



LA PLAISANCE PRIVÉE



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 SUR LA PLAISANCE PRIVÉE.....	5

CHAPITRE 01

LA FILIÈRE PLAISANCE PRIVÉE	12
-----------------------------------	----



CHAPITRE 02

LE PROFIL DES PLAISANCIERS ET LEUR PRATIQUE DE NAVIGATION	34
---	----



CHAPITRE 03

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



CHAPITRE 04

LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES	80
---------------------------------	----



ANNEXES	100
---------------	-----



ANNEXE 1 : OBJECTIFS DE L'ÉTUDE ET DONNÉES MOBILISÉES.....	102
ANNEXE 2 : MÉTHODOLOGIE DU DÉNOMBREMENT DE LA FLOTTE.....	103
ANNEXE 3 : MÉTHODOLOGIE DE L'ENQUÊTE	104
ANNEXE 4 : LES ENTRETIENS.....	108
ANNEXE 5 : MODE OPÉRATOIRE GÉNÉRAL DE L'ÉVALUATION ÉCONOMIQUE.....	110

TABLE DES MATIÈRES	112
--------------------------	-----



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 à la plaisance privée s'inscrit dans le prolongement des rapports publiés entre 2012 et 2014 par VNF. 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 la plaisance privée

Des retombées économiques nationales évaluées à 100 millions d'euros

On estime à 100 millions d'euros les dépenses des plaisanciers privés en France, tous bassins confondus.

Cette enveloppe correspond aux dépenses directement liées à la possession d'un bateau (de l'ordre de 30 millions d'euros TTC), à celles réalisées lors des navigations (près de 10 millions d'euros), aux dépenses touristiques associées, pendant (57 millions d'euros TTC) comme avant et après (2,2 millions d'euros TTC).

À l'échelle des bassins, le montant cumulé des retombées observées est de 81 millions d'euros HT.

Dans le détail, le budget annuel alloué au bateau incluant l'entretien, le carburant, les péages et vignettes, les frais d'amarrage, d'hivernage et d'assurance, s'élève à 3 600 € TTC par plaisancier propriétaire. Il est plus élevé chez les étrangers (4 600 €) que chez les Français (3 100 €). **Plus le bateau est grand, plus le budget est élevé.** Ainsi, c'est sur le bassin Centre Bourgogne-Franche-Comté qu'il est le plus élevé (4 500 €) ; c'est aussi sur ce bassin que la longueur des bateaux est la plus élevée. À l'inverse, c'est dans le bassin Ouest que les bateaux sont les plus petits, et que le budget annuel qui leur est consacré est le plus faible.

Ce budget a augmenté depuis 2014 où il s'établissait à 3 100 € en moyenne.

L'entretien et la réparation du bateau pèsent pour près d'un tiers dans le budget annuel des plaisanciers, et les frais liés à l'amarrage et l'hivernage arrivent tout juste après.

Au cours de leurs navigations, les plaisanciers dépensent en moyenne 110 € par jour par bateau, ce qui revient à 30,50 € par jour et par personne.

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 navigation. Cela concerne 6 % des personnes (5 % pour les Français et 10 % pour les étrangers).

En moyenne, **les plaisanciers ayant réalisé un pré ou un post séjour ont dépensé au total 900 € TTC** pour ce pré ou post séjour, montant intégrant les dépenses d'hébergement et les dépenses touristiques. Chaque personne concernée a dépensé en moyenne 68 € TTC par jour et par personne.

Généralement satisfaits de leur navigation (à 81 %), les plaisanciers expriment leur intérêt pour une croisière en péniche hôtel ou sur un paquebot fluvial (25 %), une proportion toutefois moins importante que chez les clients de la location de bateaux habitables sans permis (31 %). ●



© Alexandra Lebon

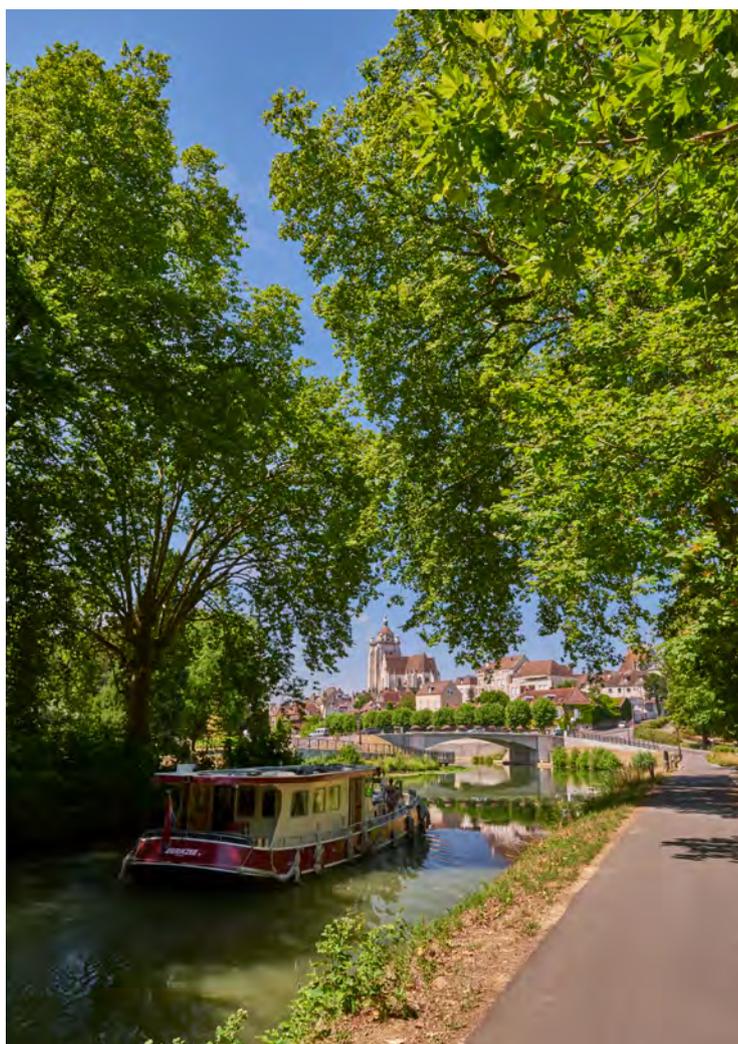


1 900
€ HT
**LE CHIFFRE
D'AFFAIRES
MOYEN
PAR ANNEAU
D'UN PORT**

12 900 bateaux de plaisance pour près de 16 000 places dans les ports

On considère qu'en 2019, près de 13 000 bateaux (**12 900** précisément), habitables ou non habitables, d'une taille comprise entre 5 et 49 mètres linéaires, composent la flotte attribuée à la plaisance privée fluviale en France. Un chiffre plutôt stable si on le compare aux 13 500 unités de 5 à 49 mètres qui naviguaient sur le réseau fluvial en 2014. **Les bassins Centre Bourgogne-Franche-Comté et Rhône-Alpes concentrent un tiers de cette flotte active**, 20 % des bateaux considérés n'ayant pas de port d'attache en France.

La capacité d'accueil des ports est suffisante, avec un total de **237 ports et haltes offrant 20 places et plus**, soit 15 839 anneaux. Selon l'enquête 2017 conduite par la Mission de la navigation de plaisance et des loisirs nautiques du Ministère de la transition écologique et solidaire, le chiffre d'affaires moyen par anneau est de 1 900 € HT par an. Ainsi, sur la base de cette enquête, **le chiffre d'affaires HT de l'ensemble des ports et haltes peut être estimé à 30,3 millions d'euros HT**, soit un chiffre d'affaires moyen par port de 128 000 € HT. ●



© Damien Lachas

Des bateaux de 10 mètres de longueur et de 30 ans en moyenne

La longueur moyenne des bateaux (10 mètres) est restée stable entre 2014 et 2019. Il en va autrement de l'âge de la flotte, qui, en moyenne, a augmenté entre 2007 et 2014, puis entre 2014 et 2019 (30 ans), **ce qui témoigne d'un faible renouvellement des bateaux**.

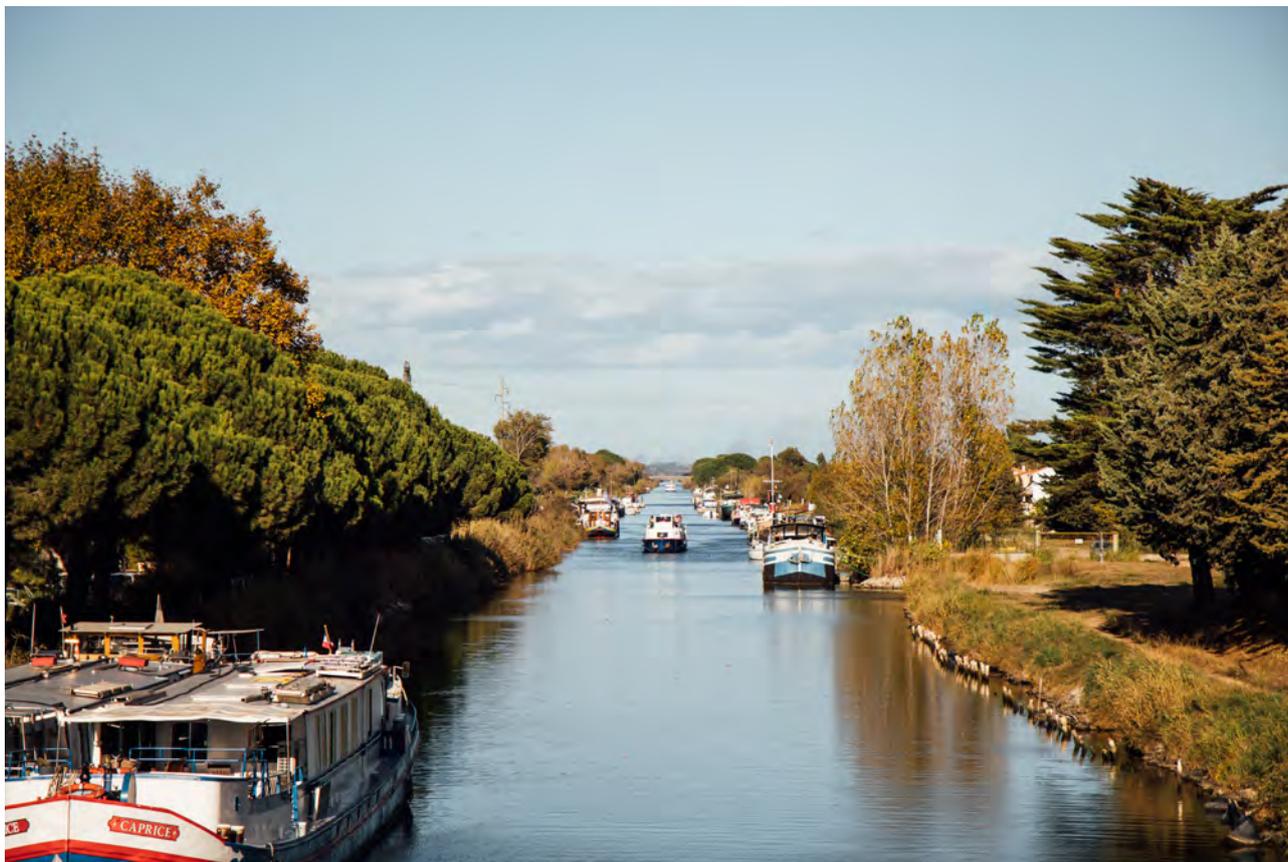
Trois bateaux sur 4 sont habitables, et plus de 4 bateaux sur 5 ont été achetés d'occasion, 1 bateau sur 2 ayant été acquis il y a plus de 4 ans.

La capacité d'accueil moyenne des bateaux est de 6,9 personnes.

Les plaisanciers étrangers naviguent à bord de bateaux plus grands (11 mètres en moyenne).

La moitié des plaisanciers fait hiverner son bateau dans un port.

Enfin, presque 1 bateau sur 3 est équipé d'une cuve de récupération des eaux usées. ●



© Heltolaraux

720 000 navigants estimés en 2019

On estime le nombre de navigations annuelles à 200 000 et le nombre de jours de navigation à 567 000. En 2014, on avait estimé les volumes à 165 000 navigations et 645 000 jours de navigation. Le nombre annuel de jours de navigation serait donc en recul de 12 %, malgré l'augmentation du nombre moyen de navigations par bateau.

Le nombre de navigants est estimé à 720 000, dont 580 000 français (81 %) et 140 000 étrangers (19 %).

En moyenne, les plaisanciers effectuent 15,5 navigations en France par an (18,1 pour les plaisanciers français et 10,9 pour les étrangers) et naviguent 44 jours par an (37,6 jours pour les plaisanciers français et 55,2 pour les étrangers).

La durée moyenne des navigations est de

2,8 jours (2,1 jours pour les plaisanciers français et 5 jours pour les étrangers). Elle était de 4 jours en 2014. **Pour 2019, on conclut donc à des navigations plus courtes mais plus fréquentes.**

Les plaisanciers naviguent en moyenne 480 km en France par an : 440 km pour les plaisanciers français et 560 km pour les plaisanciers étrangers. Sur la base de la flotte active 12 900 bateaux multipliée par 480 km, on conclut que **les plaisanciers ont parcouru 6,2 millions de kilomètres en 2019.**

Les plaisanciers naviguent en moyenne 4 h 30 par jour.

91 % de ces plaisanciers pratiquent au moins l'été, un tiers navigue toute l'année sauf l'hiver.●



2,8 JOURS
DURÉE MOYENNE
DES NAVIGATIONS

6,2 M
DE KILOMÈTRES
PARCOURUS PAR
LES PLAISANCIERS
EN 2019

Du nomade au promeneur, des profils pratiques et variés

36 % des propriétaires des bateaux naviguant en France sont étrangers contre 38 % en 2014. On constate donc une relative stabilité de la proportion de plaisanciers étrangers. 69 % des propriétaires de bateaux résident en France ; le second pays de résidence est l'Allemagne (10 % des propriétaires de bateaux).

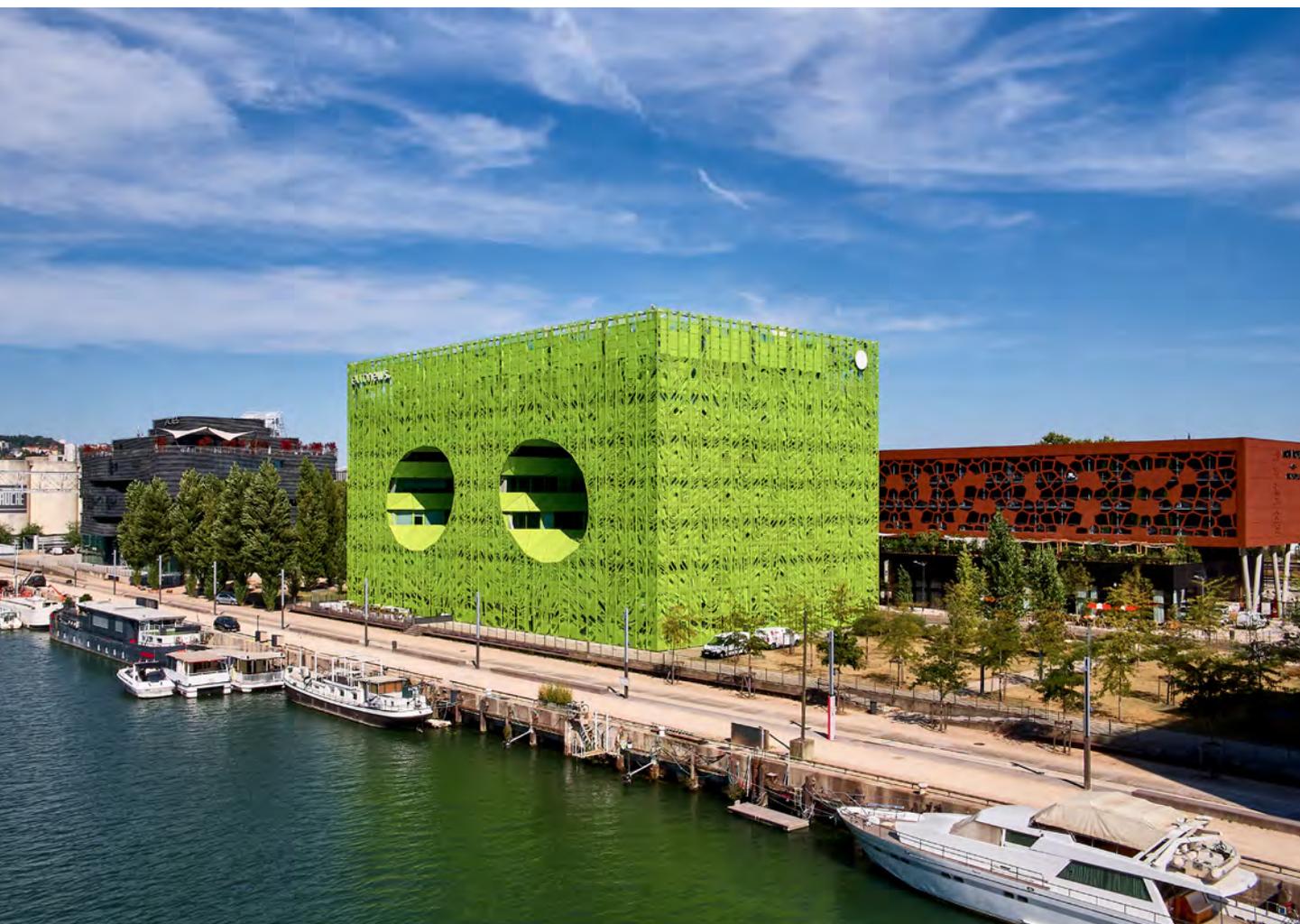
En 2019, **l'âge moyen des propriétaires de bateaux s'établit à 61 ans** (59 ans pour les Français et 64 ans pour les étrangers).

