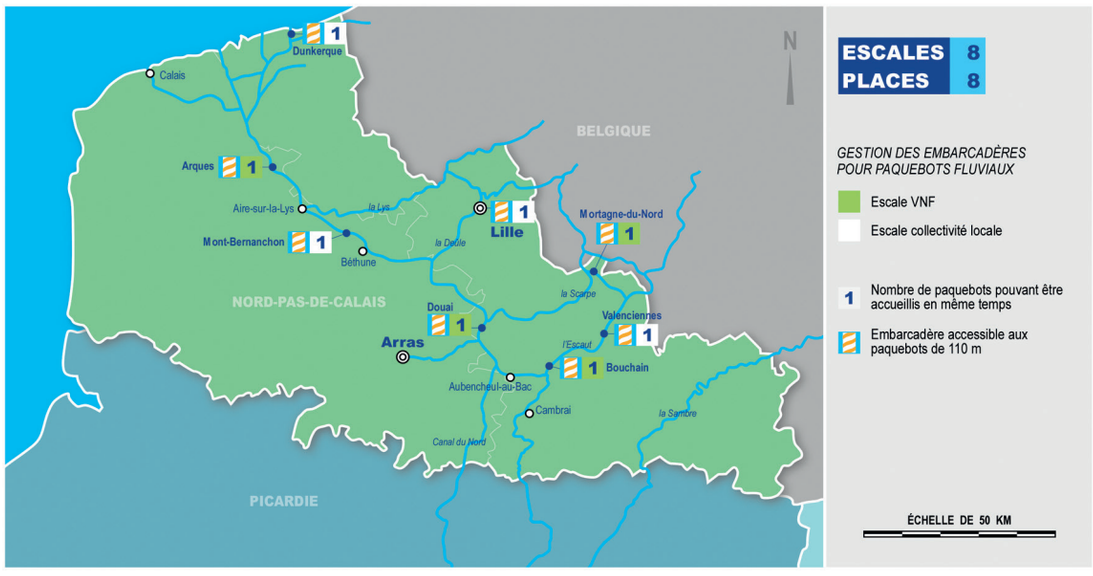
Localisation des sites d'escale et leurs caractéristiques

Selon les bassins et les sites, on trouve plusieurs types de gestionnaires d'escales : VNF, les collectivités, les ports… qui adoptent une politique de gestion qui leur est propre.

Bassin Seine : sites d'escales et capacité d'accueil en 2014



Bassin Nord Pas-de-Calais : sites d'escales et capacité d'accueil en 2014



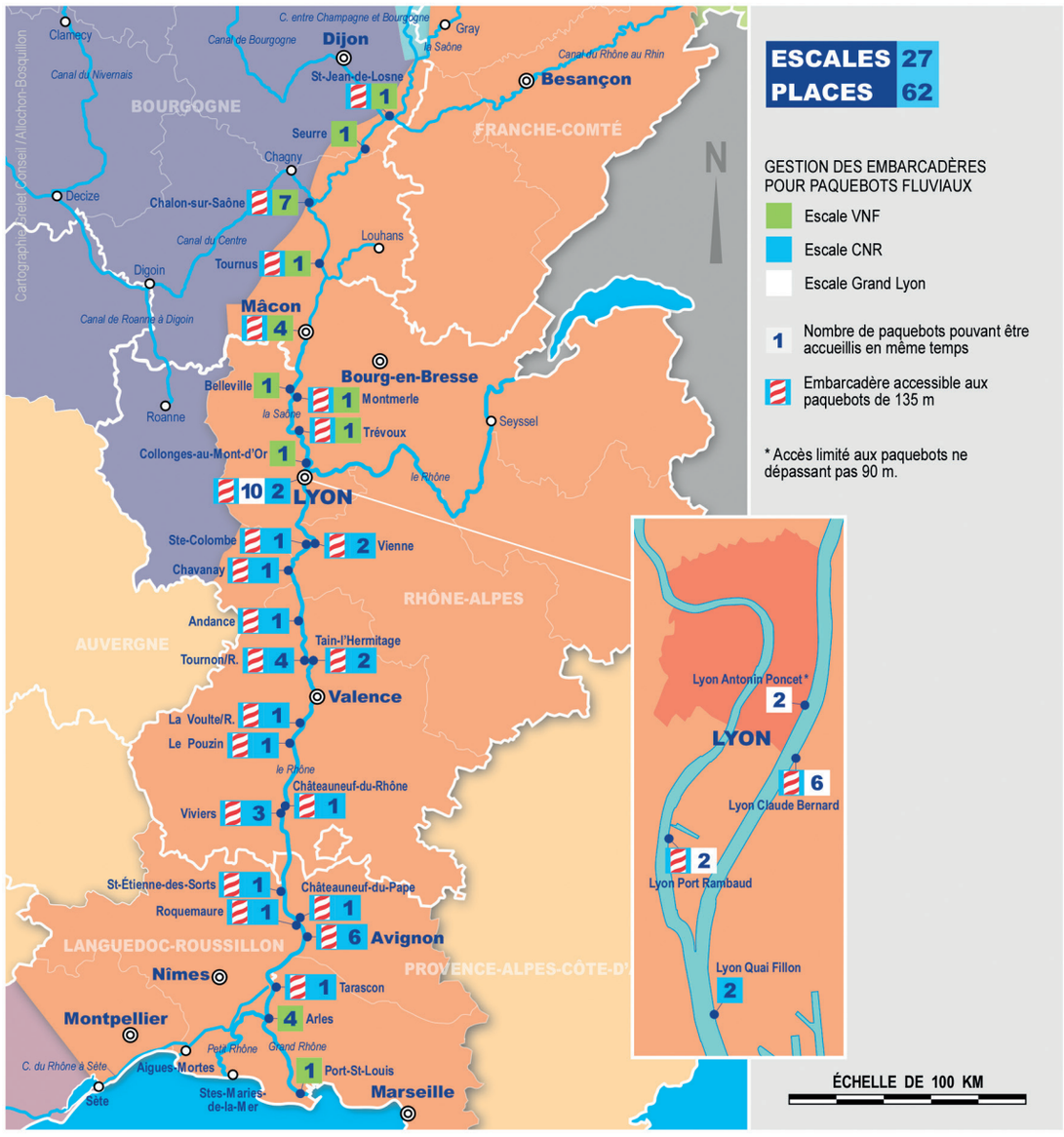
Chapitre 1

Le fonctionnement de l'activité de la croisière fluviale en France

Bassin Est : sites d'escales et capacité d'accueil en 2014



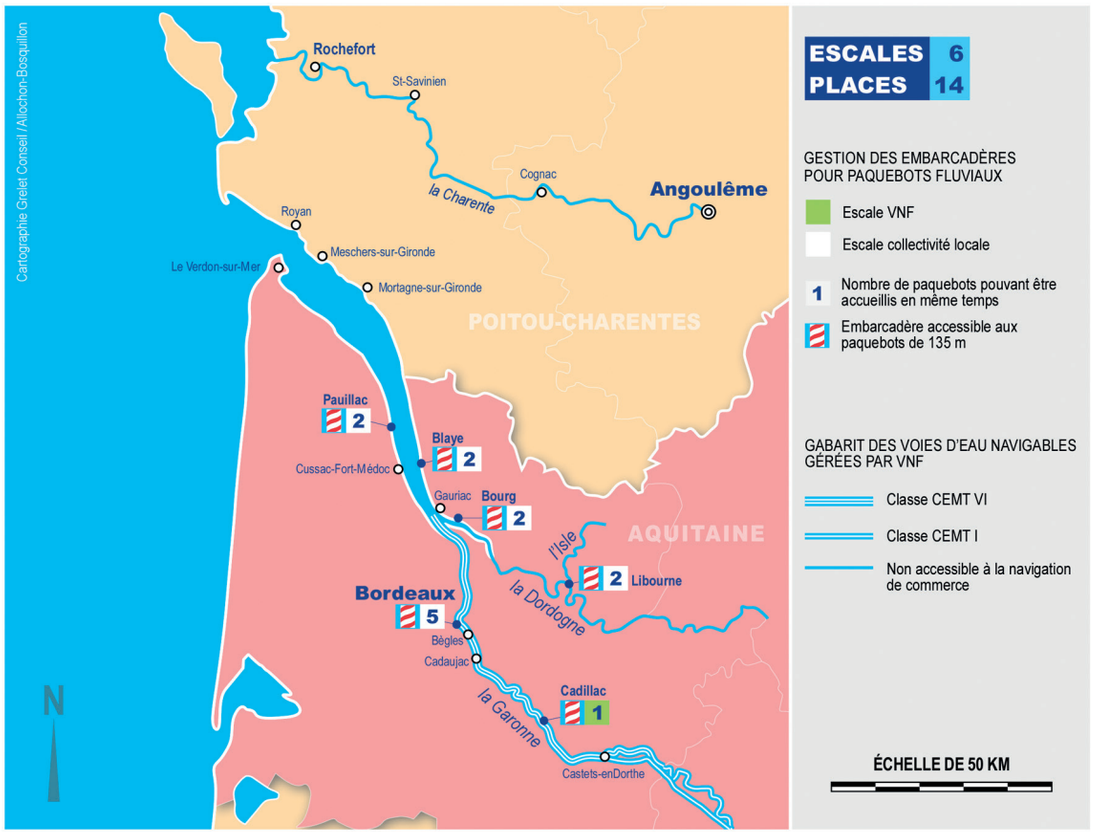
Bassin Rhône-Saône : sites d'escales et capacité d'accueil en 2014



