



LES BATEAUX PROMENADE



Étude sur le fonctionnement
et les retombées économiques

DONNÉES 2018 - 2019



SOMMAIRE

PRÉAMBULE	4
LES ÉTUDES SUR LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES DU TOURISME FLUVIAL	4
LA SYNTHÈSE DE L'ÉTUDE DES BATEAUX PROMENADE	5
CHAPITRE 01	
LA FILIÈRE BATEAU PROMENADE	12
CHAPITRE 02	
LA COMMERCIALISATION	26
CHAPITRE 03	
LA CLIENTÈLE	30
CHAPITRE 04	
FOCUS LES BASSINS DE NAVIGATION	56
CHAPITRE 05	
L'ÉCONOMIE DES OPÉRATEURS	66
CHAPITRE 06	
LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES	74
ANNEXES	98
ANNEXE 1 : MÉTHODOLOGIE DE L'ENQUÊTE	100
ANNEXE 2 : LES ENTRETIENS	103
ANNEXE 3 : MODE OPÉRATOIRE GÉNÉRAL DE L'ÉVALUATION ÉCONOMIQUE	106
ANNEXE 4 : LES ENTRETIENS	108
TABLE DES MATIÈRES	110

PRÉAMBULE



LES ÉTUDES

sur les retombées économiques du tourisme fluvial

Concourir par l'économie touristique à l'aménagement des territoires et à la qualité de vie est une des missions assurées par Voies navigables de France. Il s'agit de contribuer à l'élaboration d'une offre touristique saisonnalisée adaptée à la fréquentation des voies, au développement d'espaces privilégiés pour les activités de loisirs et à la valorisation d'un patrimoine qui porte l'identité du territoire.

Pour, dans ce domaine, construire des politiques publiques pertinentes avec les collectivités, garantir la bonne adaptation de l'offre de services proposée aux usagers et prioriser les investissements sur le réseau, Voies navigables de France (VNF) pilote la réalisation d'études et de tableaux de bord sur les activités de tourisme fluvial :

- Tous les ans, grâce à l'Observatoire national du tourisme fluvial, VNF publie quelques chiffres clés.
- Tous les cinq ans environ, l'établissement engage des études ayant pour objet de présenter le fonctionnement détaillé et les enjeux de chacune des filières du tourisme fluvial, ainsi que les retombées économiques pour les territoires.

La présente étude relative aux bateaux promenade est la première en son genre. En effet, contrairement aux autres filières, cette filière n'a encore jamais fait l'objet d'une étude spécifique au niveau hexagonal sous l'aspect des retombées économiques. Elle a été conduite en parallèle de la réalisation de 4 autres études filières, également disponibles sur le site internet de VNF, ainsi que de la synthèse « Portraits de filières » qui reprend les chiffres clés de ces différents travaux.

Ces documents couvrent toutes les familles du tourisme fluvial, c'est-à-dire : les bateaux promenade, la croisière fluviale (les filières des péniches hôtels et des paquebots fluviaux) et la plaisance (les filières de la location de bateaux habitables et de la plaisance privée).

VNF remercie l'ensemble des parties prenantes de ces études : les représentants des filières, les institutionnels, les plaisanciers, les professionnels qui ont accordé du temps puis ont facilité l'accès à leurs clients, ainsi que les agents de VNF pour leurs contributions précieuses.

VNF espère que ces documents contribueront au développement du tourisme fluvial, qui affiche en 2019 **un poids économique de 1,4 milliard** d'euros pour **6 100 emplois directs en France**, et qui contribue à attirer en France plus de **6,4 millions de touristes étrangers**, parfois dans des territoires injustement délaissés. ●

LA SYNTHÈSE DE L'ÉTUDE

sur les bateaux promenade

Un poids économique national de 682 millions d'euros TTC, 1 450 emplois

Au plan national **le poids économique global de la filière des bateaux promenade est évalué à 682 millions d'euros TTC**. 28 % de ce poids économique sont générés par la dépense des entreprises, près de 72 % par celle de la clientèle. L'essentiel des 491 millions de retombées liées aux clientèles découle de la dépense des clients réalisée en marge

de la navigation elle-même, avant et/ou après leur promenade en bateau : près de **345 millions d'euros TTC**. **La filière des bateaux promenade emploie 1 450 personnes au niveau national.** ●

Une dépense moyenne de 63 € par personne

En moyenne, **un client de bateau promenade dépense 63,30 €**. Ce montant moyen est le reflet de fortes disparités dans les types de dépenses (par exemple des dépenses pré et post séjour) ainsi que les montants.

Ces dépenses se décomposent en quatre principaux postes pris en compte :

- l'achat des billets ;
- les dépenses lors de la croisière (36 % des clients ont réalisé de telles dépenses) ;
- les dépenses lors du séjour dans la ville d'embarquement affectable¹ (y compris hébergement) (ceci concerne 6 % des personnes ayant réalisé une croisière en bateau promenade) ;
- les dépenses lors d'un pré ou post séjour affectable² (y compris hébergement) (ceci concerne 2,5 % des personnes ayant réalisé une croisière en bateau promenade).

Dans le détail, **le prix du billet oscille entre 16 et 19 €**.

En complément, le montant moyen des dépenses effectuées durant la croisière, à bord ou en escale, en prenant en compte les frais de stationnement, se monte au niveau national à 13,30 € TTC par personne (8,20 € TTC à Paris ; 16,60 € TTC dans le reste de la France)³.

En moyenne, **un passager dépense 111 € par jour au cours du séjour dans la ville d'embarquement, majoritairement pour la restauration/alimentation et l'hébergement (137 € à Paris, 102 € en province)**⁴.

Enfin, **2,5 % des clients réalisent des pré et post séjours**. Ces séjours ont une durée moyenne de 2,9 jours et la dépense moyenne par personne et par jour s'élève à 175 €. ●

1. Selon le motif du séjour dans la ville d'embarquement, les dépenses effectuées dans la ville ont été prises en compte ou non dans les calculs de retombées économiques : dépenses prises en compte si les personnes ont eu pour objectif unique de faire la croisière (dépenses attribuables), et non prises en compte si les personnes ont eu un motif principal autre que la croisière. Les dépenses des personnes habitant dans un périmètre de 50 km autour de la ville d'embarquement sont exclues, bien qu'il soit probable que la croisière soit le motif principal (cf. méthodologie Direction Générale des Entreprises).

2. Ont été prises en compte les dépenses réalisées lors des pré et post séjours à moins de 200 km de la ville d'embarquement pour les personnes venues principalement avec l'objectif de réaliser la croisière en bateau promenade.

3. Ce montant moyen intègre les personnes ne dépensant rien.

4. Ce montant moyen est issu de l'enquête réalisée dans le cadre de cette étude dont le détail (méthode et résultats) est présenté plus loin dans ce rapport. Il convient néanmoins de préciser que, pour des raisons méthodologiques, les Chinois (2,2 millions de touristes en France en 2018 [source Atout France], 4,3 millions de nuitées à Paris et en Île-de-France en 2018 avec une dépense moyenne de 199 € par jour par personne [source CRT Paris Région]) sont sous-représentés dans l'enquête.



© Damien Lachas

Une activité fortement contributive à l'économie des territoires

Un **bateau promenade** a un impact moyen, pour les territoires, de l'ordre de **800 660 € HT en province**, et de **1 420 900 € HT** à

Paris. Cet impact correspond aux ressources financières nouvelles générées par l'installation d'un bateau promenade sur un territoire. ●

Une offre irriguant tous les types de territoires

En 2018, le réseau fluvial français rassemble **198 sociétés de bateaux promenade exploitant une flotte de 326 bateaux offrant au total quelque 50 000 places**.

En nombre d'unités, on constate un presque parfait partage entre les bateaux avec et sans possibilité de restauration. En termes de capacité d'accueil, il en va différemment : sur les 50 000 places offertes, **seules 35,5 % s'ouvrent à la restauration à bord**.

La majorité des villes mouillées, grandes ou moyennes, sont dotées d'une offre en bateau

promenade : Paris en tête (avec une flotte de 97 bateaux), mais également Lyon, Strasbourg, Bordeaux, Toulouse, Nantes, Angers, Avignon, Nancy... **Le bateau promenade est une manière parmi d'autres de découvrir la ville**. Dans certaines villes, c'est même un incontournable : c'est le cas de Strasbourg par exemple où la découverte de la Petite France en bateau constitue un « must » pour les touristes et excursionnistes.

Certains territoires ruraux sont également pourvus d'une offre en bateau promenade, notamment sur des rivières disposant

d'attraits paysagers telles que la Charente, la Dordogne, le Lot, la Mayenne ou la Meuse. Cette offre constitue un élément structurant de l'offre touristique.

Un bateau promenade ne nécessite pas de linéaire de navigation important : un linéaire de quelques kilomètres, pour peu qu'il offre à voir des éléments intéressants en termes de paysages ou monuments, est suffisant. En témoigne **l'offre parisienne où la majorité des bateaux naviguent sur une distance de 6 kilomètres** entre la Tour Eiffel et le pont d'Austerlitz. ●

11,2 millions de passagers, plus d'un passager sur deux de nationalité étrangère

En 2018, les bateaux promenade de France métropolitaine ont transporté 11,2 millions de passagers (dont 7,5 millions en Île-de-France), dépassant ainsi la fréquentation d'avant 2015 (10,9 millions de passagers en 2014).

L'activité bateau promenade attire une proportion importante de clients étrangers. Ces derniers représentent 51 % de la clientèle au niveau national, et jusqu'à 60 % à Paris. En province, la part de clients étrangers s'élève à 35 %, ce qui reste supérieur à ce que l'on observe dans le domaine de l'hébergement marchand, par exemple, où 31,4 % des nuitées sont le fait de clients étrangers en 2018.

Les lieux de résidence des clients des bateaux promenade sont majoritairement éloignés. 70 % des clients des bateaux promenade parisiens habitent à plus de 200 km. En province, la clientèle

est sensiblement plus locale, 36 % des clients habitant à moins de 50 km, 45 % à plus de 200 km. Ainsi, les clients français habitent en moyenne à 200 km du lieu d'embarquement de leur croisière en province et en moyenne à 400 km du lieu d'embarquement de leur croisière parisienne.

Ces distances rendent en fait compte plus de l'origine géographique des clients des séjours touristiques dans les villes et territoires d'implantation des bateaux promenade que de leur clientèle spécifique. En ne prenant en compte que les Français venant principalement ou uniquement pour la croisière, on observe des distances moyennes beaucoup plus réduites. **Un client français venant principalement pour une croisière à Paris réside en moyenne à 30 km. Ce même indicateur pour les croisières en province est de 60 km. ●**



3,7
MILLIONS
DE PASSAGERS
EN PROVINCE





© Damien Lachas

Plus de groupes constitués et des passagers plus âgés en province qu'à Paris



3,5
PERSONNES
PAR GROUPE
EN MOYENNE

Les clients des bateaux promenade viennent en groupes de 3,5 personnes en moyenne. À Paris, les ensembles composés de 2 passagers correspondent à 42 % des groupes et 24 % des passagers. En province, les groupes composés de 10 personnes et plus correspondent à 8 % des groupes et 43 % des passagers. Cela signifie qu'en province, les bateaux promenade attirent de nombreux groupes constitués, notamment associatifs.

Près de la moitié de la clientèle en province est constituée de passagers âgés de 60 ans et plus. La clientèle parisienne s'avère nettement plus homogène

en termes de répartition par tranches d'âge. La sortie sur un bateau promenade fait partie d'une des visites incontournables de Paris, séduisant toutes les tranches d'âge. La moyenne d'âge observée sur les bateaux promenade parisiens est de 36 ans contre 50 ans hors de la capitale.

En rapport avec la moyenne d'âge selon les bassins, Paris se distingue avec une plus faible proportion de retraités et une plus forte proportion de CSP + (46 %) que les autres bassins de navigation analysés. La proportion d'étudiants y est également non négligeable (7 %). ●



© Damien Lachas

Des croisières de 1 à 2 heures s'insérant dans un programme de découverte du territoire

La **visite commentée, sans repas, est la croisière la plus fréquente sur tous les bassins** de navigation observés : elle représente **80 % des croisières**. Le linéaire de navigation parisien entre la Tour Eiffel et le Pont d'Austerlitz constitue la croisière type : aller-retour d'une heure. **En province, les croisières de 2 heures et plus sont assez fréquentes** : elles représentent 46 % du total des croisières vendues.

La croisière s'insère majoritairement dans la période des vacances au cours de laquelle les clients pratiquent des activités de tourisme et de loisirs. On note l'importance du tourisme culturel, une activité pratiquée par les trois quarts des clients dans le cadre du séjour dans lequel s'insère la promenade en bateau. ●



80 %
DE PROMENADES
COMMENTÉES
SANS REPAS



© Alexandra Lebon

Près de deux tiers de clients très satisfaits

Au niveau national, 63 % des clients se disent tout à fait satisfaits de leur expérience de croisière en bateau promenade. Si l'on y ajoute les plutôt satisfaits, le taux de satisfaction monte à 97 %.

En province, 71 % des clients se disent tout à fait satisfaits.

Ces chiffres sont de bons indicateurs quant à la capacité des bateaux promenade à attirer de nouveaux clients si on les combine au fait que 31 % des passagers qui font une croisière en bateau promenade en ont entendu parler par leur entourage.

36 % des clients transportés sur les bateaux promenade de France sont des primo-pratiquants. La part des clients étrangers parmi les primo-pratiquants monte à 51 %, et 57 % à Paris. ●

Un billet coûtant entre 16 et 19 € et acheté au guichet majoritairement

Le prix moyen du billet prenant en compte l'ensemble des types de croisière (avec ou sans repas, avec ou sans animation) s'élève à 19 € TTC par personne à Paris et à 16,80 € TTC ailleurs.

Majoritairement et globalement, **l'achat des billets de croisière se fait directement au guichet de la compagnie**. Il s'agit donc d'un achat spontané et bien souvent influencé par les conditions météorologiques. À Paris, au pied de la tour Eiffel, la visibilité des bateaux promenade est un facteur déterminant pour ce produit.

La seule exception à ce constat concerne le bassin Rhône-Alpes, où la vente via le site Internet des opérateurs prend, de peu (28 %), le pas sur la vente au guichet (24 %). ●



© Damien Lachas

Les professionnels face au défi écologique

Dans un contexte de prise de conscience grandissante de la nécessité de protéger l'environnement, tant par les clients (qui prennent de plus en plus en compte cette dimension dans leur façon de consommer) que par les autorités, **les opérateurs de bateaux promenade se trouvent confrontés à la question du verdissement de leur flotte les obligeant à revoir leur motorisation**. Cependant, peu de

solutions viables existent. L'hydrogène, piste étudiée pendant un temps, ne semble plus être la solution vers laquelle se tournent les opérateurs, plutôt attirés par l'électrique. **Ces évolutions en termes de motorisation nécessitent des investissements coûteux pour les opérateurs**. À titre indicatif, l'investissement pour faire passer un bateau promenade d'une propulsion thermique à une propulsion élec-

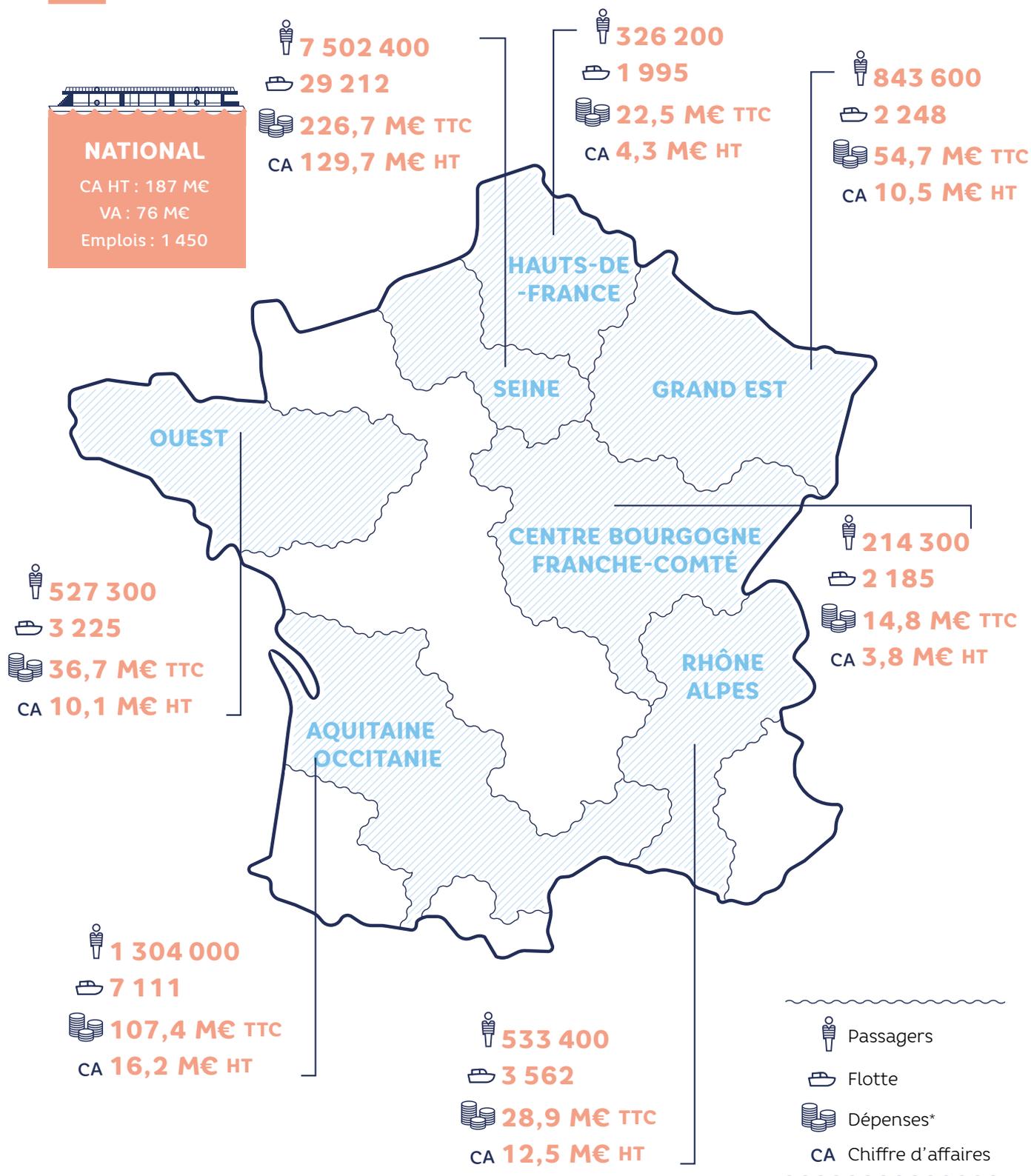
trique est de l'ordre de 650 000 € (990 000 € pour un bateau avec restauration¹).

Outre la question de la motorisation, la réglementation de décembre 2018 liée au durcissement des prescriptions techniques fluviales concernant la sécurité² engendre pour certains opérateurs des investissements élevés pour la mise aux normes de leur flotte, parfois difficiles à assurer financièrement. ●

1. Source : étude réalisée par Naviwatt, données fournies par VNF.

2. Arrêté du 6 juillet 2018 relatif aux prescriptions techniques de sécurité applicables aux bateaux de marchandises, aux bateaux à passagers et aux engins flottants naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures. Ces prescriptions techniques concernent notamment les issues, les couloirs de communication, les moyens de sauvetage à bord, l'installation d'un deuxième système de propulsion indépendant...

Les bateaux promenade en quelques chiffres...



*Hors dépenses effectuées auprès des sociétés de bateaux promenade (= chiffre d'affaires des opérateurs)





01



LA FILIÈRE
des bateaux
promenade

01

LA FILIÈRE

des bateaux promenade



Définition d'un bateau promenade



326
BATEAUX,
DONT 229
EN PROVINCE

Un bateau promenade est **un bateau qui propose des croisières d'une heure à une journée**. Contrairement aux paquebots fluviaux et péniches hôtels, les bateaux promenade n'offrent pas de couchage à bord. Il s'agit d'un produit touristique

difficile à définir car malléable. Il s'adapte ainsi aux contraintes de la navigation (taille et capacité d'accueil variables) et aux attentes de la clientèle (avec ou sans restauration, avec ou sans escale à terre). ●

Champ de l'étude

Ont été pris en compte les bateaux répondant aux critères suivants :

- une capacité d'accueil de 13 passagers minimum¹ ;
- une navigation sur les voies d'eau intérieures (réseau fluvial navigable et navigué²) ; ainsi, les bateaux naviguant sur des lacs non reliés au réseau fluvial navigable ont été exclus ;
- un port d'attache en France. Les bateaux dont le port d'attache est situé à l'étranger dans des zones frontalières et venant naviguer occasionnellement en France ont été exclus. Cela concerne par exemple des bateaux venant naviguer en France depuis Dinant (Belgique), Bâle (Suisse), Vieux-Brisach ou Sarrebruck (Allemagne).

Au sein de la filière des bateaux promenade, on observe deux situations sensiblement différentes : d'une part les bateaux naviguant à Paris, et d'autre part ceux naviguant en dehors de Paris.

La situation de 8 bateaux du bassin de la Seine naviguant en dehors de Paris (3 % des capacités d'accueil du bassin de la Seine) est particulière au sein de l'offre de ce bassin. Pour les analyses comparant Paris à la province, ces 8 bateaux sont pris en compte dans les comptages de province. Cette comparaison est symbolisée par les pictogrammes ci-dessous :



Paris



Province

Pour les analyses par bassin et par cohérence avec les autres filières, ces bateaux sont intégrés aux mesures descriptives du bassin Seine. ●

1. Conformément à la réglementation en vigueur (www.legifrance.gouv.fr).

2. Une voie d'eau naviguée est un cours d'eau ou une section de cours d'eau de dimensions appréciables (une dizaine de kilomètres minimum par exemple pour un bateau promenade) sur lequel on peut naviguer sans garantie de mouillage à certaines saisons et en respectant les règles de navigation (plus hautes eaux navigables, hauteur libre sous les ouvrages...). L'exemple le plus connu est la Loire amont au-delà de Bouchemaine (Maine-et-Loire) : la Loire n'est pas navigable mais elle peut être naviguée, ce qui explique que de nombreux bateaux promenade naviguent sur des linéaires bien définis entre Les Ponts-de-Cé et Orléans par exemple.

Dimension temporelle

Conduites entre mars et décembre 2019, les analyses produites décrivent une situation qui repose sur :

- des estimations du nombre de bateaux et de passagers intégrant pour partie des données de l'Observatoire national du tourisme fluvial (ONTF) 2018

ainsi que des données descriptives du nombre de bateaux validées en 2019 avec les services de VNF ;

- des entretiens avec des professionnels conduits en 2019 ;
- des enquêtes descriptives des profils et des comportements en 2019. ●

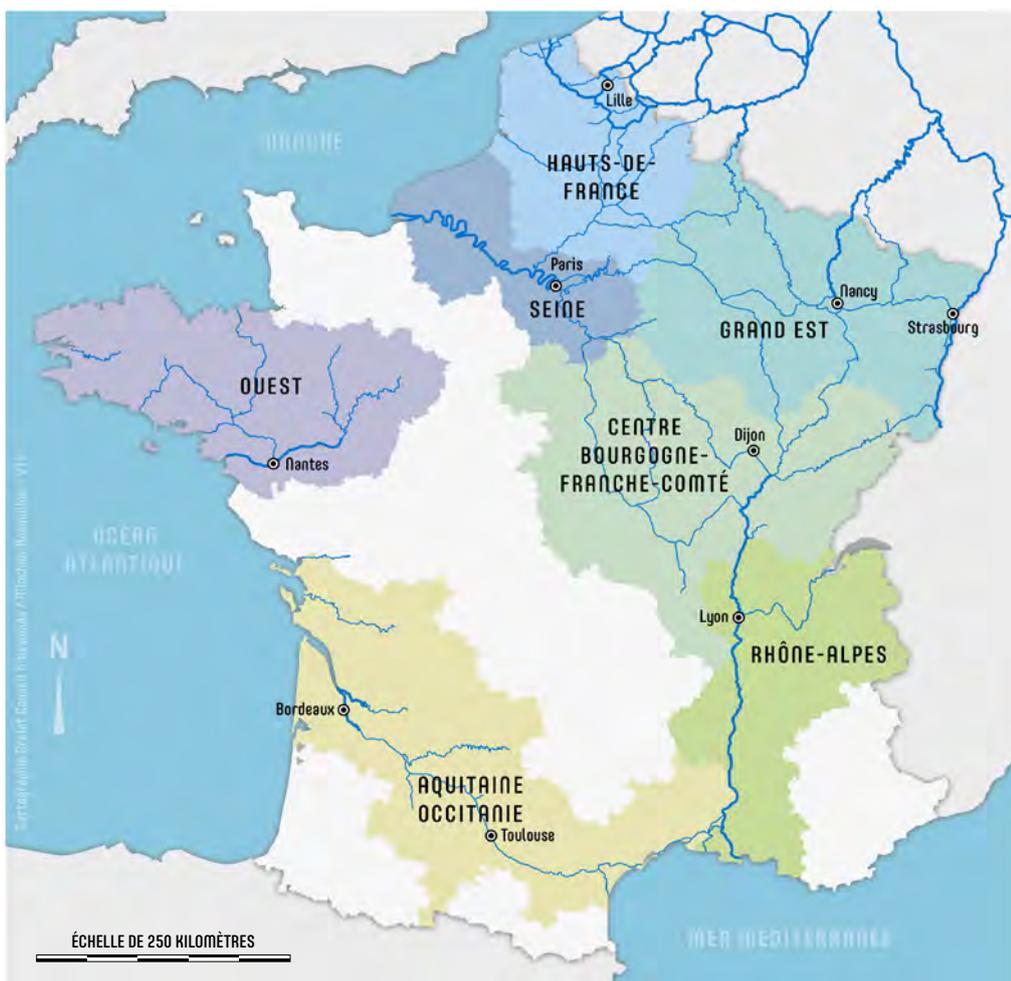
Le périmètre géographique

L'étude porte sur les bateaux promenade en France métropolitaine. Dans un souci de cohérence et d'uniformisation des résultats pour chaque filière, 7 bassins de navigation identiques pour chaque filière ont été définis³ :

- Hauts-de-France ;
- Seine ;
- Grand Est ;
- Centre Bourgogne-Franche-Comté ;
- Rhône-Alpes ;
- Aquitaine Occitanie ;
- Ouest.

Ces 7 bassins tiennent compte, pour certains, du nouveau périmètre de certaines régions administratives françaises. ●

3. L'ordre des bassins ici retenu correspond à la logique habituelle des nomenclatures de nature régionale, partant du nord puis dans le sens horaire. Cet ordre sera retenu pour l'édition des résultats par bassin.



680
M€ TTC
LE POIDS
ÉCONOMIQUE
GLOBAL
DONT 28% PROVIENT
DES OPÉRATEURS

Le produit et son fonctionnement

LES OPÉRATEURS

Les opérateurs de bateaux promenade recensés en France sont au nombre de 198 ; avec une flotte de 326 bateaux, le nombre moyen de bateaux exploités par opérateur s'élève à 1,65 ; **146 opérateurs exploitent une unité. Des différences s'observent cependant selon les bassins et surtout le type de territoire** : dans les villes moyennes et grandes ainsi que sur des sites touristiques ruraux attractifs (du fait de leur patrimoine naturel ou bâti), les opérateurs exploitent généralement une flotte plus nombreuse. C'est le cas par exemple à Bordeaux, Lyon, Strasbourg, Nantes, mais encore à Clairmarais dans les Hauts-de-France (à proximité de la Réserve naturelle nationale des étangs

du Romelaëre), à Chisseaux sur le bassin Centre Bourgogne-Franche-Comté (à proximité du château de Chenonceau), sur le Haut-Rhône (à proximité du lac du Bourget) ou encore sur le Lot à Bouzies (à proximité de Saint-Cirq Lapopie, classé Plus beau village de France), pour ne citer que quelques exemples. Ce constat est d'autant plus fort à Paris où seulement 21 des 38 opérateurs exploitent 1 bateau, les 17 autres détenant 76 bateaux.

Ces opérateurs sont majoritairement des sociétés privées. Toutefois, dans certains territoires, notamment ruraux, il arrive que la collectivité (ville ou EPCI), généralement par le biais de son office de tourisme, exploite un bateau prome-

nade. C'est le cas par exemple à Givet (Meuse), Laval (Mayenne), Longueil-Annel (Oise), ou encore Pont-de-Vaux (à proximité de la Saône). Souvent, l'investissement a été réalisé et l'offre mise en place par la collectivité, **le bateau constituant un outil de développement touristique du territoire**, et la collectivité a pris la main sur la gestion faute de trouver un opérateur privé pour le faire.

Depuis quelques années, on assiste au rachat de sociétés de bateaux promenade par des groupes. C'est le cas des Bateaux Lyonnais rachetés par le groupe Lavorel¹, des Grands Bateaux de Provence (Avignon) rachetés par le groupe Berthelet² ou encore des Bateaux Parisiens et Batobus devenus une filiale de Sodexo. ●

1. Positionné à l'origine sur l'hôtellerie.

2. Autocariste à l'origine.



LES BATEAUX PARISIENS ET BATOBUS

Créée en 1956, la société des Bateaux Parisiens a été rachetée par Sodexo en 1987 qui possède également Batobus, formant en 2018 une flotte totale de 21 unités dont certaines offrent des croisières avec restauration et dont la plus grande, le Pierre Bellon (du nom du président fondateur de Sodexo) peut accueillir 600 passagers à bord. Les bateaux destinés à la promenade portent quant à eux le nom de célébrités du cinéma.

Les huit Batobus suivent un parcours de 9 stations permettant de découvrir Paris à son rythme.

En 2018, cette flotte a transporté 4 millions de passagers dont 40 % d'étrangers et servi environ 400 000 repas.



BATORAMA

L'histoire de Batorama remonte à 1937 avec l'acquisition par le Port Autonome de Strasbourg d'une vedette de l'Exposition Internationale de Paris. En 1947, l'activité de promenade fluviale a démarré avec la visite du port en bateau. Puis, à partir des années 1950, la flotte s'est progressivement agrandie et les bateaux ont commencé à naviguer sur l'Ill. En 2000, un nouveau virage a été pris avec le lancement du bateau Gustave Doré, d'une capacité d'accueil de 124 passagers, à propulsion électrique. La propulsion électrique est désormais la ligne choisie par la société qui a le projet de renouveler progressivement toute sa flotte dans les années à venir. Ainsi, début 2020, un appel à projets a été lancé pour trouver le chantier qui construira cette nouvelle flotte.

En 2016, Batorama est devenu une entreprise privée. À ce jour, la compagnie dispose d'une flotte de 10 bateaux promenade sans restauration.



LES BATEAUX LYONNAIS

La compagnie a été créée en 1984 et rachetée en 2018 par le groupe Lavorel. Exploitant une flotte de 7 bateaux dont 3 offrent la possibilité de restauration à bord et pouvant accueillir un total de 1 060 passagers, la société offre tous les types de prestations classiques des bateaux promenade, allant de la promenade commentée sans restauration à la privatisation des bateaux pour des événements, en passant par la promenade avec restauration.

Elle travaille avec des traiteurs locaux pour les activités de cocktail et restauration et a établi un partenariat avec l'office de tourisme de Lyon qui commercialise des promenades fluviales dans le cadre de la Lyon City Card.

En 2018, Les Bateaux Lyonnais ont réalisé un chiffre d'affaires de 5,3 millions d'euros.



VEDETTES DE PARIS

Les Vedettes de Paris sont nées en 1976. Tout d'abord positionnée sur la découverte de la capitale à bord de bateaux traditionnels, l'activité de la société a ensuite évolué pour développer également les réceptions.

La compagnie a été reprise en 2006 par le groupe Socatra (compagnie française de navigation de navires pétroliers) qui a par ailleurs racheté la Compagnie des Bateaux à Roue, première compagnie de bateaux de croisière-réception de luxe à Paris, en 2008. Depuis 2014, le groupe Socatra est l'unique actionnaire de Vedettes de Paris.

Parallèlement à son activité touristique et événementielle, Vedettes de Paris a opéré pendant 10 ans (jusqu'en 2016) 4 navettes fluviales 100 % électriques pour le compte de la société ICADE. Ces navettes étaient dédiées au transport des personnels de la compagnie par le canal Saint-Denis ainsi que de la clientèle du centre commercial voisin. Plus de un million de passagers ont été transportés chaque année.

En 2018, Vedettes de Paris exploite une flotte de 5 bateaux pouvant accueillir au total 1 038 passagers. Cette flotte a transporté environ 760 000 passagers en 2018 dont la moitié sont étrangers. La compagnie emploie près de 70 personnes et a réalisé un chiffre d'affaires de 9,7 millions d'euros en 2018.



L'ESCAPADE

À Longueil-Annel, sur l'Oise, les élus de la Communauté de communes des Deux Vallées souhaitent mettre en place un bateau promenade nouvelle génération au départ de la Cité des Bateliers.

Ce projet, soutenu par une multitude de partenaires, a abouti à la mise en place en 2015 d'un bateau promenade à propulsion hybride-électrique de 98 places dont 65 places en restauration.

D'une longueur de 27 mètres, le bateau a coûté 1 million d'euros HT, dont 80 % ont été financés par des subventions (45 % LEADER, 15 % Région Picardie, 15 % Département de l'Oise, 5 % VNF et Agence de l'Eau). Les 20 % restants, soit 200 000 €, ont été financés par la Communauté de communes des Deux Vallées.

La fréquentation de L'Escapade se situe aux alentours de 12 000 passagers par an et permet aux traiteurs et restaurateurs locaux d'effectuer des prestations à bord, faisant de ce bateau un outil de développement pour le territoire.



© Damien Lachas



2
HEURES
DE BALADE
COMMENTÉE

DE NOMBREUSES FORMULES D'ITINÉRAIRES ET DE DURÉE DE LA CROISIÈRE POSSIBLES

Le produit bateau promenade offre une multitude de combinaisons possibles, mais la plupart des croisières proposées sont des allers-retours : les clients embarquent et débarquent au même point. Il arrive que les clients fassent un aller en navigation et un retour par un autre moyen de transport (car, vélo...), mais cette formule reste rare car elle nécessite une logistique plus complexe à mettre en place.

Les circuits proposés durent de 45 minutes environ à la journée. Certains prestataires, en effet, vendent des promenades à la journée avec une escale

pour manger au restaurant ou pique-niquer le midi. Mais le produit le plus classique reste la balade commentée de deux heures maximum.

En complément de cette activité purement touristique, les opérateurs offrent souvent la possibilité de privatiser les bateaux pour des événements : réunions et rencontres professionnelles, cérémonies privées, événementiel...

La part de cette activité est variable selon les opérateurs et atteint par exemple 80 % du chiffre d'affaires d'un opérateur lyonnais. ●

LA SAISON : UN PRODUIT OUVERT TOUTE L'ANNÉE DANS LES GRANDES VILLES, SAISONNIER AILLEURS

Il convient de distinguer 3 catégories : Paris ; les grandes villes que forment Strasbourg, Lyon, Bordeaux, Nantes ; et les villes moyennes et en zone rurale.

À Paris, les opérateurs travaillent toute l'année. Ils totalisent 8 millions de passagers en 2018 (5,8 millions en 2003), chiffre à comparer avec la fréquentation de la Tour Eiffel par exemple (6 millions de visiteurs en 2018, 5,8 en 2003), ou encore du Louvre (10,2 millions de visiteurs en 2018, 5,7 millions en 2003).

Dans les grandes villes, les opérateurs

travaillent également toute l'année. On observe une tradition ancienne de la croisière à Strasbourg (73 ans d'activité pour Batorama – Port Autonome de Strasbourg) ou encore à Lyon (lieu d'origine des bateaux mouches¹).

Enfin, dans les villes moyennes et en milieu rural, l'activité reste saisonnière, la saison s'étendant en moyenne d'avril à octobre. Le bateau promenade fait office d'équipement structurant touristique, ce qui explique qu'il n'est pas rare que les collectivités locales investissent dans un bateau promenade. ●



76
BATEAUX
SONT DÉTENUS
PAR 17
SOCIÉTÉS
PARISIENNES

1. Le nom « bateau mouche » viendrait du quartier de la Mouche (actuel Gerland) à Lyon où auraient été construits les premiers bateaux de ce type au XIX^e siècle.