En 2014, l'âge moyen s'établissait à 63 ans (61 ans pour les Français et 66 ans pour les étrangers). En 2007, il était de 56 ans. La période 2014-2019 semble ainsi montrer un léger rajeunissement après un net vieillissement entre 2007 et 2014.

L'âge moyen des navigants s'établit quant à lui à 44 ans (contre 46 ans en 2014) ; 15 % des navigants ont moins de 18 ans. **On peut donc supposer qu'une partie des propriétaires de bateaux naviguent en famille**, ce qui fait baisser la moyenne d'âge des navigants.

Plus du tiers des navigants (38 %) appartient à une catégorie socioprofessionnelle (CSP) que l'on peut qualifier d'élevée (artisan, commerçant, chef d'entreprise, cadre et profession intellectuelle supérieure).

La part des retraités a sensiblement baissé entre 2014 et 2019 passant de 50 % à 44 %. Mais chez les étrangers, les retraités sont plus nombreux (51 %).



© Damien Lachas

On distingue cinq profils de plaisanciers selon l'assiduité de la pratique (nombre annuel de journées de navigation, nombre de navigations par an et nombre de bassins fréquentés) :



LES NOMADES
183 JOURS
PAR AN EN MOYENNE

• **LES NOMADES** navigent **183 jours par an** en moyenne, principalement en couple (80 % étaient 1 ou 2 personnes à bord lors de la dernière navigation), sur des bateaux généralement confortables, et s'aventurent loin de leur base, pour de longues durées.

Navigant beaucoup, ils fréquentent en moyenne 2,2 bassins par an.

61 % d'entre eux sont étrangers.

Presque la moitié (47 %) des nomades a entre 60 et 69 ans, et 42 % ont 70 ans et plus ; leur âge moyen est de 68 ans. On peut supposer que ces nomades sont retraités et disposent de temps pour des navigations longues.

Ils disposent d'une grande expérience de la navigation puisque 31 % d'entre eux naviguent depuis 20 ans et plus. Seulement 19 % naviguent depuis moins de 5 ans.



LES RÉGULIERS
49 JOURS
PAR AN EN MOYENNE

• **LES RÉGULIERS** navigent **49 jours par an** en moyenne. **Ils sont nombreux (53 %) à posséder un bateau ancien** (30 ans et plus) et font en moyenne 8 navigations par an, d'environ 6 jours en moyenne.

Ils ont en moyenne 64 ans et, par rapport aux deux groupes précédents, seulement 28 % ont 70 ans et plus.

53 % des réguliers sont français.

38 % d'entre eux naviguent depuis 20 ans et plus.

Ils sont en moyenne 3,4 passagers à bord.



LES EXPERTS
107 JOURS
PAR AN EN MOYENNE

• **LES EXPERTS** navigent **107 jours par an** en moyenne, depuis longtemps (65 % depuis plus de 10 ans) et ont un regard exigeant sur la qualité de la navigation. Comme les nomades, ce sont principalement des étrangers (58 %). **Ils sont un peu plus jeunes** que les nomades (66 ans en moyenne, 43 % ont entre 60 et 69 ans, et 39 % plus de 70 ans).

Ils navigent à bord de bateaux de 12 m de longueur en moyenne.

35 % d'entre eux navigent depuis 20 ans et plus.



LES OCCASIONNELS
14 JOURS
PAR AN EN MOYENNE

• **LES OCCASIONNELS** réalisent 8 navigations par an en moyenne avec des sorties de courte durée (moins de 2 jours). Ainsi, ils **navigent 14 jours par an** en moyenne.

C'est au sein de cette catégorie que les tout à fait satisfaits sont les plus nombreux (29 %).

Ils sont plus jeunes (60 ans en moyenne). Deux tiers d'entre eux sont français.

C'est la catégorie la moins expérimentée en matière de navigation : 34 % d'entre eux naviguent depuis moins de 5 ans.



LES PROMENEURS
36 JOURS
PAR AN EN MOYENNE

• Enfin, **LES PROMENEURS** navigent **36 jours par an** en moyenne. **Leur bateau est généralement de petite taille** (77 % de moins de 8 m ; longueur moyenne : 7 m), et est plus récent que la moyenne (25 % de moins de 10 ans) ; ils naviguent très fréquemment (33 fois par an), pour des navigations à la journée, et embarquent souvent à bord de la famille ou des amis (ils sont 3 ou 4 à bord dans 35 % des cas, et 5 personnes et plus dans 31 % des cas).

Navigant souvent mais pour des durées limitées, ils fréquentent peu de bassins : 1,1 en moyenne par an. Assez logiquement, 80 % des promeneurs sont français.

C'est la catégorie la plus jeune : les promeneurs ont en moyenne 58 ans, et seulement 15 % de ce groupe ont plus de 70 ans. Un tiers a entre 50 et 59 ans, et un autre tiers environ entre 60 et 69 ans.

Ces promeneurs ont un niveau d'expérience varié en matière de navigation : 30 % naviguent depuis moins de 5 ans, mais 27 % naviguent depuis 20 ans et plus. ●



© VNF

Des sorties en famille, entre amis...

La navigation en couple est prédominante, surtout chez les étrangers. Chez les plaisanciers français, 42 % naviguent en famille et 41 % entre amis. **Ces profils de groupes sont moins présents chez les plaisanciers étrangers.** En moyenne 1 plaisancier sur 10 navigue seul. ●

Aux escales : marche et vélo

Au cours des escales (arrêt au moins d'une heure, en quittant le bateau), les plaisanciers s'éloignent en moyenne à 3,6 km du bateau pour les français, et 4 km pour les étrangers. Les activités les plus pratiquées sont la marche, le vélo et la baignade¹.

La pêche est également pratiquée par un plaisancier sur 5, une part qui monte à 27 % parmi les Français. ●

1. Rappelons toutefois que la baignade dans les voies d'eau est interdite sauf exception.



© OneDayOneTravel

La plaisance privée en quelques chiffres...



12 900

BATEAUX
DONT 2 500 SANS PORT
D'ATTACHE EN FRANCE

15,5 NAVIGATIONS PAR AN
(source enquête)



200 000

**NAVIGATIONS
ANNUELLES**

**3,6 PERSONNES
PAR CROISIÈRE**
(source enquête)



720 000

PERSONNES À BORD

**2,8 JOURS
PAR CROISIÈRE**
(source enquête)



567 000

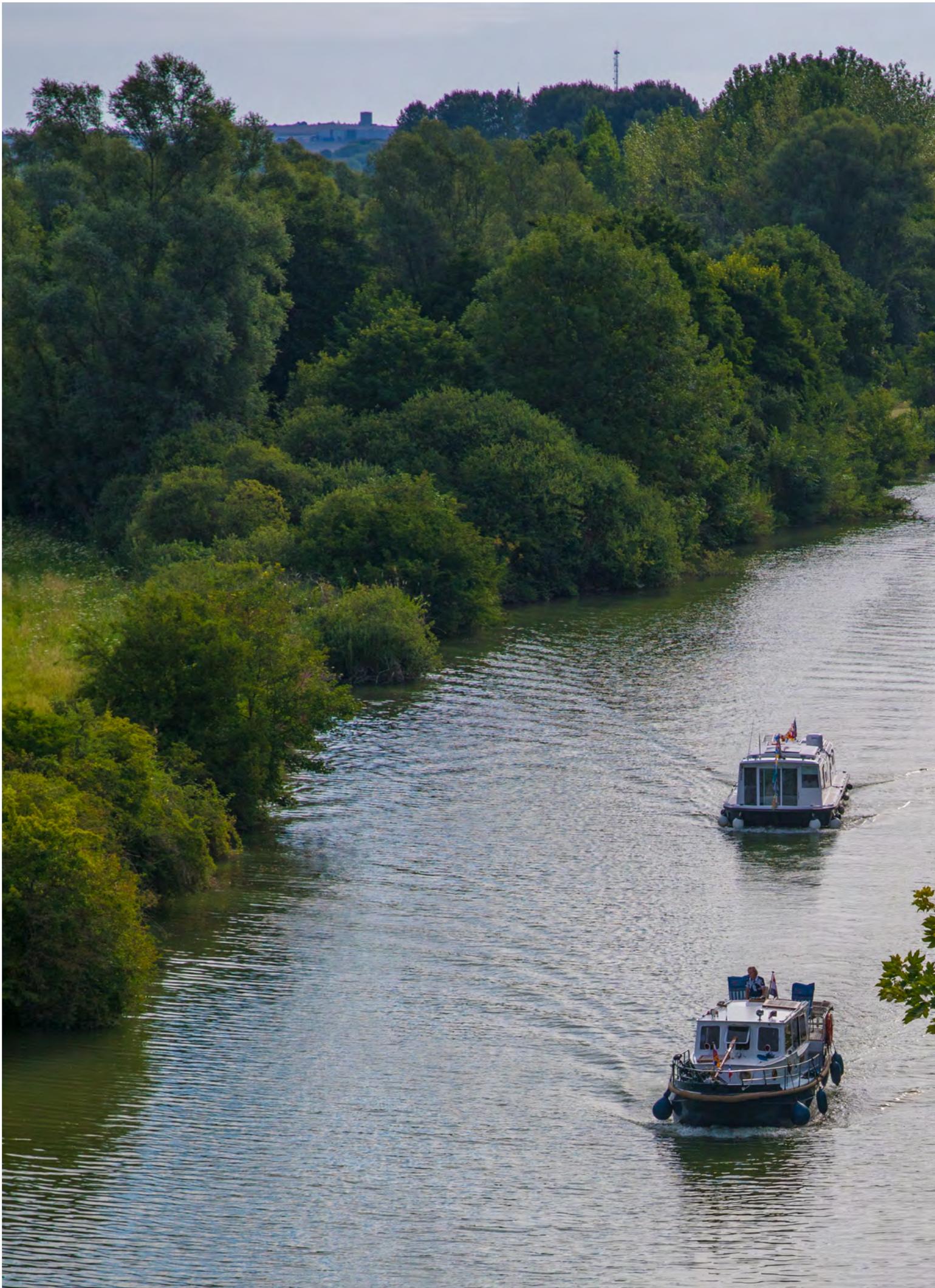
JOURNÉES DE NAVIGATION

2 millions
DE JOURNÉES-PASSAGERS

DURÉE DE NAVIGATION (Base 966 réponses)



● Quelques heures ● 1 jour ● 2 jours ● 1 semaine (3 à 9 jours) ● 2 semaines et plus





01



LA FILIÈRE
plaisance privée

01

LA FILIÈRE plaisance privée



Définition de la plaisance privée

La plaisance privée se définit comme la pratique de la navigation de loisir à bord d'un bateau, habitable ou non, par une ou plusieurs personnes. Le plaisancier, disposant d'un permis de navigation intérieure, peut être soit propriétaire de son bateau, soit locataire d'une tierce personne. Les bateaux de plaisance privée sont de tailles et d'équipements très variés.

Cette activité nautique recouvre des pratiques très diverses allant de promenades courtes – de quelques heures à quelques jours – à des navigations de plusieurs semaines voire de plusieurs mois. ●



© Damien Lachas

Champ de l'étude

Le présent rapport constitue l'actualisation d'une étude sur les retombées économiques locales de cette activité réalisée en 2013-2014.

Tout comme dans la précédente étude, ont été pris en compte :

- les personnes pour lesquelles la plaisance est un moyen de loisir et qui ont navigué au moins un jour lors des douze derniers mois ;
- les personnes résidant sur le bateau mais naviguant au moins 15 jours par an ;
- les propriétaires, les copropriétaires, les locataires à l'année, les locataires sous forme de leasing, les personnes naviguant sur un bateau qui leur a été prêté.

Les personnes résidant sur le bateau mais naviguant moins de 15 jours par an (ou pas du tout) et les clients de la filière location de bateau habitable sans permis ont été écartés.

Le champ d'investigation se limite aux bateaux de 5 mètres à moins de 50 mètres de longueur. On peut estimer à près de 3 300 bateaux le nombre de bateaux de moins de 5 mètres linéaires naviguant en France. ●

Le périmètre géographique

L'étude porte sur la plaisance privée fluviale 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 définis¹ :

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

En 2014, pour la filière plaisance privée, 8 bassins étaient présentés. La différence tient au regroupement des bassins « Nord-Est » et « Alsace » en un seul bassin « Grand Est ».

Le bassin Ouest (anciennement « Bretagne et Pays de la Loire »), qui ne relève pas de la compétence de VNF hormis la Loire entre Nantes et Bouchemaine, est présenté.

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

1. 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.





© Alexandra Lebon

La flotte

LES DIFFÉRENTS TYPES DE BATEAUX DE LA PLAISANCE PRIVÉE

Au sein de la plaisance privée, on distingue plusieurs types de bateaux :

- **les bateaux de plaisance non habitables** sont généralement des petites embarcations ne disposant pas de couchages. Ces unités sont dédiées à la promenade pour quelques heures ou la journée. Elles peuvent généralement naviguer en fluvial et en maritime ;
- **les bateaux habitables** regroupent une très grande diversité de modèles : des péniches de type *Freycinet* ou *luxemotors restaurées*, des *tjalks néerlandais*, des *narrow boats anglais*, d'*anciens bateaux de location*, et quelques *bateaux neufs* issus des chantiers français et européens. Ces bateaux disposent de couchages et sont équipés pour permettre une navigation de plusieurs jours consécutifs. ●



© charlyderouët x les others

UNE FLOTTE ACTIVE DE 12 900 BATEAUX

On estime¹ la flotte active à 12 900 bateaux répartis ainsi selon les bassins :

Les bassins Centre Bourgogne-Franche-Comté et Rhône-Alpes concentrent à eux deux un tiers de la flotte active en France ; 20 % des bateaux n'ont pas de port d'attache en France. Le bassin Hauts-de-France ferme la marche avec 3 % de la flotte active.

En 2014, on dénombrait 13 500 bateaux actifs de plaisance privée de 5 à 49 mètres naviguant sur le réseau fluvial français. Parmi ceux-ci, 17 % étaient rattachés à un port étranger, 81 % étaient liés à un bassin français, le solde de 2 % correspondant à des bateaux itinérants. Trois bassins concentraient à eux seuls la moitié de l'ensemble des 13 500 bateaux : Rhône-Saône (27 %), Seine (15 %) et Sud-ouest (12 %).

On peut donc conclure à **une stabilité de la flotte sur la période**.

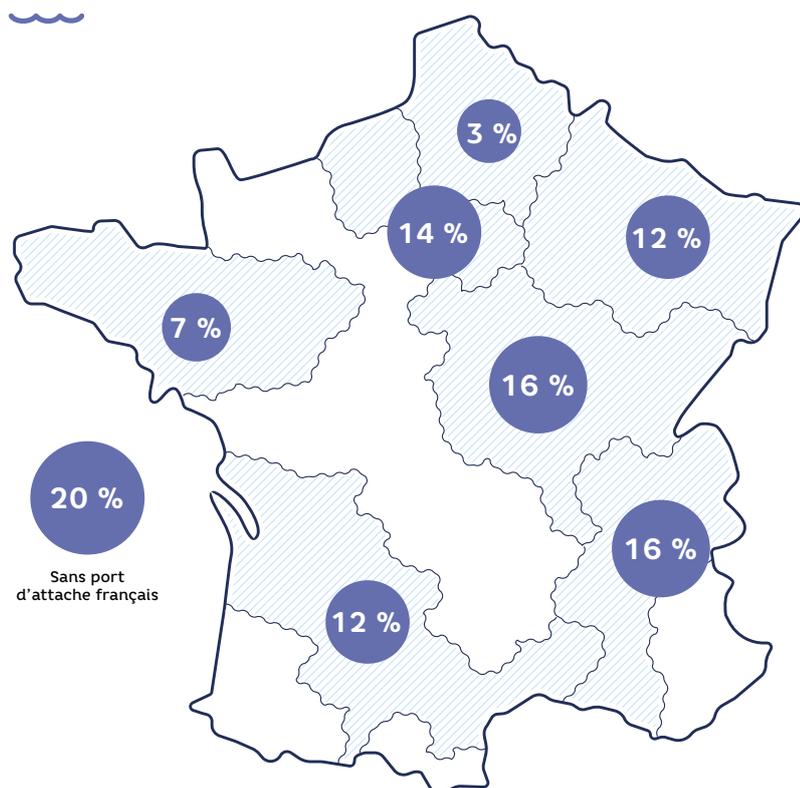
	Capacité d'accueil estimée*		Flotte active estimée		
	Anneaux	%	Bateaux	%	%**
Hauts-de-France	890	6 %	350	3 %	3 %
Seine	2 362	15 %	1 850	14 %	18 %
Grand Est	2 913	18 %	1 600	12 %	15 %
Centre Bourgogne-Franche-Comté	3 225	20 %	2 050	16 %	20 %
Rhône-Alpes	2 212	14 %	2 050	16 %	20 %
Aquitaine Occitanie	2 337	15 %	1 500	12 %	15 %
Ouest	1 900	12 %	950	7 %	9 %
Sans port d'attache français	-	-	2 550	20 %	-
TOTAL	15 839	100 %	12 900	100 %	100 %

*Source : Travail de vérification et de recensement des ports de plaisance conduit dans le cadre de cette étude.