Chapitre 1

Le fonctionnement de l'activité de la croisière fluviale en France

Bassin aquitain : sites d'escales et capacité d'accueil en 2014





© paquebot Josephine River Cruises GMBH / Droits réservés VNF

Chapitre 2

L'impact économique de la croisière fluviale

Chapitre 2

L'impact économique de la croisière fluviale

La part du chiffre d'affaires impactant le territoire national

Méthode et bases de calcul

La plupart des sociétés de paquebots ayant leur siège à l'étranger, il n'était pas possible d'obtenir leur chiffre d'affaires. Aussi, nous n'avons obtenu qu'un chiffre d'affaires : celui de CroisiEurope, dont le siège se trouve à Strasbourg.
Pour les autres sociétés, nous avons dû le reconstituer à partir des données d'offre et de demande.

Pour ce travail, nous avons privilégié une approche opérateur par opérateur plutôt que de tirer des tarifs et durées de séjour moyens.
En effet, les différences de prix de vente sont importantes selon les opérateurs et d'un bassin à l'autre. La durée de croisière varie également. Ainsi, une approche par opérateur nous garantit des estimations au plus près de la réalité.

1/ Reconstitution du chiffre d'affaires réalisé par les opérateurs

CroisiEurope :
Pour CroisiEurope, nous avons estimé le chiffre d'affaires réalisé dans chaque bassin (Rhône-Saône, Seine et bassin aquitain) à partir du nombre de passagers transportés (donnée disponible dans le dossier de presse de la société, consultable sur Internet) et du chiffre d'affaires global hors taxes de la société réalisé par l'activité paquebots fluviaux[1].

Autres opérateurs :
Pour les autres opérateurs dont le chiffre d'affaires global n'était pas disponible, nous avons en un premier temps étudié l'**offre** : pour chaque paquebot, nous avons réalisé un état des lieux des circuits proposés et des tarifs de vente.

À partir de ce travail, nous avons fait ressortir, pour chaque paquebot, une moyenne de durée de séjour et de prix de vente hors taxes (TVA appliquée : 7 %).

Nous avons ensuite, pour chaque paquebot, estimé le nombre de passagers transportés en 2013 : sur la base de la **capacité d'accueil**, du **nombre de circuits réalisés** sur l'année et d'un taux de remplissage de **90 %**[2], nous avons obtenu une estimation du nombre de passagers transportés.
Pour le calcul du nombre de circuits réalisés, nous nous sommes basés sur 33 semaines d'exploitation[3] et de la durée moyenne des circuits, variant selon les opérateurs et les bassins entre 4 et 12 jours. Par exemple : un paquebot qui fait des croisières de 12 jours réalise, sur 33 semaines d'exploitation, 19 circuits.
Le détail du nombre de passagers transportés figure en annexe du présent rapport.
Le nombre de passagers transporté multiplié par le prix moyen de vente HT nous a ensuite donné un **chiffre d'affaires annuel par paquebot**.

2/ Estimation de l'impact économique de l'activité de la croisière en paquebot

Le tableau ci-dessous présente la répartition du chiffre d'affaires par poste[4] :

Paquebots fluviaux : répartition du CA par poste	
Poste	%
Personnel et charges	35
Achats	**20**
Entretien	**10**
Taxes	**5**
Frais commerciaux et de gestion	10
Frais financiers et amortissements	20
TOTAL	**100**

Nous estimons que la part de ce chiffre d'affaires "*retombant*" sur le territoire national est de l'ordre de **35 %**, correspondant aux différents postes de dépenses réalisés localement : les achats (avitaillement, produits frais, services extérieurs : services techniques, agences réceptives (excursions), représentation locale…, services eau et électricité, droits d'amarrage et de navigation…), l'entretien et les taxes.

[1] Donnée déclarative issue d'un entretien avec les responsables de la société
[2] Le taux de remplissage de 90% est issu des différents entretiens menés avec des opérateurs de paquebots fluviaux. Il s'agit d'une moyenne, fluctuant parfois d'une année sur l'autre ou d'un tour-opérateur à l'autre.
[3] Ce chiffre de 33 semaines d'exploitation est la moyenne observée chez la plupart des opérateurs. CroisiEurope représente une exception, avec une période d'exploitation de l'ordre de 35 à 38, voire 40 semaines. Le nombre de passagers transportés sur les paquebots de CroisiEurope n'a de toute façon pas été estimé sur la base d'un taux de remplissage et d'une période d'exploitation, mais repris des données déclarées par la société.
[4] Source : entretiens avec des opérateurs, tableau validé par ces derniers.

Ainsi, en ce qui concerne l'objet de l'étude, à savoir l'estimation de l'impact économique des dépenses réalisées localement par les opérateurs, il a été appliqué le taux moyen de 35 % au chiffre d'affaires réalisé par chaque paquebot dans les bassins Rhône-Saône, Seine et aquitain, pour un total de l'ordre de **109 millions d'euros** répartis ainsi :

Estimation des impacts liés aux dépenses des opérateurs dans les bassins Rhône-Saône, Seine et aquitain en 2013, arrondi au millier près								
Bassin	Rhône-Saône			Seine			Bassin aquitain	TOTAL
	Paquebots CroisiEurope	Autres paquebots	TOTAL	Paquebots CroisiEurope	Autres paquebots	TOTAL	TOTAL (uniquement paquebots CroisiEurope)	
Nombre de paquebots	3	19	**22**	4	7	**11**	**2**	**35**
Nombre de passagers transportés	21 000	77 000	**98 000**	38 000	26 000	**64 000**	**12 000**	**174 000**
CA HT des sociétés sur le bassin	11 535 000 €	196 792 000 €	**208 327 000 €**	21 062 000 €	74 456 000 €	**95 518 000 €**	**6 906 000 €**	**310 751 000 €**
Total dépenses opérateurs(*)	**4 037 000 €**	**68 877 000 €**	**72 914 000 €**	**7 372 000 €**	**26 059 000 €**	**33 431 000 €**	**2 417 000 €**	**108 762 000 €**

(*) *Rappel : la part imputable du chiffre d'affaires réalisé par les opérateurs sur les différents bassins est de 35 %*

Le cas particulier du siège de CroisiEurope

CroisiEurope est une entreprise française florissante sur le marché des paquebots fluviaux. Créée en 1976 à Strasbourg, la société a vite lancé des croisières à bord de bateaux avec cabines permettant la croisière en pension complète, d'abord sur le Rhin et ses affluents, puis sur le Danube, et à partir de 1995 sur l'axe Rhône-Saône. Les croisières sur la Seine ont ensuite été lancées en 1998.

Peu à peu, l'entreprise a développé sa flotte et de nouveaux circuits sur les différents fleuves d'Europe, pour en 2007 s'ouvrir aux croisières maritimes avec la marque CroisiMer.

En 2011, les croisières sur l'axe Gironde-Garonne-Dordogne ont été inaugurées par CroisiEurope, avec le lancement d'un bateau, puis d'un second en 2013. Toujours à la recherche d'idées nouvelles, la compagnie a lancé en 2013 également des croisières sur les canaux à bord de la péniche-hôtel Jeanine.

La prochaine destination sera la Loire, sur laquelle un bateau à fond plat adapté aux conditions de navigation du fleuve va proposer des circuits à partir de 2015. La société a reçu le prix de l'innovation pour ce bateau.

Avec une flotte de 30 bateaux de croisière, CroisiEurope est source de retombées économiques importantes pour les territoires, tant en termes d'emplois qu'en termes de dépenses locales.

Ainsi, en 2013, le chiffre d'affaires de la société s'élevait à 138 millions d'euros TTC, dont 80 % étaient réalisés par le produit paquebots.

CroisiEurope est un cas particulier puisque la société a des paquebots qui naviguent dans les différents bassins, ainsi que son siège implanté à Strasbourg, qui génère également des impacts économiques liés aux paquebots naviguant ailleurs qu'en France.

Aussi pour calculer l'impact économique lié au siège de CroisiEurope, nous avons appliqué la méthode DGCIS.