La flotte

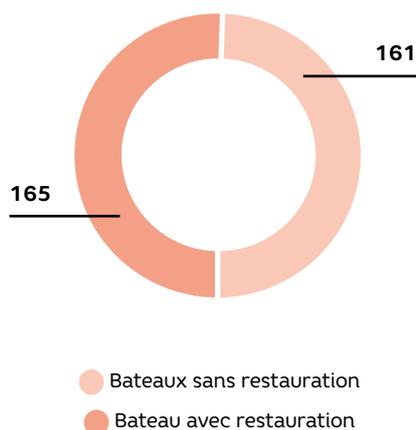
En 2018, la flotte de bateaux promenade de 13 passagers et plus en France métropolitaine s'élève à 326 unités.

La carte de France, ci-après, des bateaux promenade en exploitation, hors lacs et plans d'eau fermés, traduit **une bonne couverture du territoire national**. Un bateau promenade ne nécessite pas de linéaire de navigation important : un linéaire de quelques kilomètres, pour peu qu'il donne à voir des éléments intéressants en termes de paysages ou monuments, peut tout à fait suffire. **En témoigne l'offre parisienne où la majorité des bateaux naviguent sur une distance de 6 kilomètres** entre la Tour Eiffel et le pont d'Austerlitz.

Ainsi, nombre de cours d'eau non inscrits à la nomenclature des voies d'eau navigables mais navigués et disposant d'un linéaire de navigation suffisamment riche en points d'intérêt accueillent des bateaux promenade.

La répartition de la flotte de bateaux promenade par type de bateaux se décompose comme suit :

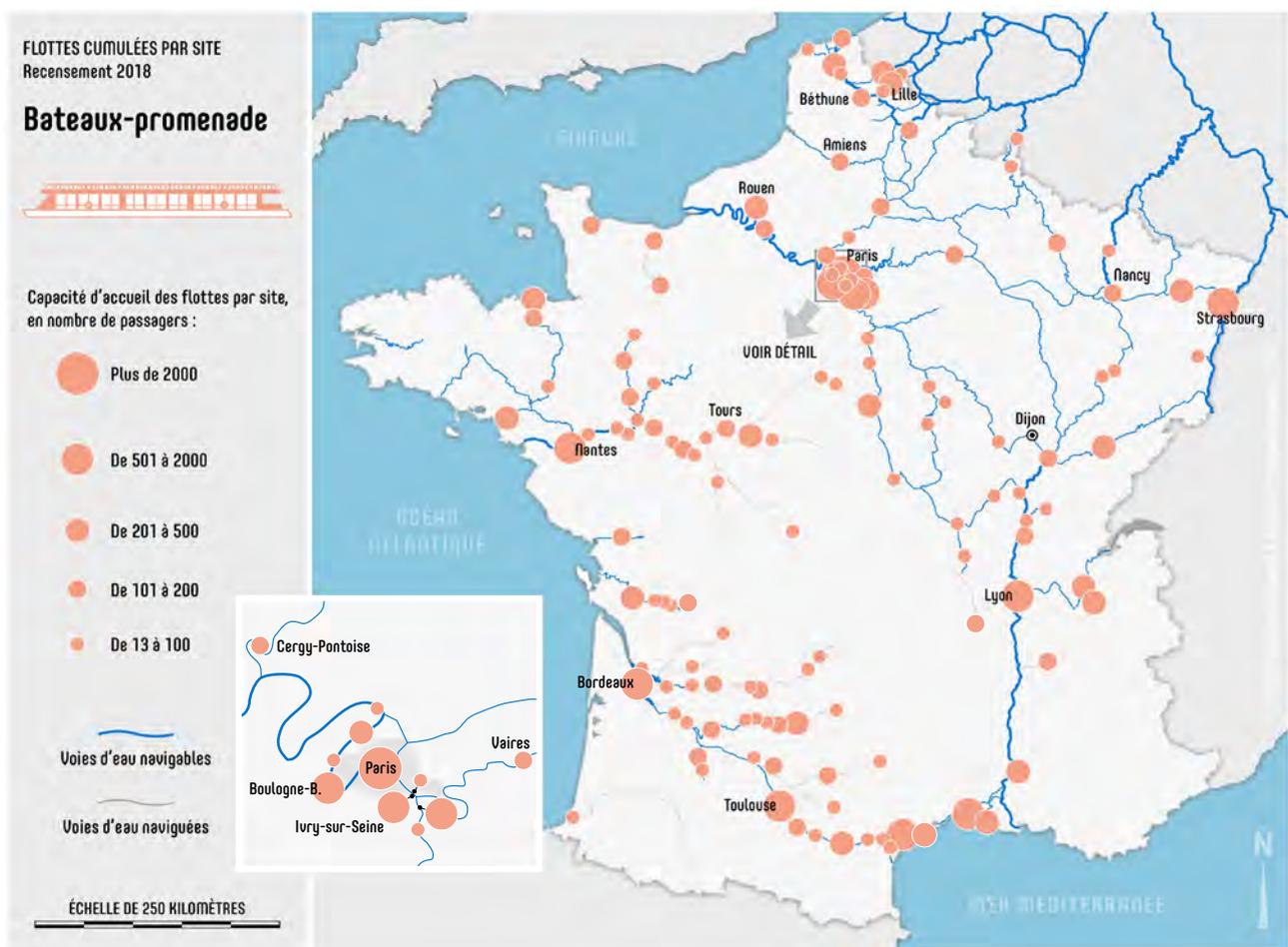
RÉPARTITION DES BATEAUX PROMENADE PAR TYPE DE BATEAU



Le nombre de bateaux avec restauration (165) est sensiblement identique à celui des bateaux sans restauration (161), mais en termes de capacité d'accueil, les bateaux avec restauration ne représentent que 35,5 % du total des places offertes (17 613 places, cf. tableau en page suivante). ●



© Damien Lachas



CARACTÉRISTIQUES DE LA FLOTTE DE BATEAUX PROMENADE

	Sociétés		Flotte				Capacité d'accueil			
			Total		Dont avec restauration		Total		Dont avec restauration	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Hauts-de-France	15	8 %	24	7 %	10	6 %	1 995	4 %	920	5 %
Seine	46	23 %	105	32 %	63	38 %	29 212	59 %	9 204	52 %
Grand Est	11	6 %	21	6 %	7	4 %	2 248	5 %	464	3 %
Centre Bourgogne- Franche-Comté	26	13 %	32	10 %	19	12 %	2 185	4 %	1 082	6 %
Rhône-Alpes	13	7 %	27	8 %	18	11 %	3 562	7 %	1 744	10 %
Aquitaine Occitanie	64	32 %	87	27 %	34	21 %	7 111	14 %	2 649	15 %
Ouest	23	12 %	30	9 %	14	8 %	3 225	7 %	1 550	9 %
TOTAL	198	100 %	326	100 %	165	100 %	49 538	100 %	17 613	100 %
<i>Paris</i>	38	19 %	97	30 %	58	35 %	28 230	57 %	8 699	49 %



LA RÉPARTITION DE LA FLOTTE PAR BASSIN

198 sociétés exploitent les 326 bateaux promenade recensés. Toutefois, le nombre moyen de bateaux exploités par opérateur diffère beaucoup selon le lieu d'implantation de l'activité :

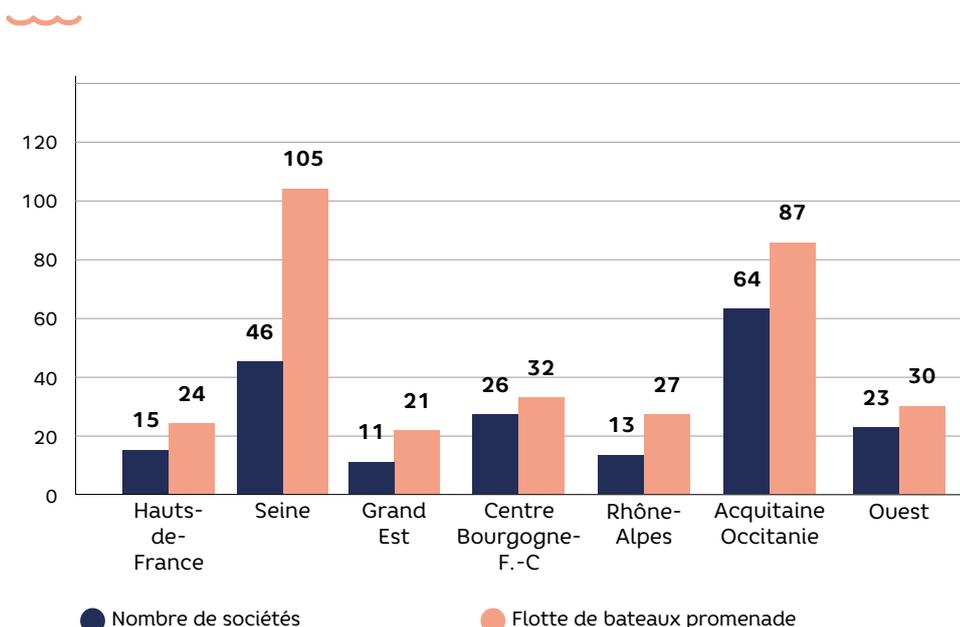
- à Paris, les **5 sociétés les plus importantes rassemblent 49 unités**, soit 50 % de la flotte parisienne. La plus importante société possède 21 bateaux dont un uniquement pour la logistique, ne transportant pas de passagers ;
- **dans les grandes villes, les compagnies exploitent généralement plusieurs unités** : c'est le cas à Strasbourg (Batorama : 10 unités), mais également Lyon, Toulouse, Bordeaux, Nantes... où des compagnies exploitent entre 4 et 7 unités ;

- dans les villes moyennes ou petites et dans les zones rurales, les opérateurs exploitent généralement 1 bateau.

Les bassins Seine et Aquitaine Occitanie rassemblent plus de 50 % des sociétés, 60 % de la flotte et plus de 70 % de la capacité d'accueil nationale. Le bassin Rhône-Alpes, avec évidemment la ville de Lyon, ainsi que l'Ouest, avec Nantes, parviennent à se distinguer dans la catégorie des bateaux promenade avec restauration, un secteur où ils atteignent respectivement 10 et 9 % de la capacité totale, non loin d'Aquitaine Occitanie (15 %), elle-même distancée par le bassin de la Seine (52 % du marché dans ce domaine). ●



FLOTTE ET SOCIÉTÉS DE BATEAUX PROMENADE PAR BASSIN EN 2018



161
BATEAUX AVEC
RESTAURATION
EN FRANCE

35,5 %
CAPACITÉ
D'ACCUEIL



UNE FORTE DENSITÉ D'OFFRE À PARIS

Paris concentre un cinquième des compagnies, un tiers des bateaux et plus de la moitié des places offertes à bord de bateaux promenade.

Au sein du bassin de la Seine, on observe des situations différentes entre la flotte naviguant à Paris et celle naviguant hors de Paris¹.

Les 97 bateaux promenade en activité à l'échelle de Paris (sur 105 au niveau du bassin Seine) rassemblent 97 % de la capacité d'accueil de la filière au niveau du bassin (28 230 places sur 29 212).

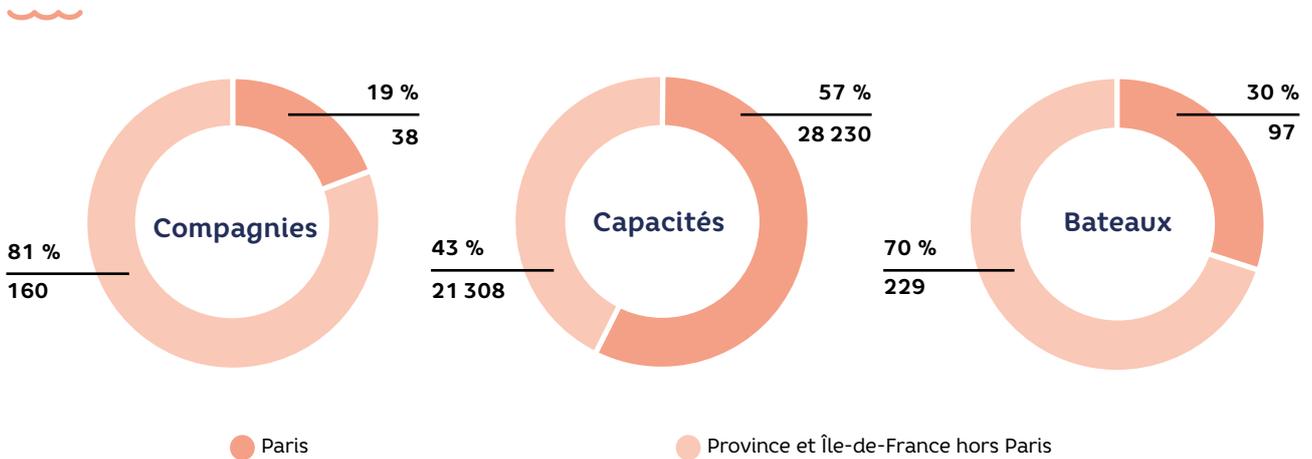
Six de ces 97 bateaux peuvent accueillir jusqu'à 1 000 personnes à bord. À titre indicatif, dans d'autres capitales européennes mouillées telles que Berlin, Budapest, Londres, Prague ou encore Vienne, les bateaux offrent rarement plus de 500 places à bord². ●

1. Pour rappel, les 8 bateaux du bassin Seine naviguant en dehors de Paris sont assimilés à des bateaux de province dans ce rapport qui présente à la fois des données agrégées du bassin Seine (par cohérence avec les autres filières) et des résultats comparant les bateaux naviguant à Paris aux autres.

2. Reederei-riedel.de, hajoznijo.hu, silver-line.hu, citycruises.com, prague-boats.cz, dds-blue-danube.at

© VNF

NOMBRE DE COMPAGNIES, CAPACITÉ D'ACCUEIL ET NOMBRE DE BATEAUX À PARIS ET EN PROVINCE



CARACTÉRISTIQUES DE LA FLOTTE PARISIENNE

Bassin	Sociétés		Flotte		Bateaux sans restauration		Bateaux avec restauration		Capacité d'accueil totale		Capacité d'accueil avec restauration	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Total	%	Total	%
Paris	38	19 %	97	30 %	39	24 %	58	35 %	28 230	57 %	8 699	49 %

DES CAPACITÉS D'ACCUEIL TRÈS DIFFÉRENTES ENTRE PARIS ET LA PROVINCE

La capacité moyenne d'accueil des bateaux promenade est très différente selon les bassins, si bien que la moyenne nationale de 152 places par unité n'a pas de grande signification. Il est plus intéressant de retenir ces 2 chiffres :

- capacité d'accueil moyenne à Paris : **290 places**
- capacité d'accueil moyenne en province : **90 places**

En termes de capacité d'accueil, les autres bassins dont la capacité d'accueil est au-delà de la moyenne observée en province (90 places) sont :

- le bassin Rhône-Alpes avec 132 places par bateau en moyenne, ce chiffre étant dû principalement aux unités naviguant à Lyon et Avignon. La capacité d'accueil de Lyon, avec 139 places en moyenne, est à mettre en rapport avec celle de Strasbourg³ ;

- le bassin Grand Est où la capacité d'accueil moyenne observée est de 107 places. Ceci s'explique par l'offre strasbourgeoise qui représente plus de la moitié de l'offre du bassin et dont la capacité d'accueil moyenne par bateau est élevée (123 places) ;
- le bassin Ouest (108 places en moyenne) qui bénéficie de la capacité d'accueil importante des bateaux naviguant à Nantes.

À l'inverse, le bassin Aquitaine Occitanie, second bassin en termes d'unités (87) derrière celui de la Seine, offre une grande disparité en termes de places offertes. Ce bassin, très vaste en superficie, est maillé d'une offre très hétérogène, allant de la gabarre sur des voies d'eau navigables ou naviguées aux unités plus grandes basées dans des villes comme Bordeaux, Toulouse mais aussi Aigues-Mortes. ●

3. Il a été envisagé de dissocier les bateaux promenade de Strasbourg et de les regrouper avec les bateaux parisiens.

Cette piste a été abandonnée. On observe les capacités d'accueil moyennes suivantes : Seine 278 passagers, Strasbourg 123 passagers, autres territoires 90 passagers. Il y a ainsi sensiblement plus d'écart entre Strasbourg et Paris qu'il n'y en a entre Strasbourg et les autres territoires. Par ailleurs, on observe également d'autres territoires avec des capacités moyennes importantes (par exemple Lyon avec des bateaux accueillant en moyenne 139 passagers). La situation de Strasbourg n'est donc pas spécifique.



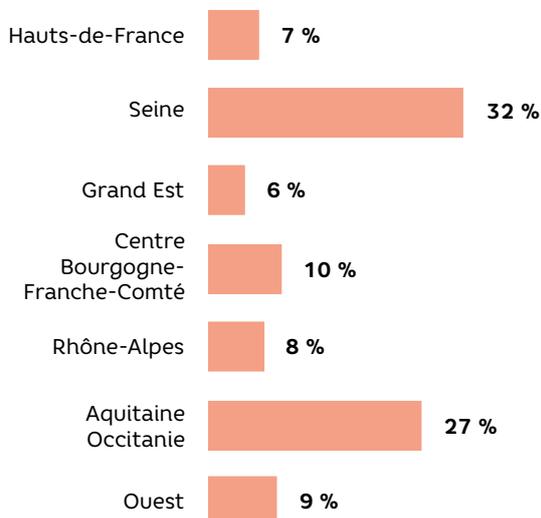
290
PLACES À PARIS



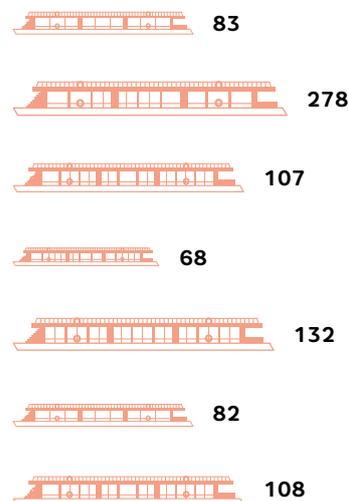
90
PLACES EN PROVINCE

CAPACITÉ D'ACCUEIL MOYENNE DES BATEAUX SELON LES BASSINS

RÉPARTITION DE LA FLOTTE 2018 DES BATEAUX PROMENADE PAR BASSIN



CAPACITÉ D'ACCUEIL MOYENNE DES BATEAUX



MOYENNE NATIONALE
152



© Damien Lachas

Ressenti des opérateurs¹

Le bateau promenade connaît un succès certain en France, notamment au niveau de Paris et des grandes villes (Bordeaux, Lyon, Strasbourg...). S'il semble partagé à cette échelle, le sentiment d'une activité plutôt florissante s'atténue au fur et à mesure que l'on s'éloigne des zones à fort potentiel touristique. Loin des masses de visiteurs, la situation peut devenir délicate. **Les bateaux implantés en zone rurale ont une activité saisonnière**, très dépendante des conditions météorologiques.

Toutefois, la situation générale de la filière soulève quelques problématiques partagées. ●

1. Source : entretiens avec les opérateurs.

LA PROFESSION FACE AU DÉFI ÉCOLOGIQUE

Dans un contexte de prise de conscience grandissante de la nécessité de protéger l'environnement, tant par les clients (qui prennent de plus en plus en compte cette dimension dans leur façon de consommer) que par les autorités, les opérateurs de bateaux promenade se trouvent confrontés à la question du verdissement de leur flotte les obligeant à revoir progressivement leur motorisation. Cette évolution, bien qu'indispensable, n'est pas sans poser problème. En effet, aux dires de certains opérateurs, « très peu de solutions viables existent, l'hydrogène est techniquement possible mais il n'est pas possible de le transporter jusqu'à Paris actuellement ». À Strasbourg, Batorama précise : « La Métropole veut passer le centre-ville en Zones à faibles émissions d'ici 2025 et ainsi interdire la motorisation

diesel dans les années à venir sur son territoire. Nous avons abandonné l'hydrogène en raison de l'absence de maturité technologique (pas de retours d'expériences fiables), de problèmes réglementaires (la question de l'hydrogène à bord se heurte à des problèmes de réglementation) et d'approvisionnement en hydrogène (stockage, sécurité, espace dédié) ». L'entreprise a dès lors opté pour la propulsion électrique. Elle possède déjà un bateau électrique depuis 2000 et **a désormais le projet de renouveler toute sa flotte, soit un investissement de 25 millions d'euros HT** sur les 2 à 7 ans à venir, avec une livraison du bateau prototype en **2021**. En février 2020, la société a lancé un appel à projets pour trouver le chantier qui construira l'unité de présérie qui devrait être livrée début 2022. Après un an de

retour d'expérience, la construction des 6 unités suivantes sera lancée en deux fois. Cette flotte d'une capacité d'accueil de 135 à 145 passagers par bateau (en fonction des validations à venir) aura une autonomie de 16 heures grâce à un ensemble de batteries lithium.

Outre la question de la motorisation, la nouvelle réglementation de décembre 2018 liée au durcissement des prescriptions techniques fluviales notamment en matière de sécurité² engendre pour certains opérateurs des investissements coûteux pour la mise aux normes de leur flotte, parfois difficiles à assurer financièrement.

Les opérateurs ont ainsi le sentiment que les exigences vis-à-vis de la transition énergétique sont grandes, sans pour autant que des aides leur soient apportées. ●

2. Arrêté du 6 juillet 2018 relatif aux prescriptions techniques de sécurité applicables aux bateaux de marchandises, aux bateaux à passagers et aux engins flottants naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures. Ces prescriptions techniques concernent notamment les issues, les couloirs de communication, les moyens de sauvetage à bord, l'installation d'un deuxième système de propulsion indépendant...

L'ARTICULATION ENTRE LES DIFFÉRENTS USAGES DE LA VOIE D'EAU ET LA NÉCESSITÉ D'ENTRETIEN DE LA VOIE D'EAU

La filière constate, particulièrement dans les grandes villes et à Paris, les effets d'une concentration de l'activité parfois difficilement compatible avec les autres usages de la voie d'eau. Les politiques locales des villes qui se (re)tournent vers la voie d'eau et multiplient

les activités de loisirs et manifestations sur l'eau sont parfois vues comme des blocages à l'activité de promenade en bateau, notamment quand elles occasionnent la fermeture de la navigation à certaines dates. À Lyon, le manque d'emplacements est vivement ressenti. Le

partage d'informations avec les institutionnels n'est pas toujours jugé satisfaisant.

En outre, l'entretien de la voie d'eau, à Paris et ailleurs, marque également les esprits et appelle des améliorations, notamment sur le sujet de la vidange des eaux usées. ●

EN AQUITAINE
OCCITANIE
64
SOCIÉTÉS
EXPLOITENT
87 BATEAUX

ENGOUEMENT, DÉVELOPPEMENT, CONFIANCE

La filière des bateaux promenade est structurante pour les territoires notamment en milieu rural.

Entreprises fluviales de France (E2F) considère que le marché est en développement : « Pas de plafonnement de la croissance d'ici 3-4 ans (même à Paris). Le phénomène de concentration devrait encore perdurer. Le développement devrait se poursuivre par la suite sur d'autres bassins et par la revitalisation de certaines zones. En dehors des villes comme Paris ou Lyon et notamment sur les sites avec une forte saisonnalité, le développement des autres bassins s'appuiera sur la proposition de packages avec, en complément des croisières, des randonnées à pied, à vélo, des visites de sites... ». Les croisières connaissent une période de développement à Bordeaux où, toujours selon E2F, « **le potentiel de développement des bateaux promenade sur les 5 ans est très élevé** (seulement 12 bateaux promenade actuellement). Les croisières pourraient se positionner sur le créneau du tourisme de l'œnologie. Bordeaux a l'atout d'avoir des châteaux détenant tous, pour des raisons historiques, leurs propres appontements, des pistes cyclables, de nombreuses activités déjà implantées bord à voie d'eau, un environnement riche, et surtout une forte concentration de l'ensemble des sites d'intérêt. Une possibilité d'offrir des croisières thématiques et sur une zone très concentrée ».

En outre, les grands événements sportifs prévus en France dans les années à

venir (coupe du monde de rugby 2023 et organisation des jeux olympiques 2024) sont autant de perspectives positives pour Paris et la province, offrant l'opportunité d'augmenter le nombre de bateaux, **de faire évoluer le produit vers des bateaux de plus petites capacités d'accueil, plus intimistes, et une motorisation conforme aux attentes liées à la transition écologique.** ●



© Damien Lachas





02



LA COMMERCIALISATION

02



LA COMMERCIALISATION

Des tarifs de 4 à 15 € par personne pour une promenade sans restauration



35

À 100 €

LE PRIX D'UNE
CROISIÈRE AVEC
RESTAURATION

Les prix des billets pour une croisière s'échelonnent entre 4 et 15 € par personne en fonction du lieu de la promenade, de l'âge du passager et du fait qu'il voyage en individuel ou en groupe. **Lorsqu'une restauration est proposée, les prix varient de 35 à 100 € selon les mêmes conditions.**

Des tarifs spécifiques existent généralement pour les groupes, voire pour les familles.

Il convient de noter que les tarifs des croisières parisiennes se situent dans cette fourchette de prix, si bien que les clients interrogés sont relativement satisfaits du rapport qualité/prix (7 % des clients citent ce critère comme motif de satisfaction, contre 0,7 % seulement en province). ●

La vente directe des billets majoritaire

Majoritairement et globalement, **l'achat des billets de croisière se fait directement au guichet de la compagnie** (57 % des achats au niveau national). La seule exception à ce constat concerne le bassin Rhône-Alpes, où la vente via le site Internet des opérateurs (28 %) prend de peu le pas sur la vente au guichet (24 %). Au guichet ou via le site Internet de l'opérateur, la commercialisation en direct est majoritaire et les clients ont peu recours à des intermédiaires.

Il convient néanmoins de noter que **seules les grandes compagnies** (les grandes compagnies parisiennes ainsi que certains opérateurs de province implantés dans des grandes villes – Lyon, Strasbourg, Bordeaux, Toulouse, Nantes – ou sur des sites touristiques très fréquentés – Chisseaux (château de Chenonceau), Clairmarais (réserve des étangs du Romelaère), Béziers (écluses de Fonseranes) par exemple) **ont des sites Internet sur lesquels il est possible de réserver sa croisière.**

En outre, beaucoup d'opérateurs pratiquent le système de « bon cadeau » et offrent la possibilité d'acheter une place à offrir à quelqu'un.

Les bateaux promenade sont également commercialisés par des intermédiaires: institutionnels de tourisme (office de tourisme bien souvent), mais également tour-opérateurs, autocaristes, agence réceptives locales. La commercialisation par ces trois derniers types d'acteurs se fait souvent dans le cadre de packages (excursion d'une journée ou séjour de plusieurs jours) incluant le transport, des visites, les repas au restaurant, et parfois l'hébergement, principalement à destination de groupes constitués (associations, comités d'entreprises...).

À titre d'exemple, la vente par le biais de l'office de tourisme représente 7 % du chiffre d'affaires chez Bordeaux River Cruise, et 10 % pour le bateau promenade Bernard Palissy 3 à Saintes.

Le bassin Rhône-Alpes se distingue par une part plus importante de croisières effectuées dans le cadre de séjours packagés: 17 % des clients sont dans ce cas, tandis que la moyenne nationale se situe à 7 %.

Le bassin Aquitaine Occitanie se distingue quant à lui par une part importante de clients ayant réservé leur place par téléphone: 29 % contre 7 % au niveau national. ●

MODE D'ACHAT DES BILLETS

COMMENT AVEZ-VOUS RÉSERVÉ / ACHETÉ VOTRE OU VOS BILLETS ? RÉSULTATS EN %, TOTAL 100 %

	Paris	Grand Est	Rhône-Alpes	Aquitaine Occitanie	Total
Au guichet de la compagnie	62 %	82 %	24 %	43 %	57 %
Sur le site internet de la compagnie	20 %	12 %	28 %	14 %	20 %
Votre croisière faisait partie d'un séjour packagé	8 %	5 %	17 %	-	7 %
Par téléphone	2 %	-	9 %	29 %	7 %
Sur un autre site internet	4 %	-	1 %	1 %	3 %
Comité d'entreprise, association	3 %	-	9 %	-	3 %
Office de tourisme	-	1 %	1 %	3 %	1 %
Cadeau	1 %	-	7 %	3 %	1 %
Sur un autre site touristique	-	-	-	4 %	1 %
Divers	-	1 %	4 %	2 %	-
TOTAL	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Base (ensemble des répondants)	259	92	109	184	733

La promotion et les partenariats

Une partie des compagnies ont un site Internet pour présenter leur produit, mais pas toutes.

Un certain nombre d'opérateurs, notamment parmi ceux qui n'exploitent qu'un bateau, n'ont pas de site Internet et leur promotion est faite sur les sites des institutionnels locaux du tourisme (offices de tourisme principalement).

Un autre outil qui leur donne une certaine visibilité sur Internet est le site de critique Trip Advisor sur lequel de nombreux commentaires sur des promenades en bateau sont laissés par les clients. Ces commentaires sont d'ailleurs parfois mis en avant par les opérateurs sur leur site Internet.

Outre les partenariats avec les institutionnels du tourisme, **les opérateurs de bateaux promenade peuvent avoir des partenariats avec les professionnels locaux du tourisme** : il arrive souvent que des prospectus faisant la promotion de l'activité

soient distribués dans les hébergements voire les restaurants, ainsi que dans d'autres sites de visite ou loisirs sur le territoire.

Au-delà de la simple promotion, certains opérateurs de bateaux promenade ont des partenariats commerciaux avec des institutionnels ou des professionnels du tourisme.

Dans les grandes villes, les « pass » commercialisés par les offices de tourisme, garantissant des tarifs préférentiels sur des visites ou prestations, incluent souvent une promenade en bateau. C'est le cas à Bordeaux, par exemple, où le City pass donne une réduction sur une promenade en bateau avec différentes compagnies. À Lyon également, la Lyon City Card inclut une promenade sur la Saône. Ce type de partenariat se retrouve dans la majorité des grandes et moyennes villes dotées d'une offre en bateau promenade (Nancy, Toulouse, Nantes, Strasbourg...).

En outre, **les opérateurs de bateaux promenade peuvent avoir des partenariats avec d'autres prestataires de tourisme** : Toulouse Croisières a par exemple des partenariats avec des hôtels qui offrent à leurs clients une réduction de 10 % sur la promenade en bateau (hors boissons), tandis que les Vedettes de Paris ont un partenariat avec l' Aquarium du Trocadéro permettant aux clients pratiquant les deux activités de faire une économie sur le prix des entrées.

Pour les opérateurs, l'avantage des partenariats est la visibilité qu'ils leur apportent, la possibilité de capter des clients et la garantie de volumes de clientèles à prix fixes et connus à l'avance (dans le cas de partenariats avec des tour-opérateurs par exemple). ●





03



LA CLIENTÈLE

03

LA CLIENTÈLE

49 %
CLIENTÈLE
FRANÇAISE

Les volumes de clientèles

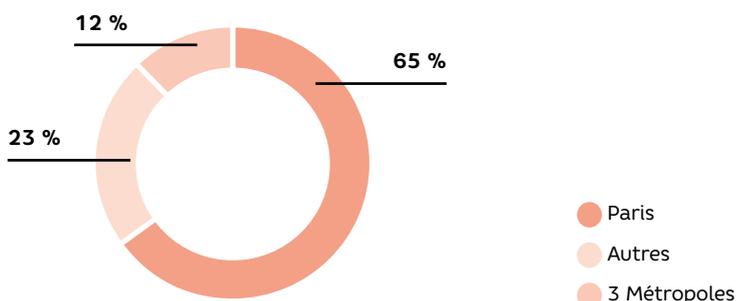
LA FRÉQUENTATION

En 2018, les bateaux promenade français ont transporté un total de 11,2 millions de passagers, dont 7,5 millions en Île-de-France et 3,7 millions en province. Ainsi, la filière a dépassé sa fréquentation d'avant 2015 (10,9 millions de passagers en 2014¹).

Paris et les trois métropoles (Lyon, Strasbourg et Bordeaux) captent plus des trois quarts (77 %) de la clientèle totale. Paris seule concentre 65 % de la fréquentation totale de la filière, soit environ 7,4 millions de passagers.

Les bateaux promenade de l'Hexagone ont accueilli 5,8 millions de passagers étrangers qui représentent ainsi 51 % de la clientèle ; cette part monte à 60 % à Paris, et 57 % sur le Grand Est. Ce chiffre est en nette augmentation par rapport à l'année 2014 (4,8 millions). À l'inverse, on note une baisse notable de la clientèle française qui était de l'ordre de plus de 6 millions en 2014, contre 5,5 millions en 2018.

RÉPARTITION DU NOMBRE DE PASSAGERS TRANSPORTÉS PAR ZONE



1. Source : ONTF 2015. Les chiffres concernaient le périmètre géré par VNF ainsi que d'autres voies d'eau en dehors de ce périmètre, mais pas tout à fait le même périmètre que ceux de 2018 qui portent sur les voies d'eau françaises dans leur intégralité.



© Alexandra Lebon

LA FRÉQUENTATION PAR BASSIN

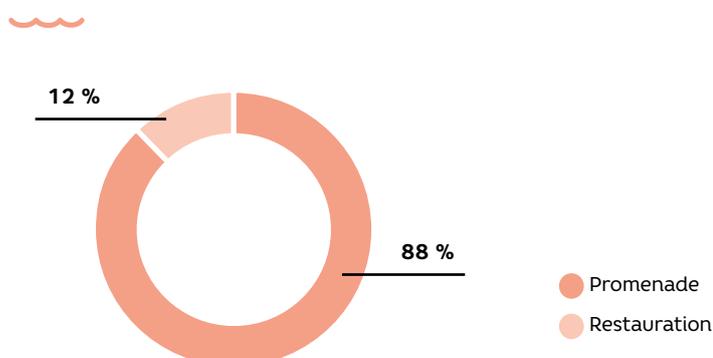
	Passagers		Part de clients étrangers	Part de clients avec restauration
	Nombre	%		
Hauts-de-France	326 000	3 %	10 %	10 %
Seine	7 502 000	67 %	60 %	11 %
Grand Est	843 000	7 %	57 %	3 %
Centre Bourgogne-Franche-Comté	214 000	2 %	55 %	18 %
Rhône-Alpes	534 000	5 %	21 %	31 %
Aquitaine Occitanie	1 304 000	12 %	31 %	17 %
Ouest	527 000	5 %	26 %	14 %
TOTAL	11 250 000	100 %	51 %	12 %
<i>Paris</i>	<i>7 364 000</i>	<i>65 %</i>	<i>60 %</i>	<i>11 %</i>
<i>Province</i>	<i>3 886 000</i>	<i>35 %</i>	<i>39 %</i>	<i>15 %</i>
TOTAL	11 250 000	100 %	51 %	12 %

Les 17 600 places offertes en restauration, soit 28 % de la capacité totale d'accueil de la flotte de bateaux promenade hexagonale, **génèrent 1,3 million de repas², soit environ 12 % du nombre total de passagers** (le nombre de rotations journalières d'un bateau promenade avec restauration étant logiquement moins important que celui d'un bateau promenade sans restauration).

L'activité de bateau promenade en France est très majoritairement axée sur les promenades sans restauration, tout particulièrement dans les grandes villes et à Paris où l'accueil avec restauration ne représente qu'un petit tiers de la capacité d'accueil globale (**9 204 places**). **Dans les grandes villes à forte attractivité touristique, la promenade en bateau constitue un élément de l'offre touristique**, une manière parmi

d'autres de découvrir le territoire et le patrimoine. La promenade en bateau vient facilement s'insérer dans un programme de découverte de la ville sur une durée restreinte. ●

RÉPARTITION DES PASSAGERS TRANSPORTÉS SELON LE TYPE DE CROISIÈRE : AVEC OU SANS RESTAURATION



2. Hors événementiel et groupes, voir à ce sujet la partie méthodologie en annexe du document.



© VNF

Profils de la clientèle

COMPOSITION DES GROUPES DE PASSAGERS

La notion de groupe est issue de la question « Combien de personnes étiez-vous lors de votre croisière fluviale ? ». Il s'agit ainsi d'une question plus large que le seul groupe familial et qui repose sur le sentiment d'être venu éventuellement à plusieurs. Ainsi certains questionnaires indiquaient jusqu'à 30 personnes, membres d'une association ayant réalisé ensemble une croisière.