**Bateaux ayant un port d'attache.

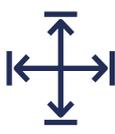
1. La méthode appliquée pour le dénombrement de la flotte est présentée en annexe.

RÉPARTITION DE LA FLOTTE ACTIVE PAR BASSIN



Le périmètre des bassins ayant changé entre 2014 et 2019, il est difficile d'effectuer des comparaisons. On note cependant :

- des baisses significatives de la flotte active pour les bassins Ouest (950 bateaux en 2019 contre 1 050 en 2014, -9,5 %), Aquitaine Occitanie (1 500 bateaux en 2019 contre 1 600 en 2014, -6,2 %), Seine (1 850 bateaux en 2019 contre 2 000 en 2014, -7,5 %) ;
- une légère baisse de la flotte active pour les bassins Rhône-Alpes et Centre Bourgogne-Franche-Comté qui rassemblent 4 100 bateaux actifs en 2019 contre 4 350 en 2014 (à l'époque Rhône-Saône et Centre Bourgogne) ;
- une stabilité pour le bassin Hauts-de-France ;
- une augmentation de 9 % pour le bassin Grand Est puisqu'en 2019, on dénombre 1 800 bateaux actifs contre 1 650 en 2014 pour les bassins Nord-est et Alsace. ●


9 m
 LONGUEUR MOYENNE DES BATEAUX FRANÇAIS

11 m
 LONGUEUR MOYENNE DES BATEAUX ÉTRANGERS

DES BATEAUX DE 10 MÈTRES DE LONGUEUR EN MOYENNE

Les bateaux des navigants français ont une longueur moyenne de 9 m, là où ceux des navigants étrangers ont une longueur moyenne de 11 m. Cette donnée est à mettre en rapport avec la catégorie socioprofessionnelle (CSP) des plaisanciers, plus élevée chez les étrangers, laissant supposer que ces derniers

ont plus de moyens et achètent des bateaux plus grands. En outre, elle va de pair avec les pratiques de navigation (dont le détail est présenté plus loin dans ce rapport) : **les plaisanciers étrangers naviguent en moyenne 55,2 jours par an en France**, contre 37,6 jours pour les plaisanciers français.

LONGUEUR DES BATEAUX

NAVIGANTS FRANÇAIS

Base 1 276 réponses



NAVIGANTS ÉTRANGERS

Base 966 réponses



- de 5 à moins de 8 mètres
- de 8 à moins de 11 mètres
- de 11 à moins de 14 mètres
- de 14 à 49 mètres

LONGUEUR MOYENNE

9 m

11 m

LONGUEUR DES BATEAUX SELON LES BASSINS

	Hauts-de-France	Seine	Grand Est	Centre Bourgogne-Franche-Comté	Rhône-Alpes	Aquitaine Occitanie	Ouest	TOTAL
De 5 à moins de 8 mètres	24 %	57 %	45 %	16 %	62 %	31 %	68 %	43 %
De 8 à moins de 11 mètres	31 %	16 %	28 %	33 %	18 %	33 %	18 %	25 %
De 11 à moins de 14 mètres	25 %	15 %	19 %	30 %	14 %	20 %	11 %	19 %
De 14 à 49 mètres	20 %	13 %	8 %	22 %	6 %	17 %	3 %	12 %
TOTAL	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Base (ensemble des répondants)	266	293	453	515	290	349	72	2 242
Longueur moyenne (mètres)	11	9	9	12	8	10	8	10

Plus d'un plaisancier français sur deux navigue à bord d'un bateau de moins de 8 m ; chez les étrangers, cette proportion est d'un plaisancier sur quatre. **Les bateaux de plus de 20 m représentent 5 % de la flotte active étudiée.**

En 2014, 40 % des bateaux avaient une longueur de moins de 8 m, 26 % une longueur de 8 à moins de 11 m et 22 % une longueur de 11 à moins de 14 m.

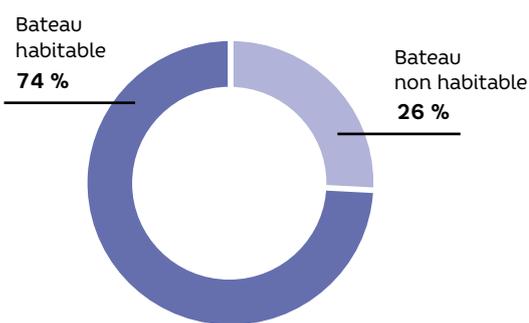
Ainsi, on observe une légère tendance à la baisse de la longueur des bateaux.

Les disparités sont importantes selon les bassins de navigation. **La longueur moyenne des bateaux est plus élevée (12 m) sur le bassin Centre Bourgogne-Franche-Comté** ; les bateaux de 14 à 49 m y sont fortement représentés (22 %, contre 12 % au niveau national). **Sur le bassin Ouest, plus de deux tiers des bateaux font moins de 8 m.**

TROIS BATEAUX SUR QUATRE SONT HABITABLES

Trois bateaux sur 4 sont habitables ; les navigants étrangers qui naviguent en France sont plus nombreux à posséder des bateaux habitables (88 %), contre 66 % pour les navigants français. Cette différence est à mettre en regard de la situation particulière des plaisanciers étrangers qui, pour venir en France, souvent pour plusieurs jours, préféreront avoir un bateau habitable. En 2014, la part des bateaux habitables se montait à 79 % ; cette légère baisse est à mettre en relation avec l'augmentation de la part des bateaux de moins de 8 m.

Le nombre moyen de couchettes à bord s'établit à 2,9 ; il était de 3,3 en 2014.



Allant de pair avec la taille supérieure de leurs bateaux, les plaisanciers étrangers naviguent à bord de bateaux possédant en moyenne 3,3 couchettes, contre 2,6 chez les plaisanciers français.

LA PART DES BATEAUX HABITABLES SELON LES BASSINS

	Hauts-de-France	Seine	Grand Est	Centre Bourgogne-Franche-Comté	Rhône-Alpes	Aquitaine Occitanie	Ouest	TOTAL
Part des bateaux habitables	87 %	59 %	72 %	93 %	58 %	86 %	69 %	74 %
Base (ensemble des répondants)	266	293	453	515	290	349	72	2 242

La proportion de bateaux habitables est plus faible dans les bassins Seine et Rhône-Alpes (respectivement 59 % et 58 %). À l'inverse, elle monte à 93 % dans le bassin Centre Bourgogne-Franche-Comté. ●



© Alexandra Lebon

UNE CAPACITÉ D'ACCUEIL MOYENNE DES BATEAUX DE 6,9 PERSONNES

NAVIGANTS FRANÇAIS

Base 1 269 réponses



NAVIGANTS ÉTRANGERS

Base 960 réponses



ENSEMBLE

Base 2 229 réponses



CAPACITÉ MOYENNE

7,5 personnes

6,0 personnes

6,9 personnes

- 1 à 4 passagers
- 5 à 7 passagers
- 8 passagers et plus

Les capacités d'accueil recueillies correspondent à celles déclarées lors de l'enquête.

La capacité d'accueil des bateaux de navigants étrangers est plus faible (6

personnes contre 7,5 chez les plaisanciers français), là où leurs bateaux sont plus grands.

En 2014, la capacité d'accueil moyenne des bateaux était de 7,3 personnes. ●

UN PEU PLUS DE 4 BATEAUX SUR 5 ACHETÉS D'OCCASION

MODE D'ACQUISITION

RÉSULTATS EN %, TOTAL 100 %

NAVIGANTS FRANÇAIS

Base 1 252 réponses



NAVIGANTS ÉTRANGERS

Base 959 réponses



- Neuf, acheté en France
- Neuf, acheté dans un autre pays
- D'occasion, acheté en France
- D'occasion, acheté dans un autre pays
- Vous l'avez construit vous-même/Autre

RELATION ENTRE L'ÂGE DU BATEAU, L'ANTÉRIORITÉ DU BATEAU ET L'ÂGE DU PROPRIÉTAIRE SELON LE STATUT D'ACQUISITION (EN ANNÉES)

	Antériorité moyenne d'acquisition	Âge moyen du bateau	Âge moyen du propriétaire
Achat neuf	10,1	10,1	62,0
Achat d'occasion	7,3	33,8	60,6
Autre	12,3	22,8	64,5
TOTAL	7,8	30,3	60,9



© Damien Lachas

Plus de 4 bateaux sur 5 (84 %) ont été achetés d'occasion, que ce soit en France ou à l'étranger ; en 2014, cette part s'élevait à 80 %. Ainsi, le marché de l'occasion a augmenté sur la période.

Presque un tiers des plaisanciers étrangers ont acheté leur bateau d'occasion en France, ce qui valide le fait que le marché français du bateau d'occasion est très attractif.

Les bateaux neufs ne représentent que 14 % chez les plaisanciers français, et 12 % chez les étrangers naviguant en France.

En 2014, les bateaux neufs représentaient 18 % des achats toutes nationalités confondues (19 % pour les plaisanciers français, 16 % pour les étrangers).

Quel que soit le mode d'acquisition du bateau, on peut noter que l'âge moyen du propriétaire à la date d'acquisition est identique (respectivement 52 et 53 ans).

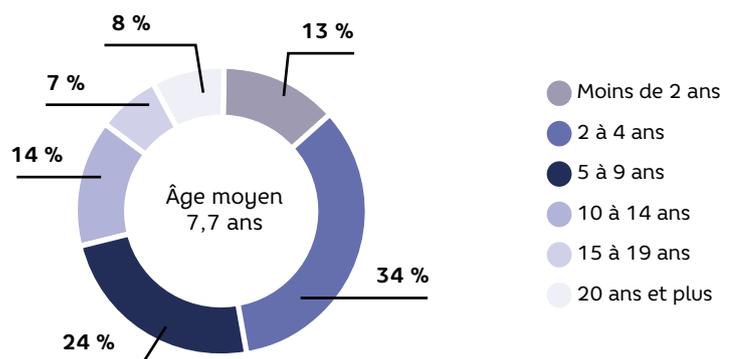
Assez logiquement, à mettre en rapport avec le prix d'achat, la part de bateaux de moins de 8 m achetés neufs, que ce soit en France ou à l'étranger, est plus importante (21 %) que dans les autres catégories de longueur de bateaux. ●

ANCIENNETÉ D'ACQUISITION

Un bateau sur 2 a été acquis il y a plus de 4 ans.

Chez les navigants français, l'acquisition du bateau remonte à 6,7 ans en moyenne, contre 9,3 ans chez les étrangers. ●

RÉSULTATS EN %, TOTAL 100 %
Base 2 158 réponses



UN ÂGE MOYEN DES BATEAUX ÉLEVÉ

L'âge moyen des bateaux s'élève à 30 ans (33 ans chez les plaisanciers étrangers et 28,5 ans chez les plaisanciers français). Un bateau sur 2 a été construit il y a plus de 27 ans.

En 2014, l'âge moyen des bateaux fluviaux était de 27 ans, ce qui signifie que le **renouvellement de la flotte est très faible.** ●

RÉSULTATS EN %, TOTAL 100 %

	Hauts-de-France	Seine	Grand Est	Centre Bourgogne-Franche-Comté	Rhône-Alpes	Aquitaine Occitanie	Ouest	TOTAL
Moins de 10 ans	12 %	19 %	11 %	8 %	16 %	14 %	26 %	14 %
Entre 10 et 19 ans	16 %	27 %	16 %	15 %	24 %	17 %	23 %	20 %
Entre 20 et 29 ans	18 %	18 %	25 %	23 %	26 %	20 %	23 %	22 %
Entre 30 et 39 ans	17 %	16 %	23 %	23 %	14 %	21 %	17 %	19 %
Entre 40 et 49 ans	20 %	9 %	18 %	16 %	13 %	17 %	9 %	15 %
Entre 50 et 99 ans	11 %	7 %	5 %	9 %	5 %	6 %	1 %	6 %
100 ans et plus	5 %	5 %	2 %	5 %	1 %	4 %	-	3 %
TOTAL	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Base (ensemble des répondants)	265	290	448	511	284	341	71	2 214
Moyenne	35,6	28,1	30,2	36,3	25,4	31,7	21,4	30,0

Dans les bassins Seine et Ouest, presque la moitié des bateaux a moins de 20 ans.



LA VALEUR VÉNALE DES BATEAUX

L'évaluation de la valeur vénale d'un bateau constitue un exercice difficile, c'est pourquoi, afin de faciliter la réponse à cette question, l'enquête proposait des tranches permettant d'estimer des montants moyens. Ainsi, en moyenne, **la valeur vénale actuelle des bateaux s'éta-**

blit à 57 500 € contre 62 000 € en 2014¹. **Un bateau sur 2 a une valeur vénale de moins de 30 000 €.** La valeur des bateaux des navigants français est de 46 000 €, contre 77 500 € chez les plaisanciers étrangers qui, rappelons-le, ont des bateaux en moyenne plus grands.



57 500 €

**VALEUR
VÉNALE
ACTUELLE
DES BATEAUX**

1. Cette estimation étant réalisée par les plaisanciers eux-mêmes, il est probable que la valeur vénale des bateaux soit surestimée par ces derniers.

VALEUR VÉNALE ACTUELLE

RÉSULTATS EN %, TOTAL 100 %

	Hauts-de-France	Seine	Grand Est	Centre Bourgogne-Franche-Comté	Rhône-Alpes	Aquitaine Occitanie	Ouest	TOTAL
Moins de 10 000 €	12 %	19 %	24 %	8 %	26 %	16 %	22 %	14 %
De 10 à 29 999 €	27 %	37 %	30 %	22 %	34 %	29 %	47 %	20 %
De 30 à 49 999 €	17 %	11 %	17 %	21 %	17 %	18 %	14 %	22 %
De 50 à 99 999 €	19 %	16 %	15 %	26 %	14 %	19 %	9 %	19 %
De 100 à 199 999 €	16 %	12 %	11 %	17 %	5 %	13 %	7 %	15 %
De 200 à 499 999 €	7 %	5 %	4 %	6 %	3 %	6 %	1 %	6 %
500 000 € et plus	2 %	-	-	1 %	1 %	-	-	3 %
TOTAL	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Base (ensemble des répondants)</i>	<i>264</i>	<i>291</i>	<i>453</i>	<i>510</i>	<i>290</i>	<i>348</i>	<i>72</i>	<i>2 232</i>
Moyenne (en €)	87 000	54 500	50 500	76 500	45 500	61 500	34 000	57 500



© Damien Lachas

La valeur vénale des bateaux dans les bassins Hauts-de-France et Centre Bourgogne-Franche-Comté est beaucoup plus élevée que celle observée au niveau national, allant de pair avec la longueur moyenne des bateaux observée (11 m dans les Hauts-de-France et 12 m en Centre Bourgogne-Franche-Comté). ●



© OneDayOneTravel



47 %
DES BATEAUX
MIXTES
MER/RIVIÈRE

PRESQUE LA MOITIÉ DES BATEAUX EST MIXTE MER/RIVIÈRE

En 2014, l'étude avait recensé 56 % de bateaux type mer et rivière, cette catégorie ne représente plus que 47 % en 2019.

Ainsi, **la part des bateaux exclusivement maritimes navigant sur les voies d'eau intérieures a fortement progressé** puisque passant de 13 %, toutes longueurs et nationalités des navigants confondus, en 2014 à 21 % en 2019. À l'inverse, **la part de bateaux stricto sensu fluviaux a baissé**, passant de 32 % à 21 %.

En parallèle :

- 43 % des bateaux ont une immatriculation de type maritime (54 % pour les bateaux des navigants français et 24 %

pour les bateaux des navigants étrangers) ;

- 41 % des bateaux ont une immatriculation de type fluvial (45 % pour les bateaux des navigants français et 35 % pour les bateaux des navigants étrangers) ;
- Et 22 %¹ des bateaux sont immatriculés à l'étranger (5 % pour les bateaux des navigants français et 54 % pour les bateaux des navigants étrangers).

Logiquement, la part des bateaux ayant une immatriculation maritime est plus élevée dans les bassins possédant une frange littorale : elle monte ainsi à 87 % dans le bassin Ouest. ●

1. Le total est supérieur à 100 % puisqu'un même bateau peut avoir 2 types d'immatriculation : maritime et à l'étranger par exemple.