À partir du chiffre d'affaires HT global réalisé pour l'activité paquebots et du détail du compte d'exploitation de la société, nous avons :

- isolé, dans le chiffre d'affaires global déclaré, la part réalisée dans les bassins de navigation français (présentée dans le tableau ci-dessus) ;
- isolé, dans la masse salariale globale, la part réalisée dans bassins de navigation français (voir ci-après le chapitre sur les impacts liés à l'emploi) correspondant aux emplois embarqués ;
- isolé, dans le poste global achats et charges externes, la part d'achats réalisée dans les bassins de navigation (comprise dans les 35 % du chiffre d'affaires imputés localement, cf. ci-dessus) ;
- imputé la TVA dans son ensemble au siège de Strasbourg.

On peut ainsi estimer l'impact économique du siège de CroisiEurope à Strasbourg en lien avec l'activité paquebots fluviaux à **presque 59 millions d'euros** en 2013, répartis ainsi selon la méthode DGCIS :

Estimation des impacts économiques du siège de CroisiEurope à Strasbourg en 2013, arrondi au millier près						
Zone	Retombées économiques nationales (fuites)			Réinjections potentielles locales		TOTAL
	TVA	Impôts et taxes	Toutes charges sociales	Salaires nets	Achats et charges externes	
Strasbourg	3 280 000 €	1 920 000 €	10 023 000 €	13 637 000 €	30 014 000 €	**58 874 000 €**
TOTAL	**15 223 000 €**			**43 651 000 €**		

(*) *Rappel : la part imputable du chiffre d'affaires réalisé par les opérateurs sur les différents bassins est de 35 %*

Chapitre 2

L'impact économique de la croisière fluviale

L'impact économique local de la société en France est estimé à environ **81,5 millions d'euros** en 2013 :

Estimation des impacts économiques de l'activité paquebots fluviaux de CroisiEurope en France en 2013, arrondi au millier près						
Zone	Retombées économiques nationales (fuites)			Réinjections potentielles locales		TOTAL
	TVA	Impôts et taxes	Toutes charges sociales	Salaires nets	Achats et charges externes	
France	3 280 000 €	1 920 000 €	13 770 000 €	18 720 000 €	43 840 000 €	**81 530 000 €**
TOTAL	**18 970 000 €**			**62 560 000 €**		

(1) *Rappel : la part imputable du chiffre d'affaires réalisé par les opérateurs sur les différents bassins est de 35 %*

Cas particulier des escales à Strasbourg

À Strasbourg, en plus du siège de CroisiEurope, on observe des retombées économiques liées aux escales des paquebots. En revanche, les paquebots qui y font escale n'y effectuent pas d'achats.

Les paquebots qui font escale à Strasbourg paient une redevance :

- sur le nombre de passagers transportés (0,36 € par passager transporté en croisière internationale) ;
- un droit d'amarrage payé uniquement par les paquebots des compagnies autres que CroisiEurope et Viking Cruises (ces deux compagnies ayant leurs appontements privés). Ce droit d'amarrage s'élève à 177,50 € par tranche de 24 heures ; environ 30 % des bateaux restent 48 heures car Strasbourg est leur tête ou fin de ligne.

Sur la base des éléments fournis par le Port Autonome de Strasbourg concernant le nombre d'escales et la durée de ces dernières, on peut estimer les recettes liées à l'amarrage des bateaux et au transport de passagers à **environ 195 000 €** :

Estimation des recettes liées aux escales des bateaux en 2013 à Strasbourg, arrondi au millier près	
Retombées liées au transport de passagers (taxe par passager transporté)	57 000 €
Retombées liées au droit d'amarrage	138 000 €
TOTAL	**195 000 €**

Total des dépenses des opérateurs au niveau national

Ainsi, l'impact économique lié aux dépenses des opérateurs au niveau national est de l'ordre de **168 millions d'euros** répartis ainsi :

Estimation des impacts liés aux dépenses des opérateurs en 2013, arrondi au millier près				
	Rhône-Saône	Seine	Bassin aquitain	Strasbourg
Impacts économiques liés aux dépenses des opérateurs	72 914 000 €	33 431 000 €	2 417 000 €	59 069 000 €
TOTAL	**167 831 000 €**			

Focus sur les têtes et fins de ligne

Les têtes et fins de lignes sont des sites stratégiques car les opérateurs y effectuent des achats plus importants que sur les autres sites d'escales (approvisionnement en nourriture, produits frais, services d'entretien, de blanchisserie…).

Aussi, nous estimons la part des dépenses locales des opérateurs retombant sur les sites têtes et fins de ligne entre 75 et 80 %. Ainsi, en 2013, on peut estimer la part des dépenses des opérateurs sur les sites têtes et fins de ligne à **81,7 millions d'euros**, répartis comme suit selon les bassins :

Estimation des dépenses locales des opérateurs sur les sites têtes et fins de ligne en 2013, arrondi au millier près				
Bassin	Rhône-Saône	Seine	Bassin aquitain	TOTAL
Chiffre d'affaires des opérateurs réalisé sur le bassin	72 914 000 €	33 431 000 €	2 417 000 €	**108 762 000 €**
Part retombant sur les sites têtes et fins de ligne	75 %	75 %	80 %	
Dépenses locales des opérateurs sur les sites têtes et fins de ligne	54 686 000 €	25 073 000 €	1 934 000 €	**81 693 000 €**
Sites concernés	Chalon-sur-Saône, Mâcon, Lyon, Avignon, Arles	Paris, Rouen, Honfleur	Bordeaux	

Les impacts liés aux emplois embarqués

Méthodes et bases de calcul

Nous avons estimé le nombre d'**emplois équivalent temps plein** à bord des paquebots à partir de ratios fournis par les opérateurs[1] :

- personnel nautique : 4 ETP annuels encadrants et 6 ETP annuels non encadrants ;
- personnel hôtellerie et restauration : 5 ETP annuels encadrants et 15 ETP annuels non encadrants.

Pour le calcul des salaires, nous avons retenu les **salaires bruts mensuels moyens** suivants :

- personnel nautique encadrant : 3 500 € ;
- personnel nautique non encadrant : 1 800 € ;
- personnel hôtelier encadrant : 2 500 € ;
- personnel hôtelier non encadrant : 1 400 €.

Le coefficient moyen de 1,4 appliqué à ces salaires bruts nous a donné un total de salaires et charges patronales.

Nous avons ensuite calculé la part des salaires et charges retombant en France en partant des principes suivants :

- sur les paquebots des compagnies CroisiEurope, Continentale de Croisière et Viking Cruises : 100 % des salaires et charges de personnel retombant en France[2]
- sur les autres paquebots :
  - Personnel nautique : 80 % des charges retombant en France ;
  - Personnel hôtelier : 25 % des charges retombant en France (la majorité du personnel étant déclarée à l'étranger).

Estimations

Ainsi, on peut estimer les impacts potentiels liés à l'emploi embarqué à **presque 25 millions d'euros** répartis comme suit :

Estimation des impacts potentiels liés à l'emploi embarqué dans les bassins Rhône-Saône, Seine et Aquitain en 2013, arrondi au millier près					
Bassin	**Rhône-Saône**		**Seine**		**Bassin aquitain**
	Paquebots CroisiEurope, Continentale de Croisière et Viking Cruises	Autres paquebots	Paquebots CroisiEurope, Continentale de Croisière et Viking Cruises	Autres paquebots	Paquebots CroisiEurope
Nombre d'ETP nautiques	70	150	70	40	20
Total salaires et charges	2 916 000 €	6 250 000 €	2 916 000 €	1 667 000 €	833 000 €
Part retombant sur le bassin	100 %	80 %	100 %	80 %	100 %
Sous-total salaires et charges emplois nautiques	*2 916 000 €*	*5 000 000 €*	*2 916 000 €*	*1 333 000 €*	*833 000 €*
Nombre d'ETP hôtellerie et restauration	140	300	140	80	40
Total salaires et charges	3 940 000 €	8 442 000 €	3 940 000 €	2 251 000 €	1 126 000 €
Part retombant sur le bassin	100 %	25 %	100 %	25 %	100 %
Sous-total salaires et charges emplois hôtellerie et restauration	*3 940 000 €*	*2 111 000 €*	*3 940 000 €*	*563 000 €*	*1 126 000 €*
Sous-total	**6 856 000 €**	**7 111 000 €**	**6 856 000 €**	**1 896 000 €**	**1 959 000 €**
TOTAL	**24 678 000 €**				

NB : *Strasbourg n'apparaît pas dans le tableau ci-dessus car il s'agit de la seule escale en France au sein du bassin de navigation beaucoup plus large qu'est le bassin Rhin-Main-Danube, étendu sur l'Allemagne, la Suisse, l'Europe centrale… Pour ce site, nous n'avons que des données relatives au nombre d'escales réalisées par les paquebots. Aussi il n'est pas possible d'estimer les impacts liés à l'emploi embarqué sur les paquebots faisant escale à Strasbourg.*