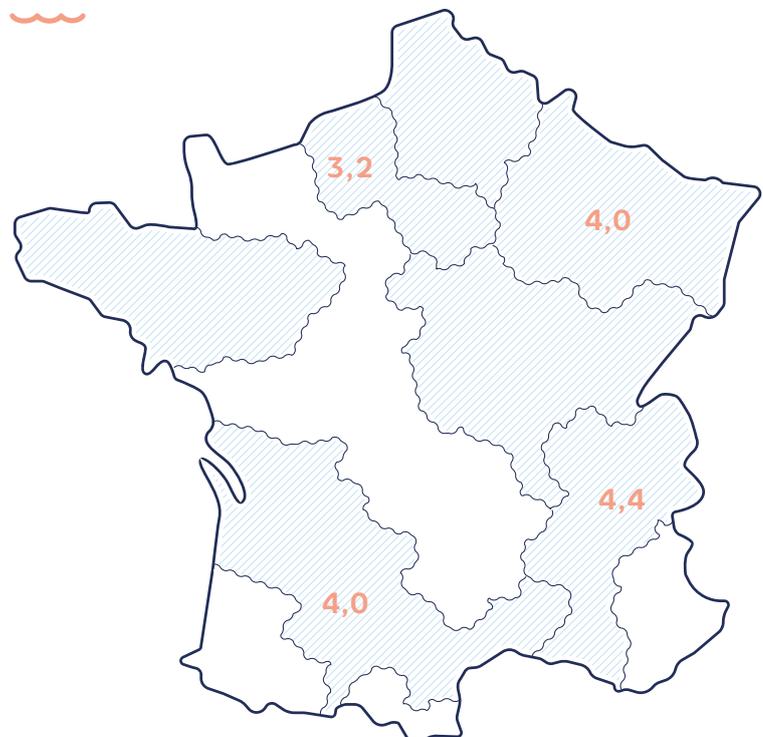
La moyenne nationale du groupe s'établit à 3,5 personnes (3,8 personnes pour les Français, 3,2 personnes pour les étrangers).

La taille moyenne des groupes est plus élevée sur le bassin Rhône-Alpes, traduisant une plus forte proportion de groupes constitués.

À Paris, les groupes composés de 2 passagers correspondent à 42 % des groupes et 24 % des passagers.

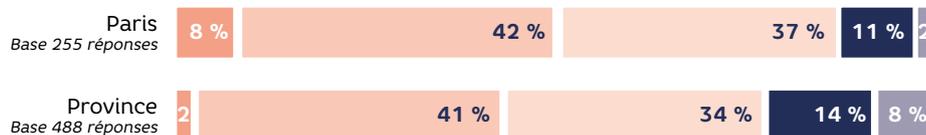
En province, les groupes composés de 10 personnes et plus correspondent à 8 % des groupes et 43 % des passagers, ce qui signifie qu'**en province, les bateaux promenade attirent de nombreux groupes constitués qui représentent presque la moitié du nombre de passagers.** ●

TAILLE MOYENNE DES GROUPES DE PASSAGERS SELON LE BASSIN

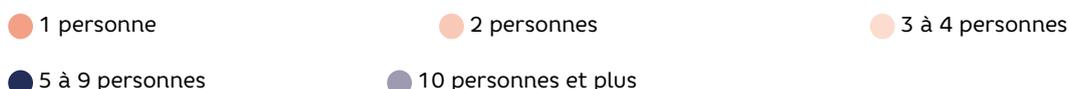
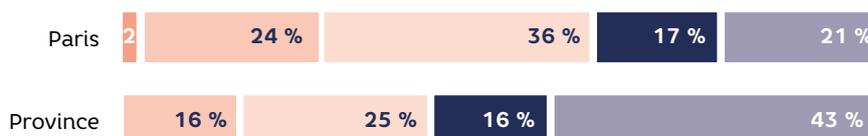


COMPOSITION DES GROUPES DE PASSAGERS

RÉSULTATS EN %, TOTAL 100 % RÉPARTITION DES GROUPES



RÉPARTITION DES PASSAGERS



Lecture : à Paris, les groupes composés de 2 passagers correspondent à 42 % des groupes et 24 % des passagers.

NOMBRE DE PERSONNES EN MOYENNE

3,2

4,2

3,5 MOYENNE NATIONALE

LES NATIONALITÉS

Au niveau national, les passagers étrangers représentent 51 % de la clientèle contre 49 % pour les Français, mais cette répartition cache des disparités selon les bassins de navigation.

Ainsi à Paris, les étrangers représentent 60 % de la clientèle contre seulement 35 % pour la province.

La répartition des passagers par nationalité reflète la fréquentation touristique de la France. Ainsi, en 2018, les Britanniques étaient la première nationalité étrangère à visiter le pays (12,7 millions de touristes), suivis des Allemands (11,8 millions) et des Belges et Luxembourgeois (11,3 millions). Les Italiens étaient en sixième position en termes de nombre de touristes (6,7 millions), et les Espagnols en cinquième position (6,8 millions)¹.

1. Source : DGE, Chiffres clés du tourisme 2018.
La quatrième nationalité en nombre de touristes en 2018 est les Suisses (7 millions).

PAYS DE PROVENANCE DES PASSAGERS TRANSPORTÉS SELON LES BASSINS²

	Paris	Grand Est	Rhône-Alpes	Aquitaine Occitanie	Total
France	40 %	43 %	78 %	68 %	49 %
Royaume-Uni	10 %	5 %	-	3 %	9 %
Allemagne	8 %	26 %	1 %	3 %	8 %
Italie	7 %	-	3 %	5 %	6 %
Belgique	4 %	15 %	3 %	7 %	5 %
Espagne	5 %	2 %	3 %	-	4 %
Divers Europe	8 %	2 %	5 %	11 %	8 %
Canada, États-Unis	5 %	4 %	1 %	-	4 %
Autres	12 %	3 %	6 %	3 %	7 %
TOTAL	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

2. Trois bassins (Hauts-de-France, Centre Bourgogne-Franche-Comté, Ouest) représentent une flotte réduite et concentrent peu de clients (10 %). Logiquement, seuls 13 % des questionnaires ont été collectés au sein de ces 3 bassins. Ainsi, en volume, un nombre réduit de réponses a été obtenu : moins de 50 par bassin. Ces 3 zones ont naturellement été prises en compte dans l'analyse nationale mais ne peuvent être retenues pour l'édition des résultats par bassin.



57 %
D'ÉTRANGERS
DANS LE BASSIN
GRAND EST

36 ans
ÂGE MOYEN
DES PASSAGERS
À PARIS

50 ans
ÂGE MOYEN
DES PASSAGERS
EN PROVINCE

L'analyse plus fine par bassin dont les données sont exploitables montre également des disparités entre les bassins de province.

Le bassin Grand Est avec Strasbourg accueille 57 % d'étrangers. La compagnie strasbourgeoise Batorama a accueilli, en 2018, 505 000 passagers étrangers pour un total de 776 000 passagers¹, confirmant cette répartition. En 2018, Batorama a mené une étude portant sur l'origine des cartes bancaires utilisées pour le paiement **qui a montré que 65 % des cartes étaient étrangères.** Pour l'entreprise, les paiements par CB

1. Source : entretien avec Batorama

ÂGE DES PASSAGERS

L'âge moyen des passagers est de 36 ans à Paris et 50 ans en province.

On observe de grandes disparités entre les clientèles observées à Paris et celles de province.

Près de la moitié de la clientèle en province est constituée de passagers âgés de 60 ans et plus, ce qui s'explique par la forte attractivité des bateaux promenade en province auprès des groupes associatifs.

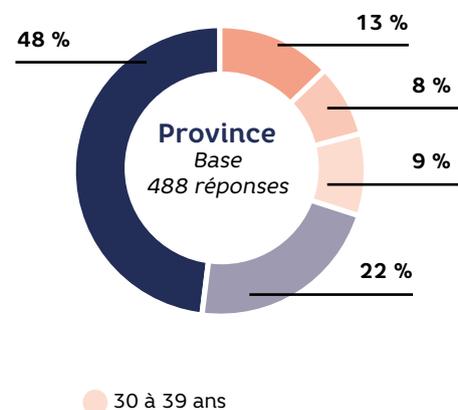
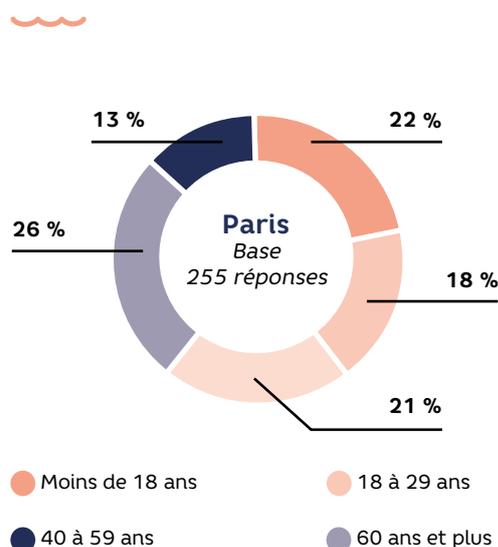
représentent plus de 65 % des achats effectués. Par ailleurs l'enregistrement de la provenance des clients portant sur 50 % des places vendues a montré que la clientèle française représentait 21 % des clients pour lesquels l'entreprise disposait de cette donnée. Logiquement, **les Allemands sont en tête sur ce bassin frontalier**, représentant 36 % de la clientèle totale.

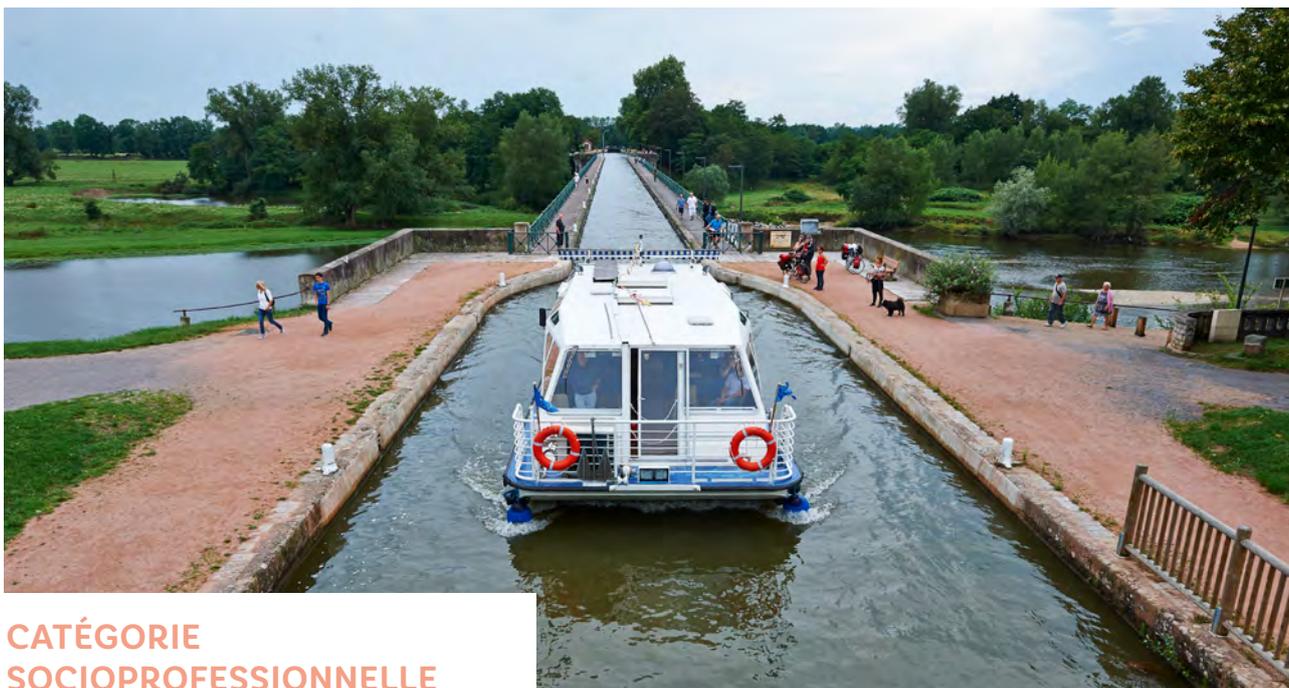
Le bassin Rhône-Alpes accueille nettement plus de passagers français, tandis que le bassin Aquitaine Occitanie se situe pratiquement dans la moyenne nationale. ●

La clientèle parisienne est nettement plus homogène en termes de répartition par tranches d'âge, la croisière sur un bateau promenade parisien fait partie d'une des visites incontournables de Paris, séduisant ainsi toutes les tranches d'âge.

42 % des passagers des bateaux promenade de Paris viennent avec un enfant ou adolescent, contre 31 % en province. ●

RÉPARTITION DES PASSAGERS PAR ÂGE À PARIS ET EN PROVINCE





© Damien Lachas

CATÉGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE (CSP) DU MÉNAGE

En rapport avec la moyenne d'âge selon les bassins, **Paris se distingue avec une plus faible proportion de retraités et une plus forte proportion de CSP + (46 %)** que les autres bassins de navigation analysés. La proportion d'étudiants y est également non négligeable. ●

CSP DU MÉNAGE

RÉSULTATS EN %, TOTAL 100 %

	Paris	Grand Est	Rhône-Alpes	Aquitaine Occitanie	Total
Agriculteur	-	-	-	1 %	-
Artisan, commerçant, chef d'entreprise	10 %	5 %	3 %	6 %	8 %
Cadre, profession libérale, professeur, profession scientifique et autre profession intellectuelle supérieure	36 %	20 %	30 %	18 %	31 %
Technicien, profession intermédiaire, professeur des écoles ou assimilé, professions médicales (hors médecins)	10 %	4 %	12 %	10 %	11 %
Employé	24 %	35 %	32 %	36 %	26 %
Ouvrier	4 %	1 %	1 %	2 %	4 %
Retraité	10 %	32 %	15 %	26 %	15 %
Au foyer	-	2 %	-	-	-
Étudiant	7 %	1 %	8 %	2 %	6 %
TOTAL	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Base (ensemble des répondants)</i>	258	93	111	188	742



© VNF

Connaissance du produit

L'IMPORTANCE DE LA VISIBILITÉ DES BATEAUX

La visibilité des bateaux promenade à Paris est un facteur déterminant pour ce produit : 40 % des clients ont fait une promenade en bateau car ils avaient vu des bateaux naviguer, contre 23 % pour l'Aquitaine Occitanie et le Grand Est. La

recherche sur Internet tient également une place importante pour Paris.

Le bouche-à-oreille est également un facteur important dans la transmission d'information au sujet des bateaux promenade. ●

COMMENT AVEZ-VOUS ENTENDU PARLER LA PREMIÈRE FOIS DE LA POSSIBILITÉ DE FAIRE CETTE CROISIÈRE ?

RÉSULTATS EN %, TOTAL SUPÉRIEUR À 100 % EN RAISON DES RÉPONSES MULTIPLES POSSIBLES

	Paris	Grand Est	Rhône-Alpes	Aquitaine Occitanie	Total
En voyant des bateaux promenade naviguer	40 %	23 %	29 %	23 %	35 %
Des personnes de votre entourage, des amis qui ont déjà fait cette croisière	33 %	34 %	36 %	19 %	31 %
Une publicité	14 %	8 %	5 %	31 %	15 %
Recherche sur internet	16 %	8 %	6 %	8 %	14 %
Un guide touristique	9 %	22 %	9 %	10 %	10 %
Des personnes de votre entourage, des amis qui n'ont pas fait cette croisière	7 %	5 %	7 %	7 %	7 %
Une personne d'un office de tourisme, un professionnel du tourisme vous en a parlé	4 %	6 %	20 %	12 %	6 %
Lors d'une croisière sur un autre type de bateau (paquebot fluvial, location d'un bateau fluvial...)	1 %	-	2 %	1 %	1 %
Autres	16 %	16 %	18 %	13 %	15 %
TOTAL	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Base (ensemble des répondants)	256	91	111	187	734



© Damien Lachas

UNE CLIENTÈLE HABITUÉE DES PROMENADES FLUVIALES

En moyenne, **64 % des clients avaient déjà réalisé une croisière en bateau promenade**, sur une rivière ou un canal, en France ou à l'étranger, avant leur dernière croisière.

Ainsi, **36 % des clients sont des primo-pratiquants. Le bassin Grand Est se distingue comme étant celui qui capte le plus faible taux de primo-pratiquants.**

À Paris, le pourcentage de primo-pratiquants est de 38 %, contre 31 % en province.

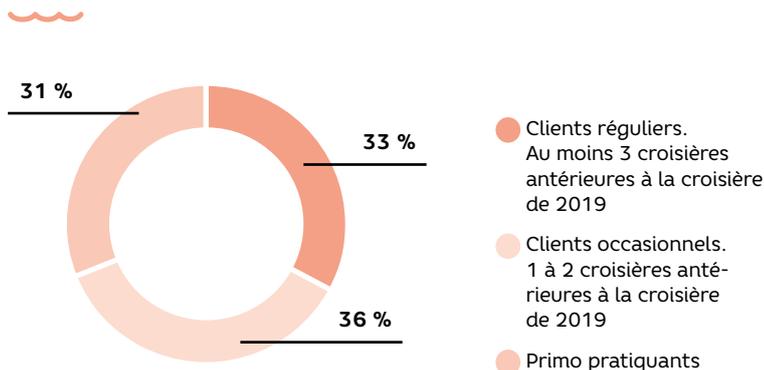
Parmi les primo-pratiquants à Paris, 57 % sont étrangers.

AVANT VOTRE DERNIÈRE CROISIÈRE EN BATEAU PROMENADE, AVIEZ-VOUS DÉJÀ EXPÉRIMENTÉ CE TYPE DE CROISIÈRE EN BATEAU PROMENADE SUR UN FLEUVE OU UN CANAL EN FRANCE OU À L'ÉTRANGER ?

RÉSULTATS EN %, TOTAL 100 %

	Paris	Grand Est	Rhône-Alpes	Aquitaine Occitanie	Total
Oui	62 %	77 %	57 %	59 %	64 %
Non	38 %	23 %	43 %	41 %	36 %
TOTAL	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Base (ensemble des répondants)	257	92	111	185	735

RÉPARTITION DES PASSAGERS TRANSPORTÉS SELON LE NOMBRE DE CROISIÈRES EFFECTUÉES AVANT CELLE DE 2019



© Heltolaroux

Un tiers des clients peuvent être qualifiés de réguliers, ayant réalisé au moins 3 croisières à bord de bateaux promenade avant la croisière de 2019.

À Paris, un quart ont effectué plus de 5 croisières avant celle de 2019 ; en province, un cinquième. ●

La description des croisières

LE TYPE DE CROISIÈRE

Les clients ayant répondu à l'enquête ont été interrogés sur le contenu de la croisière qu'ils ont effectuée, sachant que ces pratiques peuvent être multiples. Huit clients sur dix déclarent ainsi que leur croisière intégrait une visite commentée. Seuls 13 % des clients décrivent une croisière sans aucun autre « service ».

La visite commentée, sans repas, est la croisière la plus fréquente sur tous les bassins de navigation observés : elle représente presque 80 % des croisières. Les croisières-repas le soir sont très prisées par la clientèle du bassin Rhône-Alpes, tandis que **sur le bassin Aquitaine Occitanie, il s'agit plutôt de croisières avec repas le midi.** ●

	Paris	Grand Est	Rhône-Alpes	Aquitaine Occitanie	Total
Une visite commentée	74 %	79 %	93 %	92 %	79 %
Un repas le midi / le soir	10 %	3 %	31 %	17 %	9 %
Une animation	2 %	-	4 %	8 %	2 %
Une collation	4 %	-	-	-	3 %
Autres	1 %	1 %	-	-	1 %
Rien de tout cela	14 %	19 %	4 %	6 %	13 %
TOTAL	105 %	102 %	131 %	123 %	107 %
<i>Base (ensemble des répondants)</i>	259	92	110	186	738

Le total est supérieur à 100 %, une même personne pouvant avoir bénéficié de plusieurs services. Lecture : En moyenne, sur le bassin Rhône Alpes, les clients ont cité 1.31 réponse

LA DURÉE DE LA CROISIÈRE

La durée moyenne de la croisière est d'1 heure à Paris, et 2,1 heures en province.

En province, les croisières de 2 heures et plus sont assez fréquentes : elles représentent 46 % du total des croisières. À l'inverse, à Paris, ces durées de croisières sont quasi inexistantes : 2 % seulement des croisières durent 2 heures, et aucune ne dure 3 heures ou plus.

Le linéaire de navigation parisien entre la Tour Eiffel et le Pont d'Austerlitz, d'une longueur de

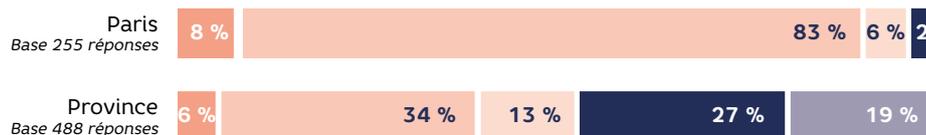
6 kilomètres environ, constitue la croisière type aller-retour d'une heure.

Dans le bassin Grand Est, 20 % des croisières durent moins d'une heure. Au Plan Incliné d'Arzwiller, les circuits durent en moyenne 45 minutes. En ce qui concerne Batorama, les croisières de moins d'une heure ont représenté un peu plus de 5 % en 2018.

En Aquitaine Occitanie, les croisières sont plus longues : 48 % durent 2 heures environ, et 36 % durent 3 heures et plus. ●

DURÉE DE LA CROISIÈRE

RÉSULTATS EN %, TOTAL 100 %



DURÉE MOYENNE EN HEURES

1,0

2,1





© Damien Lachas

Les escales durant la croisière

Compte tenu de la durée moyenne des promenades à Paris (autour d'une heure), il devient assez logique de constater que plus de **90 % des trajets proposés se font sans escale**. Dans les rares cas où les balades se prolongent durant deux heures, une escale peut être effectuée. Ce même constat est observé sur le bassin Rhône-Alpes et même dans le Grand Est, où toutefois de plus longues promenades peuvent parfois multiplier les arrêts (9 % des sorties).

L'Aquitaine Occitanie déroge quelque peu à la règle précédente. Si dans plus de 50 % des cas, aucune escale ne vient interrompre le voyage, une escale a lieu lors d'une sortie sur trois. Ceci peut s'expliquer notamment par l'offre bordelaise dont plusieurs compagnies proposent des navigations à la journée, au départ de Bordeaux, sur l'estuaire de la Gironde, incluant des escales sur l'île de Patiras, l'île Nouvelle, à Blaye ou encore Bourg-sur-Gironde. ●



90 %
DES TRAJETS
PROPOSÉS
SE FONT
SANS ESCALE

NOMBRE D'ESCALES

RÉSULTATS EN %, TOTAL 100 %

	Paris	Grand Est	Rhône-Alpes	Aquitaine Occitanie	Total
Non, aucune escale	91 %	88 %	97 %	56 %	87 %
Oui, une seule escale	5 %	2 %	-	34 %	8 %
Oui, deux escales	1 %	-	-	3 %	2 %
Oui, trois à cinq escales	-	-	-	-	-
Oui, plus de cinq escales	-	9 %	-	1 %	1 %
Vous ne savez plus	2 %	-	3 %	5 %	2 %
TOTAL	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Base (ensemble des répondants)	259	92	111	188	743



© Damien Lachas

Les dépenses des clients

LE COÛT MOYEN DE LA CROISIÈRE

Le prix moyen du billet¹ prenant en compte l'ensemble des types de croisière (avec ou sans repas, avec ou sans animation) s'élève à 19 € TTC par personne à Paris et à 16,80 € TTC ailleurs.

STATIONNEMENT PRÉALABLE

En moyenne 12 % des clients ont dû stationner leur véhicule dans un parking payant avant d'embarquer sur le bateau promenade. La proportion monte à 19 % en province et Île-de-France hors Paris.

RÉALISATION D'ACHATS PENDANT LA CROISIÈRE

23 % des clients à Paris ont effectué une dépense au cours de la croisière (à bord ou lors d'une escale) ; cette part monte à 43 % en province. Ceci est à mettre en rapport avec la durée des croisières (plus longue en province) ainsi que les escales réalisées au cours de la croisière.

Parmi les personnes ayant fait au moins une escale, 44 % ont réalisé des dépenses (29 % à Paris, 65 % en province). À l'inverse, les personnes n'ayant pas eu d'escale ont été 26 % à avoir des dépenses (23 % à Paris, 36 % en province).

Ainsi, à Paris, faire escale ou non n'a qu'une faible incidence sur la réalisation d'achat. En revanche, en province, ces escales influencent sensiblement la probabilité de faire des achats dans un rapport presque du simple au double.

1. Afin d'assurer la cohérence avec les données économiques présentées dans la suite de ce rapport, on retient ici plus simplement une analyse rapportant le chiffre d'affaires au nombre de clients. Ce calcul cumule l'ensemble des types de croisières (avec ou sans repas, animation, et intègre les personnes ayant réalisé la croisière dans le cadre d'un forfait.

PENDANT LA DURÉE DE LA CROISIÈRE, AVEZ-VOUS FAIT DES ACHATS QUE CE SOIT À BORD DU BATEAU OU EN ESCALE (NON COMPRIS DANS LE PRIX DE VOTRE BILLET) ?

RÉSULTATS EN %, TOTAL 100 %



TOTAL OUI



- Non, vous n'avez fait aucune dépense
- Oui, lors des escales
- Oui, des achats à bord
- Oui, à bord et en escales



TOTAL DES DÉPENSES LIÉES À LA CROISIÈRE

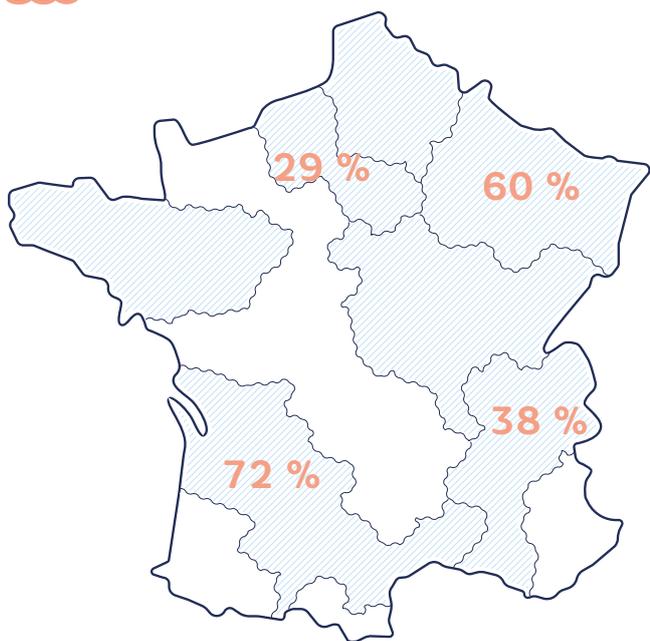
Ainsi, en moyenne, **36 % des clients ont effectué au moins une dépense en lien direct avec la croisière** (stationnement et/ou achat lors de la croisière). Cette proportion est plus grande dans

le bassin Grand Est.

En moyenne (comprenant les personnes qui dépensent et celles qui ne dépensent rien), **ces dépenses s'élèvent à 8,20 € TTC par personne à Paris, et 16,60 € TTC par personne en province** et Île-de-France hors Paris, soit une moyenne nationale de 13,30 €.

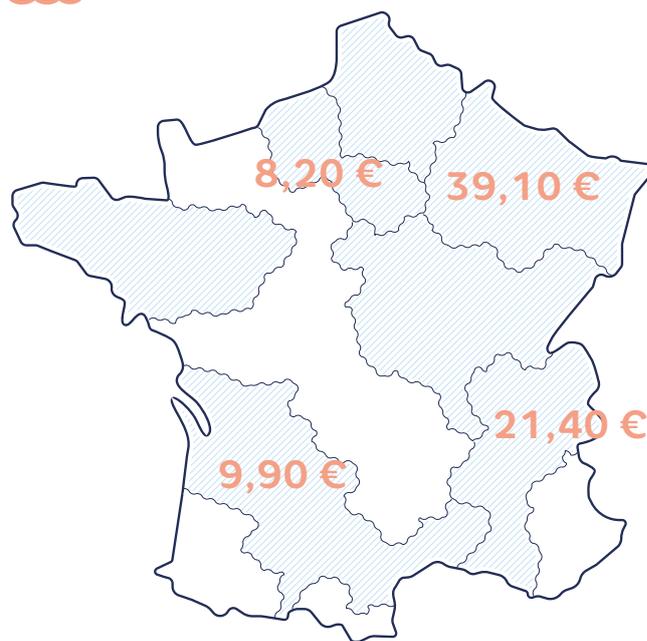
Une partie du niveau des dépenses observées dans le bassin Grand Est s'explique par des dépenses plus importantes pour des produits locaux et des cadeaux et souvenirs : sur ces postes, les montants moyens sont 3 fois plus importants que ceux observés au niveau national.

PART DES CLIENTS AYANT RÉALISÉ AU MOINS UNE DÉPENSE EN LIEN DIRECT AVEC LA CROISIÈRE SELON LES BASSINS



MOYENNE NATIONALE **36 %**

MONTANT DÉPENSÉ EN LIEN DIRECT AVEC LA CROISIÈRE SELON LES BASSINS



MOYENNE NATIONALE **13,90**

Les dépenses liées à l'alimentation (restaurant, café ou bar, dépenses alimentaires) représentent une grande partie des dépenses réalisées (31,8 % à Paris et 40,2 % en province). Les

dépenses au restaurant représentent 20,1 % des dépenses en province, à mettre en rapport avec la durée de croisière et la réalisation d'escales au cours des croisières. Les produits locaux représentent également une part importante des dépenses. La durée de la croisière. ●

MONTANTS DES DÉPENSES PAR TYPE DE DÉPENSE ET ZONE GÉOGRAPHIQUE¹

	Paris				Province			
	Montant moyen par personne (concernée ou non)	Structure des dépenses	Part des personnes concernées	Montant moyen par personne concernée	Montant moyen par personne (concernée ou non)	Structure des dépenses	Part des personnes concernées	Montant moyen par personne concernée
Parking payant	1,8 €	22,0 %	9 %	20,0 €	1,0 €	6,1 %	19 %	5,3 €
Restaurant	0,5 €	6,5 %	3 %	16,7 €	3,3 €	20,1 %	13 %	25,4 €
Cafés, bars	0,3 €	3,7 %	3 %	10,0 €	0,5 €	3,2 %	11 %	4,5 €
Dépenses alimentaires	1,8 €	21,6 %	15 %	12,0 €	2,8 €	16,9 %	20 %	14,0 €
Activités culturelles	0,1 €	1,8 %	3 %	3,3 €	0,7 €	4,5 %	6 %	11,7 €
Produits locaux	1,7 €	19,8 %	6 %	28,3 €	3,3 €	19,1 %	7 %	47,1 €
Autres dépenses*	2,0 €	24,6 %	10 %	20,0 €	5,0 €	30,0 %	13 %	38,5 €
TOTAL¹	8,2 €	100,0 %	29 %	28,3 €	16,6 €	100,0 %	56 %	29,6 €

*Cumul des dépenses souvenirs, presse tabac, mode et autres commerces ou services

LE SÉJOUR DANS LA VILLE D'EMBARQUEMENT ET LES DÉPENSES ATTRIBUABLES

LA DISTANCE ENTRE LE DOMICILE ET LE LIEU DE LA CROISIÈRE

Pour les seules clientèles françaises, les distances entre le domicile et le lieu de croisière sont de **400 km** pour les bateaux promenade de Paris et de **200 km** pour les bateaux promenade de province.

Les bateaux promenade de province se distinguent par une clientèle de proximité plus importante : plus d'un tiers de la clientèle vient d'un rayon de moins de 50 km ; à Paris, cette clientèle représente un quart de la fréquentation.

DISTANCE ENTRE LE DOMICILE ET LE LIEU DE CROISIÈRE

	Paris	Grand Est	Rhône-Alpes	Aquitaine Occitanie
Au moins 50 km	27 %	13 %	50 %	24 %
De 50 à 100 km (de 45 mn à 1 h 30 en voiture)	1 %	5 %	2 %	3 %
De 100 à 200 km (de 1 h 30 à 2 h 30 en voiture)	2 %	32 %	14 %	4 %
De 200 à 500 km (de 2 h 30 à 5h en voiture)	14 %	25 %	10 %	18 %
De 500 à 1 000 km	25 %	17 %	11 %	27 %
Plus de 1 000 km	31 %	7 %	12 %	24 %
TOTAL	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Distance moyenne estimée</i>	<i>750 km</i>	<i>400 km</i>	<i>350 km</i>	<i>650 km</i>
<i>Distance moyenne estimée hors étrangers</i>	<i>400 km</i>	<i>400 km</i>	<i>150 km</i>	<i>300 km</i>

On peut estimer sommairement que les clients des bateaux promenade résident à 600 km du lieu d'embarquement¹.

Concernant la distance entre le lieu de résidence et celui de la croisière, **Paris et le bassin Aquitaine Occitanie confirment leur attractivité touristique, notamment auprès des clients étrangers**, avec respectivement 31 % et 24 % de clients venant de plus de 1 000 kilomètres.

LES ACTIVITÉS PRATIQUÉES DANS LA VILLE D'EMBARQUEMENT

91 % des personnes habitant à plus de 50 km de la ville d'embarquement et ayant réalisé une croisière ont pratiqué d'autres activités de nature privée, et 4 % ont pratiqué des activités de nature professionnelle.

7 % des clients habitant à plus de 50 km sont venus pour la croisière, **soit 780 000 milliers de personnes.**

Les clients habitant à plus de 50 km et venus principalement ou exclusivement pour la croisière représentent une faible part des passagers au niveau national. Toutefois, en Rhône-Alpes et Aquitaine

Occitanie, respectivement 11 et 14 % des clients viennent principalement pour la croisière, résultat à mettre en rapport avec la proportion de passagers transportés en groupe constitué. À Paris, cette proportion est de 5 %, ce qui représente presque 370 000 personnes. **Le produit bateau promenade a donc un effet d'attraction important sur les clientèles.**

LIEU DE RÉSIDENCE ET MOTIF DE VENUE SUR LE LIEU DE CROISIÈRE

	Paris	Grand Est	Rhône-Alpes	Aquitaine Occitanie	Total
Habite à moins de 50 km	27 %	13 %	50 %	24 %	30 %
Habite à plus de 50 km et venu exclusivement pour la croisière	1 %	1 %	2 %	3 %	1 %
Habite à plus de 50 km et venu principalement pour la croisière	5 %	5 %	11 %	14 %	6 %
Habite à plus de 50 km et venu pour d'autres raisons	67 %	80 %	37 %	59 %	63 %
TOTAL	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Base</i>	259	93	111	188	743

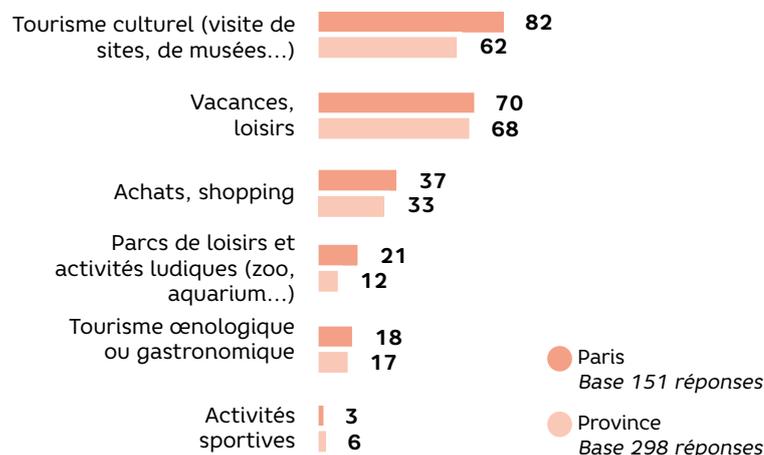
1. Par convention, on affecte 3 000 km pour les clients étrangers venus en avion avec une distance de « plus de 1 000 km ».