TYPE DE BATEAU



RÉSULTATS EN %, TOTAL 100 %

	Hauts-de-France	Seine	Grand Est	Centre Bourgogne-Franche-Comté	Rhône-Alpes	Aquitaine Occitanie	Ouest	TOTAL
Maritime	15 %	17 %	26 %	8 %	25 %	24 %	47 %	21 %
Fluvio-maritime	49 %	50 %	41 %	45 %	54 %	46 %	47 %	47 %
Fluvial	35 %	33 %	33 %	47 %	22 %	30 %	6 %	31 %
TOTAL	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Base (ensemble des répondants)	265	289	449	509	289	345	72	2 222

DISTANCE DU PORT D'ATTACHE DU BATEAU

La distance moyenne entre la résidence du plaisancier² et le port d'attache de son bateau est estimée à 192 km (125 km chez les navigateurs français et 310 km chez les étrangers).

Deux tiers des plaisanciers français

résident à moins de 50 km du port d'attache de leur bateau, un tiers à moins de 10 km. La tendance s'inverse chez les plaisanciers étrangers chez qui près de la moitié réside à plus de 200 km du port d'attache du bateau, lorsque ce dernier est en France. ●

2. Distance entre la résidence principale ou secondaire (en retenant la distance la plus courte) et le port d'attache principal du bateau. Pour les répondants à 500 km ou plus, la distance retenue est de 750 km.

DISTANCE MOYENNE ENTRE LA RÉSIDENCE DU PLAISANCIER ET LE PORT D'ATTACHE DE SON BATEAU

NAVIGANTS FRANÇAIS

Base 1 215 réponses

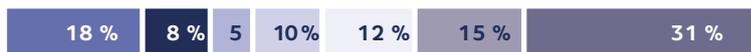


DISTANCE MOYENNE

125 km

NAVIGANTS ÉTRANGERS

Base 949 réponses



310 km

- Moins de 10 km
- De 10 à 24 km
- De 25 à 49 km
- De 50 à 99 km
- De 100 à 199 km
- De 200 à 499 km
- 500 km ou plus

	Hauts-de-France	Seine	Grand Est	Centre Bourgogne-Franche-Comté	Rhône-Alpes	Aquitaine Occitanie	Ouest	TOTAL
Moins de 10 km	28 %	39 %	26 %	14 %	34 %	31 %	33 %	29 %
De 10 à 24 km	20 %	25 %	15 %	9 %	16 %	8 %	8 %	14 %
De 25 à 49 km	10 %	15 %	7 %	9 %	10 %	8 %	12 %	10 %
De 50 à 99 km	7 %	7 %	17 %	7 %	10 %	7 %	5 %	9 %
De 100 à 199 km	8 %	2 %	14 %	12 %	8 %	7 %	2 %	8 %
De 200 à 499 km	14 %	6 %	9 %	19 %	12 %	14 %	15 %	12 %
500 km ou plus	13 %	7 %	11 %	32 %	11 %	25 %	24 %	17 %
TOTAL	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Base (ensemble des répondants)	258	278	442	494	280	338	70	2 164
Distance moyenne*	164	89	153	322	144	251	243	192
Part des français à 200 km ou plus	11 %	9 %	8 %	25 %	17 %	31 %	41 %	20 %
Part des étrangers à 200 km ou plus	67 %	47 %	25 %	81 %	60 %	60 %	40 %	46 %

*Pour les plaisanciers habitant à 500 km ou plus (français ou étrangers), une distance de 750 km a été arbitrairement retenue.

PRÈS D'UN BATEAU SUR 3 EST ÉQUIPÉ D'UNE CUVE DE RÉCUPÉRATION DES EAUX USÉES

40 % des bateaux (52 % des bateaux habitables et 6 % pour les bateaux non habitables) sont équipés d'un système de récupération et/ou de traitement des eaux usées (grises et/ou noires) ; dans la majorité des cas, il s'agit d'une cuve de récupération des eaux noires (26 %) ; 11 % sont équipés d'une cuve de récupération des eaux grises. Ces chiffres ont très peu évolué depuis 2014 où 38 % des bateaux possédaient de tels équipements. Cette situation est largement corrélée à l'âge élevé des bateaux et au faible renouvellement de la flotte.



LES REJETS DANS LE MILIEU AQUATIQUE

Les pollutions du milieu aquatique sont principalement le fait des eaux usées et des hydrocarbures. Parmi les eaux usées, on retrouve les eaux noires (eaux et autres déchets provenant des toilettes), les eaux grises (eaux et déchets autres que les eaux noires) et les eaux de cales (déchets graisseux et huileux).

Les eaux noires sont considérées comme « polluantes » par la convention MARPOL. Leur rejet participe à l'enrichissement du milieu (voire l'eutrophisation et la prolifération algales entraînant la mort d'organismes vivants), au risque sanitaire (présence de bactéries, virus, résidus de médicaments, parasites dans les eaux) tant pour la faune aquatique que pour la biodiversité (flore ou l'homme).

On estime qu'un plaisancier produit en moyenne 10 litres d'eaux noires par jour qui sont rejetées dans le milieu aquatique.

C'est un enjeu de permettre aux plaisanciers de pouvoir vidanger leurs eaux polluantes dans des dispositifs adaptés afin d'améliorer la qualité des eaux et la protection du milieu.

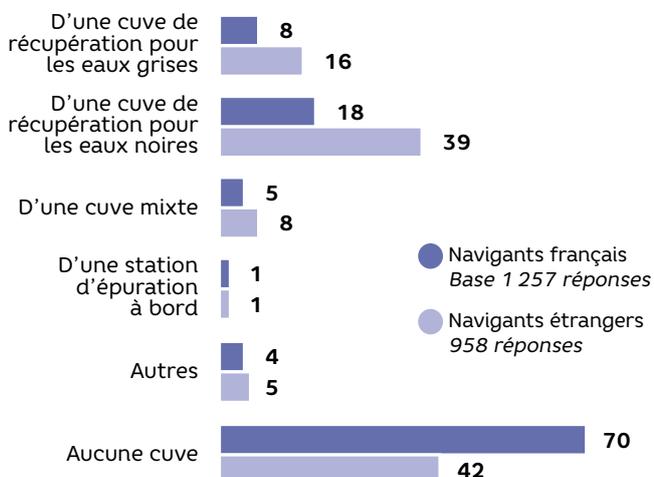
TYPE D'ÉQUIPEMENT DU BATEAU

RÉSULTATS EN %, TOTAL 100 %

	Hauts-de-France	Seine	Grand Est	Centre Bourgogne-Franche-Comté	Rhône-Alpes	Aquitaine Occitanie	Ouest	TOTAL
D'une cuve de récupération pour les eaux grises	15 %	9 %	13 %	12 %	8 %	13 %	6 %	11 %
D'une cuve de récupération pour les eaux noires	38 %	21 %	26 %	31 %	18 %	33 %	15 %	26 %
D'une cuve mixte	10 %	7 %	5 %	7 %	5 %	7 %	2 %	6 %
D'une station d'épuration à bord	2 %	1 %	1 %	1 %	1 %	2 %	-	1 %
Autres	3 %	4 %	5 %	5 %	2 %	5 %	8 %	4 %
Aucune cuve	44 %	66 %	59 %	52 %	71 %	50 %	73 %	60 %
TOTAL	112 %	108 %	109 %	108 %	105 %	110 %	104 %	108 %
Base (ensemble des répondants)	260	290	447	508	289	346	72	2 215

VOTRE BATEAU EST-IL ÉQUIPÉ...

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



La différence d'équipement entre les plaisanciers français et étrangers est importante : là où 70 % de l'ensemble des bateaux des plaisanciers français ne sont pas équipés, ils ne sont que 42 % dans ce cas pour les plaisanciers étrangers.

En ne prenant en compte que les bateaux habitables, 57 % des bateaux habitables français ne sont pas équipés pour 36 % chez les plaisanciers étrangers.

64 %
DES BATEAUX
ÉTRANGERS

BATEAUX HABITABLES
ÉQUIPÉS EN RÉCUPÉRATION
OU TRAITEMENT DES EAUX USÉES

58 %
DES BATEAUX
FRANÇAIS



L'hivernage et l'entretien du bateau

LA MOITIÉ DES BATEAUX PASSE L'HIVERNAGE DANS UN PORT

En 2019, on dénombre 237 infrastructures de plaisance de 20 emplacements et plus (ports, bases de location et haltes de plaisance confondus) sur l'ensemble du réseau navigable hexagonal pour un total de près de 16 000 places dans

ces équipements (voir le détail dans le chapitre 3). Ces places de port sont à mettre en rapport avec le mode de stationnement des bateaux des plaisanciers privés.

TYPE DE LIEU D'HIVERNAGE

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

	Hauts-de-France	Seine	Grand Est	Centre Bourgogne-Franche-Comté	Rhône-Alpes	Aquitaine Occitanie	Ouest	TOTAL
Port	55 %	41 %	43 %	68 %	40 %	65 %	38 %	50 %
Cale sèche	6 %	5 %	9 %	6 %	8 %	7 %	5 %	7 %
Professionnel, chantier	12 %	12 %	10 %	13 %	9 %	8 %	16 %	11 %
Hangar	10 %	15 %	12 %	4 %	13 %	4 %	28 %	11 %
Chez vous	10 %	24 %	25 %	7 %	33 %	10 %	32 %	21 %
Autres	7 %	4 %	6 %	3 %	3 %	7 %	6 %	5 %
Votre bateau n'a pas de lieu d'hivernage précis	7 %	6 %	3 %	6 %	3 %	6 %	5 %	5 %
TOTAL	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Base (ensemble des répondants)</i>	265	291	451	514	290	348	71	2 234

Ainsi, **la moitié des plaisanciers fait hiverner son bateau dans un port**, et 1 plaisancier sur 5 stationne son bateau chez lui l'hiver. Sur les bassins Rhône-Alpes et Ouest, la part des plaisanciers stationnant leur bateau chez eux s'élève à un tiers, ce chiffre est à mettre en rapport avec la longueur des bateaux observée sur ces bassins (respective-

ment 62 et 68 % de bateaux de 5 à moins de 8 m).

Assez logiquement, **la part de bateaux passant l'hivernage à l'étranger est plus importante dans les bassins frontaliers** : 34 % des bateaux de Hauts-de-France et 30 % des bateaux du bassin Grand Est, contre une moyenne nationale de 12 %.



L'ENTRETIEN COURANT DU BATEAU

Peu de plaisanciers (14 %) font exclusivement entretenir leur bateau par un professionnel; la grande majorité réalise l'entretien courant du bateau au moins en partie soi-même, et près d'un quart le font quasiment exclusivement eux-mêmes. ●

COMMENT PROCÉDEZ-VOUS POUR L'ENTRETIEN COURANT DU BATEAU ?

RÉSULTATS EN %, TOTAL 100 %

	Hauts-de-France	Seine	Grand Est	Centre Bourgogne-Franche-Comté	Rhône-Alpes	Aquitaine Occitanie	Ouest	TOTAL
Vous le faites vous-même exclusivement ou presque	23 %	25 %	22 %	19 %	26 %	26 %	24 %	24 %
Vous le faites plutôt vous-même mais il vous arrive de faire appel à un professionnel	34 %	19 %	24 %	28 %	21 %	23 %	13 %	23 %
Vous en faites une partie vous-même et une partie par un professionnel	19 %	18 %	22 %	20 %	18 %	23 %	24 %	20 %
Vous le faites plutôt faire par un professionnel mais il vous arrive d'en faire une partie vous-même	13 %	20 %	18 %	23 %	18 %	18 %	25 %	19 %
Vous le faites faire exclusivement par un professionnel ou presque	11 %	18 %	14 %	10 %	18 %	10 %	14 %	14 %
TOTAL	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Base (ensemble des répondants)</i>	255	278	436	497	275	333	71	2 149

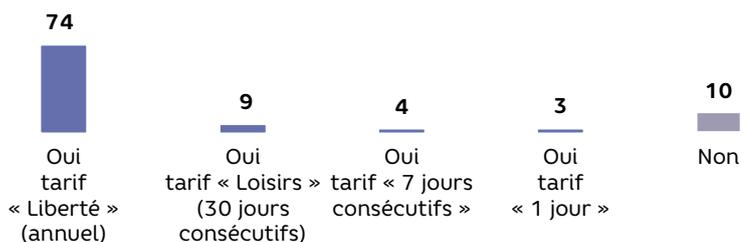


L'achat de vignettes plaisance

Pour naviguer sur le réseau confié à VNF, le code des transports impose la nécessité de s'acquitter d'un péage plaisance qui prend la forme d'une vignette¹. **90 % des navigants ont acheté une vignette au cours des 12 derniers mois**, majoritairement le tarif « Liberté ». Les autres plaisanciers (10 %) ont probablement navigué sur le réseau hors VNF, non soumis à l'achat de vignette comme la Bretagne, le Lot, la Charente ou la Mayenne. ●

1. www.vnf.fr/vnf/services/peage-plaisance-tarifs/

90 % DES NAVIGANTS ONT ACHETÉ UNE VIGNETTE



© Heltolaroux



	Étude VNF 2007	Étude VNF 2014	Étude VNF 2019
Longueur moyenne du bateau	9 m	10 m	10 m
Ancienneté du bateau	24 ans	27 ans	30 ans
Capacité d'accueil du bateau	6 places	7,5 places	6,9 places
Part des bateaux habitables	63 %	79 %	74 %
Part des bateaux hivernant dans un port	46 %	58 %	50 %

Synthèse de la flotte et évolution depuis 12 ans

La longueur moyenne des bateaux est restée stable entre 2014 et 2019. En revanche, l'âge moyen des bateaux a augmenté entre 2007 et 2014, puis entre 2014 et 2019, ce qui témoigne d'un **faible renouvellement de la flotte**. L'évolution observée entre 2007 et 2019 indique que l'âge moyen des bateaux augmente d'une année tous les deux ans. ●

Ressenti des plaisanciers et des professionnels de la plaisance²

Qu'elle soit salée ou douce, l'eau attire l'homme. Son exploitation à des fins touristiques ne cesse de s'amplifier et de se diversifier. C'est particulièrement notable depuis une soixantaine d'années et l'essor des pratiques nautiques légères. Sur mer comme sur rivière, cette évolution va de pair avec des changements de générations, de consommation. Les conséquences divergent toutefois selon le milieu concerné.

La Fédération française des ports de plaisance (FFPP) est confiante quant au développement du secteur. À une réserve près: « parvenir à se diversifier vers le nautisme léger, l'itinérance, avec la nécessité de faire monter en gamme l'offre de services pour s'adapter aux attentes des clients: location de vélos, équipements et services ».

L'ambition visée rejoint celle affichée en bord de mer. **La plaisance s'est démocratisée ces dernières années**, sous l'influence de la baisse du prix des bateaux, de la montée en puissance de la location entre particuliers... Mais le développement du fluvial se joue aussi à terre. La pratique fluviale est devenue une composante du tourisme « fluvestre », associant vélo, randonnée et bateau. Voies vertes, véloroutes... **La tendance est en marche.**

Elle doit se penser et se faire complémentaire, et plus encore opérante dans le milieu rural, voire « sur les fonds de bassin où les ports sont en cul-de-sac ».

Ce développement global de la voie d'eau et de ses abords est nécessaire pour enrayer la perte de dynamique de la plaisance privée fluviale. Dans les ports de plaisance interrogés, l'unanimité se fait autour d'un constat: une baisse générale de la pratique associée au vieillissement de la population. **Les bateaux privés naviguent moins, au point même de s'élever de plus en plus souvent au rang de « résidences secondaires ».**

« La plaisance privée se meurt doucement, les plaisanciers sont de plus en plus âgés, les jeunes ne veulent pas naviguer,

les bateaux vieillissent et se vendent mal (un bateau qui, il y a trois ans, était à 50 000 € a du mal maintenant à se vendre entre 30 et 35 000 €) », témoigne-t-on à Compiègne. Impression partagée et relayée à Saint-Gilles. « Depuis 2012, chaque année la fréquentation diminue, on observe une chute constante, il n'y a pas de renouvellement de clientèle. Concernant les places à l'année, la demande faiblit. Il y a beaucoup de bateaux à vendre et les prix baissent, ce qui signifie un tourisme fluvial en baisse ».

La pénurie de places dans les ports n'est globalement plus d'actualité, d'autant que les problèmes liés directement à la navigation se multiplient dans nombre de régions. Gestionnaires de ports comme plaisanciers interrogés font part de leur inquiétude quant à l'état des canaux, leur entretien à géographie variable et le niveau de l'eau. ●



© Hello!laroux

2. Source : entretiens (voir la liste des personnes interrogées en annexe)



QUAND MARITIME ET FLUVIAL FONT TENDANCE COMMUNE

Qu'elle soit maritime ou fluviale, la plaisance privée reste soumise à des évolutions partagées, notamment imposées par de nouveaux besoins.

Le secteur maritime connaît une érosion du volume d'achat des bateaux neufs (-50 % entre 2000 et 2018), une baisse récente du marché de l'occasion et une augmentation récurrente de l'âge moyen des acquéreurs : 30 % de ces derniers avaient plus de 60 ans en 2018...