[1] Source : entretien avec M. Schmitter, PDG de CroisiEurope
[2] Source : entretien avec M. Legrain, responsable nautique chez Viking Cruises

Synthèse des impacts liés aux opérateurs


© Paquebot à quai / Droits réservés VNF

Les impacts économiques des opérateurs sur le territoire national en termes de dépenses (achats, taxes, entretien…) et d'emplois s'élèvent ainsi à environ **192 millions d'euros** en 2013, répartis comme suit :

Estimation des impacts primaires liés aux opérateurs de paquebots fluviaux en France en 2013, arrondi au millier près					
Bassin	**Rhône-Saône**	**Seine**	**Bassin aquitain**	**Strasbourg**	
Nombre de paquebots	22	11	2	**Nombre de paquebots faisant escale**	70 à 80
Nombre de passagers transportés	98 000	64 000	12 000	**Nombre de passagers faisant escale**	159 000
Chiffre d'affaires HT des sociétés sur le bassin	208 326 000 €	95 517 000 €	6 906 000 €	**Retombées liées à la taxe par passager transporté**	57 000 €
Part imputable au bassin	35 %	35 %	35 %	**Retombées liées au droit d'amarrage**	138 000 €
Sous-total dépenses opérateurs	*72 914 000 €*	*33 431 000 €*	*2 417 000 €*	**Retombées générées par le siège de CroisiEurope**	58 874 000 €
Salaires et charges emplois embarqués	13 966 000 €	8 752 000 €	1 959 000 €		
Sous-total par bassin	**86 880 000 €**	**42 183 000 €**	**4 376 000 €**	**Sous-total par bassin**	**59 069 000 €**
TOTAL	**192 508 000 €**				

Les impacts liés aux dépenses des passagers

La demande

Les compagnies sont en général en activité 33 à 35 semaines par année, soit d'avril à novembre. Cependant, on observe des différences selon les bassins et les compagnies.
Sur le bassin aquitain par exemple, les croisières s'étendent sur 38 à 40 semaines. Sur Strasbourg, des croisières ont lieu en novembre/décembre, liées aux foires à Bâle organisées à cette époque ainsi qu'au marché de Noël de Strasbourg.
Globalement, CroisiEurope propose des croisières quasiment toute l'année, selon une formule de croisières courtes (3 à 4 jours) et suivant les manifestations (marché de Noël de Strasbourg, fête des Lumières à Lyon…). Il arrive également que les paquebots soient utilisés à quai, sans naviguer, en renfort de l'hôtellerie en période de manifestations importantes.
Chez les opérateurs étrangers, on observe plutôt une moyenne de 33 semaines d'exploitation par an.

Le taux d'occupation des paquebots se situe entre 90 et 95 %. Là encore, il fluctue selon les opérateurs, et d'une année à l'autre, si bien que l'on peut retenir globalement un taux d'occupation moyen de 90 % sur l'ensemble des bassins et compagnies.

Les compagnies indiquent une fréquentation croissante grâce à l'augmentation des places offertes et la commercialisation des produits "croisière fluviale" sur plusieurs canaux de distribution à des prix compétitifs. Ainsi, on a observé l'évolution suivante du nombre de passagers transportés par bassin[1] :

Bassin	Demande : évolution du nombre de passagers transportés, arrondi à la centaine près				
	2009	2010	2011	2012	2013
Rhône-Saône[2]	53 000	60 500	68 000	75 000	98 200
Seine[3]	29 300	33 500	29 300	37 700	64 300
Bassin aquitain[4]	0	0	4 300	4 600	12 400
Nord Pas-de-Calais[5]	100	0	0	100	0
Moselle[6]	100	300	0	100	0
TOTAL	**82 500**	**94 300**	**101 600**	**117 500**	**174 900**
Strasbourg[7]	*154 000*	*170 500*	*168 400*	*171 100*	*159 100*

[2] Sources : 2009 à 2012 : données Direction Territoriale VNF Rhône-Saône ; 2013 : pour les paquebots de CroisiEurope : donnée publiée par la société dans son dossier de presse consultable en ligne ; autres paquebots : estimation Grelet Conseil à partir de la capacité d'accueil, d'un taux d'occupation de 90% et du nombre de circuits réalisés sur 33 semaines d'exploitation (à partir de la durée moyenne des croisières de chaque compagnie).

[3] Sources : même chose que pour le bassin Rhône-Saône

[4] Sources : 2011 : estimation de Grelet Conseil sur la base de la capacité d'accueil, d'un taux d'occupation de 90% et de 35 semaines d'exploitation ; 2012 : estimation de Grelet Conseil sur la base de la capacité d'accueil, d'un taux d'occupation de 90% et de 37 semaines d'exploitation ; 2013 : donnée publiée par la société CroisiEurope dans son dossier de presse consultable en ligne

[5] Source : 2009 et 2012 : estimation de Grelet Conseil sur la base d'une escale réalisée sur l'année (donnée Observatoire National du Tourisme Fluvial)

[6] Source : 2009 et 2012 : estimation de Grelet Conseil sur la base d'une escale réalisée sur l'année ; 2010 : estimation de Grelet Conseil sur la base de trois escales réalisées sur l'année (donnée Observatoire National du Tourisme Fluvial)

[7] Source : données fournies par le Port Autonome de Strasbourg

Ce marché est dominé par une clientèle étrangère se répartissant selon 2 nationalités principales : Anglo-saxons et Allemands. Comme indiqué précédemment, l'activité croisière est dominée par des sociétés étrangères qui ont un réseau de distribution diversifié et bien implanté mondialement. À titre d'exemple, en 2012, la société Uniworld propose aux clientèles internationales 32 itinéraires croisières en Europe contre 7 en Chine. L'Europe est donc la destination la plus commercialisée auprès des clientèles étrangères.
Seule la société française CroisiEurope affiche une clientèle française majoritaire à son bord. Selon les chiffres 2011 de la compagnie publiés dans son rapport d'activité, celle-ci est majoritaire avec 67 %. Toutefois, les efforts de commercialisation au-delà des frontières hexagonales portent leurs fruits puisque la clientèle européenne représente désormais 33 %, les Allemands arrivant en tête, suivis des Belges, des Anglais, des Suisses et des Espagnols. Cette clientèle française garantit un fort taux de pré et post-séjours, augmentant les retombées économiques pour les territoires.

[1] L'augmentation importante entre 2012 et 2013 est à interpréter avec précaution car le mode de calcul du nombre de passagers transportés a changé en 2013.

Chapitre 2

L'impact économique de la croisière fluviale

Au cours des années, on observe que la croisière fluviale se démocratise et s'inscrit dans les tendances des clientèles. Considéré comme un moyen original de découvrir un territoire, le produit "*paquebot*" ne cesse de se diversifier pour élargir sa clientèle.

En outre, la clientèle, essentiellement composée de seniors à l'origine, a tendance à rajeunir. Le développement de croisières thématiques (randonnée notamment) attire une clientèle plus jeune. D'autres compagnies se positionnent sur des croisières plus "*familiales*".

Les dépenses des passagers transportés au cours de la croisière

Méthode et bases de calcul

Tout comme l'approche adoptée dans le chapitre concernant les dépenses des opérateurs, nous avons procédé paquebot par paquebot, car selon les compagnies, la clientèle diffère et, par conséquent, le pouvoir d'achat des clients est plus ou moins élevé.

Il a donc été estimé les dépenses des passagers selon les bases suivantes :

1/Nombre de passagers transportés par paquebot :

Pour les paquebots de CroisiEurope, nous avons retenu les chiffres publiés par la société dans son dossier de presse 2014-2015 (consultable en ligne). Pour les autres paquebots, il a été convenu de s'appuyer sur le nombre de circuits réalisés (sur la base de 33 semaines d'exploitation et de la durée moyenne d'une croisière) multiplié par la capacité d'accueil du paquebot à laquelle nous avons appliqué un taux de remplissage de 90 %. Le détail du nombre de passagers transportés et de leur profil est présenté en annexe. Dans le cas de Strasbourg, nous avons repris le nombre de passagers ayant fait escale à Strasbourg fourni par le Port Autonome de Strasbourg.



2/Pour les bassins Seine, Rhône-Saône et aquitain : dépense moyenne par passager et par jour :

- **37 €** pour la clientèle française ;
- **43 €** pour les clientèles européennes autres que françaises ;
- **50 €** pour les clientèles américaine et australienne.

3/Pour Strasbourg : dépense moyenne par passager par escale : **37 €**.

Les montants journaliers de dépense par passager et par jour retenus sont issus d'entretiens avec les opérateurs. Il s'agit bien de moyennes, sachant qu'au cours d'une croisière, toutes les escales ne représentent pas les mêmes occasions de dépense. Par exemple, lors d'une croisière sur la Seine, les occasions de dépenses sont plus nombreuses à Paris ou à Rouen qu'au cours de l'escale à Caudebec-en-Caux où les passagers vont, par exemple, visiter la route des abbayes. Pour Strasbourg, nous avons pris la fourchette basse.