© Alexandra Lebon

AUTRES TYPES D'ACTIVITÉS PRATIQUÉES CHAMP DES PERSONNES HABITANT À PLUS DE 50 KM

RÉSULTATS EN %, SUPÉRIEUR À 100 % EN RAISON DES RÉPONSES MULTIPLES POSSIBLES. BASE DES RÉPONDANTS AYANT PRATIQUÉ D'AUTRES ACTIVITÉS EN DEHORS DE L'EXCURSION EN BATEAU PROMENADE (RÉSIDENT À PLUS DE 50 KM).



Parallèlement aux promenades sur l'eau, d'autres activités motivent les touristes, évidemment dépendantes du lieu choisi (grandes villes, villes moyennes ou milieu rural) et des sites proposés.

Les musées représentent ainsi la cible numéro 1 en France. À commencer par Paris, où ces lieux culturels abondent et restent proches les uns des autres.

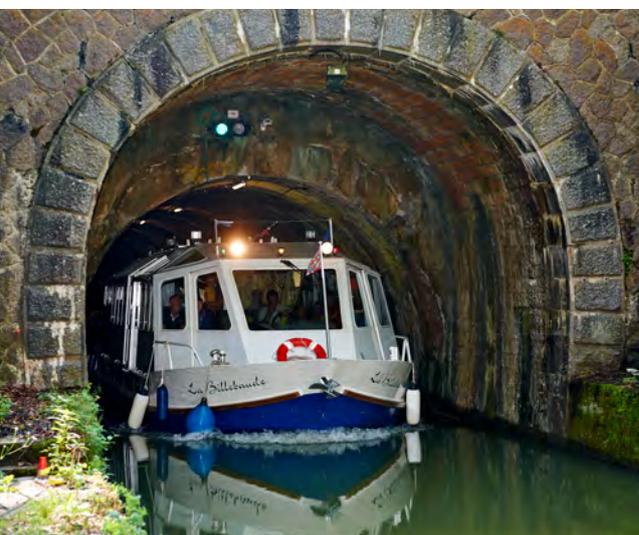
La croisière s'insère majoritairement dans la période des vacances, des loisirs et du tourisme.

On note l'importance du tourisme culturel, une activité très importante notamment à Paris et dans les bassins Grand Est et Rhône-Alpes, en rapport avec leur offre respective dans ce secteur. Le tourisme œnologique et gastronomique est faible (6 %) dans le bassin Rhône-Alpes pourtant renommé pour sa gastronomie et ses vignobles, tandis qu'il est plus élevé en Grand Est (13 %) et surtout Aquitaine Occitanie (21 %).

LE MOTIF DU SÉJOUR DANS LA VILLE D'EMBARQUEMENT

Selon le motif du séjour dans la ville d'embarquement, les dépenses effectuées dans la ville ont été prises en compte ou non dans les calculs de retombées économiques :

- dépenses prises en compte si les personnes ont eu pour objectif unique de faire la croisière (dépenses attribuables) ;
- dépenses non prises en compte si les personnes ont eu un motif principal autre que la croisière.



© Damien Lachas

AUTRES TYPES D'ACTIVITÉS PRATIQUÉES CHAMP DES PERSONNES HABITANT À PLUS DE 50 KM

RÉSULTATS EN %, SUPÉRIEUR À 100 % EN RAISON DES RÉPONSES MULTIPLES POSSIBLES. BASE DES RÉPONDANTS AYANT PRATIQUÉ D'AUTRES ACTIVITÉS EN DEHORS DE L'EXCURSION EN BATEAU PROMENADE (RÉSIDENT À PLUS DE 50 KM).

	Paris	Grand Est	Rhône-Alpes	Aquitaine Occitanie	Total
Tourisme culturel (visite de sites, de musées...)	82 %	80 %	75 %	49 %	76 %
Vacances, loisirs	70 %	72 %	72 %	75 %	69 %
Achats, shopping	37 %	44 %	37 %	37 %	36 %
Tourisme œnologique ou gastronomique	18 %	13 %	6 %	21 %	18 %
Parcs de loisirs et activités ludiques (zoo, aquarium...)	21 %	8 %	20 %	14 %	18 %
Activités sportives	3 %	5 %	3 %	4 %	4 %
TOTAL	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Base (répondants ayant eu d'autres activités en dehors de l'excursion en bateau promenade)</i>	153	77	35	121	449

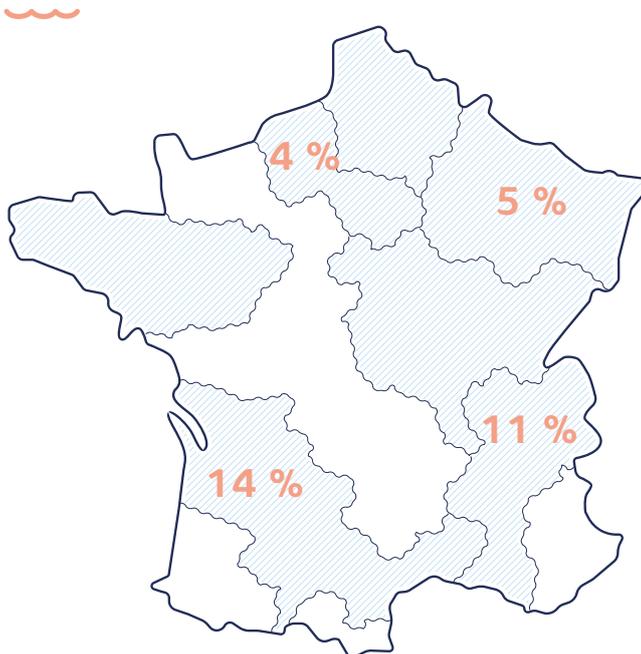
Pour cette dissociation, se pose la problématique des personnes habitant à proximité du lieu d'embarquement. Dans l'esprit de la méthodologie de la Direction générale des entreprises (DGE), une zone de 50 km autour du port d'embarquement a été retenue, les dépenses des personnes de ce périmètre étant exclues (bien qu'il soit probable que la croisière soit le motif principal).

Ainsi, 6 % des groupes de personnes (au sens de familles, de groupes d'amis ou de groupes plus larges) ayant réalisé une croisière en bateau promenade sont venus avec pour raison principale cette croisière, tout en habitant à plus de 50 km. Leurs dépenses dans la ville sont prises en compte pour l'analyse économique de la filière. **Cette proportion monte à 11 % en province et île-de-France hors Paris, et 4 % à Paris.**



© Phileas Fotos

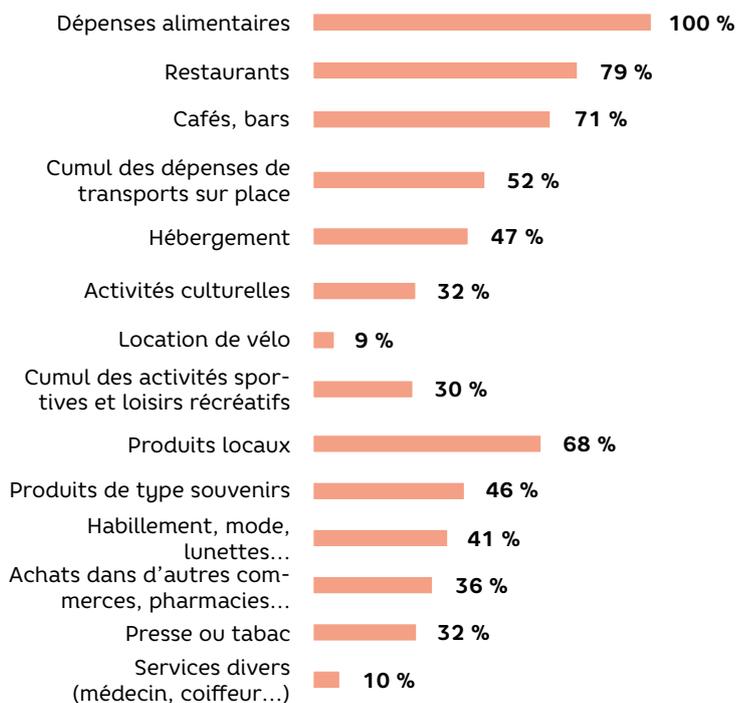
PART DES GROUPES DE PERSONNES AVEC DES DÉPENSES ATTRIBUABLES DANS LA VILLE D'EMBARQUEMENT



MOYENNE NATIONALE 6 %

Au cours du séjour dans la ville d'embarquement motivé par la croisière à bord d'un bateau promenade, la grande majorité des dépenses des clients concerne l'alimentation. Quatre cinquièmes des clients vont au restaurant et la moitié effectue des dépenses pour l'hébergement.

PROPORTION DES CLIENTS AYANT EFFECTUÉ DES DÉPENSES SELON LA NATURE DES DÉPENSES RÉSULTATS NATIONAUX DES SEULES PERSONNES AVEC UN SÉJOUR ATTRIBUABLE À LA CROISIÈRE



Lecture ; au niveau national et parmi les personnes ayant réalisé un séjour dans la ville, séjour attribuable à la croisière 79 % ont eu des dépenses de restaurant



© Hello!aroux

L'enquête ambitionnait de décrire de façon détaillée les montants dépensés dans la ville d'embarquement pour les personnes avec des dépenses attribuables. Cependant, le nombre de personnes concernées étant très réduit (6 % soit 62 réponses non pondérées), les analyses détaillées ne sont pas possibles, reposant sur trop peu de réponses. Seules quelques données globales peuvent être calculées.

Au niveau national, les dépenses totales pendant le séjour dans la ville d'embarquement s'élèvent à 1 100 € TTC par groupe dont la moyenne est de 3,9 personnes. La durée moyenne du séjour dans la ville d'embarquement s'élève à 2,5 jours. **Les dépenses moyennes sont ainsi de 111 € par personne et par jour.**

On observe une différence entre Paris et la province :



PARIS

DÉPENSES TOTALES
PENDANT LE SÉJOUR

900 € TTC

Nb de personnes : 2,5

Durée : 2,6 jours

137 € PAR JOUR ET PAR PERSONNE



PROVINCE

DÉPENSES TOTALES
PENDANT LE SÉJOUR

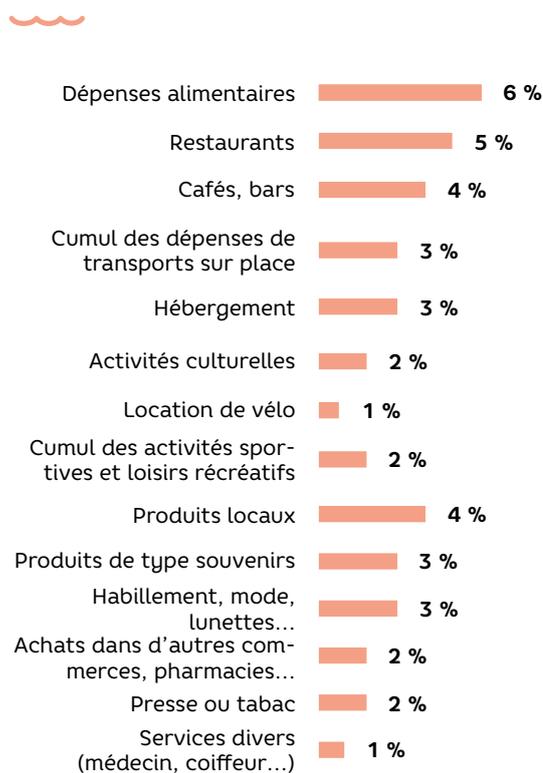
1 300 € TTC

Nb de personnes : 5,4

Durée : 2,4 jours

102 € PAR JOUR ET PAR PERSONNE

PROPORTION DES CLIENTS AYANT EFFECTUÉ DES DÉPENSES SELON LA NATURE DES DÉPENSES RÉSULTATS NATIONAUX ENSEMBLE DES CROISIÉRISTES



Lecture : au niveau national, 5 % des croisiéristes ont réalisé des dépenses de restaurant dans la ville d'embarquement, dépenses attribuables à la croisière.

Les dépenses moyennes par jour et par personne sont plus élevées à Paris, mais la taille du groupe est réduite de moitié.

Plus d'un tiers de ces dépenses est effectué en restaurant/café/bar, et presque un quart est dédié à l'hébergement :

	Répartition
Dépenses alimentaires	15 %
Restaurant	28 %
Cafés, bars	7 %
Dépenses de transports sur place	5 %
Hébergement	23 %
Activités culturelles	3 %
Location de vélo	-
Activités sportives et loisirs récréatifs	5 %
Produits locaux	7 %
Dépenses divers ¹	7 %
TOTAL	100 %

¹Cumul des dépenses souvenirs, presse tabac, mode et autres commerces ou services

LES PRÉ ET POST SÉJOURS ET LES DÉPENSES ATTRIBUABLES

Les mesures économiques intègrent également les dépenses réalisées lors des pré et post séjours à moins de 200 km de la ville d'embarquement pour les personnes venues principalement avec l'objectif de réaliser la croisière en bateau promenade.

Ainsi, **en moyenne 2,5 % des personnes ayant réalisé une croisière ont effectué un pré ou post séjour** avec les caractéris-

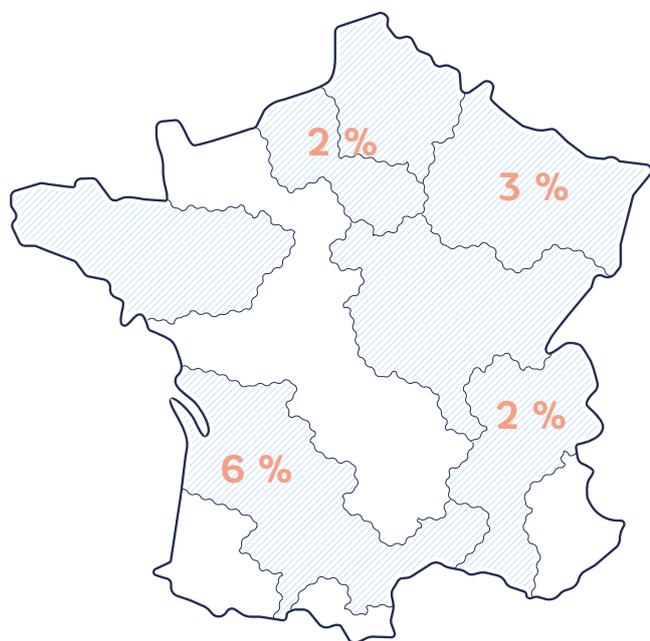
tiques suivantes :

- des groupes composés de 3 personnes en moyenne (2,6 à Paris, 3,5 en province) ;
- durée de séjour : 2,9 jours (1 jour à Paris, 3,3 en province).

La part des personnes ayant réalisé un pré ou post séjour est plus élevée dans le bassin Aquitaine Occitanie.

2,5 %
DES PERSONNES
AYANT RÉALISÉ
UNE CROISIÈRE
ONT EFFECTUÉ
UN PRÉ OU
POST SÉJOUR

PART DES PERSONNES AVEC UN PRÉ OU POST SÉJOUR



MOYENNE NATIONALE **2,5 %**



© Damien Lachas

Au total, **on estime à 1 535 € les dépenses réalisées pour un pré ou post séjour**, soit **175 €** en moyenne par personne et par jour, avec le détail suivant :

MONTANT DES DÉPENSES RÉALISÉES EN PRÉ ET POST SÉJOUR



	Dépenses TTC lors du pré ou post séjour affectable	Nombre de personnes lors du pré ou post séjour affectable	Nombre de jours du pré ou post séjour attribuable	Montant TTC par jour et par personne
Paris	1 623 €	2,6	2,9	213 €
Province	1 434 €	3,5	2,8	143 €
TOTAL	1 535 €	3,0	2,9	175 €

SYNTHÈSE DES DÉPENSES DES CLIENTS

Les dépenses des clients se décomposent en quatre principaux postes pris en compte :

- l'achat des billets ;
- les dépenses lors de la croisière (36 % des clients ont réalisé de telles dépenses) ;
- les dépenses lors du séjour dans la ville d'embarquement affectable (y compris hébergement) (ceci concerne 6 % des personnes ayant réalisé une croisière en bateau promenade) ;
- les dépenses lors d'un pré ou post séjour affectable (y compris hébergement) (ceci concerne 2,5 % des personnes ayant réalisé une croisière en bateau promenade).

Ainsi, **en moyenne, un client de bateau promenade dépense 63,30 €.**

On doit souligner que ce montant moyen est le reflet de fortes disparités dans

les types de dépenses (par exemple des dépenses pré et post séjour) ainsi que les montants. Elle donne cependant à voir les retombées que peuvent générer un bateau.

DÉCOMPOSITION DES DÉPENSES DES CLIENTS DE BATEAUX PROMENADE

Montant TTC	Dépenses par personne	Part des personnes concernées
Achat billets	18,90 €	100 %
Dépenses lors de la croisière	13,30 €	36 %
Dépenses lors du séjour affectable ¹	19,50 €	6 %
Dépenses lors du pré ou post séjour affectable*	11,60 €	3 %
TOTAL	63,30 €	-

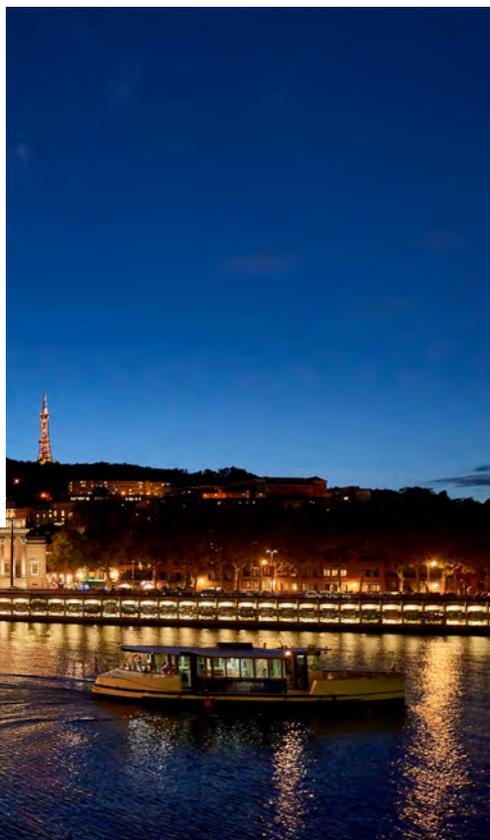
*Y compris hébergement

DÉCOMPOSITION DES DÉPENSES DES CLIENTS DE BATEAUX PROMENADE À PARIS ET EN PROVINCE

Montant TTC	Paris		Province	
	Dépenses par personne	Part des personnes concernées	Dépenses par personne	Part des personnes concernées
Achat billets	19,00 €	100 %	18,60 €	100 %
Dépenses lors de la croisière	8,10 €	28 %	23,20 €	55 %
Dépenses lors du séjour affectable*	12,00 €	4 %	34,00 €	11 %
Dépenses lors du pré ou post séjour affectable ¹	10,00 €	2 %	14,80 €	4 %
TOTAL	49,10 €	-	90,70 €	-

*Y compris hébergement

Les dépenses moyennes par passager sont plus élevées en province qu'à Paris, surtout celles effectuées au cours du séjour dans la ville d'embarquement.





© Damien Lachas

En province, l'écart se creuse d'autant plus: les clients étrangers dépensent plus de deux fois plus que les clients français, la différence se situant là encore au niveau des pré et post séjours et des séjours effectués dans la ville d'embarquement

À Paris, le niveau de dépenses des clients étrangers est légèrement supérieur à celui des Français, la différence se situant surtout au niveau des pré et post séjours que les clients étrangers sont, en outre, plus nombreux à réaliser.



DÉCOMPOSITION DES DÉPENSES DES CLIENTS DE BATEAUX PROMENADE À PARIS SELON LEUR NATIONALITÉ

Montant TTC	Français		Étrangers	
	Dépenses par personne	Part des personnes concernées	Dépenses par personne	Part des personnes concernées
Achat billets	22,80 €	100 %	16,60 €	100 %
Dépenses lors de la croisière	10,50 €	36 %	6,50 €	23 %
Dépenses lors du séjour affectable*	10,20 €	5 %	13,30 €	4 %
Dépenses lors du pré ou post séjour affectable*	2,80 €	1 %	15,10 €	3 %
TOTAL	46,30 €	-	51,60 €	-

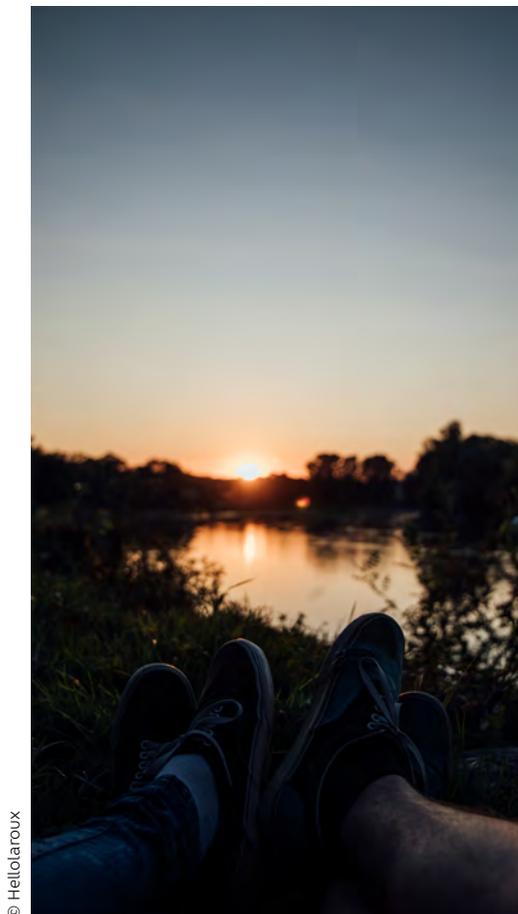
*Y compris hébergement



DÉCOMPOSITION DES DÉPENSES DES CLIENTS DE BATEAUX PROMENADE EN PROVINCE SELON LEUR NATIONALITÉ

Montant TTC	Français		Étrangers	
	Dépenses par personne	Part des personnes concernées	Dépenses par personne	Part des personnes concernées
Achat billets	19,00 €	100 %	17,90 €	100 %
Dépenses lors de la croisière	12,90 €	55 %	42,20 €	56 %
Dépenses lors du séjour affectable*	19,00 €	9 %	61,40 €	13 %
Dépenses lors du pré ou post séjour affectable ¹	12,30 €	3 %	19,40 €	7 %
TOTAL	63,10 €	-	140,90 €	-

*Y compris hébergement



© Helloaroux



© Damien Lachas

Le ressenti des clients sur leur croisière

LA SATISFACTION

Globalement, **97 % des clients sont satisfaits de leur croisière**, un résultat très positif. Le pourcentage des « tout à fait satisfaits » est un peu plus élevé en province (+11 points) par rapport à Paris. Ce qu'il faut retenir également est

l'absence de « pas du tout satisfait », tant en province qu'à Paris.

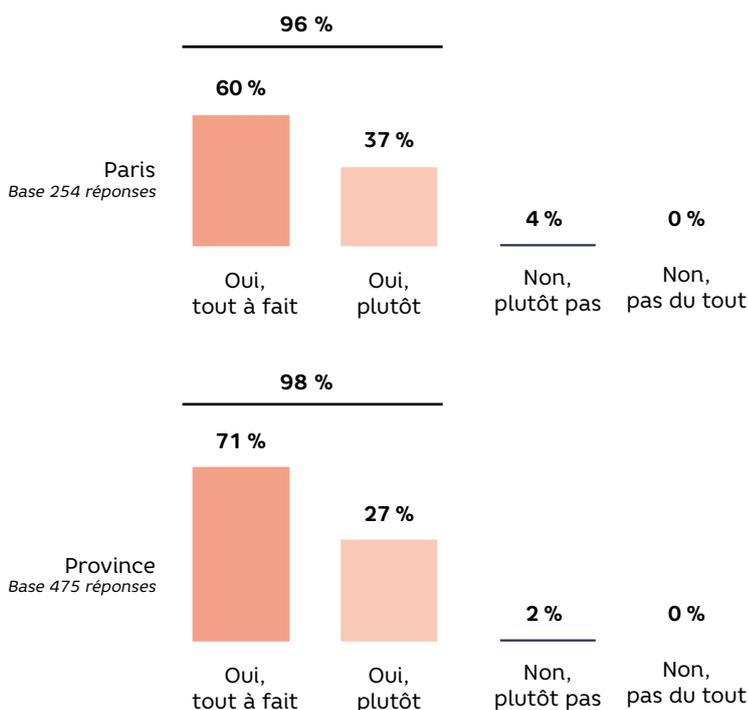
L'analyse précise de la satisfaction doit sans doute ne retenir que la part des personnes très satisfaites, soit 63 % de l'ensemble des clients (60 % à Paris et 71 % en Province). Au regard de l'importance du bouche-à-oreille, il est probable qu'une personne seulement « plutôt satisfaite » ne parlera pas de son expérience, sauf à mentionner ses réserves.

Les clients français se déclarent plus souvent très satisfaits (69 %) que les clients étrangers (57 %). Cet écart d'environ 10 points vaut aussi bien à Paris qu'en province.

Les croisières avec repas génèrent un meilleur niveau de satisfaction : 78 % des clients avec repas font part de leur totale satisfaction, pour 61 % des clients sans repas. Cette différence s'observe, là encore, aussi bien à Paris qu'en province.

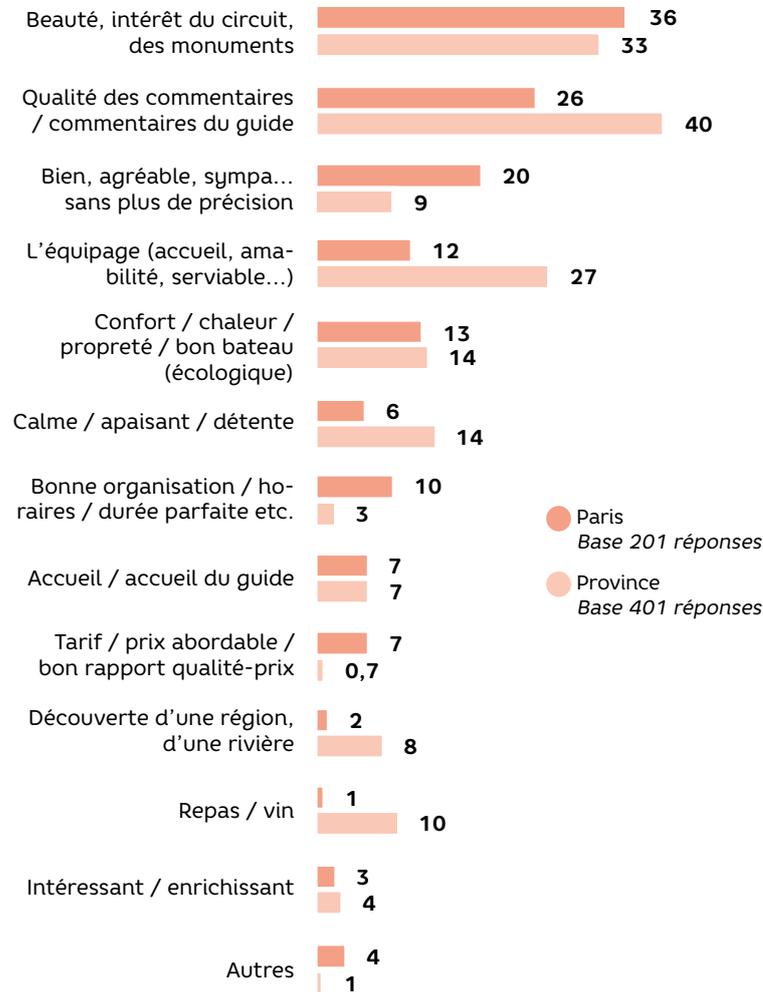
EN PENSANT À VOTRE CROISIÈRE FLUVIALE, DIRIEZ-VOUS QUE VOUS AVEZ ÉTÉ SATISFAIT(E) ?

RÉSULTATS EN %, TOTAL 100 %



MOTIFS DE SATISFACTION

RÉSULTATS EN %, SUPÉRIEUR À 100 % EN RAISON DES RÉPONSES MULTIPLES POSSIBLES.



90,70 € TTC
LE MONTANT
DES DÉPENSES
PAR PERSONNE

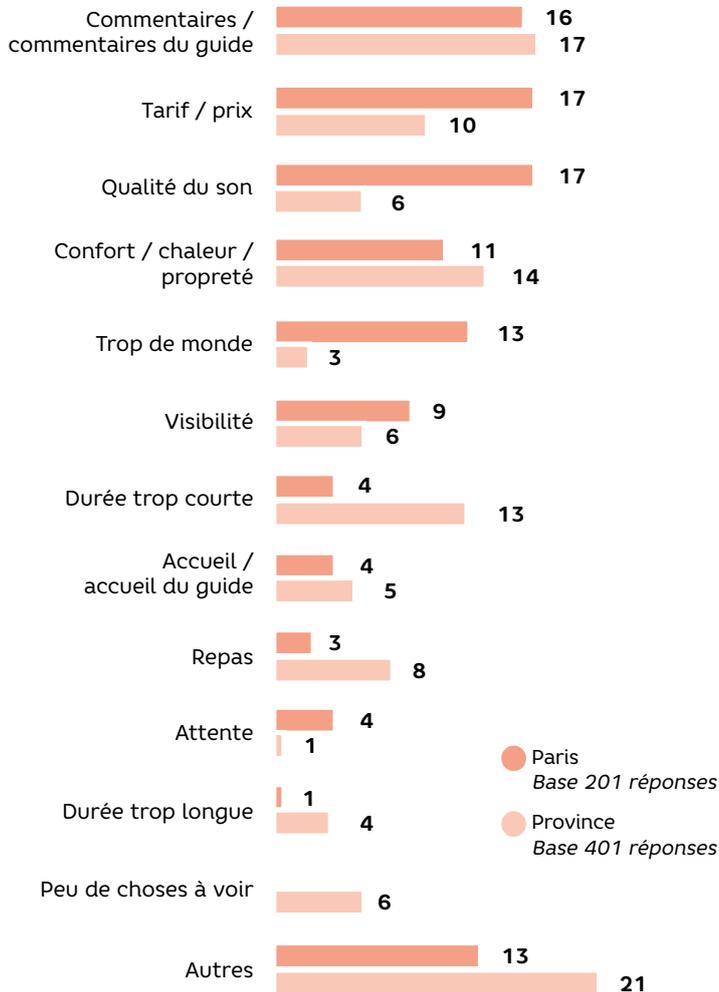
140,90 € TTC
DE DÉPENSES
POUR LA CLIENTÈLE
ÉTRANGÈRE



© Damien Lachas

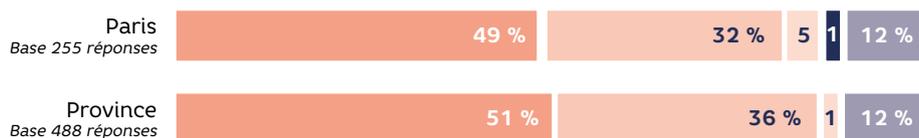
MOTIFS D'INSATISFACTION OU DE DÉCEPTION

RÉSULTATS EN %, SUPÉRIEUR À 100 % EN RAISON DES RÉPONSES MULTIPLES POSSIBLES. BASE DES RÉPONDANTS N'ÉTANT PAS « TOUT À FAIT SATISFAIT ».



INTÉRÊTS DES CLIENTS POUR D'AUTRES CROISIÈRES EN BATEAU PROMENADE EN FRANCE

RÉSULTATS EN %, TOTAL 100 %



- Oui, certainement
- Oui, probablement
- Non, probablement pas
- Non, certainement pas
- Vous ne savez pas

Les principaux motifs de satisfaction de la croisière sont :

- la beauté, l'intérêt du circuit, des monuments : **le circuit parisien est certainement l'un des plus beaux au monde**, et il est donc logique qu'il soit cité en premier par plus du tiers des croisiéristes ;
- à l'inverse, il y a certainement des efforts à faire à Paris pour les commentaires et l'équipage. La durée de la croisière, le nombre de passagers transportés, le nombre de rotations journalières, la capacité d'accueil des bateaux ont certainement une influence dans la perception des clients ;
- côté tarifaire, le rapport qualité/prix, l'organisation, le professionnalisme des opérateurs, sont bien perçus à Paris qui devance nettement la province.

Parmi les motifs d'insatisfaction ou de déception, les commentaires arrivent en tête tant en province qu'à Paris. À Paris, le tarif et la qualité du son sont également cités en proportion importante (17 % chacun), ainsi que « trop de monde » et « l'attente » sont cités. ●

L'INTÉRÊT POUR DE NOUVELLES CROISIÈRES

La moitié des clients sont intéressés pour faire une nouvelle croisière en bateau promenade en France.

Les croisiéristes ont été également interrogés sur leur connaissance, leur intérêt pour d'autres types de croisières, comme la croisière à bord de bateaux habitables sans permis, de paquebots fluviaux en France ou à l'étranger.



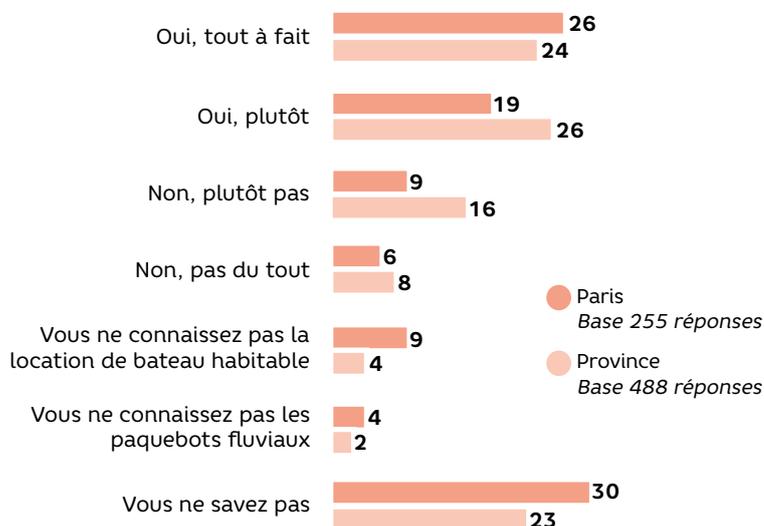
© Damien Lachas

Pas loin de la moitié des clients se disent intéressés pour louer un bateau habitable sans permis ou faire une croisière à bord d'un paquebot fluvial en France ou à l'étranger.

L'appréhension du marché potentiel que représentent ces clients des bateaux promenade doit sans doute ne retenir que les personnes se déclarant « tout à fait intéressées » par une location de bateau habitable ou une croisière en paquebot fluvial, soit 25 % des clients. En raisonnant au niveau des familles / groupes, **on peut penser que 800 000 « groupes » seraient intéressés par l'une ou l'autre de ces deux autres offres**, soit un potentiel plus que conséquent au regard des 30 000 contrats annuels de location et des 100 000 croisières annuelles (très majoritairement faites en couple). ●

INTÉRÊT DES CLIENTS POUR D'AUTRES PRODUITS DE NAVIGATION FLUVIALE EN FRANCE OU À L'ÉTRANGER

RÉSULTATS EN %, TOTAL 100 %







04



FOCUS
Les bassins
de navigation

04



FOCUS

Les bassins de navigation



AU NATIONAL,
34 500
PASSAGERS
PAR BATEAU

Un bassin de navigation est une entité regroupant une ou des voies d'eau formant une unité hydrographique, géographique, et touristique.

Sont présentés ici des éléments d'offre (caractéristiques de la flotte) et de fréquentation mesurée aux écluses.

La fréquentation des bassins de navigation s'observe aux écluses de comptage et également à des ouvrages précis, comme ascenseurs à bateaux, tunnels.