Cette évolution, le secteur fluvial la vit également : avec un âge moyen qui s'élève aujourd'hui à 61 ans ; avec un frein à l'achat de bateaux neufs, auquel il faut ajouter des frais d'entretien conséquents.

Devenu prépondérant, l'attrait de nouvelles clientèles passe donc par de nouvelles formes de consommation, qui élèvent le bateau au rang de bien à partager.

C'est la raison d'être de la formule proposant à l'acquéreur d'un bateau de le confier en gestion à un loueur professionnel, moyennant un nombre déterminé à l'avance de semaines de navigation personnelles, puis une mise à disposition à la location (sans frais d'entretien, d'hivernage ou d'assurance). **Il en va également ainsi de la location entre particuliers**, via des sociétés privées émergentes.

Naissante dans le secteur fluvial, en développement constant dans le maritime, cette tendance a valeur de vent d'optimisme pour les deux filières.

Sur mer, le marché de la location se veut prometteur, à l'international (bateaux de croisière) comme à un niveau plus local, avec des bateaux plus petits. Venu des États-Unis, le « boat club » en est devenu un symbole, proposant aux membres d'un club nautique une possibilité de pratique proche de la propriété, mais sans ses contraintes.

Parallèlement à ces « boat clubs », portés par des ports ou des professionnels de la location, d'autres initiatives ont vu le jour. On songe plus particulièrement au groupe vendéen Bénéteau, leader mondial de la construction de bateaux, qui a initié la plateforme communautaire d'achat, de vente et de location « Band of Boats » (qui a racheté Digital Nautic).

Des nouvelles pratiques en vogue, propulsant l'avenir du nautisme sous un ciel d'espoir. **De nouvelles pratiques qui valent aussi pour le fluvial et ses perspectives de développement.**



RIVERWIZZ : UN GPS COMMUNAUTAIRE

Riverwizz est une application interactive et contributive dédiée au fluvial lancée en 2018 par deux plaisanciers privés. Elle a été pensée par et pour les usagers des voies navigables intérieures de France et d'Europe. Elle s'adresse aussi bien aux plaisanciers qu'aux professionnels de la voie d'eau.

Riverwizz offre des services d'aide à la navigation, à la vie fluviale et au tourisme fluvestre. Le module du calcul d'itinéraires permet d'intégrer des notions telles que la durée de navigation souhaitée, les horaires d'ouverture des écluses, la vitesse du bateau,... L'itinéraire peut être exporté en format PDF pour une lecture hors connexion.

Les usagers ont également la possibilité d'émettre des alertes, aussi bien pour signaler un danger, un événement comme une panne d'écluse ou une indication de type touristique, par exemple.

Sa finalité est de faciliter et sécuriser les déplacements en bateau et permettre une meilleure expérience de la navigation.

En 2020, elle regroupe environ 4 000 usagers de la voie d'eau.



UNE BAISSÉ DES IMMATRICULATIONS MAIS UNE HAUSSE DES PERMIS¹

Tandis que depuis 2010, les nouvelles immatriculations fluviales en France métropolitaine sont en baisse (-30 % entre 2010 et 2018), **le nombre de permis de navigation option « eaux intérieures » délivrés suite à un examen a augmenté (+26 % entre 2010 et 2018)**, traduisant un engouement pour la pratique de la plaisance fluviale n'entraînant cependant pas systématiquement l'achat d'un bateau.

Cette tendance est la même pour la plaisance maritime qui a connu une baisse de 36 % en termes de nouvelles immatriculations entre 2010 et 2018 pour une augmentation de presque 31 % des permis mer (côtier et hauturier).

1. Source : Ministère de la Transition écologique et solidaire, La plaisance en quelques chiffres.





02

**LE PROFIL
DES PLAISANCIERS**
et leur pratique
de navigation

02

LE PROFIL DES PLAISANCIERS et leur pratique de navigation

Le profil des propriétaires et des navigants

L'enquête réalisée dans le cadre de cette étude a abouti à l'établissement d'une typologie de plaisanciers en fonction de leur profil et de leurs pratiques de navigation.

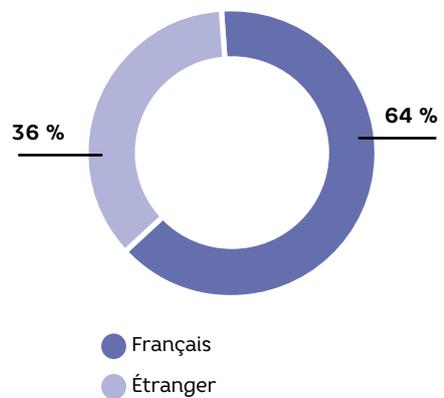
Cette typologie est présentée dans le détail après quelques données générales sur les profils de plaisanciers. ●



PLUS D'UN TIERS DES PLAISANCIERS NAVIGANT EN FRANCE EST DE NATIONALITÉ ÉTRANGÈRE

NATIONALITÉ DES PROPRIÉTAIRES

RÉSULTATS EN %, TOTAL 100 %
Base 2 242 réponses



© VNF, Réchicourt

36 % des propriétaires des bateaux sont étrangers contre 38 % en 2014. On constate donc une relative stabilité de la proportion de plaisanciers étrangers.

Un certain nombre de propriétaires de bateaux sont étrangers mais résident en France :

LIEU DE RÉSIDENCE DES PROPRIÉTAIRES



RÉSULTATS EN %, TOTAL 100 %

	Hauts-de-France	Seine	Grand Est	Centre Bourgogne-Franche-Comté	Rhône-Alpes	Aquitaine Occitanie	Ouest	TOTAL
France	50 %	95 %	39 %	51 %	83 %	78 %	96 %	69 %
Allemagne	8 %	-	36 %	4 %	6 %	3 %	-	10 %
Royaume-Uni	11 %	2 %	4 %	14 %	3 %	9 %	2 %	6 %
Suisse	2 %	-	8 %	15 %	3 %	1 %	-	5 %
Pays-Bas	10 %	-	3 %	1 %	1 %	1 %	-	2 %
Belgique	9 %	1 %	3 %	1 %	0 %	1 %	-	2 %
Danemark	2 %	-	1 %	2 %	0 %	1 %	-	1 %
Autres pays européens	2 %	1 %	3 %	3 %	2 %	3 %	1 %	2 %
Autres pays non européens	6 %	1 %	4 %	11 %	1 %	3 %	1 %	4 %
TOTAL	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Base (ensemble des répondants)</i>	266	293	453	515	290	349	72	2 242

69 % des propriétaires de bateaux résident en France ; le second pays de résidence est l'Allemagne (10 % des propriétaires de bateaux).

Logiquement, **la part de plaisanciers résidant à l'étranger est plus élevée dans les bassins frontaliers** ; ainsi, plus d'un tiers des plaisanciers du bassin Grand Est réside en Allemagne, et 30 % des plaisanciers du bassin Hauts-de-France résident au Royaume-Uni, aux Pays-Bas ou en Belgique. Le bassin Centre Bourgogne-Franche-Comté attire également une forte part de plaisanciers

résidant à l'étranger : 15 % venant de Suisse et 14 % venant du Royaume-Uni. Ceci s'explique par plusieurs facteurs : la proximité géographique des bassins émetteurs, mais aussi la renommée de ce bassin liée à l'activité de chantiers navals et celle des loueurs de bateaux habitables sans permis qui a fait connaître ce bassin (pour rappel, ce bassin était un des pionniers dans le domaine de la location de bateaux habitables sans permis).

À l'inverse, **la quasi-totalité des plaisanciers des bassins Seine et Ouest réside en France.** ●



17 %

DES PROPRIÉTAIRES DE BATEAUX ONT MOINS DE 50 ANS

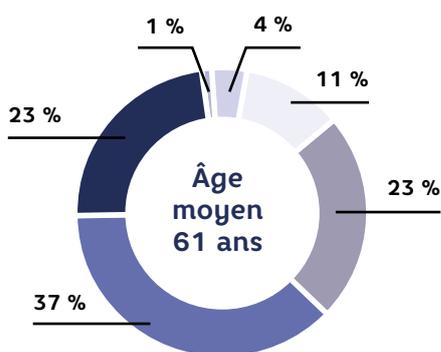
UN LÉGER RAJEUNISSEMENT DES PLAISANCIERS

En 2019, l'âge moyen des propriétaires de bateaux s'établit à 61 ans ; 59 ans pour les Français et 64 ans pour les étrangers. En 2019, seuls 17 % des propriétaires ont moins de 50 ans (ils étaient 16 % en 2014), et 60 % ont plus de 60 ans (ils étaient 57 % en 2014).

En 2014, l'âge moyen s'établissait à 63 ans (61 ans pour les Français et 66 ans pour les étrangers). En 2007, il était de 56 ans. La période 2014-2019 semble ainsi montrer un léger rajeunissement après un net vieillissement entre 2007 et 2014.

ÂGE DES PROPRIÉTAIRES

RÉSULTATS EN %, TOTAL 100 %
Base 2 236 réponses



89 % des propriétaires sont des hommes.

Par ailleurs, on observe une corrélation entre l'âge du propriétaire et la longueur du bateau, les propriétaires de plus petites unités étant globalement plus jeunes. Ainsi, les propriétaires des unités de moins de 8 m ont en moyenne 57 ans ; chez les propriétaires des bateaux de 11 à moins de 14 m, 36 % des propriétaires ont 70 ans et plus.

L'âge moyen des navigants s'établit quant à lui à 44 ans (contre 46 ans en 2014). 15 % des navigants ont moins de 18 ans. L'âge moyen chez les étrangers est 50 ans, contre 43 ans chez les Français. On peut donc supposer qu'une partie des propriétaires de bateaux naviguent en famille, ce qui fait baisser la moyenne d'âge des navigants. ●



CSP DU MÉNAGE DES PROPRIÉTAIRES

RÉSULTATS EN %, TOTAL 100 %

	Français	Étranger	TOTAL
Agriculteur	0,1 %	0,4 %	0,2 %
Artisan, commerçant, chef d'entreprise	15 %	7 %	12 %
Cadre, profession intellectuelle supérieure	26 %	26 %	26 %
Profession intermédiaire	5 %	5 %	5 %
Employé	9 %	7 %	9 %
Ouvrier	2 %	1 %	2 %
Retraité	40 %	51 %	44 %
Sans emploi (étudiants, au foyer,...)	2 %	3 %	2 %
TOTAL	100 %	100 %	100 %
Base (ensemble des répondants)	1 274	966	2 240

DES PLAISANCIERS MAJORITAIREMENT RETRAITÉS ET DE CSP ÉLEVÉES

Plus du tiers des navigants (38 %) appartient à une catégorie socioprofessionnelle (CSP) que l'on peut qualifier d'élevée (artisan, commerçant, chef d'entreprise, cadre et profession intellectuelle supérieure). Cette catégorie s'élevait à 34 % en 2014. Compte tenu du caractère onéreux de ce loisir, on peut raisonnablement penser que les retraités exerçaient également des professions les classant dans les catégories aisées. Au final, on peut estimer que la moitié des navigants exercent ou ont exercé une profession de catégorie élevée.

La part des retraités a sensiblement baissé entre 2014 et 2019 passant de 50 % à 44 %. Mais chez les étrangers, les retraités sont plus nombreux (51 %). ●

Typologie des plaisanciers

Les résultats de l'enquête ont permis d'établir 5 profils types de plaisanciers.

Ces profils permettent d'identifier les leviers sur lesquels travailler pour attirer les différentes clientèles cibles sur les territoires, les services à leur proposer. ●

DESCRIPTION MÉTHODOLOGIQUE

Pour définir une typologie des pratiques de navigation, une approche statistique (classification ascendante hiérarchique) a été conduite sur la base de 3 critères :

- Le nombre annuel de journées de navigation ;
- Le nombre annuel de navigations ;
- Le nombre de bassins fréquentés sur l'année.

Cette analyse a permis de définir 5 groupes de plaisanciers : les nomades, les experts, les réguliers, les occasionnels et les promeneurs.

Les 14 % de plaisanciers les plus assidus (les nomades et les experts) représentent 42 % des jours de navigation (soit **130 jours par an en moyenne**).

En ajoutant les réguliers, soit 35 % des plaisanciers, on observe une concentration de 65 % des navigations.

On peut ainsi considérer que les pratiques de navigation ne sont pas « hyper-concentrées » mais bien réparties sur les différents profils de plaisanciers. ●



© Heltoliaroux

RÉPARTITION DU NOMBRE DE NAVIGATIONS ET DU NOMBRE DE JOURS DE NAVIGATION PAR GROUPE

Répartition des plaisanciers



Répartition du nombre de navigations



Répartition du nombre de jours de navigation



- Nomades
- Experts
- Réguliers
- Occasionnels
- Promeneurs

LES NOMADES

Les nomades naviguent **183 jours par an en moyenne**, principalement en **couple** (80 % étaient 1 ou 2 personnes à bord lors de la dernière navigation), sur des bateaux généralement confortables, et s'aventurent loin de leur base, pour de longues durées.

Ainsi, ils **représentent 5 % des plaisanciers**, mais 21 % des jours de navigation.

Naviguant beaucoup, ils fréquentent en moyenne **2,2 bassins par an**.

61 % d'entre eux sont étrangers. Ceci laisse à penser qu'ils viennent en France pour de longues durées grâce à des bateaux de 13 m en moyenne.

Presque la moitié (47 %) des nomades a entre 60 et 69 ans, et 42 % ont 70 ans et plus ; leur âge moyen est de **68 ans**. On peut supposer que ces nomades sont retraités et disposent de temps pour des navigations longues.

Ils disposent d'une grande expérience de la navigation puisque **31 %** d'entre eux naviguent depuis 20 ans et plus. Seulement 19 % naviguent depuis moins de 5 ans.

Leur bassin de prédilection est Centre Bourgogne-Franche-Comté, bassin de référence¹ pour 31 %. Arrive ensuite le bassin Grand Est (18 %) puis le bassin Aquitaine Occitanie (17 %). ●

LES EXPERTS

Ils naviguent **107 jours par an en moyenne**, depuis longtemps (**65 %** depuis plus de 10 ans) et ont un regard exigeant sur la qualité de la navigation. C'est au sein de cette catégorie que les tout à fait satisfaits sont les moins nombreux (22 %) ; 24 % des plaisanciers de cette catégorie sont « plutôt pas » ou « pas du tout satisfaits ».

Comme les nomades, ce sont principalement des étrangers (**58 %**). Ils sont en revanche un peu plus jeunes que les nomades (**66 ans** en moyenne, 43 % ont

entre 60 et 69 ans, et 39 % plus de 70 ans).

Ils naviguent à bord de bateaux de 12 m de longueur en moyenne.

35 % d'entre eux naviguent depuis 20 ans et plus.

Le bassin de prédilection des experts est Centre Bourgogne-Franche-Comté, bassin de référence pour 29 %, suivi de Rhône-Alpes (16 %) puis d'Aquitaine Occitanie (15 %). ●

LES RÉGULIERS

Ils naviguent **49 jours par an en moyenne**. Ils sont nombreux (53 %) à posséder un bateau ancien (30 ans et plus) et font en moyenne **8 navigations par an**, d'environ 6 jours en moyenne.

Ils ont en moyenne **64 ans** et, par rapport aux deux groupes précédents, seulement 28 % ont 70 ans et plus.

53 % des réguliers sont français.

Leurs bateaux font en moyenne 11 m.

38 % d'entre eux naviguent depuis 20 ans et plus.

Le bassin de référence sur lequel les réguliers sont les plus nombreux est Centre Bourgogne-Franche-Comté (bassin de référence pour 30 % d'entre eux) suivi d'Aquitaine Occitanie (15 %).

Ils sont en moyenne 3,4 passagers à bord. ●



41
JOURS,

**LA DURÉE MOYENNE
DE LA DERNIÈRE
CROISIÈRE POUR
LES PLAISANCIERS
NOMADES**

¹. Bassin sur lequel se situe le port d'attache du bateau, ou à défaut le lieu d'hivernage du bateau, ou à défaut bassin sur lequel le plaisancier navigue principalement.

LES OCCASIONNELS

Naviguant **14 jours par an en moyenne**, ils utilisent leur bateau relativement peu souvent (8 fois par an), pour des navigations de courte durée (**moins de 2 jours**).

C'est au sein de cette catégorie que les tout à fait satisfaits sont les plus nombreux (29 %).

Ils sont plus jeunes (**60 ans** en moyenne). Deux tiers d'entre eux sont français.

Ils ont des bateaux de 10 m en moyenne.

C'est la catégorie la moins expérimentée en matière de navigation : 34 % d'entre

eux naviguent depuis moins de 5 ans.

Les occasionnels se répartissent de façon plus homogène sur le réseau navigable : les bassins Grand Est et Rhône-Alpes sont chacun le bassin de référence de 18 % de cette catégorie de plaisanciers, et la Seine et Centre Bourgogne-Franche-Comté rassemblent chacun 17 % de ceux-ci. Arrive ensuite Aquitaine Occitanie, bassin de référence pour 15 % d'entre eux, puis Ouest (8 %) et Hauts-de-France (7 %). ●

LES PROMENEURS

Ils naviguent **36 jours par an en moyenne**. Leur **bateau est généralement de petite taille** (77 % de moins de 8 m ; longueur moyenne : **7 m**), et est plus récent que la moyenne (**25 % de moins de 10 ans**) ; ils **naviguent très fréquemment (33 fois par an)**, pour des navigations à la journée, et embarquent souvent à bord de la famille ou des amis (ils sont 3 ou 4 à bord dans 35 % des cas, et 5 personnes et plus dans 31 % des cas).