Estimations

Sur les bases exposées plus haut, on peut estimer les dépenses des passagers au cours de la croisière en France en 2013 à **presque 55,8 millions** d'euros répartis ainsi :

Estimation des dépenses des passagers au cours de la croisière en France en 2013, arrondi au millier près				
Bassin	**Rhône-Saône**	**Seine**	**Bassin aquitain**	**Strasbourg**
Flotte	22	11	2	70 à 80
Nombre de passagers transportés	98 000	64 000	12 000	159 000
SOUS-TOTAL	**29 048 000 €**	**18 119 000 €**	**2 716 000 €**	**5 888 000 €**
TOTAL	**55 771 000 €**			

Impacts liés aux dépenses pour le transport des passagers venant par leurs propres moyens sur le lieu d'embarquement

D'après l'enquête réalisée par l'Agence Enform auprès des passagers de paquebots fluviaux, la part de passagers venant par leurs propres moyens s'élève à entre 15 et 20 %.

Nous avons donc estimé les impacts locaux liés au transport et dépenses diverses (parking…) liées à l'acheminement vers le lieu d'embarquement sur les bases suivantes :

- 20 % des passagers venant par leurs propres moyens ;
- une dépense de 30 € sur les bassins Rhône-Saône, aquitain et à Strasbourg, et de 40 € sur le bassin Seine.

On estime donc ces impacts à environ **1,4 million d'euros** en 2013 :

Estimation des dépenses locales des passagers liées au transport des passagers par leurs propres moyens sur le lieu d'embarquement en 2013, arrondi au millier près					
Bassin	**Saône-Rhône**	**Seine**	**Bassin aquitain**	**Strasbourg**	**TOTAL**
Nombre de passagers concernés	19 600	12 900	2 500	8 100	**43 100**
Dépense moyenne pour l'acheminement et frais divers	30 €	40 €	30 €	30 €	
TOTAL	**589 000 €**	**515 000 €**	**75 000 €**	**242 000 €**	**1 421 000 €**

Chapitre 2

L'impact économique de la croisière fluviale

Impacts liés aux pré et post-séjours

Pour ces estimations, nous avons retenu les ratios issus de l'enquête réalisée par l'Agence Enform auprès des clients des paquebots fluviaux, à savoir :

Pré-séjour :

- part des clients effectuant un pré-séjour : 10 % ;
- durée moyenne du pré-séjour : 2,5 jours ;
- mode d'hébergement : hôtel ; prix moyen de la chambre : 125 € ;
- nombre de repas pris au cours du pré-séjour : 3 ; prix moyen d'un repas : 20 € ;
- dépense moyenne par personne par jour en shopping et achats divers :
  - 20 € dans les bassins Rhône-Saône, aquitain et à Strasbourg ;
  - 40 € dans le bassin Seine.

Post-séjour :

Mêmes bases de calcul que pour le pré-séjour.

Ainsi, on peut estimer les dépenses des passagers liées aux pré et post-séjours à environ **12,1 millions d'euros** en 2013, répartis comme suit :

Estimation des dépenses des passagers liées aux pré et post-séjours en 2013, arrondi au millier près					
Bassin	**Saône-Rhône**	**Seine**	**Bassin aquitain**	**Strasbourg**	**TOTAL**
Pré-séjours					
Nombre de passagers concernés	9 820	6 430	1 240	4 030	**21 520**
Sous-total dépenses pré-séjour	*2 614 000 €*	*2 034 000 €*	*331 000 €*	*1 074 000 €*	***6 053 000 €***
Post-séjours					
Nombre de passagers concernés	9 820	6 430	1 240	4 030	**21 520**
Sous-total dépenses post-séjour	*2 614 000 €*	*2 034 000 €*	*331 000 €*	*1 074 000 €*	***6 053 000 €***
TOTAL	**5 228 000 €**	**4 068 000 €**	**662 000 €**	**2 148 000 €**	**12 106 000 €**



© paquebot Viking River Cruises / Droits réservés Viking River Cruises

Les dépenses effectuées par le personnel embarqué

Méthodes et bases de calcul

Pour les dépenses effectuées par le personnel embarqué, nous sommes partis des bases suivantes :

1/Bassins Rhône-Saône et Seine :

- en période d'exploitation (33 semaines) :
  - 30 membres d'équipage par paquebot (6 nautiques, 24 hôtellerie et restauration) ;
  - 50 € de dépense par membre d'équipage par semaine.
- en période d'hivernage (19 semaines) :
  - 2 membres d'équipage à bord par paquebot ;
  - 50 € de dépense par membre d'équipage par semaine.

2/Bassin aquitain :

- en période d'exploitation (40 semaines) :
  - 30 membres d'équipage par paquebot (6 nautiques, 24 hôtellerie et restauration) ;
  - 50 € de dépense par membre d'équipage par semaine.
- en période d'hivernage (12 semaines) :
  - 2 membres d'équipage à bord par paquebot ;
  - 50 € de dépense par membre d'équipage par semaine.

Soit pour ces trois bassins :

Estimation des dépenses du personnel de bord sur les bassins Rhône-Saône, Seine et aquitain en 2013, arrondi au millier près						
Bassin	**Rhône-Saône**		**Seine**		**Bassin aquitain**	
	Personnel navigant (en saison)	Personnel d'hivernage	Personnel navigant (en saison)	Personnel d'hivernage	Personnel navigant (en saison)	Personnel d'hivernage
Nombre de personnes	660	44	330	22	60	4
Dépense moyenne par semaine	50 €	50 €	50 €	50 €	50 €	50 €
Nombre de semaines	33	19	33	19	40	12
Sous-total	*1 089 000 €*	*42 000 €*	*545 000 €*	*21 000 €*	*120 000 €*	*2 000 €*
Sous-total par bassin	**1 131 000 €**		**566 000 €**		**122 000 €**	
TOTAL	**1 819 000 €**					

3/Strasbourg :

- par escale (963 escales en 2013) :
  - 30 membres d'équipage par paquebot (6 nautiques, 24 hôtellerie et restauration ;
  - 10 € de dépense par membre d'équipage au cours de l'escale.
- en période d'hivernage (10 semaines, hivernage uniquement des paquebots CroisiEurope à raison de 12 unités au total) :
  - 2 membres d'équipage à bord par paquebot ;
  - 50 € de dépense par membre d'équipage par semaine.

Soit un total d'environ 300 000 € :

Estimation des dépenses effectuées par le personnel de bord en 2013 à Strasbourg, arrondi au millier près	
En saison	
Nombre d'escales	963
Nombre de membres d'équipage en escale	28 890
Dépense moyenne par personne par escale	10 €
Sous-total	*289 000 €*
En hivernage	
Nombre de bateaux	12
Nombre de membres d'équipage	24
Dépense moyenne par personne par semaine	50 €
Nombre de semaines	10
Sous-total	*12 000 €*
TOTAL	**301 000 €**

Chapitre 2

L'impact économique de la croisière fluviale

Estimations

Sur les bases exposées ci-dessus, on peut estimer les dépenses liées au personnel de bord à environ **2,1 millions d'euros** répartis ainsi :

Estimation des dépenses du personnel de bord en France en 2013, arrondi au millier près				
Bassin	**Rhône-Saône**	**Seine**	**Bassin aquitain**	**Strasbourg**
Dépenses du personnel de bord	1 131 000 €	566 000 €	122 000 €	301 000 €
TOTAL	**2 120 000 €**			

NB : Ces dépenses sont majoritairement issues des pourboires. Elles ne sont pas comptabilisées dans la rémunération de l'entreprise (DGCIS) et non prises en compte dans les réinjections potentielles des salaires nets pour certaines entreprises.