Une écluse de comptage plaisance est un ouvrage sélectionné pour comptabiliser les passages des bateaux de plaisance. La sélection des écluses retenues pour le comptage national a initialement été réalisée afin d'optimiser la connaissance de la fréquentation des bateaux de plaisance sur le réseau de VNF. Une distinction

est opérée selon le découpage suivant : la plaisance (privée et locative), les bateaux promenade, les péniches hôtels et les paquebots fluviaux.

Les premiers comptages ont été mis en place en 1995 sur 85 écluses. Depuis 2016, VNF réalise le comptage au niveau de 110 écluses (désormais, 106 en raison de l'automatisation des ouvrages).

Cette méthode est également appliquée sur le réseau décentralisé confié en gestion aux régions, conseils départementaux, collectivités locales.

Selon les bassins de navigation, il n'est pas toujours possible d'isoler la part des passages des bateaux promenade aux écluses. Aussi, quand ces chiffres sont disponibles, ils sont présentés. ●

COMPTAGES AUX ÉCLUSES
Passages en 2018

Bateaux-promenade



Nombre de passages dans l'année
aux écluses de comptage :

- Plus de 200
- De 101 à 200
- De 51 à 100
- De 11 à 50
- De 1 à 10
- Donnée non disponible

ÉCHELLE DE 250 KILOMÈTRES



Le bassin Hauts-de-France, un potentiel à développer

Caractéristiques des bateaux promenade sur le bassin Hauts de France en 2018	
Nombre de sociétés	15
Nombre de bateaux	24
Capacité d'accueil totale	1 995
Capacité d'accueil moyenne par bateau	83
Nombre de bateaux avec restauration	10
Capacité d'accueil avec restauration	920
Nombre total de passagers transportés	326 000

Avec 15 sociétés pour 24 bateaux promenade, les Hauts-de-France font partie des bassins français les moins bien dotés quantitativement. En termes de capacité d'accueil, le bassin dispose d'une offre faible ; la capacité d'accueil moyenne par bateau (83 passagers) se situe en dessous de la moyenne observée pour les bateaux de province (90 passagers).

Dans le détail, une société, à Clairmarais, se distingue en possédant 6 bateaux promenade, soit presque la moitié de la flotte du bassin, mais avec une capacité d'accueil à l'unité comprise entre 26 et 50 places. En revanche, **des bateaux de capacités d'accueil importantes (200 passagers) sont recensés à Dunkerque et Lille.**

La capacité d'accueil avec restauration représente près de la moitié de la capacité d'accueil totale des bateaux du bassin, tandis que les bateaux avec restauration représentent 41 % de la flotte.

Les bateaux promenade opérant sur ce bassin sont plutôt implantés en milieu rural. À Lille, principale métropole du bassin, la voie d'eau n'est pas aussi présente qu'elle peut l'être dans d'autres grandes métropoles françaises telles que Lyon, Bordeaux ou Strasbourg.



© Heliolaroux

Amiens est pourvue d'une offre en lien avec la présence des hortillonnages. À Longueil-Annel, dans l'Oise, le bateau L'Escapade, exploité par la communauté de communes des Deux Vallées, fait partie d'une offre touristique globale sur la thématique de la batellerie : la Cité des Bateliers est un parcours scénographique incluant des espaces muséographiques dans une maison (ancien café des bateliers) et sur une péniche ainsi que sur les berges de l'Oise, complété par une offre en bateau promenade.

Les bateaux promenade représentent une part non négligeable des passages tourisme aux écluses¹. Ainsi à Lille (écluse du Grand Carré), ils représentent 22,6 % des passages enregistrés en 2018. À Douai, cette part est de presque 15 % et à Armentières, elle est de 12,6 % en 2018. Les bateaux promenade sont donc un élément important du tourisme fluvial sur ce bassin, largement dominé par l'activité de plaisance privée.

Le positionnement sur le tourisme de mémoire ainsi que la présence du site phare qu'est le Louvre-Lens sont des éléments d'offre touristique sur lesquels une offre en bateau promenade pourrait s'appuyer. En 2018, les bateaux promenade de ce bassin ont transporté **326 000 passagers, dont 10 % d'étrangers** et 10 % de passagers avec restauration. ●

1. Source : analyse des statistiques de passages aux écluses fournies par VNF

Le bassin Seine et la place emblématique de Paris



29 212
PLACES
SOIT 60%
DE LA CAPACITÉ
TOTALE
OBSERVÉE
EN FRANCE

Caractéristiques des bateaux promenade sur le bassin Seine en 2018	
Nombre de sociétés	46
Nombre de bateaux	105
Capacité d'accueil totale	29 212
Capacité d'accueil moyenne par bateau	278
Nombre de bateaux avec restauration	63
Capacité d'accueil avec restauration	9 204
Nombre total de passagers transportés	7 502 000

Sur ce bassin, 46 sociétés exploitent 105 unités dont plus de la moitié (63) proposent de la restauration.

Très largement en tête des capacités d'accueil de la filière en France, **le bassin de la Seine offre 29 212 places à la clientèle, soit 60 % de la capacité d'accueil totale observée en France.**

Cette position prépondérante, le bassin la doit à l'évidence à l'attrait de Paris.

La capitale rassemble en effet 97 des 105 bateaux promenade de la zone géographique, avec une capacité d'accueil de 28 230 passagers, soit 97 % de la capacité totale du bassin. La capacité d'accueil moyenne par bateau est élevée sur le bassin (278 passagers); 15 des 97 unités parisiennes peuvent accueillir à leur bord 500 personnes et plus, 6 bateaux offrant même jusqu'à 1 000 places (sociétés Yachts de Paris et Bateaux Mouches). Dans d'autres capitales européennes mouillées telles que Berlin, Budapest, Londres, Prague ou encore Vienne, les bateaux offrent rarement plus de 500 places à bord¹.

Sans être rare, **l'accueil avec restauration ne représente qu'un petit tiers de la capacité globale.**

42 des 105 bateaux sont spécialisés dans les balades sans restauration, laissant très majoritairement les sorties avec repas

aux bateaux promenade d'une capacité moindre (moins de 500 places).

Pour mieux souligner l'importance des « gros » bateaux promenade parisiens, précisons que le plus petit bateau de cette imposante flotte compte 30 places (10 en restauration). Avec lui, **ils sont quinze à offrir moins de 100 places à la navigation**, soit une représentation globale de l'ordre de 15 % de la flotte.

Les entreprises parisiennes de bateaux promenade intéressent les grands groupes : les Bateaux Parisiens et Batobus (soit une flotte de 21 bateaux au total) ont été rachetés par le groupe Sodexo par exemple.

En dehors de Paris, on recense une offre sur l'Oise (1 bateau naviguant à Cergy-Pontoise et L'Isle-Adam) et sur la Seine aval à Poses et Rouen. La réglementation à l'aval de Rouen (zone maritime) ne facilite pas l'implantation de ce type d'activité entre Rouen et l'estuaire.

En 2018, les bateaux promenade de ce bassin ont transporté 7 502 000 passagers, dont 60 % d'étrangers et 11 % de passagers avec restauration.

Dans les passages aux écluses², les passages des bateaux promenade représentent une part très faible, de l'ordre de 5 % maximum (5,6 % à l'écluse de Suresnes, 4,8 % à celle de Pontoise), sauf à l'écluse de Port à l'anglais (Alfortville) où cette part monte à 10 %, à mettre en rapport avec une offre à proximité (3 bateaux). Sur ce bassin, la majeure partie des passages aux écluses est le fait des paquebots fluviaux et de la plaisance privée.

À Paris, 60 % des passagers sont tout à fait satisfaits de leur promenade en bateau. Ce taux est légèrement en deçà de la moyenne nationale qui se situe à 63 %. Le principal motif de satisfaction est la beauté, l'intérêt du parcours et des monuments, cité par 36 % des clients, les principaux motifs d'insatisfaction étant le tarif (cité par 17 % des clients) et la qualité du son (également citée par 17 % des clients). ●

1. reederei-riedel.de, hajoznijo.hu, citycruises.com, prague-boats.cz, dds-blue-danube.at

2. Source : analyse des statistiques de passages aux écluses fournies par VNF.

Le bassin Grand Est : la moitié de l'offre concentrée à Strasbourg

Le bassin Grand Est est le plus petit bassin de France au regard de sa flotte : 21 bateaux promenade répartis en 11 sociétés. Cependant, sa capacité d'accueil le porte au cinquième rang sur sept, un classement principalement dû aux bateaux offrant des promenades sans restauration (79 % de la capacité d'accueil totale).

Sur ce marché local, Batorama à Strasbourg représente à elle seule presque la moitié de la flotte (10 bateaux) et plus de 50 % de la capacité d'accueil totale du bassin, sans restauration toutefois.

L'autre moitié de la flotte de ce bassin est disséminée sur la Meuse, la Moselle, la Marne et le canal des Vosges principalement. **Sur le site du Plan incliné d'Arzwiller s'est développée une offre touristique, autour de cet ascenseur à bateaux, qui permet de découvrir l'ouvrage au cours d'une promenade en bateau.**

La capacité d'accueil moyenne par bateau s'établit à 107 passa-

gers (elle est donc supérieure à la moyenne observée en province qui est de 90 passagers) mais l'on observe des disparités entre l'offre urbaine (Strasbourg, Nancy, Verdun) dont les bateaux ont des capacités d'accueil plus importantes et l'offre rurale (Fontenoy-le-Château, Givet, Monthermé) aux bateaux plus petits.

En 2018, les bateaux promenade de ce bassin ont transporté 843 000 passagers, dont 57 % d'étrangers. La forte part de passagers étrangers est à mettre en relation avec la situation frontalière du bassin : **les Allemands représentent à eux seuls 26 % des passagers transportés** sur ce bassin (contre 8 % au niveau national) et les Belges 15 % (contre 5 % au niveau national).

Les bateaux promenade représentent une part importante des passages aux écluses à proximité de là où ils sont implantés. Ainsi, à l'écluse de la Petite France à Strasbourg, ils représentent 98 % du trafic. À l'écluse de Verdun, ils

représentent 42 % des passages, et 41 % à Cumières sur la Marne. Au Plan Incliné d'Arzwiller, ils représentent 21 % des passages aux écluses, la majeure partie du trafic étant due à la plaisance (privée et locative).

Sur ce bassin, les tout à fait satisfaits représentent 61 % des passagers ; si l'on y ajoute les plutôt satisfaits, le taux de satisfaction atteint 99 %. Le premier motif de satisfaction est la qualité des commentaires du guide (citée par 41 % des clients). Le confort, la propreté, la qualité du bateau (bateau écologique par exemple) sont cités par 24 % des clients, une proportion beaucoup plus importante que dans les autres bassins de navigation (16 % sur Rhône-Alpes, 13 % à Paris). En revanche, seuls 8 % des passagers citent l'équipage, son amabilité, son accueil comme motif de satisfaction par 12 % des clients à Paris et 36 % sur le bassin Rhône-Alpes. ●



LE PLAN INCLINÉ D'ARZVILLER

Le tourisme fluvial à Arzwiller se caractérise par le Plan Incliné, un ascenseur à bateaux mis en service en 1949 qui permet aux bateaux de franchir un dénivelé de 44,55 mètres sans devoir passer les 17 écluses de la vallée à côté de laquelle il se trouve.

Le site se visite à pied, en bateau promenade et en train touristique. Il a accueilli 73 500 visiteurs en 2018¹.

1. Source : Observatoire lorrain du tourisme.

Caractéristiques des bateaux promenade sur le Bassin Grand Est en 2018

Nombre de sociétés	11
Nombre de bateaux	21
Capacité d'accueil totale	2 248
Capacité d'accueil moyenne par bateau	107
Nombre de bateaux avec restauration	7
Capacité d'accueil avec restauration	464
Nombre total de passagers transportés	843 000

Le bassin Centre Bourgogne-Franche-Comté : les bateaux promenade en retrait par rapport aux autres produits de tourisme fluvial

26 sociétés, 32 bateaux promenade : Centre Bourgogne-Franche-Comté forme au regard de ces deux chiffres un bassin plutôt important à l'échelle nationale.

Cependant, à la lumière des capacités d'accueil, le bassin recule en sixième position, juste devant les Hauts-de-France (2 185 contre 1 995 places).

C'est sur ce bassin que la capacité d'accueil par bateau est la plus faible (68 passagers) ; seulement 8 bateaux sur 32 disposent de 100 places et plus à bord. C'est à Besançon que l'on recense la plus grande capacité d'accueil (un bateau de 140 places).

Pour autant, le bassin se distingue différemment dans le domaine de l'accueil avec restauration. **19 des 32 bateaux promenade recensés offrent 1 082 places avec possibilité de repas**, ce qui représente pratiquement 50 % de la capacité d'accueil totale.

Hormis à Besançon, Auxerre, Chalon-sur-Saône et Tours, **l'offre est principalement implantée en milieu rural** sur ce bassin, sur la Saône, le canal du Centre, le canal du Nivernais, le canal de Briare, la Seille notamment.

En 2018, les bateaux promenade de ce bassin ont transporté 214 000 passagers, dont 55 % d'étrangers et 18 % de passagers avec restauration.

Ainsi, sur ce bassin où l'offre en location de bateaux habitables sans permis et péniches hôtels est très développée (la Bourgogne est le berceau historique de ces deux produits) et attire une clientèle étrangère importante (ces produits ayant été développés historiquement par les Anglo-saxons), le bateau promenade n'est pas le produit-phare. Ce dernier capte une part de la clientèle touristique en séjour ; à ce titre il convient de mentionner que les étrangers représentent 35 % des nuitées touristiques de la région Centre Bourgogne-Franche-Comté en 2016.

Les bateaux promenade représentent 10 % des passages à l'écluse de Guétin (pont-canal) et 12 % sur la Seille. ●

Caractéristiques des bateaux promenade sur le bassin Centre Bourgogne-Franche-Comté en 2018	
Nombre de sociétés	26
Nombre de bateaux	32
Capacité d'accueil totale	2 185
Capacité d'accueil moyenne par bateau	68
Nombre de bateaux avec restauration	19
Capacité d'accueil avec restauration	1 082
Nombre total de passagers transportés	214 000





Le bassin Rhône-Alpes : une offre principalement urbaine

Le bassin Rhône-Alpes offre sur son territoire la troisième des plus grandes capacités d'accueil du pays avec 3 562 places. La capacité d'accueil moyenne par bateau y est élevée (132 passagers, contre 90 en province). Sur la totalité de la flotte, **seulement 8 unités accueillent moins de 100 passagers**, les plus petites ayant des capacités d'accueil de 60 passagers.

Avec 12 bateaux, Lyon concentre 44 % de la flotte et près de la moitié de la capacité d'accueil du bassin. Le deuxième site en termes d'offre est le Haut-Rhône avec 6 bateaux (sans compter l'importante flotte du lac du Bourget, non prise en compte dans cette étude qui ne retient que les bateaux naviguant sur les voies d'eau). Arrive ensuite le site des Saintes-Maries-de-la-Mer avec 3 bateaux, puis Avignon avec 2 bateaux. Ainsi, les principaux sites touristiques du bassin sont équipés en bateau promenade.

La priorité est globalement portée vers les promenades avec restauration. C'est du moins le choix manifesté par 18 des 27 bateaux.

En 2018, les bateaux promenade de ce bassin ont transporté 534 000 passagers, dont 21 % d'étrangers et 31 % de passagers avec restauration.

À l'écluse de Couzon, au nord de Lyon, les bateaux promenade représentent près de 8 % des passages¹. Globalement, sur ce bassin, le trafic aux écluses est principalement dû à la plaisance (privée et locative).

Ce bassin se caractérise par sa forte proportion de clients tout à fait satisfaits qui atteint 72 % (contre 63 % au niveau national). L'équipage (accueil, amabilité, service...) est le premier motif de satisfaction, cité par 37 % des clients (contre 16 % au niveau national), suivi par la qualité du parcours (36 % des clients la citent). 32 % citent le repas et le vin, à mettre en relation avec la part de bateaux promenade offrant ce type de prestations : deux-tiers des bateaux de Rhône-Alpes proposent la restauration à bord.

Pour autant, la part de clients ayant réalisé une croisière dans le cadre d'un séjour orienté sur le vin et la gastronomie est faible (6 % sur ce bassin contre 18 % au niveau national), laissant penser qu'il existe un potentiel de développement sur ce segment. ●

132
PASSAGERS
EN MOYENNE
PAR BATEAU

Caractéristiques des bateaux promenade sur le bassin Rhône-Alpes en 2018

Nombre de sociétés	13
Nombre de bateaux	27
Capacité d'accueil totale	3 562
Capacité d'accueil moyenne par bateau	132
Nombre de bateaux avec restauration	18
Capacité d'accueil avec restauration	1 744
Nombre total de passagers transportés	534 000

1. Source : analyse des statistiques de passages aux écluses fournies par VNF.

Le bassin Aquitaine Occitanie : une offre hétérogène

Il s'agit là du plus grand bassin français en nombre d'opérateurs : 64 sociétés y sont installées.

La flotte se caractérise à la fois par une relative homogénéité de ses sociétés, chacune possédant entre un et quatre bateaux, mais aussi par de grandes disparités, notamment en termes de capacité d'accueil. Un quart de ses bateaux comptent 100 places et plus à bord, un tiers en offre 50 et moins, la plus petite unité (naviguant sur la Dordogne) disposant de 15 places.

L'offre est éparpillée sur le bassin. On recense d'une part une offre urbaine à Bordeaux (8 bateaux) et Toulouse (5 bateaux), ainsi qu'une concentration sur quelques sites ou zones phares tels que le canal du Midi entre Castelnaudary et Béziers (disposant d'une flotte de 16 bateaux) ou encore Aigues-Mortes (7 bateaux).

L'offre est ensuite disséminée sur les rivières Charente, Dordogne, Baïse, Lot, dans des villes petites ou moyennes (telles que Saintes, Angoulême, Cahors...) ou sur des territoires ruraux dont le bateau promenade constitue un élément fort de l'offre touristique, représentant une façon de découvrir le patrimoine naturel. On recense notamment une offre en gabarres sur la Dordogne.

En 2018, les bateaux promenade de ce bassin ont transporté 1 304 000 passagers, dont 31 % d'étrangers et 17 %

Caractéristiques des bateaux promenade sur le bassin Aquitaine Occitanie en 2018

Nombre de sociétés	64
Nombre de bateaux	87
Capacité d'accueil totale	7 111
Capacité d'accueil moyenne par bateau	82
Nombre de bateaux avec restauration	34
Capacité d'accueil avec restauration	2 649
Nombre total de passagers transportés	1 304 000

de passagers avec restauration.

Aux écluses à proximité desquelles une offre en bateau promenade est implantée, **les bateaux promenade représentent entre 10 et 20 % du trafic**, le reste étant principalement dû à la plaisance (privée et locative)¹.

Ce bassin se caractérise par une part importante (72 %, contre 63 % au niveau national) de clients tout à fait satisfaits. Le principal motif de satisfaction cité est la beauté du parcours (39 % des clients la citent). 36 % des clients (contre 16 % au niveau national) citent l'équipage (accueil, amabilité) comme motif de satisfaction et la même proportion cite la qualité des commentaires. ●

1. Source : analyse des statistiques de passages aux écluses fournies par VNF


1 304 000
PASSAGERS
TRANSPORTÉS





© Helloaroux

Le bassin Ouest : une offre importante en zone rétro-littorale

On recense sur ce bassin 30 bateaux, dont presque un quart (7 bateaux) sont concentrés sur Nantes. En dehors de ce site, l'offre est répartie sur le canal d'Ille-et-Rance (4 bateaux), la Loire (4 bateaux), la Mayenne (3 bateaux). **L'offre est principalement implantée dans des villes moyennes ou petites ou sur des territoires ruraux.** En zone urbaine, tandis que Nantes, Caen et Angers disposent d'une offre en bateaux promenade, Rennes et Le Mans en sont dépourvues. Une grande partie de la flotte navigue dans des zones estuariennes ou proches de la mer (Nantes, Dinard, Dinan, Caen...).

Environ la moitié des bateaux proposent la restauration à bord.

La capacité d'accueil moyenne est plutôt élevée (et plus élevée que celle des bateaux de province) : seuls 5 des 30 bateaux promenade du bassin offrent moins de 50 places, alors que la moitié (14 précisément) disposent de plus de 100 places.

En 2018, les bateaux promenade de ce bassin ont transporté 527 000 passagers, dont 26 % d'étrangers et 14 % de passagers avec restauration. ●

Caractéristiques des bateaux promenade sur le bassin Ouest en 2018	
Nombre de sociétés	23
Nombre de bateaux	30
Capacité d'accueil totale	3 225
Capacité d'accueil moyenne par bateau	107
Nombre de bateaux avec restauration	14
Capacité d'accueil avec restauration	1 550
Nombre total de passagers transportés	527 000





05



L'ÉCONOMIE des opérateurs

05



L'ÉCONOMIE des opérateurs

Quatre indicateurs ont été retenus pour rendre compte de la situation économique des opérateurs de la filière¹ :

- Le chiffre d'affaires ;
- La structure des charges ;
- La valeur ajoutée ;
- Le nombre d'emplois. ●

1. Comme nous le verrons dans le chapitre suivant ces indicateurs sont souvent utilisés pour rendre compte du poids économique d'un secteur d'activité ou d'un équipement.



© HelloLaroux



Le chiffre d'affaires des entreprises

■ Le chiffre d'affaires global des opérateurs de la filière au plan national et par bassin a été évalué à partir de ratios d'activité par place calculés par modélisation à partir des informations collectées sur les chiffres d'affaires des entreprises² et des données sur la capacité des bateaux actualisées dans le cadre de l'étude³.

Quatre catégories de structures ont été prises en compte⁴ :

A - Les sociétés exploitant plusieurs bateaux promenade dans des grandes métropoles (Paris, Strasbourg, Lyon, Nantes). Chiffre d'affaires supérieur à 3 millions d'euros. Capacité d'accueil moyenne des bateaux : 300 places. Nombre total de places : 23 100.

B - Les sociétés enregistrant des chiffres d'affaires situés entre 0,5 et 2,5 millions d'euros exploitant le plus souvent plusieurs bateaux. Capacité d'accueil moyenne des bateaux : 175 places. Nombre total de places : 8 300.

C - Les sociétés enregistrant des chiffres d'affaires situés entre 200 000 et 500 000 € exploitant le plus souvent un seul bateau. Capacité d'accueil moyenne : 128 places. Nombre total de places : 8 800.

D - Les sociétés au chiffre d'affaires inférieur à 200 000 € exploitant le plus souvent un seul bateau de faible capacité d'accueil en zone rurale. Capacité d'accueil moyenne des bateaux : 70 places. Nombre total de places : 9 200 places.



187
MILLIONS D'€ HT
= CHIFFRE
D'AFFAIRES
DES OPÉRATEURS

2. Sources : comptes annuels des entreprises (66 sociétés, 19 dans le bassin Seine et 47 dans les autres bassins) et entretiens avec les responsables des structures (17 sociétés).

3. Logique de calcul : $Y_t = \sum_{k \in K} (y_k \cdot P_{k,t})$ avec Y = chiffre d'affaires ; P = nombre de places ; y = chiffre d'affaires moyen par place ; k = type d'opérateurs (catégorie A à D) ; t = territoire de référence (national, bassin). Le chiffre d'affaires par place a été estimé par le croisement des données sur le chiffre d'affaires des sociétés et celles sur leur capacité d'accueil.

4. L'affectation des structures dans les différentes catégories a été effectuée à partir de trois paramètres : le nombre de bateaux exploités, leur capacité d'accueil et le niveau de chiffre d'affaires (lorsque disponibles).

Au niveau national, le chiffre d'affaires total des opérateurs est de 187 millions d'euros HT.

Environ 60 % du chiffre d'affaires total des opérateurs sont générés par les opérateurs exploitant des bateaux de grande capacité d'accueil dans les grandes métropoles (catégorie A). L'importance du niveau d'activité de ces structures apparaît ainsi clairement ici. Elles représentent en effet par ailleurs moins de la moitié du nombre total de places et un quart de la flotte.

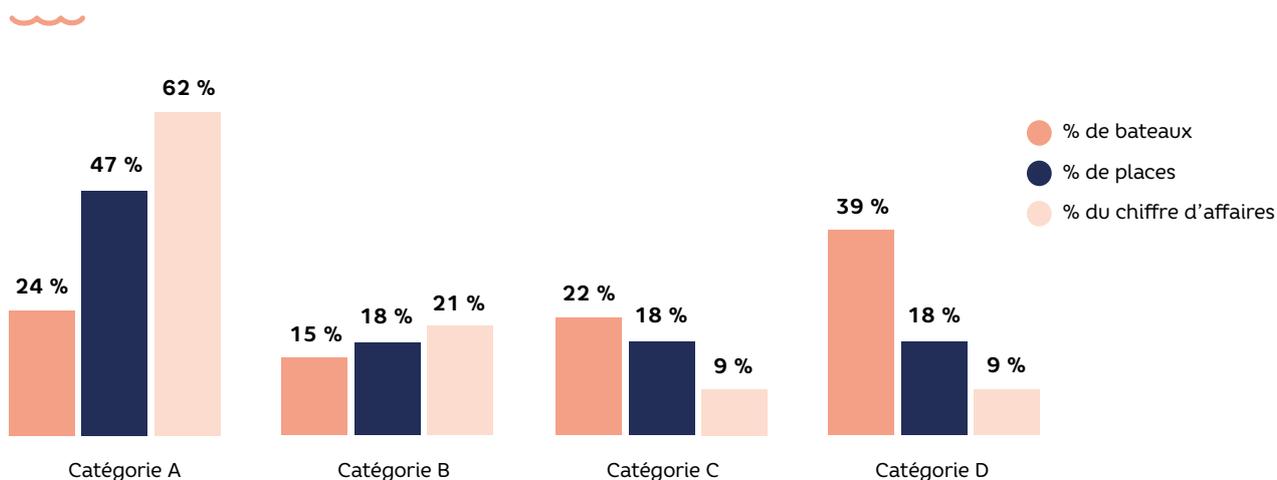
Les structures de catégorie B assurent ensuite 20 % du chiffre d'affaires soit une proportion à peu près équivalente à celle de leur capacité d'accueil dans l'offre nationale globale (18 %).

Les 20 % de chiffre d'affaires restants émanent pour moitié des deux catégories d'opérateurs qui exploitent le plus

Types d'opérateurs	Chiffre d'affaires moyen par bateau (HT)	Chiffre d'affaires global (HT)
Structure de catégorie A	1 483 000 €	116 553 000 €
Structure de catégorie B	789 000 €	37 872 000 €
Structure de catégorie C	235 000 €	16 183 000 €
Structure de catégorie D	126 000 €	16 505 000 €
ENSEMBLE	574 000 €	187 113 000 €

souvent un seul bateau de taille plus limitée. Le poids de chacune de ces catégories dans le chiffre d'affaires national (environ 9 %) est ainsi deux fois moins important que celui de la capacité totale d'accueil (18 %). ●

POIDS DES DIFFÉRENTES CATÉGORIES D'OPÉRATEURS DANS LE CHIFFRE D'AFFAIRES, LA FLOTTE ET LA CAPACITÉ D'ACCUEIL



Le chiffre d'affaires par bassin

Compte tenu de l'importance de sa flotte et de l'intensité de l'activité des bateaux tout au long de l'année, le bassin Seine génère 70 % du chiffre d'affaires de la filière avec près de 130 millions d'euros HT.

Les 30 % restants se partagent pour moitié entre les deux bassins du sud de la France (Aquitaine Occitanie, 16 millions d'euros et Rhône-Alpes, 12 millions d'euros) et les quatre bassins de la moitié nord : Ouest (10 millions d'euros), Grand Est (10 millions d'euros), Hauts-de-France et Centre Bourgogne-Franche-Comté (environ 4 millions chacun). ●

Bassins de navigation	Chiffre d'affaires HT	Chiffre d'affaires TTC
Hauts-de-France	4 301 000 €	4 731 000 €
Seine	129 712 000 €	142 684 000 €
Grand Est	10 483 000 €	11 531 000 €
Centre Bourgogne-Franche-Comté	3 829 000 €	4 211 000 €
Rhône-Alpes	12 492 000 €	13 741 000 €
Aquitaine Occitanie	16 216 000 €	17 838 000 €
Ouest	10 081 000 €	11 089 000 €
TOTAL	187 113 000 €	205 825 000 €



La structure des charges

- Compte tenu des sources d'information utilisées pour procéder aux évaluations, l'analyse de la ventilation des charges des entreprises a été adossée à la décomposition retenue pour la finalisation des comptes de résultat : achats de marchandises, achats de matières premières et autres approvisionnements, autres achats et charges externes, impôts, taxes et versements assimilés, salaires et traitements, charges sociales... Outre ces charges d'exploitation ont été retenues les dotations aux amortissements pour pouvoir prendre en compte la dimension investissements et deux composantes des retombées fiscales : la TVA et l'impôt sur les bénéfices des sociétés.

NATURE DES DÉPENSES PAR POSTE

Postes de charges	Nature des charges
Achats de marchandises	Produits destinés à être revendus en l'état
Achats de matières premières et autres approvisionnements	Matières consommables, fournitures (entretien, fournitures de bureau...), petits équipements, combustibles, emballages
Autres achats et charges externes	Services extérieurs, commissions, locations, assurances, transport, communication...
Investissements	Pris en compte par le biais des dotations aux amortissements
Rétributions nettes	Salaires nets versés aux salariés, revenus non commerciaux des gérants, dividendes distribués...
Charges sociales	Charges salariales et patronales des salariés, charges sociales de l'exploitant...
Impôts et taxes	Impôts sur les bénéfices, taxes locales

La structure des charges des entreprises est intéressante à prendre en compte dans le cadre de l'étude pour plusieurs raisons. En premier lieu pour permettre aux entreprises (opérateurs actuels et porteurs de projet) de disposer d'ordres de grandeur sectoriels. En second lieu comme un préalable à la détermination

de l'estimation de la valeur ajoutée du secteur, deuxième indicateur utilisé pour situer l'importance de la filière d'un point de vue économique. Enfin, c'est à partir de cette décomposition que sera déterminée la part des dépenses des entreprises perçue par les différentes catégories d'agents économiques bénéficiaires des retombées économiques locales (les entreprises, les ménages et la collectivité).

Charges et versements	Montants
Achats de produits (marchandises, matières premières)	17 121 000 €
Autres charges externes	93 922 000 €
Amortissements (investissements)	16 527 000 €
Salaires nets	28 928 000 €
Charges sociales	23 007 000 €
Impôts et taxes	6 035 000 €
Divers (dividendes, réserves...)	1 574 000 €
TOTAL	187 113 000 €

Près de 60 % du chiffre d'affaires HT est consacré aux dépenses d'exploitation liées aux achats de biens et services auprès des fournisseurs et prestataires. Il s'agit principalement des services extérieurs pour un montant de près de 94 millions d'euros (transport, assurances, communication, commissions...) puis des achats de marchandises, de fournitures, de matières premières ou de produits intermédiaires (environ 17 millions d'euros).

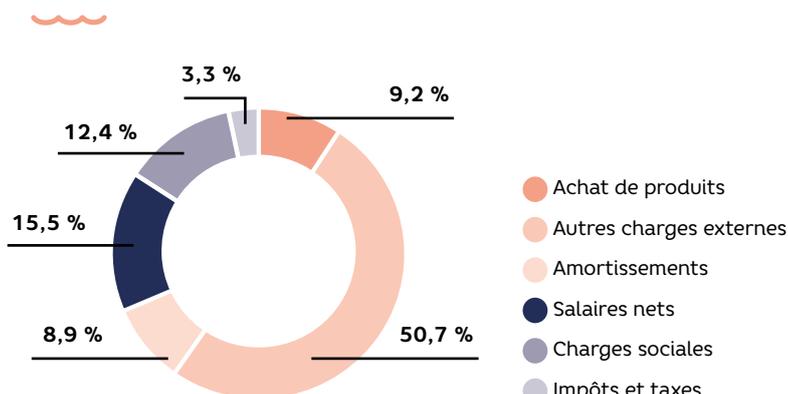
TVA	Montants
TVA	18 711 000 €

La masse salariale constitue le deuxième grand poste de dépenses avec un montant d'environ 52 millions d'euros. Elle comprend les rétributions nettes (salaires, rétributions des gérants non salariés...) pour un montant de 30 millions d'euros (soit 15 % du chiffre d'affaires) et les charges sociales (23 millions d'euros ; 12 % du chiffre d'affaires).

16 millions d'euros sont ensuite consacrés aux amortissements (soit 9 % du chiffre d'affaires). Ils rendent compte du niveau d'investissement des opérateurs de la filière. Enfin, 3 % du chiffre d'affaires est affecté au paiement des différents impôts et taxes (6 millions d'euros). ●



RÉPARTITION DES DÉPENSES EN % DU CHIFFRE D'AFFAIRES HT (HORS AFFECTATION DES BÉNÉFICES)



© Helloiaroux

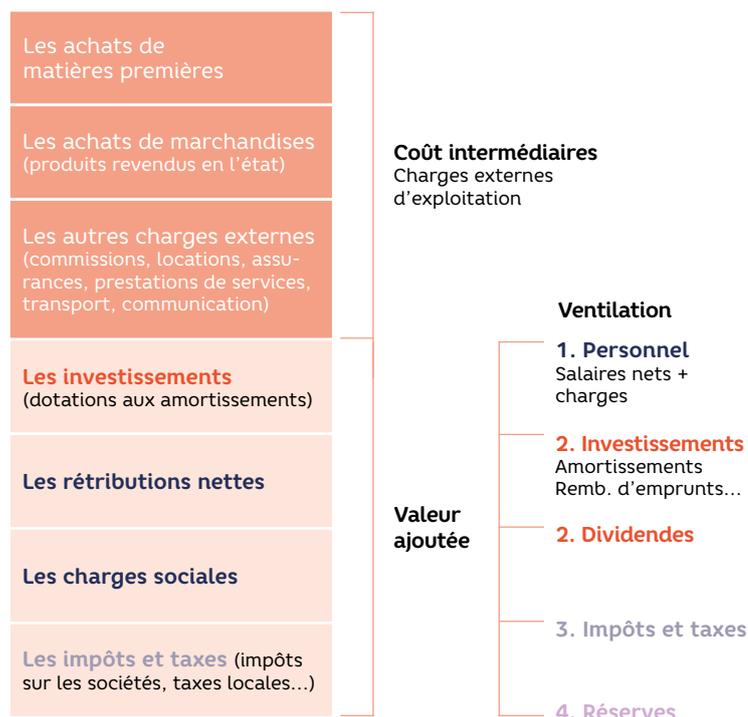


La valeur ajoutée

- La valeur ajoutée est l'indicateur de prédilection utilisé pour rendre compte du niveau de création de valeur par les entreprises. Elle correspond à la différence entre le prix de vente d'un produit (ou d'un service) et les coûts intermédiaires occasionnés par sa production (achats de matières premières, biens et services...). Elle sert à payer les impôts et taxes et les facteurs de production : personnels (salaires et charges), investissements, rémunération des actionnaires... En économie, la valeur ajoutée sert de base au calcul du PIB.

En reprenant le tableau présenté précédemment sur la structure des dépenses des entreprises, la valeur ajoutée peut être illustrée de la manière suivante :

VA = CA HT - COÛTS INTERMÉDIAIRES



La valeur ajoutée totale générée par l'ensemble des opérateurs de la filière est évaluée à 76 millions d'euros.

Le taux moyen de valeur ajoutée avoisine les 41 % du chiffre d'affaires des entreprises.