Naviguant souvent mais pour des durées limitées, ils fréquentent peu de bassins : 1,1 en moyenne par an. Assez logiquement, **80 %** des promeneurs sont français.

C'est la catégorie la plus jeune : les promeneurs ont en moyenne **58 ans**, et seulement 15 % de ce groupe ont plus de 70 ans. Un tiers a entre 50 et 59 ans, et un autre tiers environ entre 60 et 69 ans.

Ces promeneurs ont un niveau d'expérience varié en matière de navigation : 30 % naviguent depuis moins de 5 ans, mais 27 % naviguent depuis 20 ans et plus.

27 % des promeneurs ont pour bassin de référence Rhône-Alpes, 23 % le bassin Seine et 21 % le bassin Grand Est. ●



**28 %
DE PROMENEURS**

SYNTHÈSE DES PROFILS DE PLAISANCIERS

	Les nomades	Les experts	Les réguliers	Les occasionnels	Les promeneurs
Part des plaisanciers privés	5 %	9 %	21 %	37 %	28 %
Nombre annuel de jours de navigation	183	107	49	14	36
Durée moyenne d'une navigation (en jours)	15,5	9,1	6,5	1,7	1,1
Nombre moyen annuel de bassins fréquentés	2,2	1,7	1,6	1,3	1,1
Moyenne d'âge	68 ans	66 ans	64 ans	60 ans	58 ans
Part de Français	39 %	42 %	53 %	67 %	80 %
Longueur moyenne du bateau	13 m	12 m	11 m	10 m	7 m
Age du bateau	34 ans	33 ans	35 ans	32 ans	22 ans
Part de plaisanciers tout à fait satisfaits	26 %	22 %	25 %	29 %	28 %
Nombre de personnes à bord de la dernière croisière	2,5	2,6	3,4	3,6	3,8
Durée moyenne de la dernière croisière (en jours)	41	29	6,2	2,2	1,5

Les volumes annuels de navigation

**15,5 NAVIGATIONS
PAR AN EN MOYENNE,
D'UNE DURÉE
MOYENNE DE 2,8 JOURS,
ET 480 KM PARCOURUS
EN FRANCE**

En moyenne, les plaisanciers effectuent **15,5 navigations en France par an** (18,1 pour les plaisanciers français et 10,9 pour les étrangers) et **naviguent 44 jours par an** (37,6 jours pour les plaisanciers français et 55,2 pour les étrangers).

La durée moyenne des navigations est de **2,8 jours** (2,1 jours pour les plaisanciers français et 5 jours pour les étrangers). Elle était de 4 jours en 2014. Pour 2019, on conclut donc à des navigations plus courtes mais plus fréquentes.

On note que le nombre annuel moyen de navigations décroît avec la taille du bateau. À l'inverse, plus la taille du bateau est importante, plus le nombre annuel de jours de navigation est important. **Le seuil de 8 mètres marque cependant une césure importante.** En dessous, la part des bateaux habitables est réduite (41 %) et la durée de navigation est naturellement plus courte (1,3 jour) avec des sorties nombreuses. Au-dessus de ce seuil, les bateaux sont tous habitables ou presque (99 %). Dès lors les navigations sont plus longues, et le nombre annuel de journées de navigation plus élevé.

Les plaisanciers naviguent en moyenne 480 km en France par an : 440 km pour les plaisanciers français et 560 km pour les plaisanciers étrangers. Dans le détail, 16 % parcourent moins de 100 km, 29 % de 100 à 299 km, 18 % de 300 à 499 km et 38 % 500 km ou plus. En 2014, cette distance moyenne était de 570 km par an.

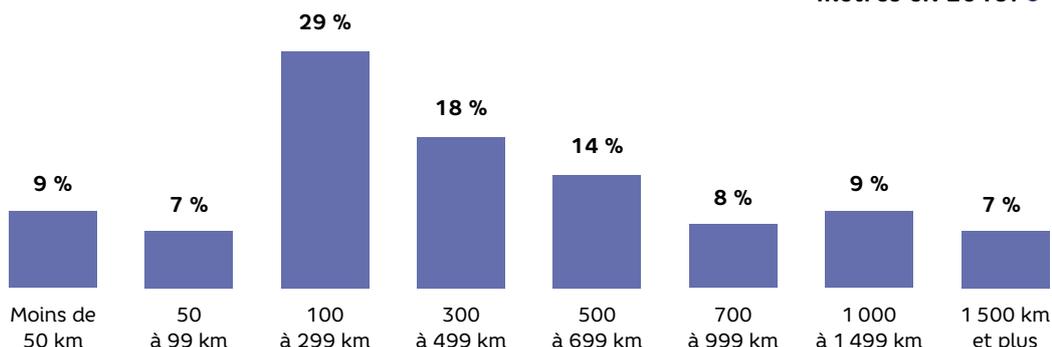
Sur la base de la flotte active (12 900 bateaux), **on conclut que les plaisanciers ont parcouru 6,2 millions de kilomètres en 2019.** ●

NOMBRE ANNUEL DE NAVIGATIONS SELON LA LONGUEUR DU BATEAU

	De 5 à moins de 8 mètres	De 8 à moins de 11 mètres	De 11 à moins de 14 mètres	De 14 à 49 mètres	TOTAL
Nombre annuel moyen de navigations	22,5	11,2	10	8,9	15,5
Nombre moyen annuel de jours de navigation	29	51	58	61	44
Durée moyenne des navigations (en jours)	1,3	4,6	5,8	6,9	2,8
Base (ensemble des répondants)	967	564	433	278	2 242

RÉPARTITION DE LA DISTANCE PARCOURUE EN KILOMÈTRE CHAQUE ANNÉE EN FRANCE

RÉSULTATS EN %, TOTAL 100 %
Base 2 242 réponses



200 000 NAVIGATIONS ANNUELLES ET 567 000 JOURS DE NAVIGATION

Par extrapolation, on estime le nombre de navigations annuelles à 200 000 et le nombre de jours de navigation à 567 000 ; **les plaisanciers français réalisent 75 % du nombre total de navigations (150 000 navigations) mais 55 % des journées de navigation (311 000 jours).**

En 2014, on avait estimé les volumes à 165 000 navigations et 645 000 jours de navigation. Le nombre annuel de jours de navigation serait donc en léger recul de 12 %, malgré l'augmentation du nombre moyen de navigations par bateau. La baisse générale s'explique par le recul de la durée moyenne. Le phénomène de baisse des jours de navigation est plus marqué pour les plaisanciers étrangers. La réduction de la durée moyenne est

plus sensible pour les Français.

Ainsi, **les étrangers représentent 36 % des propriétaires de bateaux, pour 25 % des navigations** et 45 % des jours de navigation. ●

	Navigation	Jours
2014 français	117 000	340 000
2019 français	150 000	311 000
Évolution	+28 %	-9 %
2014 étrangers	49 000	305 000
2019 étrangers	50 000	256 000
Évolution	+2 %	-16 %

720 000 PLAISANCIERS SUR LE RÉSEAU HEXAGONAL

On peut traduire le nombre annuel de navigations en nombre annuel de plaisanciers en multipliant simplement les navigations par le nombre moyen de plaisanciers par navigation.

Ce volume annuel correspond à une estimation non dédoublonnée, une même personne pouvant naviguer à plusieurs

reprises au cours d'une année.

Ainsi, **on estime le nombre de navigateurs à 720 000, dont 580 000 français (81 %) et 140 000 étrangers (19 %)** en faisant l'hypothèse que les passagers ont la même nationalité que le propriétaire/locataire du bateau.

NOMBRE DE NAVIGATIONS, DE PLAISANCIERS ET DE JOURS DE NAVIGATION PAR BASSIN

	Hauts-de-France	Seine	Grand Est	Centre Bourgogne-Franche-Comté	Rhône-Alpes	Aquitaine Occitanie	Ouest	TOTAL
Nombre annuel de navigations	8 000	44 000	43 000	29 000	47 000	19 000	10 000	200 000
Nombre de personnes à bord	30 000	166 000	147 000	101 000	176 000	66 000	34 000	720 000
Nombre de journées de navigation	35 000	70 000	116 000	158 000	91 000	81 000	16 000	567 000
Nombre de journées passagers	124 000	265 000	396 000	549 000	337 000	274 000	55 000	2 000 000

Le nombre de journées-passagers est égal au nombre de journées de navigation multiplié par le nombre moyen de

personnes à bord. Au global, **on estime à 2 millions le nombre de journées-passagers en 2019.** ●



Description des navigations

MODALITÉS DE DESCRIPTION DES NAVIGATIONS

Afin de décrire les navigations, deux stratégies peuvent être mobilisées :

- description des habitudes de navigations ;
- description de la dernière navigation.

La première approche a le mérite de la simplicité. Elle ne permet cependant pas de rendre compte des pratiques diverses d'un même plaisancier. En outre, elle ne peut procéder qu'à des décomptes des propriétaires de bateaux et non pas de l'ensemble des personnes à bord.

La description de la dernière navigation est plus riche. Afin d'assurer la représentativité de ces réponses, une pondé-

ration complémentaire a été calculée, sur la base des estimations des volumes de navigations par bassin et par durée de croisière. Précisons que le protocole avait réparti les questionnaires dans le temps afin d'optimiser cette sélection de la dernière navigation.

Cette pondération permet ainsi de décrire ces dernières navigations comme représentatives de l'ensemble des 200 000 navigations annuelles.

Les pages suivantes vont dans un premier temps décrire les habitudes, puis l'ensemble des navigations (au travers d'une approche pondérée de la dernière navigation). ●

DESCRIPTION DES HABITUDES DE NAVIGATION

LES PERSONNES À BORD

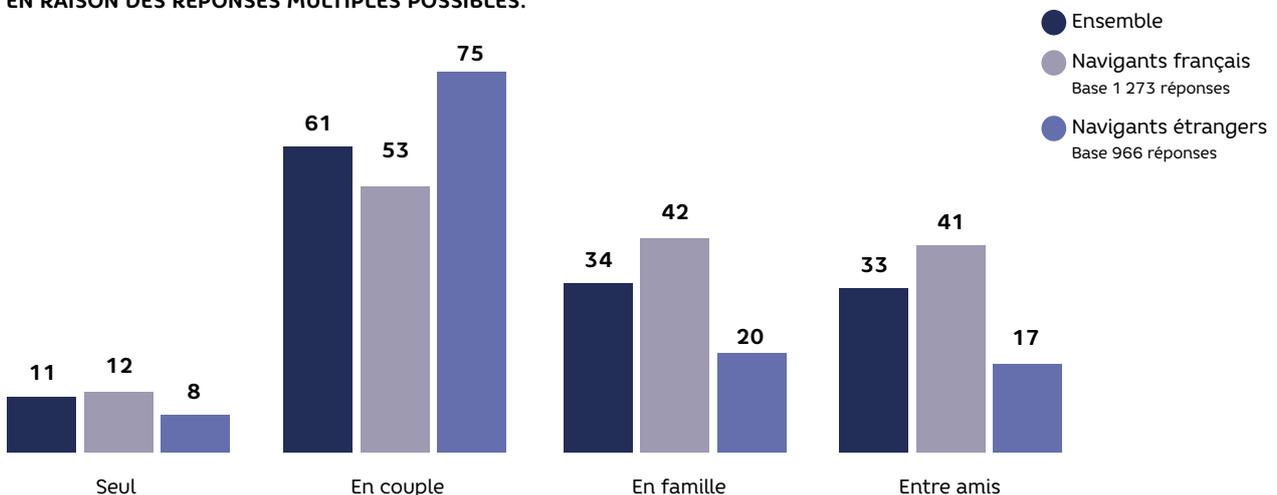
La navigation en couple est prédominante, surtout chez les étrangers. Chez les plaisanciers français, **42 %** naviguent en famille et 41 % entre amis. Ces profils de groupes sont moins présents chez les

plaisanciers étrangers. En moyenne 1 plaisancier sur 10 navigue seul.

Ces données ont peu évolué depuis l'étude de 2014.

HABITUELLEMENT, VOUS NAVIGUEZ...

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



	Hauts-de-France	Seine	Grand Est	Centre Bourgogne-Franche-Comté	Rhône-Alpes	Aquitaine Occitanie	Ouest	TOTAL
Seul	13 %	13 %	11 %	8 %	9 %	9 %	14 %	11 %
En couple	72 %	41 %	64 %	79 %	50 %	70 %	49 %	61 %
En famille	19 %	49 %	32 %	21 %	40 %	28 %	50 %	34 %
Entre amis	24 %	45 %	24 %	22 %	46 %	26 %	39 %	33 %
TOTAL	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Base (ensemble des répondants)	266	293	453	515	290	347	71	2 239

Les bassins Seine et Ouest voient une plus grande part de plaisanciers naviguant en famille, respectivement 49 et 50 %.

Sur les bassins Centre Bourgogne-Franche-Comté et Aquitaine Occitanie, la part des plaisanciers naviguant en couple est plus élevée (79 et 70 %).

LES PÉRIODES DE NAVIGATION

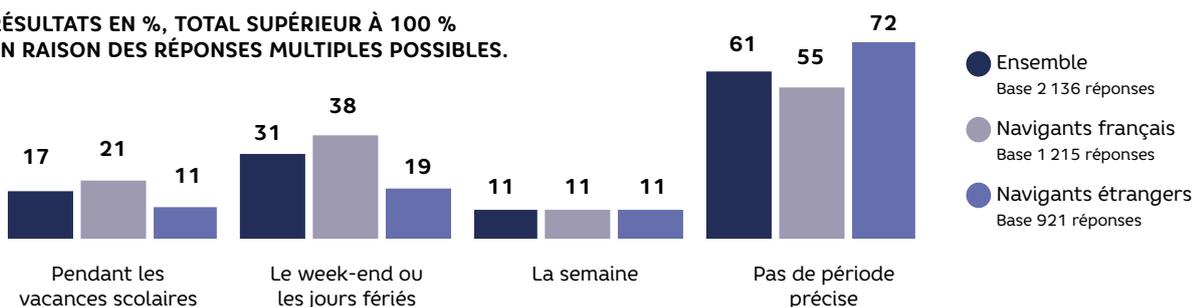
91 % des plaisanciers naviguent l'été, un tiers navigue toute l'année sauf l'hiver. Cette répartition n'a pas évolué depuis l'étude de 2014.

26 % des navigants français naviguent uniquement l'été contre 33 % pour les navigants étrangers. La part de navigants français qui navigue toute l'année est logiquement plus importante que celle des étrangers (6 % contre 1 %).

61 % des plaisanciers ne naviguent pas à une période précise. Ceci est à mettre en lien avec l'âge et l'activité professionnelle des plaisanciers : nombreux sont les plaisanciers à la retraite, libres de naviguer à n'importe quel moment indépendamment des périodes de vacances scolaires. ●

PÉRIODES DE NAVIGATION

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



© Heltolaroux

SAISONS DE NAVIGATION

RÉSULTATS EN %, TOTAL 100 %
Base 2 226 réponses





© Damien Lachas

DESCRIPTION GÉNÉRALE DES NAVIGATIONS (DERNIÈRE NAVIGATION)

COMPOSITION DES GROUPES LORS DES NAVIGATIONS

31 % des navigations sont réalisées en couple ou seul. Cette proportion monte à 56 % chez les plaisanciers étrangers (contre 20 % chez les français).

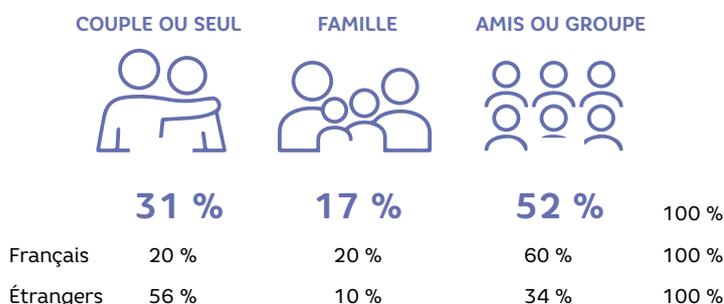
Les plaisanciers sont en moyenne 3,6 personnes à bord du bateau (3,9 personnes chez les plaisanciers français et 2,9 chez les étrangers). En 2014, l'équipage était composé de 3,5 personnes en moyenne. On n'observe donc pas d'évolution significative.

LA DURÉE DES NAVIGATIONS

Chez les plaisanciers français, la durée moyenne des navigations s'établit à 1,7 jour, contre 6,2 jours chez les étrangers. 6 % des navigations des étrangers durent plus d'un mois.

Les navigations de plus d'un mois ne constituent que 2 % des navigations mais concentrent 39 % des journées de navigation.