Synthèse des impacts liés aux dépenses effectuées par les passagers et le personnel embarqué

Sur les bases exposées ci-dessus, on peut estimer les dépenses liées aux passagers transportés et au personnel de bord à environ **71,4 millions d'euros** répartis ainsi :

Estimation des dépenses des passagers transportés et du personnel embarqué en 2013, arrondi au millier près					
Bassin	**Rhône-Saône**	**Seine**	**Bassin aquitain**	**Strasbourg**	**Total**
Dépenses des passagers au cours de la croisière	29 048 000 €	18 119 000 €	2 716 000 €	5 888 000 €	**55 771 000 €**
Dépenses des passagers venant par leurs propres moyens, liées au transport vers le lieu d'embarquement	589 000 €	515 000 €	75 000 €	242 000 €	**1 421 000 €**
Dépenses liées aux pré et post-séjours	5 228 000 €	4 068 000 €	662 000 €	2 148 000 €	**12 106 000 €**
Dépenses du personnel embarqué	1 131 000 €	566 000 €	122 000 €	301 000 €	**2 120 000 €**
SOUS-TOTAL PAR BASSIN	**35 996 000 €**	**23 268 000 €**	**3 575 000 €**	**8 579 000 €**	**71 418 000 €**



© paquebot River Services GMBH / Droits réservés VNF

Chapitre 3

Les retombées économiques de la filière pour les bassins de navigation

Chapitre 3

Les retombées économiques de la filière pour les bassins de navigation

Le bassin Rhône-Saône

L'offre et la demande

En 2014, le bassin Rhône-Saône compte 24 paquebots dont les capacités d'accueil sont les suivantes :

Bassin Rhône-Saône : détail de la flotte en 2014	
Nom du paquebot	**Capacité d'accueil**
Camargue	148
Mistral	158
Van Gogh	160
Viking Hermod	192
Viking Heimdal	192
Viking Buri	192
Chardonnay	50
Provence	50
Bijou	160
Bellefleur	150
À Rosa Luna	174
À Rosa Stella	174
SS Catherine	158
Swiss Pearl	123
Swiss Emerald	124
Swiss Corona	155
Avalon Scenery	138
Princesse de Provence	146
Rembrandt	78
Excellence Rhône	142
Amadagio	140
Amadeus Symphony	146
Scenic Emerald	171
River Discovery II	176
TOTAL	**3 497**

Cette flotte comprend deux unités supplémentaires par rapport à 2013. En 2013, le nombre de passagers transportés sur le bassin s'élève à environ 98 000 personnes, soit 31 % de plus qu'en 2012.[1]

Les impacts liés aux opérateurs

Les impacts potentiels liés aux opérateurs sont estimés à presque **87 millions d'euros** en 2013, répartis ainsi :

Bassin Rhône-Saône : estimation des impacts liés aux opérateurs en 2013, arrondi au millier près	
Impacts liés aux dépenses des opérateurs	72 914 000 €
Impacts liés aux emplois embarqués	13 967 000 €
TOTAL	**86 881 000 €**

[1] La hausse du nombre de passagers transportés est à prendre avec précaution car le mode de calcul du nombre de passagers transportés a changé entre 2012 et 2013.

Les dépenses des passagers et du personnel embarqué

Ces impacts sont estimés à presque **36 millions d'euros** en 2013, répartis ainsi :

Bassin Rhône-Saône : estimation des impacts liés aux dépenses des passagers et du personnel embarqué en 2013, arrondi au millier près	
Dépenses effectuées par les passagers au cours de la croisière	29 048 000 €
Dépenses effectuées par les passagers en pré et post-séjour	5 228 000 €
Dépenses effectuées pour le transport des passagers venant par leurs propres moyens sur le lieu d'embarquement	589 000 €
Dépenses effectuées par le personnel de bord (saison + hivernage)	1 131 000 €
TOTAL	**35 996 000 €**

Synthèse des impacts économiques

Aussi, les impacts générés par la filière des paquebots fluviaux sur le bassin Rhône-Saône sont estimés à presque **122,9 millions d'euros** en 2013, plaçant ce bassin en tête au niveau national.

Le bassin Seine

L'offre et la demande

En 2014, 16 paquebots fluviaux naviguent sur le bassin Seine. Leurs caractéristiques sont les suivantes :

Bassin Seine : détail de la flotte en 2014	
Nom du paquebot	**Capacité d'accueil**
Viking Spirit	150
Viking Pride	150
Viking Neptune	150
MS Seine Princess	138
MS Renoir	158
MS France	159
Botticelli	151
Amadeus Diamond	150
MS Bizet	120
River Baroness	118
Excellence Royal	144
Avalon Creativity	140
Swiss Sapphire	124
MS Cézanne	102
River Venture	134
Scenic Gem	126
TOTAL	**2214**

La flotte est en augmentation de 5 unités par rapport à 2013. En 2013, le nombre de passagers transportés sur le bassin s'élève à environ 64 000 personnes, soit 70 % par rapport à 2012.[1]

[1] La hausse du nombre de passagers transportés est à prendre avec précaution car le mode de calcul du nombre de passagers transportés a changé entre 2012 et 2013.

Chapitre 3

Les retombées économiques de la filière pour les bassins de navigation

Les impacts liés aux opérateurs

Les impacts liés aux opérateurs sont estimés à environ **42 millions d'euros** en 2013, répartis ainsi :

Bassin Seine : estimation des impacts liés aux opérateurs en 2013, arrondi au millier près	
Impacts potentiels liés aux dépenses des opérateurs	33 431 000 €
Impacts liés aux emplois embarqués	8 752 000 €
TOTAL	**42 183 000 €**

Les dépenses des passagers et du personnel embarqué

Ces impacts sont estimés à environ **23 millions d'euros** en 2013, répartis ainsi :

Bassin Seine : estimation des impacts liés aux dépenses des passagers et du personnel embarqué en 2013, arrondi au millier près	
Dépenses effectuées par les passagers au cours de la croisière	18 119 000 €
Dépenses effectuées par les passagers en pré et post-séjour	4 068 000 €
Dépenses effectuées pour le transport des passagers venant par leurs propres moyens sur le lieu d'embarquement	515 000 €
Dépenses effectuées par le personnel de bord (saison + hivernage)	566 000 €
TOTAL	**23 268 000 €**

Synthèse des impacts économiques

Aussi, les impacts générés par la filière des paquebots fluviaux sur le bassin Seine sont estimés à **65,4 millions d'euros** en 2013.

Le bassin aquitain

L'offre et la demande

Le bassin aquitain est celui qui s'est développé le plus récemment, avec un début de l'activité paquebots en 2011. En 2014, 4 paquebots fluviaux sont recensés sur ce bassin. Leurs caractéristiques sont les suivantes :

Bassin aquitain : détail de la flotte en 2014	
Nom du paquebot	**Capacité d'accueil**
Princesse d'Aquitaine	138
MS Cyrano de Bergerac	174
Viking Forsetti	192
River Royale	132
TOTAL	**636**

En 2014, on dénombre deux unités supplémentaires par rapport à 2013.
En 2013, le nombre de passagers transportés sur le bassin s'élève à environ 12 000 personnes.

Les impacts liés aux opérateurs

Les impacts liés aux opérateurs sont estimés à environ **4,4 millions d'euros** en 2013, répartis ainsi :

Bassin aquitain : estimation des impacts liés aux opérateurs en 2013, arrondi au millier près	
Impacts liés aux dépenses des opérateurs	2 417 000 €
Impacts liés aux emplois embarqués	1 959 000 €
TOTAL	**4 376 000 €**

Les dépenses des passagers et du personnel embarqué

Ces impacts sont estimés à environ **3,5 millions d'euros** en 2013, répartis ainsi :

Bassin aquitain : estimation des impacts liés aux dépenses des passagers et du personnel embarqué en 2013, arrondi au millier près	
Dépenses effectuées par les passagers au cours de la croisière	2 716 000 €
Dépenses effectuées par les passagers en pré et post-séjour	662 000 €
Dépenses effectuées pour le transport des passagers venant par leurs propres moyens sur le lieu d'embarquement	75 000 €
Dépenses effectuées par le personnel de bord (saison + hivernage)	122 000 €
TOTAL	**3 575 000 €**

Synthèse des impacts économiques

Aussi, les impacts générés par la filière des paquebots fluviaux sur le bassin aquitain sont estimés à **7,9 millions d'euros** en 2013.

Strasbourg

L'offre et la demande

Strasbourg est un cas particulier car c'est à la fois un site tête et fin de ligne (pour certains paquebots allant naviguer sur le bassin Rhin-Main-Danube notamment), un site d'escale touristique, et enfin le lieu d'implantation du siège de la société CroisiEurope, un des armateurs les plus importants en Europe.

Le nombre de bateaux faisant escale à Strasbourg s'élève entre 70 et 80 chaque année.
En 2013, 963 escales ont été comptabilisées pour environ 159 000 passagers transportés.

Les impacts liés aux opérateurs

Les impacts liés aux opérateurs sont estimés à environ **59 millions d'euros** en 2013, répartis ainsi :

Strasbourg : estimation des impacts liés aux opérateurs en 2013, arrondi au millier près	
Impacts liés à la redevance sur le transport de passagers	57 000 €
Impacts liés au droit d'amarrage	138 000 €
Impacts liés au siège de CroisiEurope	58 874 000 €
TOTAL	**59 069 000 €**

Chapitre 3

Les retombées économiques de la filière pour les bassins de navigation



© paquebot River Services GMBH / Droits réservés VNF

Les dépenses des passagers et du personnel embarqué

Ces impacts sont estimés à environ **8,5 millions d'euros** en 2013, répartis ainsi :

Strasbourg : estimation des impacts liés aux dépenses des passagers et du personnel embarqué en 2013, arrondi au millier près	
Dépenses effectuées par les passagers au cours de l'escale à Strasbourg	5 888 000 €
Dépenses effectuées par les passagers en pré et post-séjour	2 148 000 €
Dépenses effectuées pour le transport des passagers venant par leurs propres moyens sur le lieu d'embarquement	242 000 €
Dépenses effectuées par le personnel de bord (saison + hivernage)	301 000 €
TOTAL	**8 579 000 €**

Synthèse des impacts économiques

Aussi, les impacts générés par la filière des paquebots fluviaux sur Strasbourg sont estimés à **67,6 millions d'euros** en 2013.