Par bassin, cette valeur se répartit de la manière ci-contre. ●

VALEUR AJOUTÉE PAR BASSIN

Bassins de navigation	Valeur ajoutée	Capacité d'accueil
Hauts-de-France	1 986 000 €	1 995
Seine	49 570 000 €	29 212
Grand Est	4 839 000 €	2 248
Centre Bourgogne-Franche-Comté	1 768 000 €	2 185
Rhône-Alpes	5 767 000 €	3 562
Aquitaine Occitanie	7 487 000 €	7 111
Ouest	4 654 000 €	3 225
TOTAL	76 071 000 €	49 538





© Hellolaroux



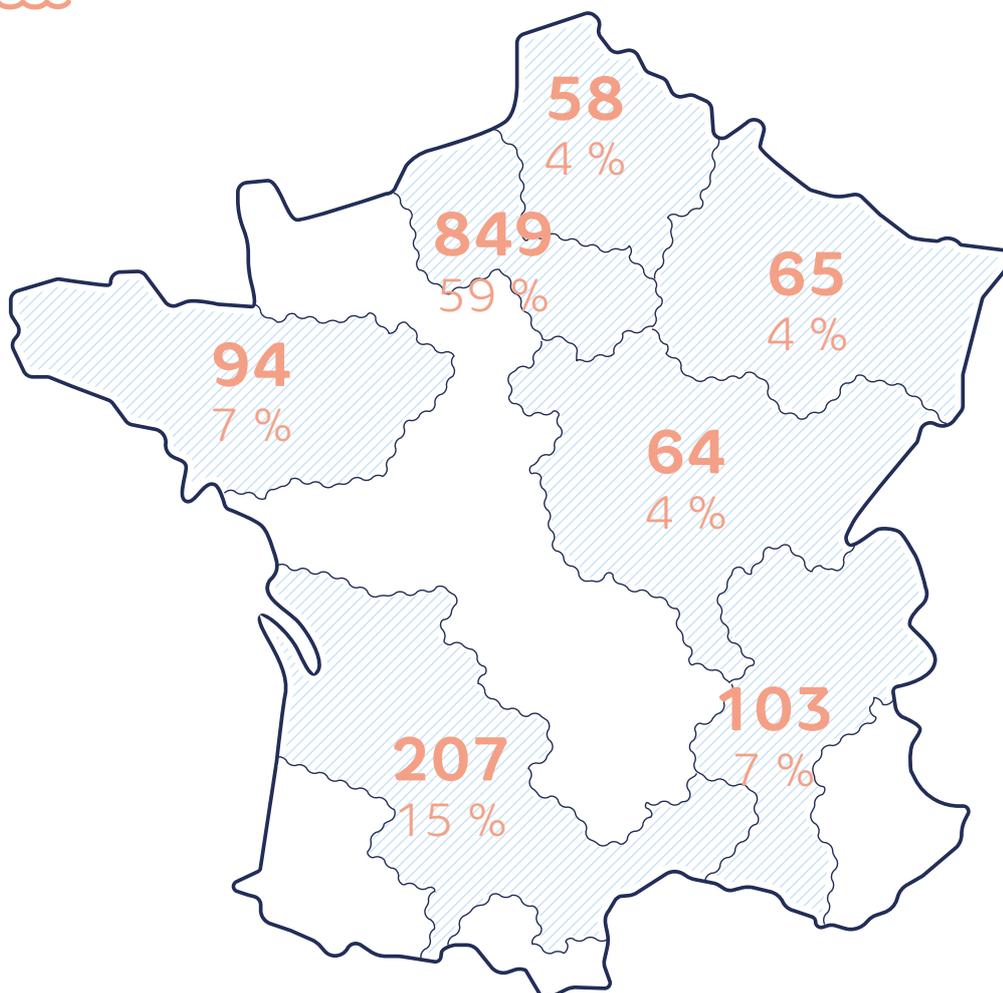
L'emploi

- Le volume d'emplois généré par la filière des bateaux de promenade a été estimé à partir de deux principales sources d'informations : les entretiens qualitatifs passés avec des chefs d'entreprises qui abordaient la question du nombre et des caractéristiques des emplois (17 entreprises) et les données disponibles à partir des comptes annuels des entreprises, principalement les données relatives au chiffre d'affaires, au nombre d'emplois et à la masse salariale.

L'exploitation des informations fournies par les opérateurs et des estimations à partir du ratio CA / emplois permettent d'évaluer **l'emploi généré par la filière bateaux promenade à environ 1 450 personnes au plan national.**

La répartition de ces emplois au prorata du nombre de places par territoire permet l'estimation du nombre d'emplois par bassin. ●

NOMBRE D'EMPLOIS DE LA FILIÈRE DE BATEAUX PROMENADE



1 450
EMPLOIS

50 M€ HT
MASSE SALARIALE





06



LES RETOMBÉES économiques

06



LES RETOMBÉES économiques



Avant-propos : partis pris de méthode

- Le terme « retombées économiques » peut correspondre à des réalités très différentes selon la définition qui lui est donnée et les protocoles de calcul retenus. Nous allons ci-après préciser de manière assez détaillée les partis pris méthodologiques qui ont été privilégiés dans le cadre de cette étude afin de permettre une bonne compréhension de la nature des résultats présentés et de faciliter leur mise en perspective.

La mesure des retombées économiques d'une filière d'activité peut en effet être réalisée selon plusieurs méthodologies et à partir de multiples indicateurs. Ces orientations relèvent globalement de deux logiques :

- **Une logique « descriptive »** qui vise à rendre compte de la position de la filière, des niveaux d'activité, de richesses et d'emplois générés par les entreprises qui la composent. Le poids de la filière est alors estimé à partir d'indicateurs tels que le chiffre d'affaires cumulé des entreprises ou la valeur ajoutée générée (contribution au PIB national ou local). Le principal intérêt de cette approche est de fournir des données de cadrage permettant d'apprécier l'importance intrinsèque de la filière et de permettre de la situer par rapport à d'autres. Les éléments relevant de cette logique ont été présentés dans le chapitre précédent : chiffre d'affaires, valeur ajoutée, masse salariale, volume d'emplois...
- **Une logique plus « contributive »** qui vise à évaluer dans quelle mesure la présence de la filière d'activité profite

aux agents économiques du territoire retenu pour l'analyse. Il s'agit ici d'identifier et d'évaluer les retombées générées par l'activité des entreprises de la filière dans le tissu économique local. Dans le cadre de cette approche, la seule prise en compte du chiffre d'affaires ou de la valeur ajoutée générée par les entreprises du secteur trouve rapidement ses limites. Ces flux financiers ne profitent pas, en effet, intégralement aux acteurs du territoire du fait du recours à des agents économiques extérieurs (fournisseurs, prestataires de services, personnels...). Cette réalité présente dans l'ensemble des secteurs économiques l'est tout particulièrement dans le cas des filières fluviales du fait de la présence, dans certaines d'entre elles, d'une forte proportion d'opérateurs étrangers.

Dans le prolongement des études réalisées par VNF en 2012 et 2014, c'est cette deuxième approche qui consiste à évaluer la contribution de la présence des filières du tourisme fluvial à l'activité économique des territoires qui a été privilégiée. ●



188 M€ TTC
POIDS
ÉCONOMIQUE
GÉNÉRÉ AU
PLAN NATIONAL
DONT 116 M€ HT
BÉNÉFICIENT
AUX BASSINS

SOURCES ET BÉNÉFICIAIRES DES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES

La première étape de la démarche d'évaluation a ainsi été d'identifier les agents économiques qui **contribuent** à ces retombées économiques et ceux qui en **bénéficient**. En d'autres termes, les acteurs

économiques à **l'origine** des dépenses sur le territoire directement liées à l'activité fluviale étudiée et ceux auprès desquels ces dépenses sont réalisées (les **destinataires**).

LES CONTRIBUTEURS

Deux catégories de contributeurs ont été retenues. En premier lieu les **entreprises** de la filière des bateaux promenade. Comme nous l'avons vu au chapitre précédent, dans le cadre de leur activité, elles effectuent des dépenses lorsqu'elles ont recours à leurs fournisseurs ou prestataires de services, procèdent à des investissements, rétribuent leurs personnels, s'acquittent de leurs impôts et taxes...

En second lieu **la clientèle** présentée en troisième partie. Elle réalise des croisières à bord des bateaux promenade et génère des dépenses du fait de sa présence sur le territoire voire de séjours complémentaires avant ou après la navigation : dépenses de restauration, de loisirs, achats dans les commerces, consommations dans les cafés, dépenses dans les hébergements (lors des pré et post-séjours)...

LES ÉLÉMENTS PRIS EN COMPTE

LES SOURCES DE RETOMBÉES

Dépenses réalisées auprès des acteurs du territoire par :

1 LES OPÉRATEURS

Achats, investissements, prestations de services, salaires nets versés aux salariés, impôts et taxes, charges sociales...

2 LA CLIENTÈLE

Billet pour la promenade, dépenses annexes liées à la promenade (à terre ou à bord, le cas échéant), achats et consommations lors des éventuels pré et post séjours attribués à la promenade en bateau

LES BÉNÉFICIAIRES

Acteurs économiques auprès desquels les dépenses sont effectuées :

1 LES ENTREPRISES

Achats de biens et services
> Chiffre d'affaires

2 LES INDIVIDUS (ménages)

Salaires, dividendes et autres rétributions
> Pouvoir d'achat

3 LA COLLECTIVITÉ

État, collectivités locales...
> Ressources fiscales





LES BÉNÉFICIAIRES

Les dépenses des opérateurs et des clientèles sont réalisées auprès de trois catégories de bénéficiaires :

- **Les entreprises** : fournisseurs et prestataires des entreprises de bateaux promenade ; commerces, restaurants, cafés, structures de loisirs... dans lesquels les clientèles effectuent leurs dépenses ;
- **Les ménages** qui perçoivent les salaires et autres rétributions versés par les entreprises de la filière. Seules les rétributions nettes des charges sociales¹, qui contribuent réellement à l'augmentation du pouvoir d'achat des ménages, sont comptabilisées² ;
- **La collectivité** qui perçoit les charges fiscales et sociales des entreprises : TVA, impôt sur les sociétés, taxes locales, charges salariales et patronales... Les évaluations faites à une échelle nationale intègrent l'ensemble de ces charges. Celles réalisées à l'échelle des bassins ne prennent en compte que les taxes locales. À noter que deux postes importants n'y sont donc pas comptabilisés : la TVA, les charges sociales. ●

1. La logique de l'évaluation n'étant pas comptable mais économique, certains aménagements ont été effectués afin d'être en mesure de répartir les dépenses des entreprises par grande catégorie d'acteurs économiques. La masse salariale a notamment été scindée en ces deux composantes : les rétributions nettes et les charges sociales.

2. Les effets secondaires résultant de la réinjection d'une partie de ces revenus sur le territoire du fait de la consommation des ménages (effet induit) ne sont pas pris en compte dans l'étude.

RÉCAPITULATION DES DÉPENSES DES ENTREPRISES PRISES EN COMPTE PAR CATÉGORIE D'AGENTS ÉCONOMIQUES

Postes de charges	Nature des charges	Agents économiques bénéficiaires
Achats de marchandises	Produits destinés à être revendus en l'état	Entreprises
Achats de matières premières et autres approvisionnements	Matières consommables, fournitures (produits d'entretien, fournitures de bureau...), petits équipements, combustibles, emballages...	
Autres achats et charges externes	Services extérieurs, commissions, locations, assurances, transport, communication...	
Investissements	Les investissements sont pris en compte par le biais des dotations aux amortissements	
Rétributions nettes	Salaires nets versés aux salariés, revenus non commerciaux des gérants, dividendes distribués...	Ménages
Charges sociales	Charges salariales et patronales des salariés, charges sociales de l'exploitant...	Collectivité (État, régions, départements...)
Impôts et taxes	Impôts sur les bénéfices, TVA, taxes locales...	

DEUX CONCEPTIONS DES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES



LE POIDS ÉCONOMIQUE

Ressources liées à la présence
de l'activité perçues par
les acteurs économiques
du territoire

Logique retenue lors
des précédentes études (2012-2014)



L'IMPACT ÉCONOMIQUE

Supplément de ressources
pour les acteurs locaux généré
par la présence de l'activité

Méthodologie conforme
aux spécifications du guide DGE
sur la mesure de l'impact économique
La mesure de l'impact économique
d'un événement touristique



UNE DOUBLE ÉVALUATION : POIDS ET IMPACT ÉCONOMIQUE

Dans le cadre de cette approche contributive, deux formes de retombées économiques de l'activité bateaux promenade ont été évaluées.

La première, en ligne directe avec ce qui a été présenté précédemment, consiste à mesurer le montant global de dépenses réalisées par les opérateurs et les clientèles sur le territoire retenu. Dans les résultats ci-après ce type de retombées sera qualifié de **poids économique**³.

La seconde évaluation se polarise sur le supplément de ressources générées par la présence de l'activité, en d'autres termes, le niveau de ressources dont n'aurait pas bénéficié le territoire en l'absence de cette activité. Elle correspond à la notion d'**impact économique**.

Par rapport aux retombées précédentes ne seront pas prises en compte notamment les dépenses des clients résidant sur le périmètre retenu (les Français pour une analyse à l'échelle nationale, l'habitant du bassin pour une analyse locale) ni les retombées opérateurs générées à partir du chiffre d'affaires provenant de ces clientèles locales.

Cette évaluation de type « injection-fuite » repose sur les spécifications du guide DGE sur la mesure des impacts économiques qui préconise de ne prendre en compte lors des évaluations que les flux financiers (1) de court terme⁴ (2) attribuables à l'activité⁵ et (3) qui impliquent un acteur du territoire et un acteur extérieur⁶.

Les relations économiques entre les acteurs extérieurs au territoire ne sont donc pas retenues (car neutres pour le territoire) de même que les échanges entre les acteurs du territoire. Si l'on prend l'exemple des retombées clientèles, les dépenses faites par les clients résidant sur un territoire auprès des entreprises de bateaux promenade de ce même territoire ne sont pas considérées comme une injection de ressources nouvelles mais comme un transfert de ressources d'un acteur du territoire à un autre. Seules les dépenses des clients venant de l'extérieur du territoire auprès des entreprises locales constituent ainsi de « l'argent neuf » pour l'économie locale.

Les évaluations en termes d'**impact économique** mesurent ainsi **le supplément net de ressources** injecté sur le territoire du fait de la présence de l'activité.

Nous procéderons ci-après, pour chacune des deux sources de retombées (opérateurs et visiteurs), aux évaluations en termes de poids et d'impact économique. ●

1. Il est parfois appelé "retombées économiques" dans certaines études.

Nous privilégierons le terme "poids économique" pour rester en cohérence avec les études filières déjà réalisées.

2. Essentiellement les dépenses de consommation des ménages et les charges d'exploitation des entreprises.

3. Dépenses qui n'auraient pas été faites en l'absence de l'activité.

4. Cf. Guide DGE sur la mesure de l'impact économique : https://archives.entreprises.gouv.fr/2012/www.tourisme.gouv.fr/stat_etudes/etudes/entreprises/mesure-impact-economique-evenement-touristique.pdf. Le guide DGE porte spécifiquement sur les événements touristiques. Il précise les principes méthodologiques de l'évaluation des impacts économiques qui s'appliquent également aux équipements et filières d'activité (évaluation de court terme centrée sur la mesure de l'impact de dépense, respect des principes « injection-fuite », attribution des flux...).



Le poids économique généré par les opérateurs

- La mesure du poids économique généré par les opérateurs a été effectuée en plusieurs étapes : l'estimation du chiffre d'affaires global des opérateurs, l'évaluation des dépenses des entreprises par type (décomposition par type de charges) et la ventilation des différents types de dépenses aux trois niveaux géographiques que sont : le bassin de navigation (pour la mesure des retombées à l'échelle des bassins), la France (pour la mesure des retombées à l'échelle nationale) et l'international. Le résultat des deux premières étapes (évaluation du chiffre d'affaires et structure des charges) a été présenté dans le chapitre précédent. ●

LA VENTILATION DES DÉPENSES PAR TYPE D'AGENTS ÉCONOMIQUES

Comme nous l'avons vu lors de l'analyse de la structure des charges des entreprises, les dépenses des opérateurs sont majoritairement réalisées auprès des entreprises, fournisseurs et prestataires, pour l'achat des biens et services nécessaires à la production de l'activité. **Ces dépenses d'exploitation se montent ainsi à 128 millions d'euros** soit environ 62 % des dépenses globales TTC.

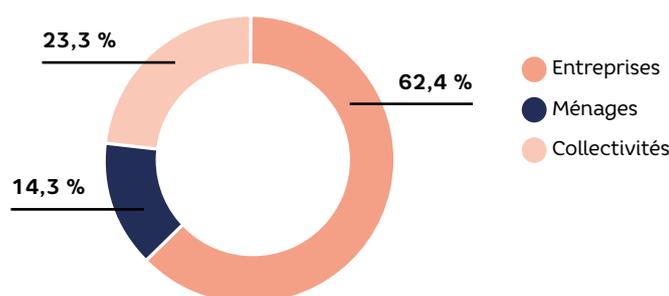
Les charges fiscales et sociales constituent le deuxième poste de dépenses des entreprises. Leurs principales composantes : la TVA et les charges sociales. D'un montant global de 48 millions d'euros, elles représentent près du quart des montants versés par les entreprises.

Les ménages sont enfin destinataires de 14 % des dépenses au travers des rétributions nettes : près de 29 millions d'euros. ●

VENTILATION DES DÉPENSES PAR CATÉGORIE D'AGENTS ÉCONOMIQUES

Dépenses et versements des opérateurs	Montants
Recours aux entreprises (fournisseurs, prestataires, assurances...)	127 570 000 €
Dépenses fiscales et sociales (dont TVA et impôts sur les sociétés)	47 753 000 €
Versements auprès des ménages (salaires, dividendes...)	29 164 000 €
TOTAL	204 487 000 €

VENTILATION DES DÉPENSES PAR TYPE D'AGENTS ÉCONOMIQUES



Dépenses et versements des opérateurs	National	Bassins
Recours aux entreprises (fournisseurs, prestataires, assurances...)	115 600 000 €	89 852 000 €
Dépenses fiscales et sociales (dont TVA et impôts sur les sociétés)	47 753 000 €	2 607 000 €
Versements auprès des ménages (salaires, dividendes...)	27 120 000 €	23 307 000 €
TOTAL	190 473 000 €	115 766 000 €



LE POIDS ÉCONOMIQUE « OPÉRATEURS » PAR BASSIN

- Nous l'avons vu, le poids économique généré par les opérateurs de la filière correspond aux dépenses qu'ils ont réellement effectuées auprès des agents économiques du territoire retenu en référence : la France pour une analyse au plan national, le bassin pour une analyse au plan territorial¹. Par type de charges, cette localisation des dépenses a été effectuée selon les bases suivantes² :

1. Nous rappelons que le bassin est l'unité géographique retenue pour les analyses sur le plan local.
2. Cette localisation des dépenses (charges externes, investissements et frais de personnel) a été effectuée sur la base des informations collectées lors des entretiens avec les acteurs de la filière : proportion des dépenses effectuées sur le bassin de navigation, dans le reste de la France et à l'étranger. La répartition des rétributions nettes a été basée sur la localisation des personnels (proportion résidant dans le bassin, dans le reste de la France et travailleurs étrangers).

Postes	Poids économique à l'échelle nationale	Poids économique à l'échelle des bassins
Les achats de matières premières	Dépenses réalisées en France	Dépenses réalisées dans les bassins
Les achats de marchandises (produits revenus en l'état)	Dépenses réalisées en France	Dépenses réalisées dans les bassins
Les autres charges externes (commissions, locations, assurances, prestations de service, transport, communication...)	Dépenses réalisées en France	Dépenses réalisées dans les bassins
Les investissements (dotations aux amortissements)	Dépenses réalisées en France	Dépenses réalisées dans les bassins
Les rétributions nettes	Dépenses réalisées en France	Dépenses réalisées dans les bassins
Les charges sociales	Ensemble des dépenses	Aucune dépense
Impôts et taxes (impôt sur les sociétés, TVA, taxes locales...)	Ensemble des versements (dont TVA)	Taxes locales (Hors TVA)



© Damien Lachas

Les retombées économiques générées par les opérateurs sont estimées à 190 millions d'euros au plan national et 116 millions d'euros à l'échelle des bassins (cumul des retombées générées dans les différents bassins).

L'écart observé entre le montant global des dépenses mentionné précédemment (204,5 millions d'euros) et le montant des retombées au niveau national (190 millions d'euros) provient du **recours par les opérateurs aux acteurs économiques étrangers pour un montant de 14 millions d'euros**, soit environ 7 % des dépenses totales. L'essentiel de ces dépenses (85 %) est effectué auprès des fournisseurs et prestataires étrangers (12 millions d'euros) ; près de 15 % (2 millions d'euros) auprès des personnels étrangers du fait des rétributions nettes versées.

La diminution des retombées lorsque l'on passe du stade national au stade territorial provient principalement de la non-affectation à l'échelle locale de ressources fiscales et sociales telles que la TVA ou les charges sur les salaires (45 millions

d'euros) et du recours par les entreprises à des fournisseurs basés dans d'autres régions de France (25,7 millions d'euros). Près de 4 millions d'euros de rémunération nette sont également versés à des personnels ne résidant pas sur les bassins de navigation.

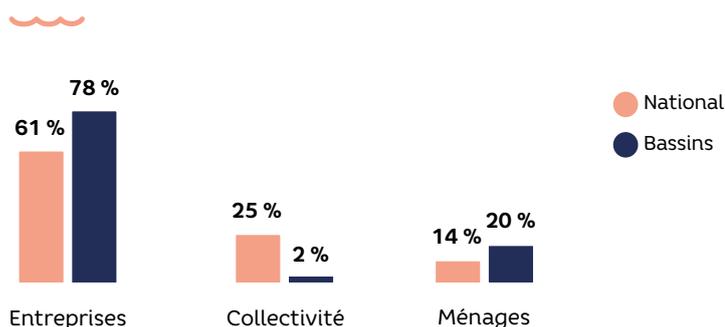
Environ 61 % des dépenses réalisées en France par les opérateurs le sont auprès des entreprises des autres secteurs, 25 % auprès de l'État et aux collectivités, 14 % auprès des ménages.

Du fait principalement de la moindre proportion de charges fiscales et sociales perçues par les collectivités à une échelle locale, les entreprises confortent leur position de premiers bénéficiaires des retombées au niveau local. Près de 78 % des dépenses effectuées dans le tissu économique des bassins de navigation par les opérateurs sont réalisées auprès des entreprises (environ 90 millions d'euros HT) ; 20 % auprès des ménages avec 23 millions d'euros de rétributions nettes.

Logiquement le bassin Seine est celui qui génère l'essentiel des retombées économique observées à l'échelle des bassins : 80 des 116 millions d'euros. **11 % des retombées bénéficient ensuite au bassin Aquitaine et Occitanie avec 12,3 millions d'euros.**

Trois bassins enregistrent ensuite des niveaux de retombées situés entre 5 et 8 millions d'euros : Grand Est, Rhône-Alpes et Ouest. Les opérateurs génèrent enfin dans les deux derniers bassins Hauts-de-France et Centre Bourgogne-Franche-Comté respectivement 3,1 et 2 millions d'euros de retombées. ●

RÉPARTITION DES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES À L'ÉCHELLE NATIONALE ET PAR BASSIN



POIDS ÉCONOMIQUE OPÉRATEURS PAR BASSINS¹

Poids « opérateurs » à l'échelle des bassins	Montants HT
Hauts-de-France	3 084 000 €
Seine	80 338 000 €
Grand Est	7 965 000 €
Centre Bourgogne-Franche-Comté	2 025 000 €
Rhône-Alpes	5 042 000 €
Aquitaine Occitanie	12 327 000 €
Ouest	4 985 000 €
TOTAL	115 766 000 €

1. L'estimation des dépenses effectuées par les opérateurs à l'échelle des bassins a été réalisée à partir de ratios estimés à deux niveaux géographiques : le bassin Seine d'une part et les autres bassins d'autre part. Logique de calcul : $PO_b = \sum_{ib} Y_b \cdot d_i \cdot l_{ib}$ avec PO_b = poids économique des opérateurs dans le bassin b ; Y_b = chiffre d'affaires des bateaux promenade naviguant dans le bassin b ; d_i = part du chiffre d'affaires affectée aux dépenses de type i estimée à l'échelle nationale ; l_{ib} = proportion des dépenses de type i effectuée au niveau des bassins de catégorie b' (deux catégories de bassins retenues : Seine et autres bassins).





© Damien Lachas



Les retombées économiques générées par la clientèle

POSTES DE DÉPENSES RETENUS ET PRINCIPES DE L'ÉVALUATION

■ Pour des raisons méthodologiques dans le cadre de cette évaluation la dépense des clients des bateaux promenade¹ a été structurée en trois catégories :

1. La dépense auprès des opérateurs : elle comprend le coût de la promenade et des autres prestations commercialisées par le bateau dans le cadre de la navigation. Elle correspond au chiffre d'affaires des opérateurs de la filière. Elle est donnée à titre indicatif mais ne doit pas être prise en compte ici car elle l'est dans la mesure du poids économique attribuable par les entreprises.

2. Les dépenses touristiques réalisées durant la navigation. Elles comprennent l'ensemble des dépenses sur site réalisées

lors de la promenade : achats dans les commerces, loisirs, restaurants, cafés, transports locaux... (le détail des postes de consommation retenus est présenté dans la partie relative aux dépenses des clients).

3. Les dépenses touristiques réalisées avant et après la navigation. Ces dépenses intègrent classiquement les pré et post séjours attribuables mais également les dépenses faites lors du séjour dans la ville d'embarquement, toujours pour les situations attribuables à la croisière en bateau promenade. Les analyses détaillées précédentes ont dissocié les dépenses des séjours des dépenses des pré et post séjours. L'analyse économique générale va globaliser ces deux types de dépenses. Elles sont toutes deux de même

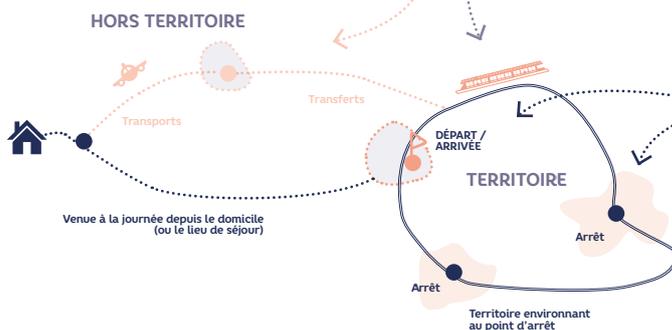
nature, dissociées du moment de la croisière et conditionnées au fait que la croisière ait été le motif principal des séjours et / ou des pré et post séjours. La dépense auprès des opérateurs a été isolée et ne sera pas comptabilisée au titre des retombées «clientèles» car elle correspond au chiffre d'affaires des entreprises, montant déjà pris en compte dans la mesure des retombées «opérateurs».

Précision importante : seules les dépenses des clientèles en lien avec la navigation ont été comptabilisées au titre des retombées économiques. Les dépenses réalisées sur site hors du cadre de la navigation de même que celles effectuées lors de séjours avant ou après la navigation non liées à l'activité de croisière n'ont pas été prises en compte. ●

1. Le détail des dépenses des clients par type de dépense est présenté au chapitre 3.

C. Pré et post séjours liés à la promenade

Le cas échéant
Hébergement | Restauration, achats, cafés, bars | Activités | Transports locaux
Sur le territoire ou hors territoire



A. Dépenses auprès de l'opérateur

1. Prix de la promenade
2. Autres dépenses à bord : achats, consommations, repas...

B. Dépenses à terre liées à la navigation

- Sur site, avant ou après la promenade
 - Lors des arrêts, le cas échéant
- Auprès d'autres entreprises que l'opérateur : restaurants, cafés, commerces (souvenirs, produits locaux...), activités (sportives, culturelles...), stationnement (au point de départ...)

LA DÉPENSE TOTALE DES CLIENTÈLES

Le total des dépenses effectuées par les clientèles s'élève à 697 millions d'euros TTC. Près de 30 % de cette dépense est réalisée auprès des bateaux promenade.

L'essentiel des montants dépensés l'a donc été auprès des entreprises des territoires dans le cadre de dépenses touristiques : près de 500 millions d'euros (491 millions).

30 % de ces dépenses, soit 147 millions d'euros, ont été effectués dans le cadre de la navigation : durant la promenade, lors des éventuelles escales à terre ou en marge de la sortie, immédiatement avant ou après la promenade (consommations au café, repas au restaurant...).

70 % des dépenses touristiques découlant de la présence sur les territoires des clientèles des bateaux promenade sont par ailleurs liées aux pré et post séjours attribués à la sortie.



© Marine Vignot

DÉPENSES DES CLIENTÈLES TTC

Dépenses-clientèles TTC	Total France
1. Dépenses auprès des opérateurs (=chiffre d'affaires)	205 825 000 €
2. Dépenses tourisme fluvial (pendant la navigation)	147 020 000 €
3. Dépenses tourisme avant et après la navigation (pré et post séjours)	344 377 000 €
TOTAL DÉPENSES (1 À 3)	697 222 000 €
TOTAL HORS DÉPENSES AUPRÈS DES OPÉRATEURS (2 À 3)	491 397 000 €

DÉPENSES DES CLIENTÈLES HT

Dépenses-clientèles HT	Total France
1. Dépenses auprès des opérateurs (chiffres d'affaires opérateurs)	187 113 000 €
2. Dépenses touristiques pendant la navigation	130 898 000 €
3. Dépenses touristiques avant/après navigation (pré/post séjours)	303 805 000 €
TOTAL DÉPENSES (1 À 3)	621 816 000 €
TOTAL HORS DÉPENSES AUPRÈS DES OPÉRATEURS (2 À 3)	434 703 000 €

La répartition par bassin des retombées générées par la clientèle est la suivante :

Dépenses clientèles en € HT	Hauts-de-France	Seine	Grand Est	Centre Bourg-Fr.-Comté	Rhône-Alpes	Aquitaine Occitanie	Ouest
1. Dépenses auprès des opérateurs (chiffres d'affaires opérateurs)	4 301 000 €	129 712 000 €	10 483 000 €	3 829 000 €	12 492 000 €	16 216 000 €	10 081 000 €
2. Dépenses touristiques pendant la navigation	7 813 000 €	53 246 000 €	31 106 000 €	5 132 000 €	10 602 000 €	10 370 000 €	12 629 000 €
3. Dépenses touristiques avant/après navigation (pré/post séjours)	12 185 000 €	146 928 000 €	17 829 000 €	8 004 000 €	14 270 000 €	84 891 000 €	19 698 000 €
TOTAL DÉPENSES	24 299 000 €	329 886 000 €	59 417 000 €	16 965 000 €	37 364 000 €	111 477 000 €	42 408 000 €
TOTAL HORS DÉPENSES HORS DÉPENSES EFFECTUÉES AUPRÈS DU BATEAU	19 998 000 €	200 174 000 €	48 935 000 €	13 136 000 €	24 872 000 €	95 261 000 €	32 327 000 €





POIDS ÉCONOMIQUE GÉNÉRÉ À L'ÉCHELLE NATIONALE PAR LES CLIENTÈLES

Poids économiques générés par la clientèle (France TTC)	Total France
1. Dépenses auprès des opérateurs (chiffres d'affaires opérateurs)	<i>Déjà prises en compte*</i>
2. Dépenses touristiques pendant la navigation	147 020 000 €
3. Dépenses touristiques avant/après navigation (pré/post séjours)	344 377 000 €
TOTAL HORS DÉPENSES AUPRÈS DES OPÉRATEURS (2 À 3)	491 397 000 €

*Rappel : les dépenses auprès des opérateurs correspondent au chiffre d'affaires des entreprises à partir duquel ces dernières effectuent leurs dépenses auprès des différents agents économiques. Elles ont donc déjà été prises en compte au titre des retombées générées par les entreprises.

LE POIDS ÉCONOMIQUE GÉNÉRÉ PAR LES CLIENTÈLES

Au plan national, le poids économique de la filière des bateaux promenade se monte ainsi à 491 millions d'euros TTC¹.

L'essentiel de ces retombées (70 %) découle de la dépense des clients réalisée en marge de la navigation elle-même, avant et/ou après leur promenade en bateau : près de 345 millions d'euros TTC. ●

1. Logique de calcul : $PCT_t = \sum_{c,p} (N_t \cdot \alpha_c \cdot d_{tp})$ avec PCT = poids économique généré par la clientèle sur le territoire t ; N = nombre de clients ; d = dépense moyenne par client ; α = taux d'attribution de la dépense à la pratique fluviale ; t = territoire d'analyse ; c = catégorie de dépenses (pendant la navigation ; pré séjour ; post séjour) ; p = postes de dépenses par catégorie (restauration, commerces...)

Il se répartit par bassin de la manière suivante :

POIDS ÉCONOMIQUE GÉNÉRÉ PAR LES CLIENTÈLES PAR BASSIN

Poids économique généré par la clientèle (bassins HT)	Montant HT	Capacité d'accueil
Hauts-de-France	19 998 000 €	1 995
Seine	200 174 000 €	29 212
Grand Est	48 935 000 €	2 248
Centre Bourgogne-Franche-Comté	13 135 000 €	2 185
Rhône-Alpes	24 872 000 €	3 562
Aquitaine Occitanie	95 261 000 €	7 111
Ouest	32 327 000 €	3 225
TOTAL	434 703 000 €	49 538

POIDS ÉCONOMIQUE GÉNÉRÉ À L'ÉCHELLE DES BASSINS (CUMUL DES RETOMBÉES PAR BASSIN)

Poids économiques générés par la clientèle	Total France € HT
1. Dépenses auprès des opérateurs (chiffres d'affaires opérateurs)	<i>Déjà prises en compte*</i>
2. Dépenses touristiques pendant la navigation	130 898 000 €
3. Dépenses touristiques avant/après navigation (pré/post séjours)	303 805 000 €
TOTAL HORS DÉPENSES AUPRÈS DES OPÉRATEURS (2 À 3)	434 703 000 €

*Rappel : les dépenses auprès des opérateurs correspondent au chiffre d'affaires des entreprises à partir duquel ces dernières effectuent leurs dépenses auprès des différents agents économiques. Elles ont donc déjà été prises en compte au titre des retombées générées par les entreprises.

Poids économique global : clientèles et opérateurs

POIDS ÉCONOMIQUE AU NIVEAU NATIONAL

Au plan national le poids économique global de la filière des bateaux promenade est évalué à 682 millions d'euros TTC.

28 % de ce poids économique est généré par la dépense des entreprises, près de 72 % par celle de la clientèle.

Les retombées générées par les passagers se répartissent, nous l'avons vu, en deux catégories :

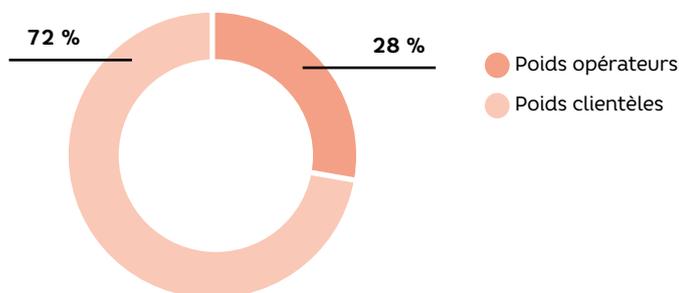
- les dépenses touristiques réalisées en cours de navigation (achats dans les commerces, les restaurants, les cafés...) : 30 % des dépenses des visiteurs, soit 22 % des retombées globales (147 millions d'euros)
- les dépenses générées en marge de la navigation, incluant les pré et post séjours (hébergement, restauration, transports sur site, activités...) :

70 % des retombées-clientèle soit la moitié des retombées globales (51 % ; 344 millions d'euros). ●

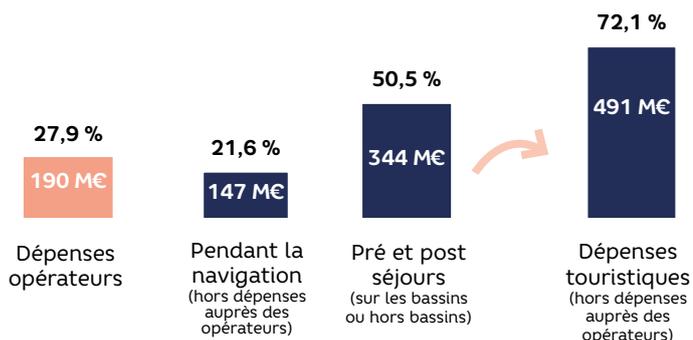
POIDS ÉCONOMIQUE AU NIVEAU NATIONAL

Poids à l'échelle nationale	Montants en € TTC
Poids généré par les opérateurs	190 473 000 €
Poids généré par les clientèles	491 397 000 €
TOTAL	681 870 000 €

RÉPARTITION DU POIDS ÉCONOMIQUE NATIONAL PAR SOURCE (EN % DU POIDS ÉCONOMIQUE GLOBAL)



POIDS DES RETOMBÉES GÉNÉRÉES PAR LA DÉPENSE TOURISTIQUE DES PASSAGERS



© VNF

POIDS ÉCONOMIQUE À L'ÉCHELLE DES BASSINS

La somme des retombées globales (opérateurs et clientèles) observées par bassin est évaluée à 550 millions d'euros HT.