DESCRIPTION DES CROISIÈRES SELON LES PROFILS DES « GROUPES » À BORD



80 % des navigations durent une journée ou moins. On voit là les pratiques de loisirs de proximité. Ces croisières très courtes ne représentent que 27 % des journées de navigation. Elles concernent de manière relativement différenciée les navigants français et étrangers.

RÉPARTITION DES NAVIGATIONS SELON LEUR DURÉE



RÉSULTATS EN %, TOTAL SUPÉRIEUR À 100 %

- 1 jour et moins ● 2 jours
- 1 semaine (3 à 9 jours)
- 2 semaines (10 à 20 jours)
- 1 mois (20 à 40 jours) ● Plus d'un mois

FRANÇAIS (Base de 1 276 réponses)



ÉTRANGERS (Base de 966 réponses)



ENSEMBLE DES NAVIGANTS



DURÉE MOYENNE
1,7 jour
6,2 jour
2,8 jour

Pour les Français, on note que 85 % des navigations ne durent qu'une journée ou moins, alors que cette proportion est de 64 % pour les plaisanciers étrangers. On peut étendre cette comparaison aux croisières de 2 jours ou moins (d'une demi-journée à un week-end). 95 % des navigations des plaisanciers français se placent dans cette catégorie pour 76 % des navigations des plaisanciers étrangers. A contrario, 5 % des navigations françaises ont une durée de 3 jours et plus contre 24 % des navigations étrangères.

La propension des plaisanciers étrangers à faire une croisière « longue » de 3 jours et plus est presque 3 fois plus importante que celle des français. À l'inverse, la propension des plaisanciers français à naviguer 2 jours et moins est presque 2 fois plus importante que celle des plaisanciers étrangers.

On observe ainsi deux types de pratique différents : **chez les plaisanciers français, une pratique de loisirs, et une pratique de vacances chez les plaisanciers étrangers.**



© One day travel

RÉPARTITION DES JOURNÉES DE NAVIGATION SELON LA DURÉE DES CROISIÈRES



RÉSULTATS EN %, TOTAL SUPÉRIEUR À 100 %

- 1 jour et moins ● 2 jours
- 1 semaine (3 à 9 jours)
- 2 semaines (10 à 20 jours)
- 1 mois (20 à 40 jours) ● Plus d'un mois

FRANÇAIS (Base de 1 276 réponses)



ÉTRANGERS (Base de 966 réponses)



ENSEMBLE DES NAVIGANTS



DURÉE DE LA NAVIGATION

RÉSULTATS EN %, TOTAL SUPÉRIEUR À 100 %

	Hauts-de-France	Seine	Grand Est	Centre Bourgogne-Franche-Comté	Rhône-Alpes	Aquitaine Occitanie	Ouest	TOTAL
1 jour ou moins	75 %	92 %	80 %	63 %	88 %	72 %	86 %	80 %
2 jours	11 %	5 %	12 %	16 %	7 %	12 %	9 %	10 %
1 semaine (3 à 9 jours)	6 %	1 %	3 %	8 %	2 %	8 %	3 %	4 %
2 semaines (10 à 19 jours)	3 %	1 %	3 %	7 %	1 %	4 %	1 %	3 %
1 mois (20 à 40 jours)	1 %	-	1 %	1 %	-	1 %	-	1 %
Plus d'un mois	4 %	1 %	2 %	5 %	1 %	3 %	1 %	2 %
TOTAL	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Base (ensemble des répondants)	266	293	453	515	290	349	72	2 242
Durée moyenne	4,2	1,6	2,7	5,5	1,9	4,2	1,6	2,8

Les plaisanciers français réalisent en moyenne par an 17 sorties de 2 jours et moins et 1 croisière de 3 jours et plus. De leur côté, les plaisanciers étrangers font en moyenne 8 sorties de 2 jours et moins et 2,5 croisières de 3 jours et plus. Ainsi **les écarts de pratiques entre Français et étrangers proviennent plus de la possibilité plus aisée des Français (pour des raisons de proximité) à réaliser des navigations courtes** que des écarts réels sur les croisières de 3 jours et plus. Il convient de noter que les croisières d'une semaine ou plus constituent 10 % des croisières mais cumulent 65 % des journées de navigation.

À l'opposé, **les sorties d'une journée ou de quelques heures représentent 80 % des navigations pour seulement 27 % des journées de navigation.**

Sur le bassin Centre Bourgogne-Franche-Comté, les navigations courtes représentent une part moins importante qu'au niveau national (63 % des navigations contre 80 % en moyenne) ; sur ce même bassin, 5 % des navigations durent plus d'un mois (contre 2 % au niveau national). Ainsi, la durée moyenne des navigations est de 6,1 jours en Centre Bourgogne-Franche-Comté, contre 2,8 jours au niveau national. C'est sur le bassin Seine que les navigations sont les plus courtes : 1,9 jour en moyenne.

LE TYPE DE SORTIE

69 % des plaisanciers font un aller-retour.

TYPE DE SORTIE SELON LES BASSINS

RÉSULTATS EN %, TOTAL SUPÉRIEUR À 100 %

	Hauts-de-France	Seine	Grand Est	Centre Bourgogne-Franche-Comté	Rhône-Alpes	Aquitaine Occitanie	Ouest	TOTAL
Une boucle	23 %	18 %	30 %	12 %	9 %	12 %	16 %	17 %
Un aller/retour	62 %	69 %	54 %	78 %	78 %	70 %	73 %	69 %
Un aller simple	15 %	12 %	16 %	10 %	13 %	17 %	11 %	14 %
TOTAL	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Base (ensemble des répondants)	266	293	453	515	290	349	72	2 242

La proportion de plaisanciers qui font une boucle est plus importante dans les bassins Grand Est (30 %) et Hauts-de-France (23 %) : ceci est à mettre en rapport avec le réseau navigable de ces bassins qui permet de réaliser des boucles grâce à des voies d'eau nombreuses et connectées entre elles. Pour 90 % des sorties en bateau (toutes durées confondues), les plaisanciers naviguent tous les jours. Ainsi, **la navigation occupe une place prépondérante dans la sortie en bateau.**

Cependant, l'analyse de la part des jours navigués a plus de sens en concentrant l'analyse sur les croisières d'une semaine ou plus. Sur les croisières de cette durée, les plaisanciers naviguent en moyenne 78 % des jours ; la proportion de journées sans navigation est donc plus importante. On peut penser que les plaisanciers prennent plus le temps de découvrir le territoire, « se poser » dans des lieux qui leur plaisent.



© VNF

NOMBRE D'HEURES DE NAVIGATION PAR JOUR

Les plaisanciers naviguent en moyenne **4 h 30 par jour** ; les étrangers naviguent un peu moins (4 h 20) que les Français (4 h 45).

Pour les croisières de 2 jours et plus, les plaisanciers naviguent en moyenne 5 h 45 par jour (6 h 00 pour les français et 5 h 15 pour les étrangers). Cette durée de navigation par jour tend à légèrement diminuer avec l'allongement de la croisière.

NOMBRE D'ESCALES¹ PAR JOUR

Les plaisanciers effectuent en moyenne **0,5 escale par jour**. Ce chiffre en soi n'est pas très significatif ; il l'est plus si l'on met en rapport le nombre moyen d'escales avec la durée de la croisière (voir ci-contre).

Ainsi, **plus les plaisanciers partent pour une longue durée, plus les escales sont longues et donc moins nombreuses.**

Au cours des escales, **92 % des plaisanciers ne s'éloignent pas à plus de 5 km**. Les plaisanciers français s'éloignent en moyenne à 3,6 km du bateau, et les étrangers à 4 km. La distance maximale parcourue s'élève à 13,2 km chez les navigants étrangers et 4,8 km chez les français.

NOMBRE MOYEN D'HEURES NAVIGUÉES PAR JOUR SELON LA DURÉE DE LA CROISIÈRE



NOMBRE MOYEN D'ESCALES PAR JOUR SELON LA DURÉE DE LA CROISIÈRE



1. On entend par escale un arrêt d'au moins 1 heure au cours duquel le plaisancier quitte son bateau. Cette définition était précisée dans le questionnaire.

ACTIVITÉS PRATIQUÉES LORS DES ESCALES

Au cours des escales, **les activités les plus pratiquées sont la baignade¹, la marche et le vélo**, exercée par respectivement 59, 54 et 44 % des plaisanciers. En 2014, la principale activité pratiquée était la marche, pratiquée par 39 % des plaisanciers. 28 % des plaisanciers déclaraient faire du vélo.

La pêche est également pratiquée par un plaisancier sur 5 ; cette part monte à

27 % chez les Français.

Concernant la pratique du vélo, on constate que **60 % des navigants ont accès à un vélo à bord** (la moitié des français et les trois quarts des étrangers). Parmi ceux-ci, **les deux tiers apportent leurs propres vélos**, un quart a déjà leurs vélos à bord et 5 % louent des vélos. On peut estimer que **10 000 à 20 000 vélos** sont ainsi loués chaque année. ●

1. Rappelons que la baignade est interdite dans les rivières et canaux, sauf exception.

ACTIVITÉS PRATIQUÉES

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

	Hauts-de-France	Seine	Grand Est	Centre Bourgogne-Franche-Comté	Rhône-Alpes	Aquitaine Occitanie	Ouest	TOTAL
La baignade	50 %	54 %	66 %	52 %	63 %	54 %	66 %	59 %
La marche	72 %	50 %	47 %	72 %	41 %	60 %	45 %	54 %
Le vélo	55 %	32 %	50 %	63 %	27 %	46 %	32 %	44 %
La pêche	14 %	22 %	14 %	18 %	26 %	19 %	30 %	20 %
Le canoë-kayak	4 %	7 %	7 %	5 %	2 %	4 %	2 %	5 %
Autres activités	10 %	24 %	9 %	10 %	15 %	12 %	20 %	14 %
TOTAL	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Base (ensemble des répondants)	233	223	404	468	251	294	61	1 938

PRATIQUE DU VÉLO

RÉSULTATS EN %, TOTAL SUPÉRIEUR À 100 %
Ensemble des répondants

- Vélos de location
- Vélos apportés par les navigants
- Vélos déjà à bord
- Pas de vélo, vous ne faites jamais de vélo lors de vos sorties

NAVIGANTS FRANÇAIS

Base 1 243 réponses



NAVIGANTS ÉTRANGERS

Base 955 réponses



ENSEMBLE DES NAVIGANTS



Les dépenses des clients

LES DÉPENSES ANNUELLES LIÉES AU BATEAU

Le budget annuel alloué au bateau incluant l'entretien, le carburant, les péages et vignettes, les frais d'amarrage, d'hivernage et d'assurance, s'élève à **3 600 € TTC** par plaisancier propriétaire. Il est plus élevé chez les étrangers (4 600 €) que chez les Français (3 100 €).

Ce budget a augmenté depuis 2014 où il s'établissait à 3 100 € en moyenne.

La différence de budget annuel consacré au bateau entre les plaisanciers français et les plaisanciers étrangers tient à la part des dépenses réalisées à l'étranger. Au final, **l'ensemble des plaisanciers dépense à peu près la même somme en France annuellement**, comme le montrent les deux tableaux ci-dessous :

MONTANTS MOYENS DES POSTES DE DÉPENSE DU BUDGET ANNUEL

PLAISANCIERS FRANÇAIS	Dépenses en France	Dépenses à l'étranger	Dépenses totales	Part des dépenses à l'étranger	Structure du budget total
Assurance	380 €	10 €	390 €	3 %	13 %
Entretien et réparation	910 €	30 €	940 €	3 %	30 %
Frais de péage	180 €	0 €	180 €	1 %	6 %
Frais liés à l'amarrage et à l'hivernage	840 €	10 €	850 €	2 %	28 %
Frais liés à l'amarrage lors des escales	180 €	10 €	190 €	6 %	6 %
Frais de carburant	530 €	20 €	550 €	3 %	17 %
TOTAL	3 000 €	100 €	3 100 €	3 %	100 %

PLAISANCIERS ÉTRANGERS	Dépenses en France	Dépenses à l'étranger	Dépenses totales	Part des dépenses à l'étranger	Structure du budget total
Assurance	240 €	360 €	600 €	60 %	13 %
Entretien et réparation	1 000 €	460 €	1 460 €	32 %	32 %
Frais de péage	240 €	40 €	280 €	16 %	6 %
Frais liés à l'amarrage et à l'hivernage	910 €	260 €	1 170 €	22 %	26 %
Frais liés à l'amarrage lors des escales	310 €	100 €	410 €	25 %	9 %
Frais de carburant	460 €	180 €	640 €	28 %	14 %
TOTAL	3 150 €	1 450 €	4 600 €	31 %	100 %

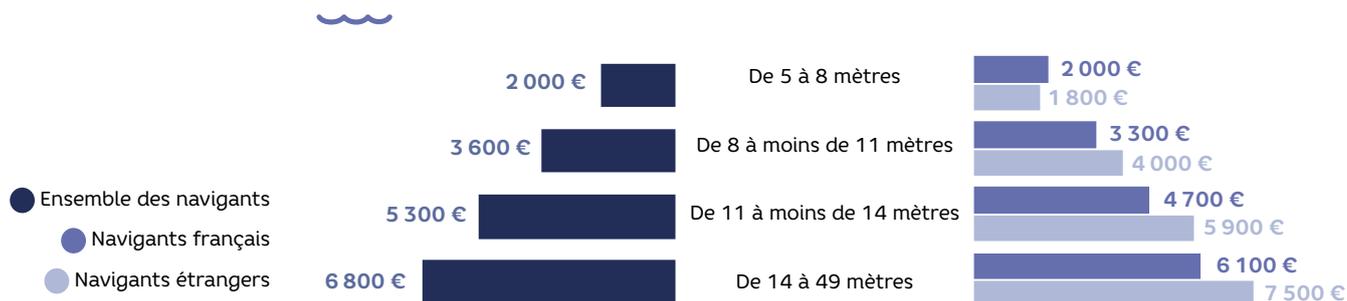
En raison des arrondis, la ligne « total » peut être légèrement différente de la somme des lignes par poste de dépense.



3 600
€ TTC
DE DÉPENSES
ANNUELLES

Plus le bateau est grand, plus le budget est élevé :

BUDGET ANNUEL MOYEN SELON LA TAILLE DU BATEAU

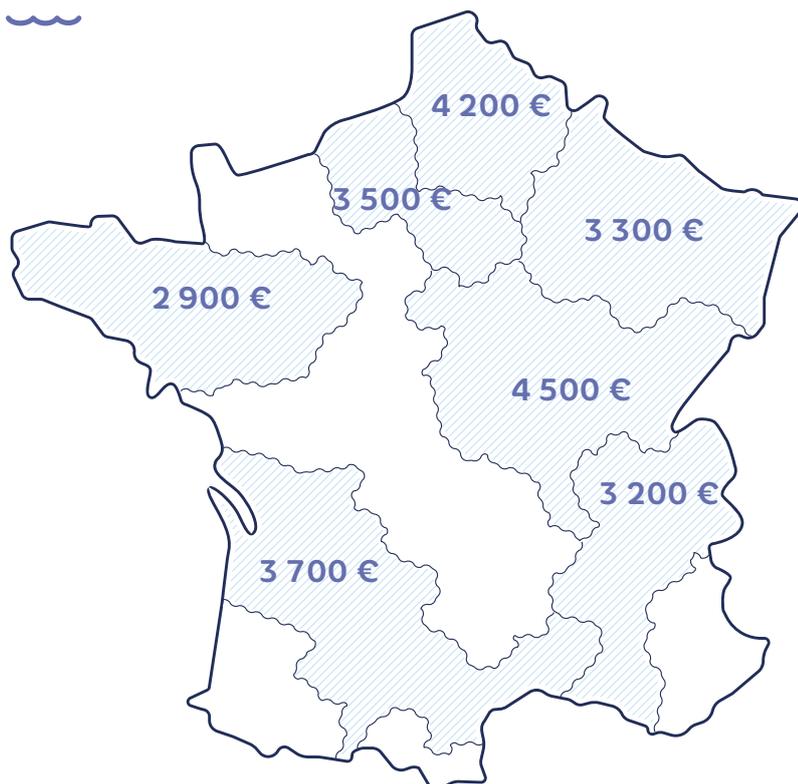


En tendance, le budget annuel pour une longueur de 1 mètre est estimé à 365 € en moyenne, 320 € pour les plaisanciers français et 430 € pour les plaisanciers étrangers, s'expliquant notamment par le fait que les Français sont plus nombreux à faire l'entretien et la réparation de leur bateau eux-mêmes. En outre, les étrangers possèdent des bateaux plus chers à l'achat, donc plus chers en entretien (le coût de l'entretien étant généralement corrélé au coût d'achat du bateau).

Le budget annuel varie sensiblement d'un bassin à l'autre. C'est sur le bassin Centre Bourgogne-Franche-Comté qu'il est le plus élevé (4 500 €). C'est aussi sur ce bassin, rappelons-le, que la longueur des bateaux est la plus élevée : 33 % des bateaux font entre 8 et moins de 11 m, 30 % entre 11 et moins de 14 m, et 22 % entre 14 et 49 m. Ces proportions sont plus élevées que sur les autres bassins. À l'inverse, c'est dans le bassin Ouest que les bateaux sont les plus petits, et que le budget annuel qui leur est consacré est le plus faible.