© paquebot Viking River Cruises / Droits réservés VNF

Chapitre 4
Synthèse

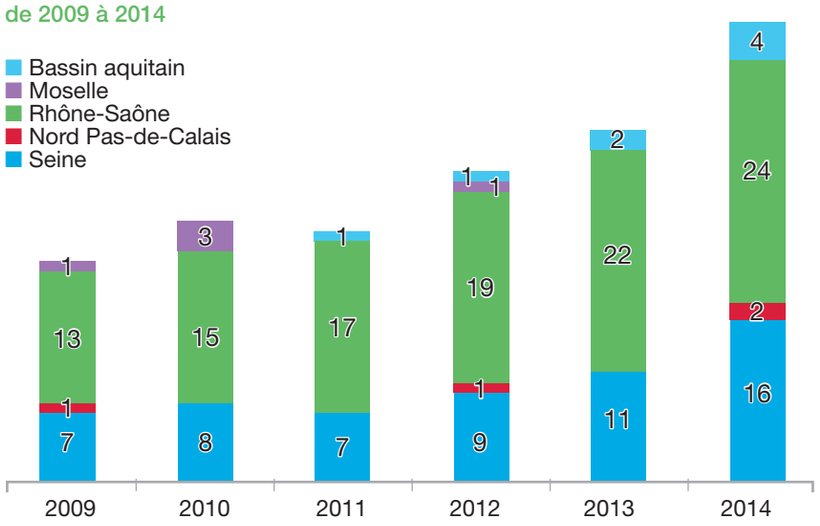
Chapitre 4
Synthèse

L'offre et la demande

L'offre

En 2014, on recense 46 paquebots naviguant sur les voies d'eau hexagonales. Cette offre a connu l'évolution suivante :

Évolution de la flotte de paquebots fluviaux en France (hors Strasbourg) de 2009 à 2014



Le bassin Rhône-Saône, pionnier dans le développement du produit "croisière fluviale", concentre la majorité de la flotte. Cependant, le bassin Seine connaît une évolution importante depuis trois ans.

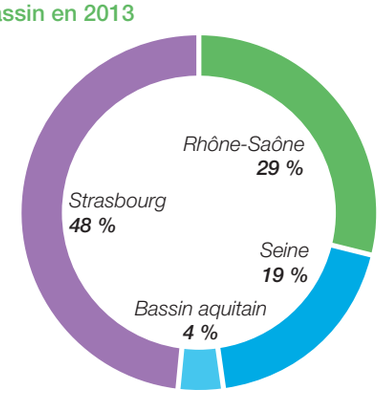
La plupart des opérateurs sont étrangers. Néanmoins, une entreprise française s'affirme au sein des compagnies : CroisiEurope, dont le siège est situé à Strasbourg.

La demande

Les compagnies sont en général en activité **33 à 35 semaines par année**, soit d'avril à novembre.
Le taux d'occupation des paquebots se situe **aux alentours de 90 %**.

En 2013, on estime le nombre de passagers transportés à bord de paquebots fluviaux en France à presque 175 000, auxquels il faut ajouter les 159 000 passagers ayant fait escale à Strasbourg.

Répartition du nombre de passagers transportés par bassin en 2013



La majorité de la clientèle est étrangère, principalement anglo-saxonne et germanophone, à l'exception de la clientèle de la société CroisiEurope qui, elle, est dominée par les Français.

Les passagers transportés sont majoritairement des seniors, bien que l'on observe récemment une tendance au rajeunissement des clients.

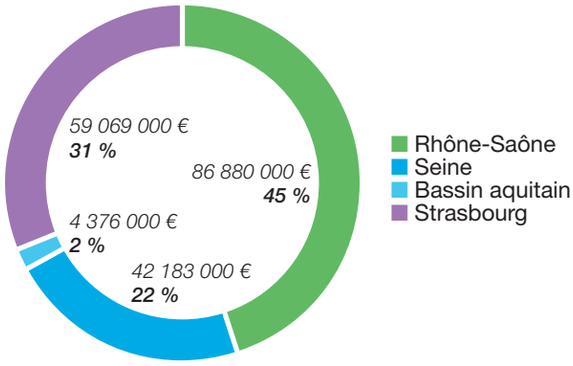
Les impacts économiques de la filière paquebots fluviaux

Les impacts liés aux opérateurs

Les impacts liés aux opérateurs se répartissent en deux postes principaux :
- les dépenses locales des opérateurs
- les impacts potentiels liés à l'emploi embarqué

Ces impacts sont estimés à **192,5 millions d'euros** en 2013, répartis ainsi selon les bassins :

Répartition des impacts économiques liés aux dépenses des opérateurs en 2013



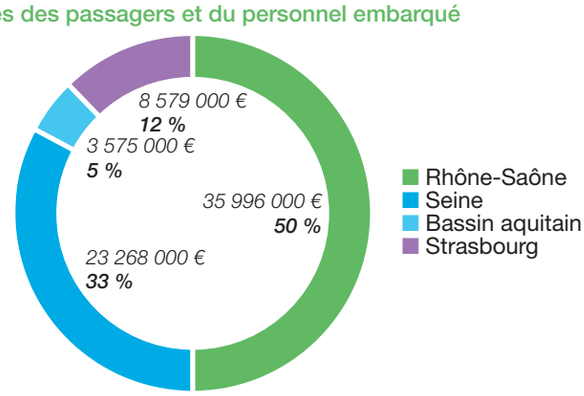
Le bassin Rhône-Saône est en tête grâce à une offre importante ; Strasbourg arrive en seconde position grâce à la présence du siège de CroisiEurope, générant des retombées économiques locales importantes.

Les impacts liés aux dépenses des passagers et du personnel embarqué

Nous avons estimé les différents types d'impacts économiques suivants :
- les dépenses effectuées par les passagers au cours de la croisière ;
- les dépenses des passagers venant par leurs propres moyens pour leur acheminement sur le lieu d'embarquement ;
- les dépenses effectuées par les passagers au cours des pré et post-séjours effectués ;
- les dépenses réalisées par le personnel de bord en saison et au cours de l'hivernage.

Ces impacts s'élèvent à **71,4 millions d'euros** en 2013 et se répartissent ainsi :

Répartition des impacts économiques liés aux dépenses des passagers et du personnel embarqué



Le bassin Rhône-Saône est en tête avec 50 % de ces impacts, suivi du bassin Seine.

Chapitre 4
Synthèse

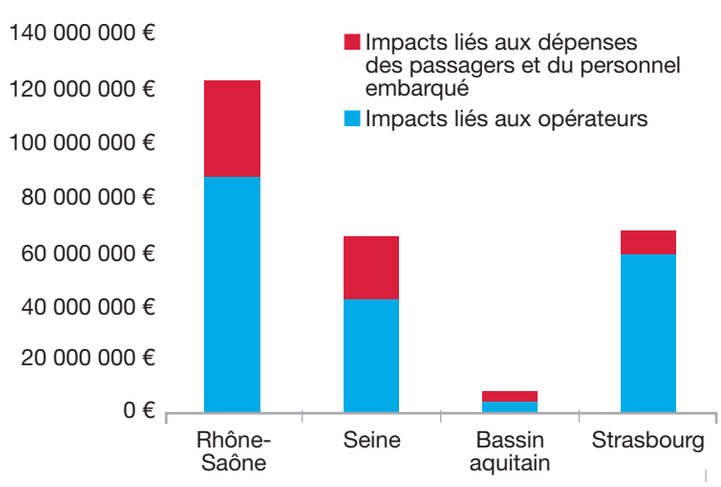


© paquebot Croisieurope / Droits réservés Croisieurope

Synthèse des impacts économiques de la filière paquebots fluviaux par bassin

Les impacts de la filière paquebots fluviaux sont estimés à environ **263,9 millions d'euros** en 2013 sur l'ensemble du territoire français. Le détail par type d'impact et par bassin figure ci-dessous :

Répartition des impacts de la filière paquebots fluviaux par bassin et par type d'impact en 2013



Concernant les retombées économiques de la société CroisiEurope, si l'on ajoute aux impacts économiques générés par cette société les dépenses de ses passagers, et le fait que les calculs présentés dans cette étude ont été effectués pour l'année 2013, on peut raisonnablement estimer qu'en 2014, vu son développement, celles-ci sont désormais entre 100 et 110 millions d'euros par an.

Les pistes d'améliorations pour accompagner le développement de la croisière

Certaines mesures sont à prendre en compte pour accompagner le développement de la croisière.