La diminution des dépenses des entreprises observée au niveau des bassins résulte principalement des charges sociales et de la fiscalité qui échappent au territoire¹ (TVA et impôts sur les bénéfiques) mais aussi du recours, par les entreprises de la filière, aux entreprises et personnels extérieurs.

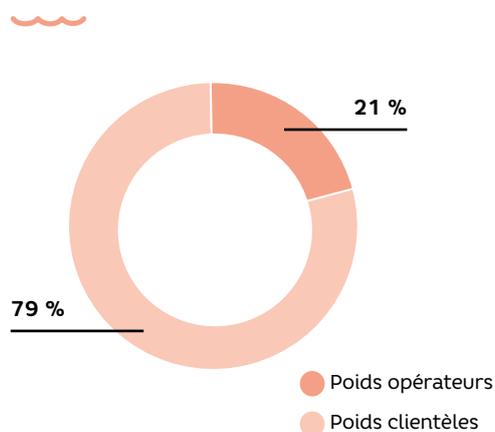
La part des retombées générées par les passagers est ainsi plus importante sur les territoires qu'à l'échelle nationale. Elle passe en effet de 72 à près de 80 %.

Comme au plan national, 70 % des retombées générées par la clientèle sur les territoires le sont à l'occasion des pré et post séjours.

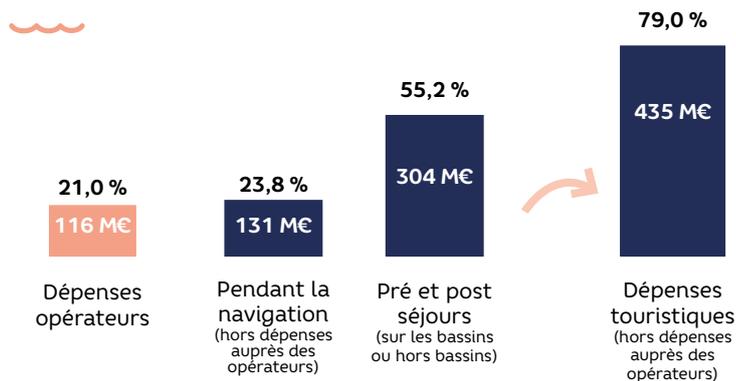
1. Dans le cadre de cette approche de court terme, les retours vers les territoires sous ses diverses formes d'une part des charges fiscales et sociales versées au plan national (prestations sociales, dotations de l'État...) ne sont pas pris en compte.

Poids à l'échelle des bassins	Montants en € HT
Poids généré par les opérateurs	115 766 000 €
Poids généré par les clientèles	434 703 000 €
TOTAL	550 469 000 €

RÉPARTITION DU POIDS ÉCONOMIQUE À L'ÉCHELLE DES BASSINS (EN % DE LA SOMME DES RETOMBÉES GÉNÉRÉES PAR BASSIN)



POIDS DES RETOMBÉES GÉNÉRÉES PAR LA DÉPENSE TOURISTIQUE DES PASSAGERS (EN % DE LA SOMME DES RETOMBÉES GÉNÉRÉES PAR BASSIN)



Les retombées économiques sur le bassin Seine représentent la moitié des retombées observées à l'échelle des bassins (51 %). Près de 20 % sont générées en Aquitaine Occitanie. ●

RÉPARTITION DU POIDS ÉCONOMIQUE PAR BASSIN

Poids à l'échelle des bassins (€ HT)	Poids des opérateurs	Poids clientèles	Total
Hauts-de-France	3 084 000 €	19 998 000 €	23 081 000 €
Seine	80 338 000 €	200 174 000 €	280 512 000 €
Grand Est	7 965 000 €	48 935 000 €	56 900 000 €
Centre Bourgogne-Franche-Comté	2 025 000 €	13 136 000 €	15 161 000 €
Rhône-Alpes	5 042 000 €	24 872 000 €	29 914 000 €
Aquitaine Occitanie	12 327 000 €	95 261 000 €	107 589 000 €
Ouest	4 985 000 €	32 327 000 €	37 312 000 €
TOTAL	115 766 000 €	434 703 000 €	550 469 000 €



L'IMPACT ÉCONOMIQUE SUR LES TERRITOIRES

■ La mesure en termes d'impact économique aboutit à une évaluation plus restrictive des retombées économiques car elle ne prend en compte que les montants financiers qui n'auraient pas été injectés sur le territoire en l'absence de l'activité. Comme nous l'avons vu précédemment, les dépenses des clientèles résidant sur le territoire ne sont donc pas comptabilisées car elles ne constituent pas de nouvelles injections de ressources.

L'impact économique de l'activité à l'échelle des bassins est estimé à 326 millions d'euros HT.

L'essentiel de cet impact est généré par la dépense des passagers, notamment dans le cadre des dépenses réalisées en marge de la promenade. La forte diminution de la part des opérateurs par rapport à l'analyse précédente provient essentiellement du fait que ne sont prises en compte au titre de l'impact économique généré par les entreprises que les dépenses réalisées localement par les opérateurs à partir du chiffre d'affaires généré par les passagers qui (1) proviennent de l'extérieur du territoire et (2) ne seraient pas venus sur le territoire en l'absence de l'offre en bateau promenade. Nous avons vu lors de la partie sur la clientèle que ce « taux d'attribution » de la présence sur le territoire à la promenade en bateau était limité (environ 6%)².

Ces 6 % de visiteurs génèrent par ailleurs une dépense locale estimée à près de 320 millions d'euros sur l'ensemble des bassins : 39 millions d'euros en dépenses complémentaires (hors bateaux promenade) durant la navigation et 280 millions d'euros en pré et post séjours. ●

Impact à l'échelle des bassins	Montants en € HT
Impact généré par les opérateurs	6 767 000 €
Impact généré par les clientèles	319 361 000 €
TOTAL	326 128 000 €

2. Voir chapitre 3

RÉPARTITION PAR BASSIN DE L'IMPACT ÉCONOMIQUE

Impact à l'échelle des bassins	Impact opérateurs	Impact clientèle	Montants en € HT
Hauts-de-France	308 000 €	15 571 000 €	15 880 000 €
Seine	2 249 000 €	146 946 000 €	149 195 000 €
Grand Est	398 000 €	23 698 000 €	24 096 000 €
Centre Bourgogne-Franche-Comté	425 000 €	10 228 000 €	10 653 000 €
Rhône-Alpes	1 679 000 €	22 806 000 €	24 485 000 €
Aquitaine Occitanie	1 208 000 €	74 940 000 €	76 148 000 €
Ouest	498 000 €	25 172 000 €	25 670 000 €
TOTAL	6 767 000 €	319 361 000 €	326 128 000 €

DE LA DÉPENSE GLOBALE À L'IMPACT ÉCONOMIQUE

Le schéma suivant récapitule les niveaux de retombées et d'impact produits par les différents types d'évaluation.

La somme de la dépense TTC des opérateurs d'une part et de l'ensemble des clientèles d'autre part conduit à l'évaluation du niveau maximal de retombées pouvant être capté au niveau national (comme à l'échelle des bassins dans l'hypothèse où l'ensemble de ces dépenses soit effectué localement) : près de 700 millions d'euros. Ce montant prend en compte l'ensemble des dépenses touristiques des clientèles (hors opérateurs) et, sans distinction, celles réalisées en France et à l'étranger par les opérateurs.

Le retrait des montants dépensés par les opérateurs à l'étranger permet d'obtenir une évaluation du poids économique de la filière au plan national (682 millions d'euros). Il comprend la dépense des opérateurs en France ainsi que l'ensemble de la dépense hors opérateurs de la clientèle.

Une analyse en termes de poids économique à l'échelle des bassins restreint le

niveau des retombées aux seules dépenses réalisées localement, dans le tissu économique des bassins. Les dépenses hors bassins ne sont donc plus comptabilisées.

Les retombées économiques globales, tous bassins confondus, sont ainsi estimées à 550 millions d'euros. La baisse observée par rapport au stade précédent a pour principales origines le retrait des charges sociales et fiscales relevant du national (TVA, charges sociales...) et la suppression des dépenses réalisées par les opérateurs auprès d'entreprises ou de personnels extraterritoriaux.

Enfin, **l'approche en termes d'impact économique ne prend en compte, quant à elle, que les dépenses locales des clients provenant de l'extérieur du bassin ainsi que celles des entreprises réalisées à partir du chiffre d'affaires généré par ces clients extraterritoriaux. Elle aboutit à un niveau de retombées de 326 millions d'euros.** Le montant est plus limité mais correspond à la réelle injection de ressources nouvelles sur le territoire du fait de la présence de l'activité. ●



326 M€ HT
IMPACT ÉCONOMIQUE DES BATEAUX PROMENADE EN FRANCE

LES DIFFÉRENTS NIVEAUX DE L'ÉVALUATION ÉCONOMIQUE

Dépenses globales TTC : opérateurs et passagers*



Poids économique national TTC



Dépenses hors France des opérateurs

Poids économique au niveau des bassins HT



Dépenses hors bassin des opérateurs (dont TVA et charges sociales)
 Dépenses des pré et post séjour hors bassin

Impact économique bassins HT



Dépenses des clients habitant le territoire. Dépenses des opérateurs réalisées à partir du CA généré par les habitants du territoire

*Dépenses attribuées par le client à la pratique fluviale

Quelques données de synthèse à l'échelle nationale

DONNÉES NATIONALES : DESCRIPTION DE LA CLIENTÈLE

Age	36 ans à Paris 50 ans en province
Provenance	France : 47 % Étranger : 53 % (principalement Royaume-Uni, Allemagne, Italie)
Composition	Groupe de 3,5 personnes en moyenne
Connaissance du produit	En voyant des bateaux naviguer (35 %) Par le bouche-à-oreille (31 %)
Taux de primo-pratiquants	36 %
Pris moyen du produit (tarif moyen par personne)	19 € TTC à Paris 16,80 € TTC ailleurs (province et Île-de-France hors Paris)
Principales activités pratiquées dans la ville d'embarquement	Tourisme culturel (76 %) Vacances, loisirs (69 %) Shopping (36 %)
Dépense moyenne par passager au cours de la croisière (TTC)	13,30 €
Part de clients qui réalisent un pré ou post séjour	2,5 %
Dépense moyenne par passager au cours des pré et post séjours* (TTC)	30,60 €

*Intégrant les dépenses attribuées à la promenade réalisée dans la ville d'embarquement

DONNÉES ÉCONOMIQUES

Chiffre d'affaires des opérateurs (HT) Valeur ajoutée	187 113 K€ 76 071 K€
Dépenses des passagers (TTC) (hors opérateurs) > Dépenses touristiques durant les navigations (TTC) > Dépenses touristiques en pré / post séjour (TTC)	491 397 K€ 147 020 K€ 344 377 K€
Poids économique global TTC > Poids économique des opérateurs (TTC) > Poids économique généré par les clientèles (TTC) Poids économique global HT	681 870 K€ 190 473 K€ 491 397 K€ 606 464 K€
Impact économique territorial (somme des bassins) (HT)	326 108 K€

Les retombées économiques par bassin de navigation

Les tableaux présentés ci-après mentionnent une sélection d'informations quantitatives destinées à rappeler les principaux résultats propres à chaque bassin et à mettre en évidence leurs spécificités.

À noter : La filière des bateaux promenade est spécifique, la situation des bassins de province ne pouvant être réellement comparée à celle du bassin de la Seine. Aussi, les tableaux présentés vont dans un premier temps comparer le bassin de la Seine à l'ensemble des bassins français, les bassins de province étant ensuite comparés au cumul des seuls bassins de province (et non pas au cumul de l'ensemble des bassins).

CARACTÉRISTIQUES DES BASSINS

Les données synthétisées par bassin peuvent être classées en deux catégories : les caractéristiques de la flotte et de la fréquentation et les données économiques et financières.

1/ LES INFORMATIONS RELATIVES À LA FLOTTE ET À LA FRÉQUENTATION

- Trois indicateurs sont proposés pour rendre compte du **volume de l'offre** :
 - Le nombre d'opérateurs (entreprises exploitant au moins un bateau sur le bassin)
 - La flotte : le nombre de bateaux
 - La capacité d'accueil : le nombre de places

- Un indicateur renseigne sur le **volume de la demande** :
 - Le nombre de passagers

- Au-delà des informations volumétriques, **4 ratios de synthèse** sont également présentés.

Le premier est relatif à **l'offre** :

- La capacité moyenne des bateaux

Les trois autres à **la demande** :

- Le nombre moyen de passagers par place
 - ▶ Cet indicateur rapporte le nombre annuel de passagers au nombre de places.
- Le nombre moyen de passagers par bateau
 - ▶ Cet indicateur rapporte le nombre annuel de passagers au nombre de bateaux.
- La durée moyenne des croisières (en heures)

2/ DES INFORMATIONS ÉCONOMIQUES ET FINANCIÈRES

Ces données font référence à 3 catégories d'informations :

- Des données **économiques de cadrage des opérateurs** :
 - Le chiffre d'affaires généré sur le bassin par l'activité.
 - La valeur ajoutée générée à partir de ce chiffre d'affaires.
 - Le nombre d'emplois.

- Des données relatives à la **dépense des passagers** :

- Les dépenses des clientèles sur le bassin.
 - ▶ Le montant, exprimé en TTC, correspond aux dépenses touristiques effectuées à terre durant la croisière (restauration, achats dans les commerces, sorties dans les cafés...) et à celles réalisées dans la ville d'embarquement et lors des pré et post séjours passés sur le territoire (hébergement, restauration, transports sur site...). Spécifiquement pour la filière des bateaux promenade, les dépenses réalisées dans la ville d'embarquement (complémentaires aux dépenses pendant la promenade) sont ici regroupées avec les dépenses de pré et post séjours. Les dépenses lors des pré et post séjours effectuées hors bassin ne sont pas prises en compte.
- Les dépenses des clientèles durant les croisières.
 - ▶ Rappel des montants dépensés à terre. Dépenses exclusivement réalisées dans les bassins.
- Les dépenses des clientèles en pré et post séjours.
 - ▶ Rappel des montants exclusivement liés aux pré et post séjours sur le territoire et dépenses attribuées dans la ville d'embarquement.

- Des données relatives aux **retombées économiques** (poids et impact) :

- Le poids économique généré sur le bassin par les opérateurs.
 - ▶ Dépenses réalisées par les entreprises auprès des différents acteurs économiques du territoire (entreprises, collectivités et ménages).
- Le poids économique découlant de la dépense les passagers.
 - ▶ Montants dépensés localement et pouvant être attribués à la navigation fluviale.
- Le poids économique global
 - ▶ Somme du poids « opérateurs » et du poids « passagers ». ●

SPÉCIFICITÉS DES BASSINS

Deux moyens ont été utilisés pour permettre de relativiser la situation observée sur le bassin par rapport à celle observée au plan national (ou plan des bassins de province).

1/ LA MENTION DES VOLUMES OBSERVÉS DANS L'ENSEMBLE DES BASSINS

Pour chaque indicateur est mentionnée la somme des montants observés dans l'ensemble des bassins (colonne « Total bassins » / « Total bassins de province »).

Pour les bassins autres que le bassin Seine, les montants mentionnés sont égaux à la somme des montants enregistrés dans les différents bassins (Hauts-de-France, Grand Est, Centre Bourgogne-Franche-Comté, Rhône-Alpes, Aquitaine Occitanie et Ouest).

Pour le bassin Seine, la somme des bassins est égale au volume observé au niveau national pour l'ensemble des indicateurs à l'exception de deux d'entre eux :

- Le poids économique « opérateurs » qui n'inclut pas les dépenses effectuées hors bassin par les entreprises (recours à des fournisseurs ou des personnels situés hors bassin, paiement d'impôts et taxes à l'échelle nationale...)
- Le poids économique global, somme du poids « opérateurs » et du poids « clientèle ».

2/ LA PRÉSENCE DE DEUX INDICATEURS DE POSITION

- Le premier, symbolisé par la mention « % » indique la part que représente le bassin dans la somme des bassins telle que définie précédemment. Cet indicateur est proposé pour tous les critères volumétriques.
- Un deuxième indicateur symbolisé par la mention « Coeff. » indique dans quelle mesure la situation observée dans le bassin est supérieure ou inférieure à celle observée dans les autres bassins. Il correspond au rapport entre le pourcentage propre au bassin et le pourcentage moyen dans les autres bassins. Pour le bassin Seine, la comparaison est réalisée avec l'ensemble des bassins de province. Pour les autres

bassins, la comparaison est conduite en référence à l'ensemble des autres bassins de province.

- Ainsi, pour un critère donné, un coefficient égal à 1 indique que la situation dans le bassin est identique à celle observée dans les autres bassins. La situation dans le bassin sera d'autant plus inférieure à celle observée dans les autres bassins que le coefficient sera proche de 0, elle sera d'autant plus supérieure que le coefficient sera supérieur à 1.

À noter : cet indicateur traduit de manière factuelle la situation observée dans le bassin. Il ne constitue pas un indicateur de performance. ●

EXEMPLE D'INTERPRÉTATION : POUR LE BASSIN SEINE (CF. PAGE 94)

Ligne « Flotte » : « **105** bateaux promenade sont en activité sur les **326** bateaux recensés au niveau national soit 32,2 % de la flotte. Le nombre de bateaux promenade présents dans le bassin correspond à **285 %** du nombre moyen observé dans les autres bassins (autrement formulé, le bassin Seine concentre 2,85 fois plus de bateaux promenade que la moyenne des bassins de province) ».

Ligne « Capacité d'accueil moyenne par bateau » : « En moyenne, un bateau promenade du bassin Seine dispose de **278** places contre **152** dans l'ensemble des bassins (Bassin Seine compris). Le nombre moyen de places par bateau est **3,02** fois plus élevé dans le bassin Seine que dans les autres bassins ».

EXEMPLE D'INTERPRÉTATION : POUR LE BASSIN HAUTS-DE-FRANCE (CF. PAGE 94)

Ligne « Flotte » : « **15** bateaux promenade sont en activité sur les **152** bateaux recensés au sein des bassins de province, soit **9,9 %** de la flotte des bassins de province. Le nombre de bateaux promenade présents dans le bassin correspond à **55 %** du nombre moyen observé dans les autres bassins de province ».

Ligne « Capacité d'accueil moyenne par bateau » : « En moyenne, un bateau promenade du bassin Hauts-de-France dispose de **83** places contre **92** dans l'ensemble des bassins de province (Bassin Hauts-de-France compris). Le nombre moyen de places par bateau dans le bassin Hauts-de-France correspond à **89 %** de celui observé dans les autres bassins ».

LE BASSIN HAUTS-DE-FRANCE

FLOTTE ET FRÉQUENTATION

	Bassin	Total bassins (hors Seine)	%	Coeff.
Opérateurs	15	152	9,9 %	0,55
Flotte (nombre de bateaux)	24	221	10,9 %	0,61
Capacité d'accueil totale (nombre de places)	2 000	20 300	9,8 %	0,54
> Capacité d'accueil moyenne par bateau (places)	83	92		0,89
Nombre de passagers transportés	326 200	3 747 700	8,7 %	0,48
> Nombre moyen de passagers par place	164	184	-	0,88
> Nombre moyen de passagers par bateau	13 600	17 000	-	0,78
Durée moyenne des croisières (en heures)	1 h 20	2 h 10	-	0,57

DONNÉES ÉCONOMIQUES

	Bassin	Total bassins (hors Seine)
Chiffre d'affaires des opérateurs (HT)	4 301 K€	57 401 K€
Valeur ajoutée	1 986 K€	26 500 K€
Nombre d'emplois	58	591
Dépenses totales des clientèles (hors opérateurs, TTC)	22 543 K€	264 735 K€
> Dépenses touristiques durant la navigation (TTC)	8 657 K€	87 020 K€
> Dépenses en pré et post séjours (TTC)	13 886 K€	177 715 K€
Poids économique global (HT)	23 081 K€	269 957 K€
> Poids économique « opérateurs » (HT)	3 084 K€	35 428 K€
> Poids économique « clientèles » (HT)	19 998 K€	234 529 K€
Impact économique (HT)	15 880 K€	176 932 K€

LE BASSIN SEINE

FLOTTE ET FRÉQUENTATION

	Bassin	Total bassins	%	Coeff.
Opérateurs	46	198	23,2 %	1,82
Flotte (nombre de bateaux)	105	326	32,2 %	2,85
Capacité d'accueil totale (nombre de places)	29 200	49 500	59,0 %	8,62
> Capacité d'accueil moyenne par bateau (places)	278	152		3,02
Nombre de passagers transportés	7 502 400	11 250 000	66,7 %	12,01
> Nombre moyen de passagers par place	257	227	-	1,39
> Nombre moyen de passagers par bateau	71 500	34 500	-	4,21
Durée moyenne des croisières (en heures)	1 h 00	1 h 20	-	0,49

DONNÉES ÉCONOMIQUES

	Bassin	Total bassins
Chiffre d'affaires des opérateurs (HT)	129 712 K€	187 113 K€
Valeur ajoutée	49 570 K€	76 071 K€
Nombre d'emplois	849	1 440
Dépenses totales des clientèles (hors opérateurs, TTC)	226 662 K€	491 397 K€
> Dépenses touristiques durant la navigation (TTC)	59 999 K€	147 020 K€
> Dépenses en pré et post séjours (TTC)	166 663 K€	344 377 K€
Poids économique global (HT)	280 512 K€	550 469 K€
> Poids économique « opérateurs » (HT)	80 338 K€	115 766 K€
> Poids économique « clientèles » (HT)	200 174 K€	434 703 K€
Impact économique (HT)	149 195 K€	326 128 K€

LE BASSIN GRAND EST

FLOTTE ET FRÉQUENTATION

	Bassin	Total bassins (hors Seine)	%	Coeff.
Opérateurs	11	152	7,2 %	0,39
Flotte (nombre de bateaux)	21	221	9,5 %	0,53
Capacité d'accueil totale (nombre de places)	2 200	20 300	11,1 %	0,62
> Capacité d'accueil moyenne par bateau (places)	107	92		1,18
Nombre de passagers transportés	843 600	3 747 700	22,5 %	1,45
> Nombre moyen de passagers par place	375	184	-	2,33
> Nombre moyen de passagers par bateau	40 100	17 000	-	2,76
Durée moyenne des croisières (en heures)	1 h 40	2 h 10	-	0,75

DONNÉES ÉCONOMIQUES

	Bassin	Total bassins (hors Seine)
Chiffre d'affaires des opérateurs (HT)	8 101 K€	57 401 K€
Valeur ajoutée	3 740 K€	26 500 K€
Nombre d'emplois	65	591
Dépenses totales des clientèles (hors opérateurs, TTC)	54 666 K€	264 735 K€
> Dépenses touristiques durant la navigation (TTC)	34 471 K€	87 020 K€
> Dépenses en pré et post séjours (TTC)	20 195 K€	177 715 K€
Poids économique global (HT)	56 900 K€	269 957 K€
> Poids économique « opérateurs » (HT)	7 965 K€	35 428 K€
> Poids économique « clientèles » (HT)	48 935 K€	234 529 K€
Impact économique (HT)	24 096 K€	176 932 K€

LE BASSIN CENTRE BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

FLOTTE ET FRÉQUENTATION

	Bassin	Total bassins (hors Seine)	%	Coeff.
Opérateurs	26	152	17,1 %	1,03
Flotte (nombre de bateaux)	32	221	14,5 %	0,85
Capacité d'accueil totale (nombre de places)	2 200	20 300	10,7 %	0,60
> Capacité d'accueil moyenne par bateau (places)	68	92		0,71
Nombre de passagers transportés	214 300	3 747 700	5,7 %	0,30
> Nombre moyen de passagers par place	98	184	-	0,50
> Nombre moyen de passagers par bateau	6 700	17 000	-	0,36
Durée moyenne des croisières (en heures)	3 h 00	2 h 10	-	1,51

DONNÉES ÉCONOMIQUES

	Bassin	Total bassins (hors Seine)
Chiffre d'affaires des opérateurs (HT)	3 829 K€	57 401 K€
Valeur ajoutée	1 768 K€	26 500 K€
Nombre d'emplois	64	591
Dépenses totales des clientèles (hors opérateurs, TTC)	14 807 K€	264 735 K€
> Dépenses touristiques durant la navigation (TTC)	5 686 K€	87 020 K€
> Dépenses en pré et post séjours (TTC)	9 121 K€	177 715 K€
Poids économique global (HT)	15 161 K€	269 957 K€
> Poids économique « opérateurs » (HT)	2 025 K€	35 428 K€
> Poids économique « clientèles » (HT)	13 136 K€	234 529 K€
Impact économique (HT)	10 653 K€	176 932 K€

LE BASSIN RHÔNE-ALPES

FLOTTE ET FRÉQUENTATION

	Bassin	Total bassins (hors Seine)	%	Coeff.
Opérateurs	13	152	8,6 %	0,47
Flotte (nombre de bateaux)	27	221	12,2 %	0,70
Capacité d'accueil totale (nombre de places)	3 600	20 300	17,5 %	1,06
> Capacité d'accueil moyenne par bateau (places)	132	92	-	1,53
Nombre de passagers transportés	533 400	3 747 700	14,2 %	0,83
> Nombre moyen de passagers par place	150	184	-	0,78
> Nombre moyen de passagers par bateau	19 800	17 000	-	1,19
Durée moyenne des croisières (en heures)	1 h 50	2 h 10	-	0,86

DONNÉES ÉCONOMIQUES

	Bassin	Total bassins (hors Seine)
Chiffre d'affaires des opérateurs (HT)	12 492 K€	57 401 K€
Valeur ajoutée	5 767 K€	26 500 K€
Nombre d'emplois	103	591
Dépenses totales des clientèles (hors opérateurs, TTC)	28 874 K€	264 735 K€
> Dépenses touristiques durant la navigation (TTC)	12 631 K€	87 020 K€
> Dépenses en pré et post séjours (TTC)	16 243 K€	177 715 K€
Poids économique global (HT)	29 914 K€	269 957 K€
> Poids économique « opérateurs » (HT)	5 042 K€	35 428 K€
> Poids économique « clientèles » (HT)	24 872 K€	234 529 K€
Impact économique (HT)	24 485 K€	176 932 K€

LE BASSIN AQUITAINE OCCITANIE

FLOTTE ET FRÉQUENTATION

	Bassin	Total bassins (hors Seine)	%	Coeff.
Opérateurs	64	152	42,1 %	3,64
Flotte (nombre de bateaux)	87	221	39,4 %	3,25
Capacité d'accueil totale (nombre de places)	7 100	20 300	35,0 %	2,69
> Capacité d'accueil moyenne par bateau (places)	82	92	-	0,83
Nombre de passagers transportés	1 304 000	3 747 700	34,8 %	2,67
> Nombre moyen de passagers par place	183	184	-	0,99
> Nombre moyen de passagers par bateau	15 000	17 000	-	0,82
Durée moyenne des croisières (en heures)	3 h 00	2 h 10	-	1,81

DONNÉES ÉCONOMIQUES

	Bassin	Total bassins (hors Seine)
Chiffre d'affaires des opérateurs (HT)	16 216 K€	57 401 K€
Valeur ajoutée	7 487 K€	26 500 K€
Nombre d'emplois	207	591
Dépenses totales des clientèles (hors opérateurs, TTC)	107 403 K€	264 735 K€
> Dépenses touristiques durant la navigation (TTC)	11 581 K€	87 020 K€
> Dépenses en pré et post séjours (TTC)	95 261 K€	177 715 K€
Poids économique global (HT)	107 589 K€	269 957 K€
> Poids économique « opérateurs » (HT)	12 327 K€	35 428 K€
> Poids économique « clientèles » (HT)	95 261 K€	234 529 K€
Impact économique (HT)	76 148 K€	176 932 K€

LE BASSIN OUEST

FLOTTE ET FRÉQUENTATION

	Bassin	Total bassins (hors Seine)	%	Coeff.
Opérateurs	23	152	15,1 %	0,89
Flotte (nombre de bateaux)	30	221	13,6 %	0,79
Capacité d'accueil totale (nombre de places)	3 200	20 300	15,9 %	0,94
> Capacité d'accueil moyenne par bateau (places)	108	92	-	1,20
Nombre de passagers transportés	527 300	3 747 700	14,1 %	0,82
> Nombre moyen de passagers par place	164	184	-	0,87
> Nombre moyen de passagers par bateau	17 600	17 000	-	1,04
Durée moyenne des croisières (en heures)	1 h 00	2 h 10	-	0,46

DONNÉES ÉCONOMIQUES

	Bassin	Total bassins (hors Seine)
Chiffre d'affaires des opérateurs (HT)	10 081 K€	57 401 K€
Valeur ajoutée	4 654 K€	26 500 K€
Nombre d'emplois	94	591
Dépenses totales des clientèles (hors opérateurs, TTC)	36 442 K€	264 735 K€
> Dépenses touristiques durant la navigation (TTC)	13 995 K€	87 020 K€
> Dépenses en pré et post séjours (TTC)	22 447 K€	177 715 K€
Poids économique global (HT)	37 312 K€	269 957 K€
> Poids économique « opérateurs » (HT)	4 985 K€	35 428 K€
> Poids économique « clientèles » (HT)	32 327 K€	234 529 K€
Impact économique (HT)	25 670 K€	176 932 K€





ISLES DE STEL
AIGUES
MORTES

LY 1713
ISLE DE STEL

www.islesdestel.fr

Isles
de
Stel

Croisière de Camargue



ANNEXES



ANNEXES

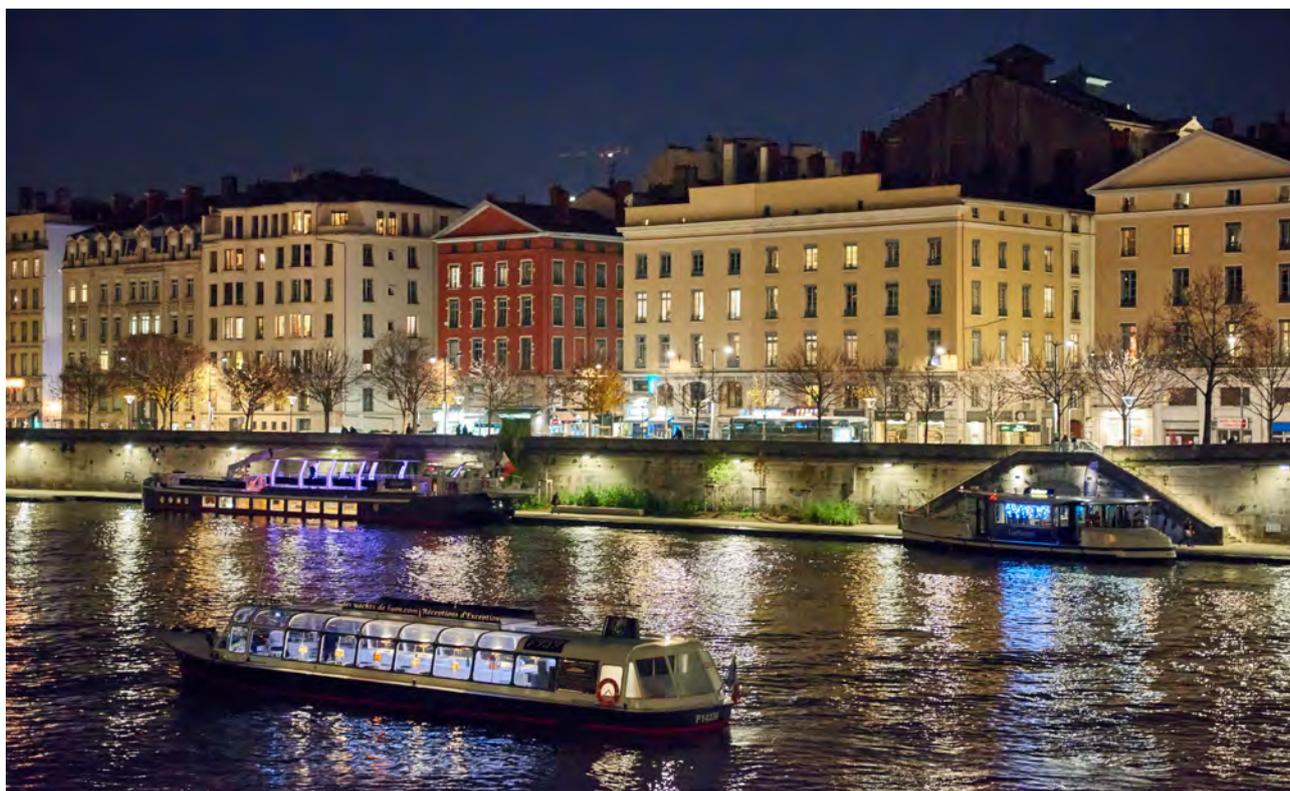


Annexe 1. Mode opératoire général de l'évaluation économique

Les évaluations économiques produites dans le cadre du présent rapport ont été effectuées par Eric Maurence Consultants (EMC) à partir de modèles d'analyse alimentés par quatre principales sources d'informations.

1. *Des données quantitatives sur le marché des bateaux promenade (offre et demande) au plan national et par bassin. Ces données ont principalement porté sur les volumes de fréquentation et sur le nombre et les caractéristiques des opérateurs et des bateaux. Cet état des lieux*

réalisé par Grelet Conseil & Associés (GCA) et TMO à partir des données issues de l'Observatoire national du tourisme fluvial et de différentes sources documentaires complémentaires a permis de disposer des bases à partir desquelles les évaluations et extrapolations économiques ont pu être effectuées à l'échelle nationale et par bassin. Afin de couvrir l'ensemble du territoire national, l'analyse a été réalisée sur l'ensemble des voies navigables, qu'elles appartiennent ou non au réseau VNF.



2. *Des informations recueillies directement auprès des clientèles dans le cadre d'une enquête par sondage.* Parallèlement au recueil de données destinées à mieux connaître les caractéristiques et les comportements passagers, l'enquête conduite par TMO a permis la collecte d'informations spécifiquement consacrées à l'évaluation des retombées économiques générées par cette fréquentation. Ces informations portent principalement sur la taille et la provenance des groupes de clients, les taux de consommation par poste de dépense, les niveaux de dépenses et le degré d'attribution des différents types de dépenses à la promenade fluviale.

3. *Les données financières et de gestion issues des comptes annuels des entreprises.* Ces données collectées et exploitées par EMC ont constitué la principale source d'informations pour l'évaluation du niveau d'activité et de valeur ajoutée des entreprises et pour la détermination de la structure de leurs charges, élément nécessaire à l'évaluation des retombées « opérateurs » eu égard à la méthodologie retenue.

4. *Les informations recueillies lors de la phase qualitative de l'étude.* Les différentes bases d'informations ont été complétées par des données recueillies lors des entretiens semi-directifs menés par GCA auprès de responsables d'entreprises dans le cadre de la phase qualitative de l'étude. Outre certaines données financières, les entretiens ont permis la collecte d'informations sur les caractéristiques des entreprises et des bateaux, les emplois, les politiques tarifaires, les volumes de clientèle

et la localisation des personnels et des dépenses des entreprises.

Ces différentes catégories de données ont été exploitées par EMC dans le cadre d'analyses spécifiques destinées à produire les informations nécessaires aux évaluations économiques.

- *Exploitation des données d'enquête sur les dépenses.* À partir des données TTC communiquées par poste par TMO au plan national et par bassin, le modèle d'analyse a assuré l'évaluation des montants de dépenses en HT et leur regroupement par type (dépenses sur site, dépenses non affectables aux bassins, dépenses pré et post séjours...). Les quatre lots de données relatives au poids et à l'impact au plan national et par bassin ont ainsi été constitués.