Outre un problème d'attente aux écluses (le trafic commercial étant prioritaire), les potentiels de développement de la croisière en paquebot vont dépendre :

- de la disponibilité ou de la saturation des sites d'accostage qu'ils soient têtes ou fins de ligne ;
- des conditions d'accueil adaptées aux besoins des compagnies ;
- de l'équipement de nouveaux sites en fonction de l'intérêt des compagnies ;
- des partenariats qui vont pouvoir se nouer entre la profession, les collectivités locales et les gestionnaires de réseaux.

Le problème de la saturation et l'absence d'optimisation existe déjà de manière plus ou moins forte sur certains bassins de navigation, pouvant constituer un frein au développement.

La stratégie de développement à mettre en place doit donc apporter des réponses à ces problèmes d'accueil en :

- développant une gestion des plannings de croisières et des escales. À ce titre VNF, en collaboration avec les acteurs de la croisière, a développé un outil en ligne pour la réservation des escales : Gescales. Initialement mis en place sur le bassin Rhône-Saône, cet outil est aujourd'hui disponible sur la Seine. Ce dispositif a pour avantage de partager, via un portail unique de réservation, un réseau d'escales qui permet de donner une visibilité à l'itinéraire. Aussi, grâce aux fonctionnalités offertes, les sites d'escales sont optimisés, offrant ainsi aux opérateurs des conditions d'accostage adaptées ;
- créant de nouvelles possibilités d'accueil sur les sites déjà fréquentés ou potentiels (cf. perspectives d'évolutions) ;
- développant les relations entre la profession et les collectivités.

En outre, le produit "croisière" est en évolution. En effet, la typologie des paquebots fluviaux évolue. De 110 mètres de longueur en moyenne (125 mètres pour certains bateaux : ceux de la compagnie A ROSA), la longueur est passée à 135 mètres, nouvelle tendance. Le bassin Rhône-Saône est un bon exemple :

- 2013 : 22 paquebots dont 2 de 135 m ;
- 2014 : 24 paquebots dont 6 de 135 m ;
- 2015 : 27 paquebots dont 8 de 135 m.

Ces bateaux offrant une meilleure rentabilité, le coût de la croisière est donc impacté pour le client tout en conservant un niveau de confort de standing. À l'inverse, certaines compagnies investissent dans des plus petites unités, de type "péniches hôtels", d'une part dans le but de capter une nouvelle clientèle, souvent anglo-saxonne, et d'autre part afin de diversifier leurs itinéraires pour amener leur clientèle fidélisée au produit paquebots à découvrir autrement les territoires traversés.



© paquebot Scylla AG / Droits réservés Scylla AG

Chapitre 4

Synthèse

L'évolution de la flotte a donc des répercussions sur les équipements d'accueil, dont certains ne peuvent pas accueillir ces nouveaux bateaux. Il apparaît désormais indispensable, pour tout nouvel équipement, de prévoir des appontements pouvant accueillir ces unités de 135 mètres.

Les conditions d'accueil des 135 m :

- *Les points d'amarrage : les infrastructures doivent être dimensionnées pour résister à un bateau de 2 500 t : 4 pieux sont donc nécessaires*
- *Le linéaire nécessaire est de 150 à 160 m*
- *Le tirant d'eau est d'environ 2 m*
- *Une aire de stationnement pour 3 à 4 bus doit être prévue*

L'accroissement de la flotte et l'évolution des produits impactent les territoires qui, pour attirer cette clientèle, se doivent d'adopter une stratégie d'accueil et de diversification en termes d'offre et de services à terre. Par exemple, aux escales, la mise en place d'un service minimal d'accueil des clientèles, une signalétique appropriée, des efforts d'édition de documents promotionnels vantant les atouts du point d'arrêt, une variété en termes de commerces et services (banque, poste, pharmacie…), des animations, un système de navettes avec le centre-ville… sont autant d'éléments pouvant contribuer à faire de l'escale un lieu structurant pour le territoire, une véritable porte d'entrée attractive pour les opérateurs de la croisière et leurs passagers.

Outre l'accueil des clientèles aux escales, des efforts sont aussi nécessaires pour l'accueil des paquebots : "Pas d'escales sans infrastructures adaptées". En dehors des services tels que l'accessibilité des sites d'escales aux véhicules de maintenance et d'approvisionnement en fuel, le déchargement des ordures, des emplacements sécurisés pour les bus, une bonne desserte vers le lieu d'excursions…, d'autres services techniques sont à prendre en compte comme un quai ou un ponton adapté au dimensionnement du paquebot, des services d'avitaillement (eau et électricité) standardisés, ou encore un système de réservation des escales optimisé.



© River Cruises

Annexe

Annexe

Détail de l'estimation du nombre de passagers transportés en 2013

Pour les paquebots autres que ceux de CroisiEurope pour lesquels nous n'avons pas eu de données déclaratives quant au nombre de passagers transportés en 2013, nous avons estimé ce nombre à partir de la capacité d'accueil des paquebots, du nombre de circuits réalisés sur l'année sur une période d'exploitation de 33 semaines et d'un taux d'occupation moyen de 90 %[1].

Le tableau ci-dessous ne présente que les bassins Rhône-Saône et Seine, car sur le bassin aquitain, en 2013, seuls des paquebots CroisiEurope naviguaient, or pour cette compagnie, nous avons des chiffres publiés par la direction. Pour Strasbourg, nous avons également obtenu des données par le Port Autonome.

Estimation du nombre de passagers transportés et profils de clientèles en 2013, arrondi à la dizaine près

Bassin	Paquebot	Capacité d'accueil	Durée moyenne d'une croisière en jours	Nombre de croisières effectuées sur la saison (33 semaines)	Nombre de passagers transportés	Principale nationalité
Rhône-Saône	À Rosa Luna	174	5,8	40	6 260	Allemagne
	À Rosa Stella	174	5,8	40	6 260	Allemagne
	Chardonnay	50	12	19	860	États-Unis
	Provence	50	12	19	860	États-Unis
	Viking Europe	150	7	33	4 460	États-Unis
	Viking Neptune	150	7	33	4 460	États-Unis
	Princesse de Provence	146	7	33	4 340	Allemagne
	Avalon Scenery	138	7	33	4 100	États-Unis
	Amadagio	140	6	39	4 910	États-Unis
	Excellence Rhône	142	6,2	37	4 730	Suisse
	Amadeus Symphony	146	7	33	4 340	Allemagne
	River Discovery II	176	10	23	3 640	États-Unis
	Swiss Pearl	123	6	39	4 320	Allemagne
	River Royale	132	7	33	3 920	États-Unis
	Swiss Emerald	124	7	33	3 680	États-Unis
	Swiss Corona	155	7	33	4 600	Suisse
	Bijou	160	7	33	4 750	Suisse
	Rembrandt	78	5	46	3 230	Royaume-Uni
	Scenic Emerald	171	9,5	24	3 690	Royaume-Uni
	Mistral*	158	5,7		20 780	France
	Camargue*	148				France
	Van Gogh*	160				France
	Sous-total bassin Rhône-Saône	**3 055**			**98 190**	

**Pour ces paquebots (société CroisiEurope), le nombre de passagers transportés indiqué est celui déclaré par la société.*

[1] *Source : entretiens opérateurs*

Estimation du nombre de passagers transportés et profils de clientèles en 2013, arrondi à la dizaine près						
Bassin	**Paquebot**	**Capacité d'accueil**	**Durée moyenne d'une croisière en jours**	**Nombre de croisières effectuées sur la saison** (33 semaines)	**Nombre de passagers transportés**	**Principale nationalité**
Seine	Bizet	120	11	21	2 270	États-Unis
	Cézanne	102	7	33	3 030	Allemagne
	Viking Spirit	150	7	33	4 460	États-Unis
	Viking Pride	150	7	33	4 460	États-Unis
	Avalon Creativity	140	7	33	4 160	États-Unis
	Amalegro	150	6	39	5 270	États-Unis
	River Baroness	118	9	26	2 760	États-Unis
	Botticelli*	151	6,1		37 940	France
	Seine Princess*	138				France
	Renoir*	158				France
	France*	159				France
	Sous-total bassin Seine	**1 536**			**64 350**	

**Pour ces paquebots (société CroisiEurope), le nombre de passagers transportés indiqué est celui déclaré par la société.*

ALPHACOMS Photos : CroisiEurope - Photopointcom.fr - VNF - D.R.

Voies navigables de France.
175, rue Ludovic Boutleux
BP 820 - 62408 Béthune cedex
Tél. 03 21 63 24 24 - Fax 03 21 63 24 42

Prestataires

La mission d'études a été confiée à :

Richard Bosquillon,
cartographie
(Lyon)

GRELET CONSEIL
(Rennes)

ALPHACOMS
maquettage du rapport
(Nantes)