- *Exploitation des données issues des comptes annuels.* Le modèle adapté aux différents formats de dépôt (simplifié et complet) a permis l'évaluation pondérée par catégorie d'entreprises des indicateurs et ratios de synthèse relatifs à l'activité des opérateurs et à la structure de leurs charges.

- *Exploitation des informations recueillies lors des entretiens avec les responsables d'entreprise.* Une analyse de contenu des différents entretiens a été effectuée pour en extraire l'ensemble des éléments, notamment quantitatifs, ayant trait à la dimension économique. Ces données ont été rapprochées des informations disponibles via les autres volets d'étude (enquête, analyse financière et état des lieux) pour la production des indicateurs pris en compte dans le modèle général.

L'ensemble des données relatives aux cinq filières d'activité détaillées par bassin et globalisées au niveau national ont été importées dans le modèle général d'analyse structuré en cinq grandes parties :

① *Caractéristiques de l'offre :* nombre d'opérateurs, de bateaux et capacité d'accueil.

② *Caractéristiques de la demande :* volumes de clients, de nuitées et de journées de présence

③ *Données économiques relatives aux opérateurs :* chiffres d'affaires, valeur ajoutée, TVA, montant et ventilation des charges par type, emplois.

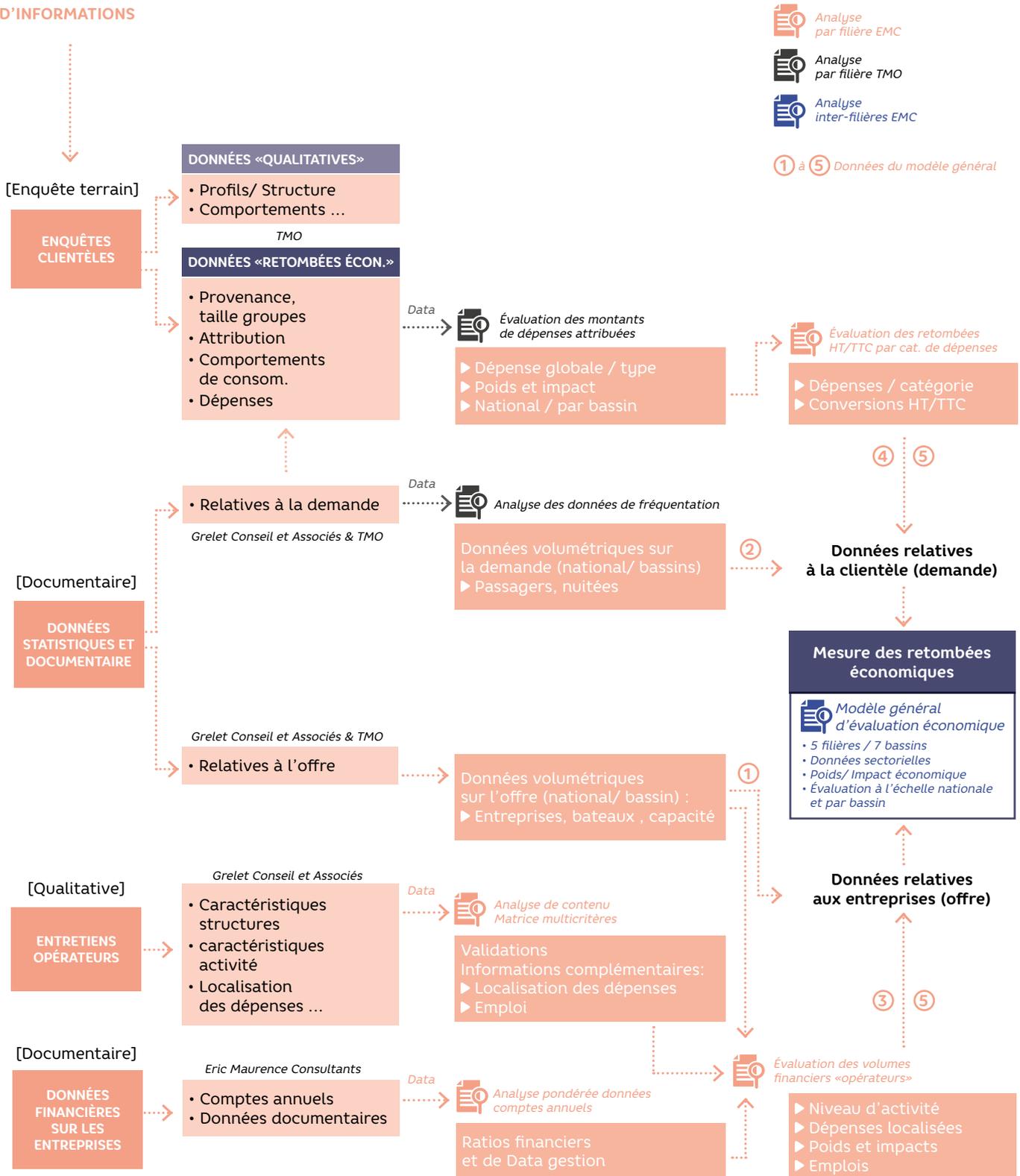
④ *Données sur la dépense des visiteurs et des personnels de bord :* dépenses HT et TTC totales et par catégorie (dépenses sur site en cours de navigation, dépenses lors des pré et post séjours, dépenses hors navigation non affectables aux bassins).

⑤ *Retombées économiques :* taux d'attribution des dépenses à la pratique fluviale, poids et impact économiques totaux et par composante (opérateurs, personnels de bord, clientèle sur site, clientèle pré et post-séjours...).

C'est de ce modèle général que sont issus les différents résultats présentés dans les rapports par filière. Cette centralisation a également permis la réalisation d'analyses inter-filières à l'échelle des bassins comme au plan national. ●

MODE OPÉRATOIRE GÉNÉRAL DE L'ÉVALUATION DES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES

QUATRE PRINCIPALES SOURCES D'INFORMATIONS



Annexe 2. Méthodologie de l'enquête

LA MÉTHODE DE COLLECTE DES QUESTIONNAIRES

La méthodologie initialement envisagée reposait sur la collecte sur site (50 vacances d'enquêteurs) des adresses mail de clients des bateaux promenade. À cette occasion, un flyer (français / anglais / espagnol) était remis aux personnes acceptant de participer à la démarche.

Ces adresses mail collectées devaient ensuite être saisies en continu dans une application on line, information par ailleurs complétée par la date de retour à domicile des clients.

Cette application prenait alors en charge l'envoi en continu du questionnaire en ligne à J+5 après la date du retour et des relances à J+13 et J+20.

Le questionnaire était proposé en français, anglais, allemand et espagnol.

Lors de la mise en place de l'enquête, il a été craint que certains clients acceptent le principe de

l'enquête tout en étant réticents à l'idée de donner leur adresse mail. Il leur était alors proposé de se rendre sur une page web de TMO (« jereponds.fr ») et de se connecter au questionnaire sans laisser leur adresse mail. Cette procédure complémentaire a été très peu mobilisée.

Toujours lors de la mise en place de l'enquête, il est apparu opportun de concentrer les vacances de collecte des adresses mail sur des lieux avec des flux de passagers conséquents, soit à Paris et dans les grandes métropoles. Cette stratégie basée sur l'objectif logique de rendement des vacances allait conduire à ne pas intégrer (ou largement sous-représenter) les villes moyennes et zones rurales. Afin de contourner cette difficulté, des contacts ont été pris avec les représentants de 8 opérateurs dont 6 ont accepté de participer à notre démarche : le Bernard

Palissy III (Saintes), La Billebaude (Pouilly-en-Auxois), L'Escapade (Longueil-Annel), La Luce (Orée d'Anjou), Le Ville de Pont-de-Vaux (Pont-de-Vaux), le bateau de la Société Touristique de la Vallée de la Zorn et du Teigelbach (Plan Incliné d'Arzviller).

Cette méthode complémentaire a reposé sur la distribution de questionnaires papier aux clients (version simplifiée par rapport à l'enquête en ligne) avec une enveloppe de retour. Cette distribution a été réalisée par les équipes des opérateurs.

520 réponses ont été collectées par le biais de l'enquête en ligne, complétées par 235 réponses par questionnaire papier simplifié distribué par les compagnies aux clients.

Ces réponses décrivent le comportement de 3 381 personnes, dont 993 à Paris et 2 388 en province et Île-de-France hors Paris. ●

ENQUÊTE ÉCHANTILLON PRINCIPAL



ADRESSES@COLLECTÉES

45 vacances

dont 24 à Paris
et 21 en province

**Algues-Mortes, Béziers,
Bordeaux, Castelnaudary,
Fonseranes, Homps, Lyon,
Strasbourg**

2 020 adresses collectées

(1 197 à Paris)

de juillet à septembre 2019



Automate d'envoi en continu
des emailing une semaine
après le retour à domicile



Ou connexion par le client lui-même
au site d'enquête
(adresse mail non communiquée)

Total de 520 réponses collectées

ENQUÊTE ÉCHANTILLON COMPLÉMENTAIRE DISTRIBUTION, PAR LES COMPAGNIES, D'UN QUESTIONNAIRE PAPIER SIMPLIFIÉ



Destinée initialement aux zones rurales, la démarche a été étendue à deux autres compagnies pour un total de 8 structures

Saintes, Pouilly-en-Auxois, Longueil-Annel, Orée d'Anjou, Pont-de-Vaux, Arzwiller, Béziers

Total de 235 réponses collectées

DONNÉES MÉTHODOLOGIQUES DE L'ENQUÊTE

L'enquête non pondérée indique que la taille moyenne des « groupes » est de 4,6 personnes (résultat déformé en raison des écarts de structure), avec des résultats selon les différentes caractéristiques des passagers. Précisons que la notion de groupe renvoie ici à un ensemble de personnes qui font la promenade ensemble. Il peut s'agir d'une famille, d'une personne seule, d'un groupe d'amis ou des différentes personnes d'un comité d'entreprise par exemple.

Ces différentes données ont été mobili-

sées pour traduire les volumes de passagers en volumes de « groupes », unité statistique prise en compte pour les redressements. Ces résultats techniques sont en eux-mêmes des données intéressantes :

	Nombre de groupes	Taille moyenne des groupes
Hauts-de-France	80 889	4,0
Seine	2 331 791	3,2
Grand Est	163 050	3,9
Centre Bourgogne-Franche-Comté	54 564	3,9
Rhône-Alpes	130 471	4,1
Aquitaine Occitanie	312 367	4,2
Ouest	131 996	4,0
TOTAL	3 205 127	3,4

	Nombre de groupes	Taille moyenne des groupes
Île-de-France	2 331 791	3,2
Province	873 336	4,1
Français	1 410 778	3,7
Étrangers	1 794 349	3,2
Promenade	2 835 329	3,4
Restauration	369 798	3,7
TOTAL	3 205 127	3,4



© Damien Lachas



L'enquête a permis de récolter 743 questionnaires traités : 514 réponses on line et 229 questionnaires papier (simplifiés) auto-administrés.

Afin de retrouver une structure représentative (de niveau groupe), les données ont été rédressées selon

des objectifs par bassin et selon deux structures croisées des bassins agrégés en 3 zones (Paris, le cumul des métropoles de Strasbourg, Lyon et Bordeaux et enfin les autres territoires) : Français-étrangers x 3 zones et promenade / repas x 3 zones. ●

	Nombre de réponses non pondérées		Rappel estimation passagers	Rappel recensement capacités flotte
Hauts-de-France	14	2 %	3 %	4 %
Seine	259	35 %	68 %	59 %
Grand Est	93	13 %	6 %	5 %
Centre Bourgogne-Franche-Comté	36	5 %	2 %	4 %
Rhône-Alpes	111	15 %	5 %	7 %
Aquitaine Occitanie	188	25 %	12 %	14 %
Ouest	42	6 %	5 %	7 %
TOTAL	743	100 %	100 %	100 %

PROBLÉMATIQUE DES GROUPES ET DE L'ÉVÉNEMENTIEL

La notion de groupe déjà mentionnée relève en fait d'une notion relativement complexe. Au sein de cette enquête, le concept de groupe ne doit pas être confondu avec la seule problématique

tarifaire touristique. Si l'enquête ne peut fournir directement des éléments détaillés, elle permet de recomposer des contours apportant un éclairage à cette problématique.



	Nombre de groupe	% des groupes		Nombre de passagers	% des passagers		Taille moyenne
Personne seule	45	8 %	69 %	45	2 %	50 %	1,0
Famille	323	61 %		909	48 %		2,8
2 à 7 personnes de différents ménages	150	28 %	31 %	540	28 %	50 %	3,6
Groupe de 8 personnes et plus	16	3 %		415	22 %		26,7
TOTAL	533	100 %	100 %	1909	100 %	100 %	3,6

PROVINCE



	Nombre de groupes	% des groupes		Nombre de passagers	% des passagers		Taille moyenne
Personne seule	4	2 %	59 %	4	-	31 %	1,0
Famille	120	57 %		333	31 %		2,8
2 à 7 personnes de différents ménages	64	31 %	41 %	245	23 %	69 %	3,8
Groupe de 8 personnes et plus	22	10 %		498	46 %		22,8
TOTAL	210	100 %	100 %	1 079	100 %	100 %	5,2

Difficulté complémentaire, les tableaux précédents montrent naturellement des écarts entre la répartition des groupes et la répartition des passagers selon la nature du groupe.

La démarche d'entretien auprès des professionnels nous indique que pour l'un des principaux opérateurs parisiens, les groupes représentent 58 % de sa clientèle (sans que l'on connaisse la définition détaillée du concept

de groupe : groupe au-delà de la famille, autre situation...). Les ordres de grandeur observés lors de l'enquête semblent donc cohérents, indiquant de facto que les personnes des « groupes » ont bien été interrogées, et ce dans une proportion cohérente.

Concernant la problématique des passagers présents à bord des bateaux promenade dans le cadre d'opérations événementielles (professionnelles ou privées),

les données de l'Observatoire national du tourisme fluvial ne permettent pas de les dissocier, ni même de savoir si elles sont comptabilisées (intégralement ou partiellement). Ne disposant pas de réponses auprès de ces personnes (questionnaire très peu adapté), il a été décidé de ne rien faire de spécifique et donc de retenir la base de 11 millions de passagers lors des phases d'extrapolation. ●

Annexe 3. Conditions d'attribution des dépenses

Les analyses économiques ont été réalisées à partir d'une méthodologie conforme aux spécifications du guide DGE¹ sur la mesure de l'impact économique. Cette démarche a cherché à évaluer le poids et l'impact économique de la filière. Les éléments de méthode sont fournis en préalable aux parties sur le poids économique des opérateurs et des clientèles.

Pour la filière des bateaux promenade, la prise en compte des dépenses des passagers par TMO a nécessité une adaptation de la méthode DGE.

Pour les filières des paquebots fluviaux, des péniches hôtels et de la location de bateaux habitables

sans permis, la durée du séjour à bord est d'environ une semaine. Pour la plaisance privée, cette durée moyenne est d'environ 3 jours. Dans le calcul du poids économique des filières et plus spécifiquement des dépenses des clients, sont prises en compte les dépenses à bord et en escale. Des dépenses réalisées lors de pré et post séjours à la croisière sont également intégrées à condition d'être attribuables à la croisière.

Pour les filières « plaisance privée », « location de bateaux habitables » et « bateaux promenade » cette attribution a reposé sur le fait que le motif principal du pré ou du post séjour était bien la croisière et seules ont été comp-

tabilisées les dépenses réalisées dans un périmètre proche du lieu d'embarquement (moins de 200 km).

Pour les filières « péniches hôtels » et « paquebots fluviaux » seules ont été prises en compte les dépenses réalisées à l'occasion de pré et post séjours que les individus n'auraient pas réalisés en l'absence de la croisière (sur le bassin pour une mesure des retombées à l'échelle du bassin, en France pour une mesure à l'échelle nationale).

Dans le cas de la filière bateaux promenade, la croisière est courte : elle dure en moyenne 1 à 2 heures. Les moments de dépenses attachées à la croi-

1. https://archives.entreprises.gouv.fr/2012/www.tourisme.gouv.fr/stat_etudes/etudes/entreprises/mesure-impact-economique-evenement-touristique.pdf

sière (autre que le billet) sont peu nombreux, avec les temps juste avant ou juste après l'embarquement et les éventuelles escales.

Se pose alors la question de la prise en compte des dépenses réalisées lors du séjour dans la ville d'embarquement.

En prenant l'exemple archétypal des clients des bateaux promenade à Paris avec un séjour de 3 jours, doit-on prendre en compte toutes leurs dépenses faites à Paris, soit 750 € par personne sur 3 jours, y compris héber-

gement? La réponse à cette question dépend du motif principal du séjour. Pour les bateaux promenade, une logique similaire à celle retenue pour les pré et post séjours a été choisie. Les dépenses lors du séjour dans la ville d'embarquement ne sont prises en compte qu'à condition que la croisière en bateau promenade constitue le motif principal du séjour (condition écartant la très grande majorité de ces séjours, spécifiquement à Paris). Problématique complémentaire,

les personnes habitant à proximité de la ville d'embarquement (moins de 50 km) ont été considérées comme ne réalisant pas de séjour dans cette ville.

Les règles décrites précédemment pour les pré et post séjours ont été identiquement appliquées à la clientèle des bateaux promenade.

Ainsi, les dépenses prises en compte pour les clients des bateaux promenade sont de trois ordres :

Dépenses liées directement à la croisière (juste avant ou juste après la croisière ou en escale)

Dépenses du séjour dans la ville d'embarquement (sous condition d'attribution à la croisière)

Dépenses pré et post séjours (sous condition d'attribution à la croisière)

Pour l'analyse des dépenses, les dépenses des séjours et des pré / post séjours sont dissociées. Pour l'analyse économique,

elles sont agrégées par souci de comparabilité avec les autres filières. ●



Annexe 4. Les entretiens

Une première phase de l'étude a consisté en la conduite de 39 entretiens transversaux à l'ensemble des filières auprès :

■ des gestionnaires de la voie d'eau :

- les directions territoriales de VNF ;
- la Compagnie nationale du Rhône, le Grand Port Maritime de Bordeaux, HAROPA Ports de Paris et le Port autonome de Strasbourg ;
- les collectivités territoriales : région Bretagne, départements de Charente-Maritime, Loire Atlantique, Maine-et-Loire, Sarthe, Somme et le service des Canaux de Paris.

■ des institutionnels du tourisme menant une politique en faveur du développement du tourisme fluvial :

- Atout France ;
- les régions Auvergne Rhône-Alpes, Centre Val-de-Loire et Hauts-de-France ;
- les comités régionaux de tourisme de Bourgogne Franche-Comté et d'Occitanie ;
- les départements Bouches-du-Rhône, Val d'Oise et Yvelines ;
- les comités départementaux de

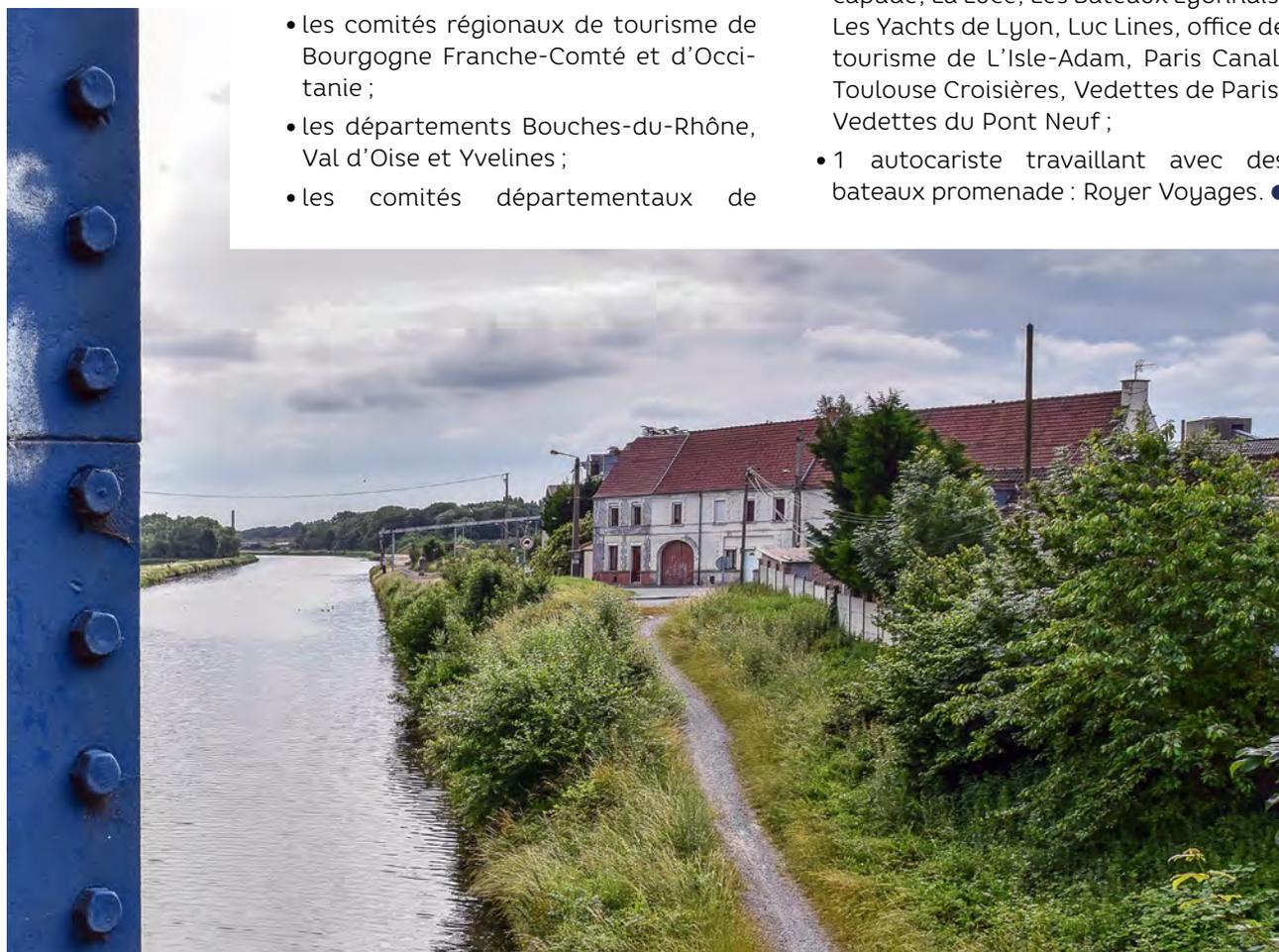
tourisme de Seine-et-Marne et du Val de Marne ;

- la communauté de communes de Moret Seine et Loing ;
- les offices de tourisme de Cergy-Pontoise, Compiègne, Lyon, Marne et Gondoire, Nouvelle Normandie et Strasbourg.

Dans un second temps, des entretiens sectoriels ont été réalisés.

Vingt entretiens individuels ont ainsi été menés avec les principaux acteurs de la filière des bateaux promenade :

- Entreprises Fluviales de France (ex-Comité des armateurs fluviaux) ;
- 17 opérateurs de bateaux promenade répartis sur l'ensemble du territoire : Bateaux Parisiens, Batorama, Bernard Palissy 3, Bordeaux River Cruise, Compagnie des Bateaux Mouches, Croisières Burdigala, Fluviatours, L'Escapade, La Luce, Les Bateaux Lyonnais, Les Yachts de Lyon, Luc Lines, office de tourisme de L'Isle-Adam, Paris Canal, Toulouse Croisières, Vedettes de Paris, Vedettes du Pont Neuf ;
- 1 autocariste travaillant avec des bateaux promenade : Royer Voyages. ●



RÉCAPITULATIF DE L'ENSEMBLE DES ENTRETIENS MENÉS DE MARS À OCTOBRE 2019 POUR LA RÉALISATION DES ÉTUDES SUR LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES DU TOURISME FLUVIAL EN FRANCE

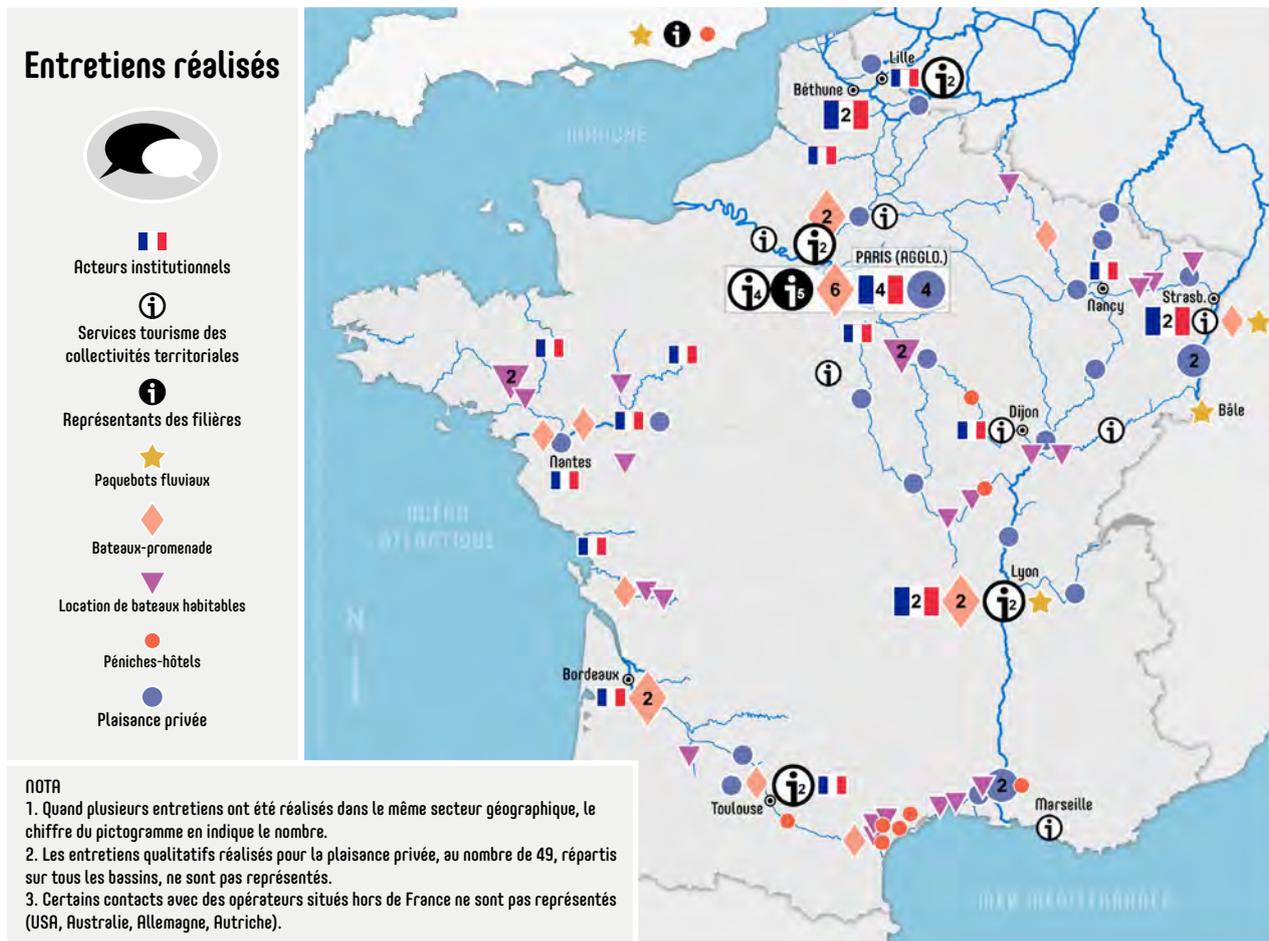




TABLE DES MATIÈRES

PRÉAMBULE 4



LES ÉTUDES SUR LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES DU TOURISME FLUVIAL 4

LA SYNTHÈSE DE L'ÉTUDE SUR LES BATEAUX PROMENADE 5

UN POIDS ÉCONOMIQUE NATIONAL DE 682 MILLIONS D'EUROS TTC,
1 450 EMPLOIS 5

UNE DÉPENSE MOYENNE DE 63 € PAR PERSONNE..... 5

UNE ACTIVITÉ FORTEMENT CONTRIBUTIVE À L'ÉCONOMIE
DES TERRITOIRES..... 6

UNE OFFRE IRRIGUANT TOUS LES TYPES DE TERRITOIRES 6

11,2 MILLIONS DE PASSAGERS, PLUS D'UN PASSAGER SUR DEUX
DE NATIONALITÉ ÉTRANGÈRE 7

PLUS DE GROUPES CONSTITUÉS ET DES PASSAGERS
PLUS ÂGÉS EN PROVINCE QU'À PARIS 8

DES CROISIÈRES DE 1 À 2 HEURES S'INSÉRANT
DANS UN PROGRAMME DE DÉCOUVERTE DU TERRITOIRE 9

PRÈS DE DEUX TIERS DE CLIENTS TRÈS SATISFAITS 9

UN BILLET COÛTANT ENTRE 16 ET 19 € ET ACHETÉ
AU GUICHET MAJORITAIREMENT 10

LES PROFESSIONNELS FACE AU DÉFI ÉCOLOGIQUE..... 10

LES BATEAUX PROMENADE EN QUELQUES CHIFFRES 11

CHAPITRE 01

LA FILIÈRE DES BATEAUX PROMENADE..... 14



DÉFINITION D'UN BATEAU PROMENADE..... 14

CHAMP DE L'ÉTUDE 14

DIMENSION TEMPORELLE..... 15

LE PÉRIMÈTRE GÉOGRAPHIQUE 15

LE PRODUIT ET SON FONCTIONNEMENT 16

Les opérateurs 16

De nombreuses formules d'itinéraires et de durée
de la croisière possibles..... 18

La saison : un produit ouvert toute l'année
dans les grandes villes, saisonnier ailleurs 18

LA FLOTTE	19
La répartition de la flotte par bassin.....	21
Une forte densité d'offre à Paris	22
Des capacités d'accueil très différentes entre Paris et la province	23
LE RESENTI DES OPÉRATEURS	24
La profession face au défi écologique	24
L'articulation entre les différents usages de la voie d'eau et la nécessité d'entretien de la voie d'eau	25
Engouement, développement, confiance	25

CHAPITRE 02

LA COMMERCIALISATION	28
----------------------------	----



DES TARIFS DE 4 À 15 € PAR PERSONNE POUR UNE PROMENADE SANS RESTAURATION	28
LA VENTE DIRECTE DES BILLETS MAJORITAIRE.....	28
LA PROMOTION ET LES PARTENARIATS.....	29

CHAPITRE 03

LA CLIENTÈLE	32
--------------------	----



LES VOLUMES DE CLIENTÈLES	32
La fréquentation	32
PROFILS DE LA CLIENTÈLE.....	34
Composition des groupes de passagers.....	34
Les nationalités	35
Âge des passagers.....	36
Catégorie socioprofessionnelle (CSP) du ménage	37
CONNAISSANCE DU PRODUIT	38
L'importance de la visibilité des bateaux.....	38
Une clientèle habituée des promenades fluviales.....	39
LA DESCRIPTION DES CROISIÈRES.....	40
Le type de croisière	40
La durée de la croisière	40
LES ESCALES DURANT LA CROISIÈRE	41
LES DÉPENSES DES CLIENTS	42
Le coût moyen de la croisière	42
Le séjour dans la ville d'embarquement et les dépenses attribuables	44
Les pré et post séjours et les dépenses attribuables	49
Synthèse des dépenses des clients.....	50

LE RESENTI DES CLIENTS SUR LEUR CROISIÈRE	52
La satisfaction.....	52
L'intérêt pour de nouvelles croisières.....	54

CHAPITRE 04

FOCUS LES BASSINS DE NAVIGATION	58
--	-----------



LE BASSIN HAUTS-DE-FRANCE, UN POTENTIEL À DÉVELOPPER	59
LE BASSIN SEINE ET LA PLACE EMBLÉMATIQUE DE PARIS.....	60
LE BASSIN GRAND EST : LA MOITIÉ DE L'OFFRE CONCENTRÉE À STRASBOURG	61
LE BASSIN CENTRE BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ : LES BATEAUX PROMENADE EN RETRAIT PAR RAPPORT AUX AUTRES PRODUITS DE TOURISME FLUVIAL	62
LE BASSIN RHÔNE-ALPES : UNE OFFRE PRINCIPALEMENT URBAINE	63
LE BASSIN AQUITAINE OCCITANIE : UNE OFFRE HÉTÉROGÈNE	64
LE BASSIN OUEST : UNE OFFRE IMPORTANTE EN ZONE RÉTRO-LITTORALE	65

CHAPITRE 05

L'ÉCONOMIE DES OPÉRATEURS	68
--	-----------



LE CHIFFRE D'AFFAIRES DES ENTREPRISES.....	68
LE CHIFFRE D'AFFAIRES PAR BASSIN	70
LA STRUCTURE DES CHARGES	70
LA VALEUR AJOUTÉE.....	72
L'EMPLOI	73

CHAPITRE 06

LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES	76
--	-----------



AVANT-PROPOS : PARTIS-PRIS DE MÉTHODE.....	76
Sources et bénéficiaires des retombées économiques	77
Une double évaluation : poids et impact économique	79
LE POIDS ÉCONOMIQUE GÉNÉRÉ PAR LES OPÉRATEURS	80
La ventilation des dépenses par type d'agents économiques	80
Le poids économique « opérateurs » par bassin.....	81
LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES GÉNÉRÉES PAR LA CLIENTÈLE	83
Postes de dépense retenus et principes de l'évaluation	83
La dépense totale des clientèles	84
Le poids économique généré par les clientèles	86

POIDS ÉCONOMIQUE GLOBAL : CLIENTÈLES ET OPÉRATEURS.....	87
Poids économique au niveau national	87
Poids économique à l'échelle des bassins	88
L'impact économique	89
De la dépense globale à l'impact économique	90
QUELQUES DONNÉES DE SYNTHÈSE À L'ÉCHELLE NATIONALE	91
LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES PAR BASSIN DE NAVIGATION	92
Caractéristiques des bassins	92
Spécificités des bassins	93
Le bassin Hauts-de-France.....	94
Le bassin Seine	94
Le bassin Grand Est	95
Le bassin Centre Bourgogne-Franche-Comté.....	95
Le bassin Rhône-Alpes	96
Le bassin Aquitaine Occitanie	96
Le bassin Ouest	97

ANNEXES..... 100



ANNEXE 1 : MODE OPÉRATOIRE GÉNÉRAL DE L'ÉVALUATION ÉCONOMIQUE.....	100
ANNEXE 2 : MÉTHODOLOGIE DE L'ENQUÊTE	103
La méthode de collecte des questionnaires	103
Données méthodologiques de l'enquête.....	104
Problématique des groupes et de l'événementiel.....	105
ANNEXE 3 : CONDITIONS D'ATTRIBUTION DES DÉPENSES	106
ANNEXE 4 : LES ENTRETIENS	108

Remerciements

Nous remercions l'ensemble des parties prenantes qui ont concouru à la bonne réalisation de cette étude, notamment les représentants professionnels, les entreprises de la filière et leurs clients, les professionnels du tourisme, le groupement qui a réalisé cette étude et bien évidemment les équipes de Voies navigables de France.

Pilotage de l'étude

Étude réalisée pour le compte de Voies navigables de France entre février 2019 et juin 2020
Pilotage et validation assurés par la direction du développement de VNF.

Réalisation de l'étude

État des lieux, étude de la filière et des bassins de navigation : SARL Grelet Conseil & Associés

État des lieux, enquête auprès des passagers : TMO

Évaluations économiques : Éric Maurence Consultants

Cartographie : Richard Bosquillon

Maquettage du rapport :  d'une idée l'autre.com

Photo de couverture : Damien Lachas

Mandataire : TMO

Impression : Octobre 2020



Voies navigables de France

175, rue Ludovic Boutleux · CS 30820
62408 Béthune Cedex

www.vnf.fr

 vnf_officiel  vnftourisme

 VNF Tourisme au fil de l'eau



Direction du Développement
ddev@vnf.fr