BUDGET ANNUEL MOYEN TTC INTÉGRANT L'ENTRETIEN, LE CARBURANT, LES PÉAGES ET VIGNETTES, LES FRAIS D'AMARRAGE, D'HIVERNAGE ET D'ASSURANCE

(DÉPENSES EN FRANCE OU À L'ÉTRANGER)



Une partie (15 % en moyenne sur l'ensemble des navigants) de ces dépenses est réalisée à l'étranger. Cette part n'a pas évolué depuis 2014.

DÉPENSES ANNUELLES RÉALISÉES EN FRANCE ET À L'ÉTRANGER

(ENTRETIEN, CARBURANT, PÉAGES ET VIGNETTES, FRAIS D'AMARRAGE, HIVERNAGE ET ASSURANCE)

	Hauts-de-France	Seine	Grand Est	Centre Bourgogne-Franche-Comté	Rhône-Alpes	Aquitaine Occitanie	Ouest	TOTAL
Dépenses en France	2 610 €	3 330 €	2 400 €	3 950 €	2 770 €	3 360 €	2 610 €	3 050 €
Dépenses à l'étranger	1 640 €	190 €	940 €	540 €	390 €	340 €	320 €	550 €
Dépenses totales	4 250 €	3 520 €	3 340 €	4 490 €	3 160 €	3 700 €	2 930 €	3 600 €
Part des dépenses à l'étranger	39 %	5 %	28 %	12 %	12 %	9 %	11 %	15 %
Base (ensemble des répondants)	266	293	453	515	290	349	72	2 242

La part de dépenses réalisées à l'étranger est plus élevée dans les bassins frontaliers (Hauts-de-France, Grand Est).

L'entretien et la réparation du bateau pèsent pour près d'un tiers dans le budget annuel des plaisanciers, et les

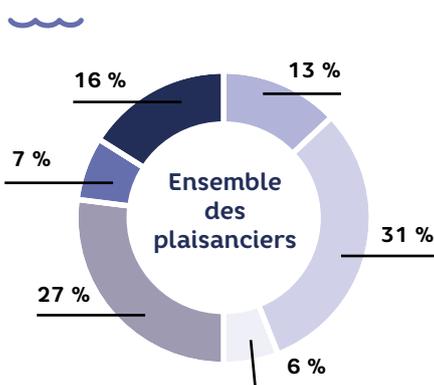
frais liés à l'amarrage et l'hivernage arrivent tout juste après. La répartition des postes de dépense du budget annuel est sensiblement la même que les plaisanciers soient français ou étrangers et elle n'a pas évolué de façon significative depuis 2014. ●



© Damien Lachas

DÉPENSES ANNUELLES RÉALISÉES EN FRANCE ET À L'ÉTRANGER

(ENTRETIEN, CARBURANT, PÉAGES ET VIGNETTES, FRAIS D'AMARRAGE, HIVERNAGE ET ASSURANCE)



- Assurance
- Entretien et réparation
- Frais de péage
- Frais liés à l'amarrage et à l'hivernage
- Frais liés à l'amarrage lors des escales
- Frais de carburant



1/3
DU BUDGET ANNUAL POUR L'ENTRETIEN ET LA RÉPARATION



LES DÉPENSES LORS DES CROISIÈRES

REMARQUE PRÉALABLE

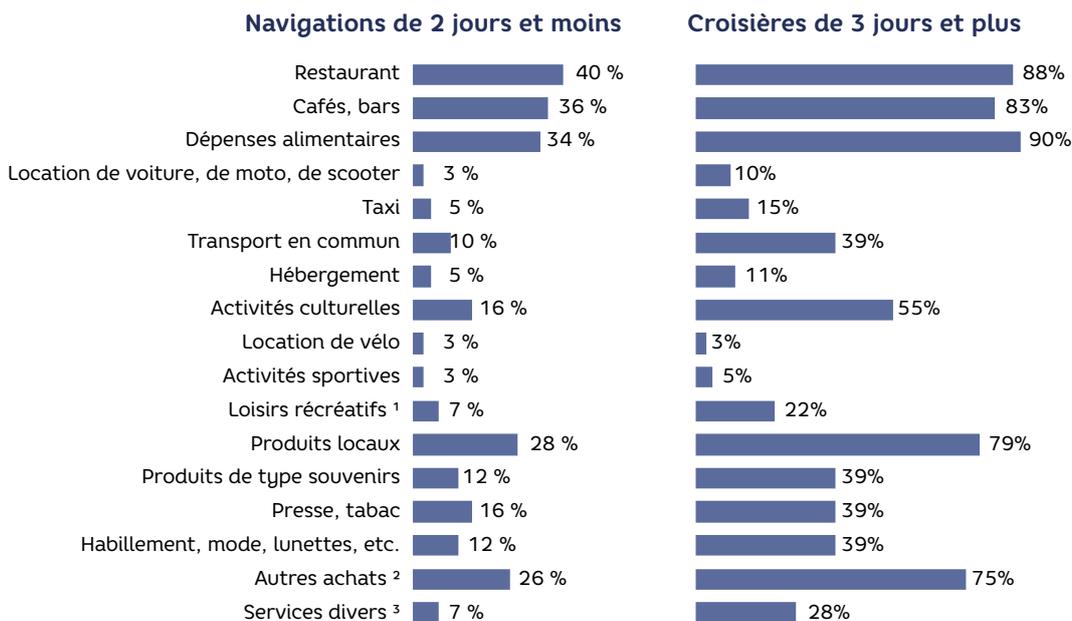
Le paragraphe « Modalités de description des navigations » fait référence à une base descriptive des 200 000 navigations annuelles, prenant en compte les bassins de navigation et la durée de navigation de chaque croisière (pondération permettant d'assurer la représentativité de ces deux dimensions). Pour être plus précis, cette base intègre également les montants dépensés cumulés pour chaque poste de dépenses lors des croisières. Cette base permet donc de procéder aux analyses économiques. L'agrégation croisée par bassin et durée des croisières ne permettait pas de prendre en compte intégralement la dissociation plaisanciers français/plaisancier étrangers, situation n'autorisant pas la production de résultats exhaustifs.

La constitution de la base agrégée permet en revanche de bien dissocier les navigations courtes (2 jours et moins) et les croisières (de 3 jours et plus). Ces analyses apparaissent par ailleurs pertinentes puisqu'à l'évidence une navigation courte engendrera des comportements de dépenses très différents d'une croisière de plusieurs jours.

Plus la croisière est longue, plus les plaisanciers réalisent des dépenses. Ceci est valable pour la quasi-totalité des postes de dépenses.

© VNF

PROPORTION DES PLAISANCIERS AYANT EFFECTUÉ DES DÉPENSES SELON LA NATURE DES DÉPENSES



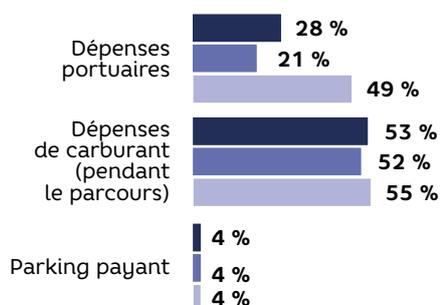
1. Parc d'attraction, balade, excursion,...

2. Commerces, pharmacies,...

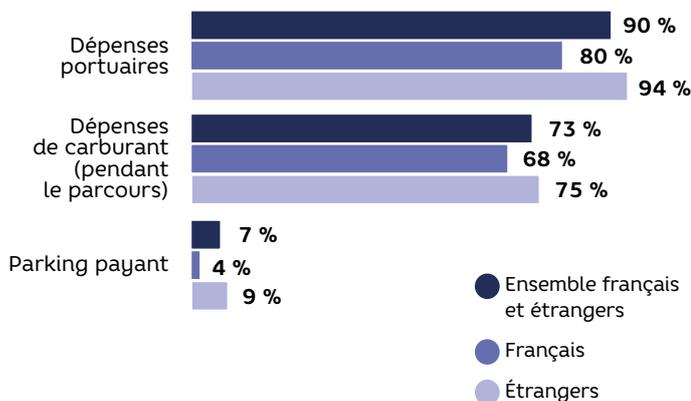
3. Médecin, coiffeur,...

PROPORTION DES PLAISANCIERS AYANT EFFECTUÉ DES DÉPENSES SELON LA NATURE DES DÉPENSES

Navigations de 2 jours et moins



Croisières de 3 jours et plus



Logiquement, la part des plaisanciers ayant effectué des dépenses portuaires et en carburant augmente avec la durée de la navigation.

Les plaisanciers dépensent en moyenne 310 € par croisière : 230 € pour les plaisanciers français et 670 € pour les plaisanciers étrangers. Cet écart très conséquent s'explique par la forte proportion de navigations de courte durée pour les plaisanciers français (5 % des navigations des plaisanciers français durent plus de 2 jours contre 24 % pour les plaisanciers étrangers).

En moyenne et quel que soit le nombre de personnes à bord, on observe un niveau de 110 € par journée de navigation, soit 30,50 € par jour et par personne. Ce montant de 110 € par journée

s'observe aussi bien pour les plaisanciers français que pour les plaisanciers étrangers. Cette égalité est en fait trompeuse puisqu'elle reflète des situations contrastées selon la durée de la croisière. Pour les navigations courtes (2 jours et moins), les plaisanciers étrangers dépensent par jour près de 3 fois plus que les plaisanciers français. Pour les croisières de 3 jours et plus, les montants dépensés par journée sont assez similaires.

Entre 2014 et 2019, les dépenses par jour et par personne sont restées globalement stables en euros courants passant de 30,00 € à 30,50 €. Pour une comparaison plus objective, on peut raisonner en euros constants et ainsi noter un recul de 1 € par jour et par personne, soit -3 %.

DÉPENSE MOYENNE PAR CROISIÈRE ET PAR JOUR SELON LA NATIONALITÉ



	Montant par croisière			Durée moyenne de la croisière (en jours)			Montant par jour		
	Durée de la croisière			Durée de la croisière			Durée de la croisière		
	2 jours et moins	3 jours et plus	TOTAL	2 jours et moins	3 jours et plus ¹	TOTAL	2 jours et moins	3 jours et plus	TOTAL
Français	130 €	910 €	230 €	1,0	7,5	1,7	130 €	95 €	110 €
Étrangers	320 €	1 210 €	670 €	1,0	12,7	6,2	320 €	75 €	110 €
Ensemble	180 €	890 €	310 €	1,0	11,1	2,8	180 €	100 €	110 €

1. Les durées moyennes ici éditées prennent en compte la gestion par plafonnement des valeurs extrêmes. En n'opérant pas cette correction, les durées moyennes sont de 10,7 et 16,1, valeurs qu'il convient de retenir pour passer des montants par croisière aux montants par jour.



© Alexandra Lebon

LES DÉPENSES PRÉ ET POST SÉJOUR

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.

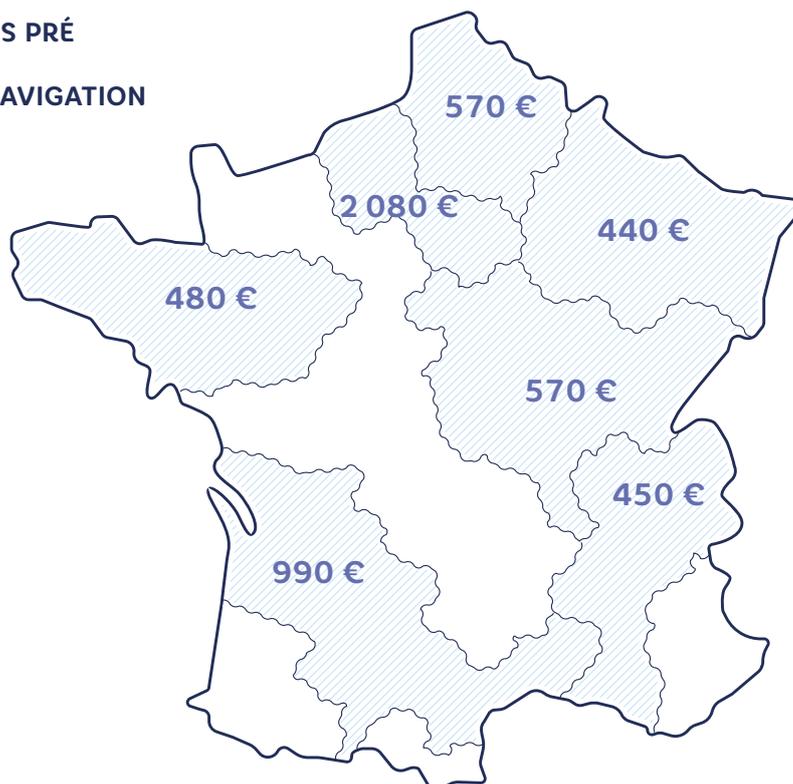
Cette situation concerne 6 % des personnes ayant réalisé une croisière : 5 % pour les Français et 10 % pour les étrangers. Pour l'ensemble des plaisanciers français ou étrangers, elle concerne 5 % des plaisanciers des croisières de 2 jours et moins, et 13 % des plaisanciers des croisières de 3 jours et plus.

Les groupes sont composés de 3,3 personnes, et la durée de séjour s'élève à 4 jours, soit en moyenne l'équivalent de 13,3 jours-personnes en pré et post séjour.

En moyenne, **les plaisanciers ayant réalisé un pré ou un post séjour ont dépensé au total 900 € TTC** pour ce pré ou post séjour, montant intégrant les dépenses d'hébergement et les dépenses touristiques. **Chaque personne concernée a dépensé en moyenne 68 € TTC par jour et par personne.**

On observe néanmoins des disparités selon les bassins de navigation : **les dépenses par pré ou post séjour sont beaucoup plus élevées dans le bassin de la Seine** (2 080 € TTC par séjour, soit plus du double de la moyenne nationale). ●

DÉPENSE TTC POUR LES PRÉ OU POST SÉJOURS SELON LE BASSIN DE NAVIGATION (PLAISANCIERS CONCERNÉS)



Le ressenti des plaisanciers sur leur navigation

4 PLAISANCIERS SUR 5 SATISFAITS DE LEUR CROISIÈRE

Les plaisanciers sont 81 % à être satisfaits de leur croisière, respectivement 80 % pour les plaisanciers français (dont 24 % très satisfaits), et 83 % pour les plaisanciers étrangers (dont 32 % très satisfaits). ●

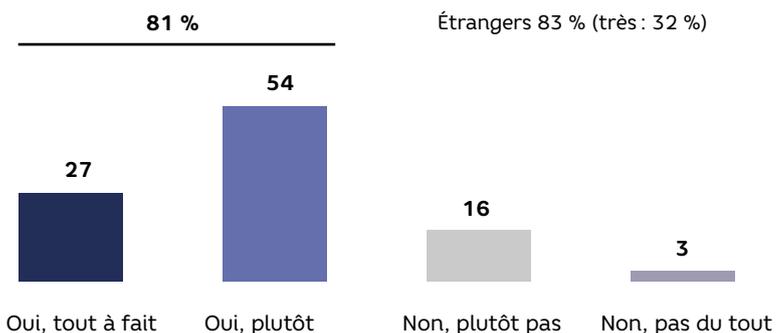
L'INTÉRÊT POUR D'AUTRES TYPES DE CROISIÈRE

Un quart des plaisanciers serait intéressé par une croisière en péniche hôtel ou sur un paquebot fluvial. Cette proportion est moins importante que chez les clients de la location de bateaux habitables sans permis chez qui elle monte à 31 %. ●

PAR RAPPORT À VOTRE PRATIQUE HABITUELLE DE LA PLAISANCE FLUVIALE EN FRANCE, DIRIEZ-VOUS QUE VOUS ÊTES SATISFAIT(E) ?

RÉSULTATS EN %, TOTAL 100 %

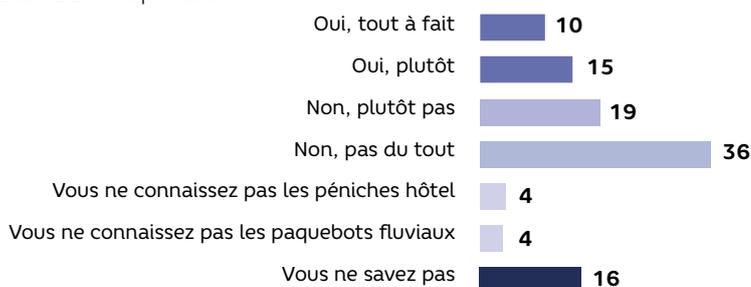
Base 2 223 réponses



SERIEZ-VOUS INTÉRESSÉ(E), À L'AVENIR, POUR FAIRE UNE CROISIÈRE EN PÉNICHE HÔTEL OU SUR UN PAQUEBOT FLUVIAL EN FRANCE OU À L'ÉTRANGER ?

RÉSULTATS EN %, TOTAL 100 %

Base 2 214 réponses







03



FOCUS
Les bassins
de navigation

03



FOCUS

Les bassins de navigation



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 portuaire 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 distinc-

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

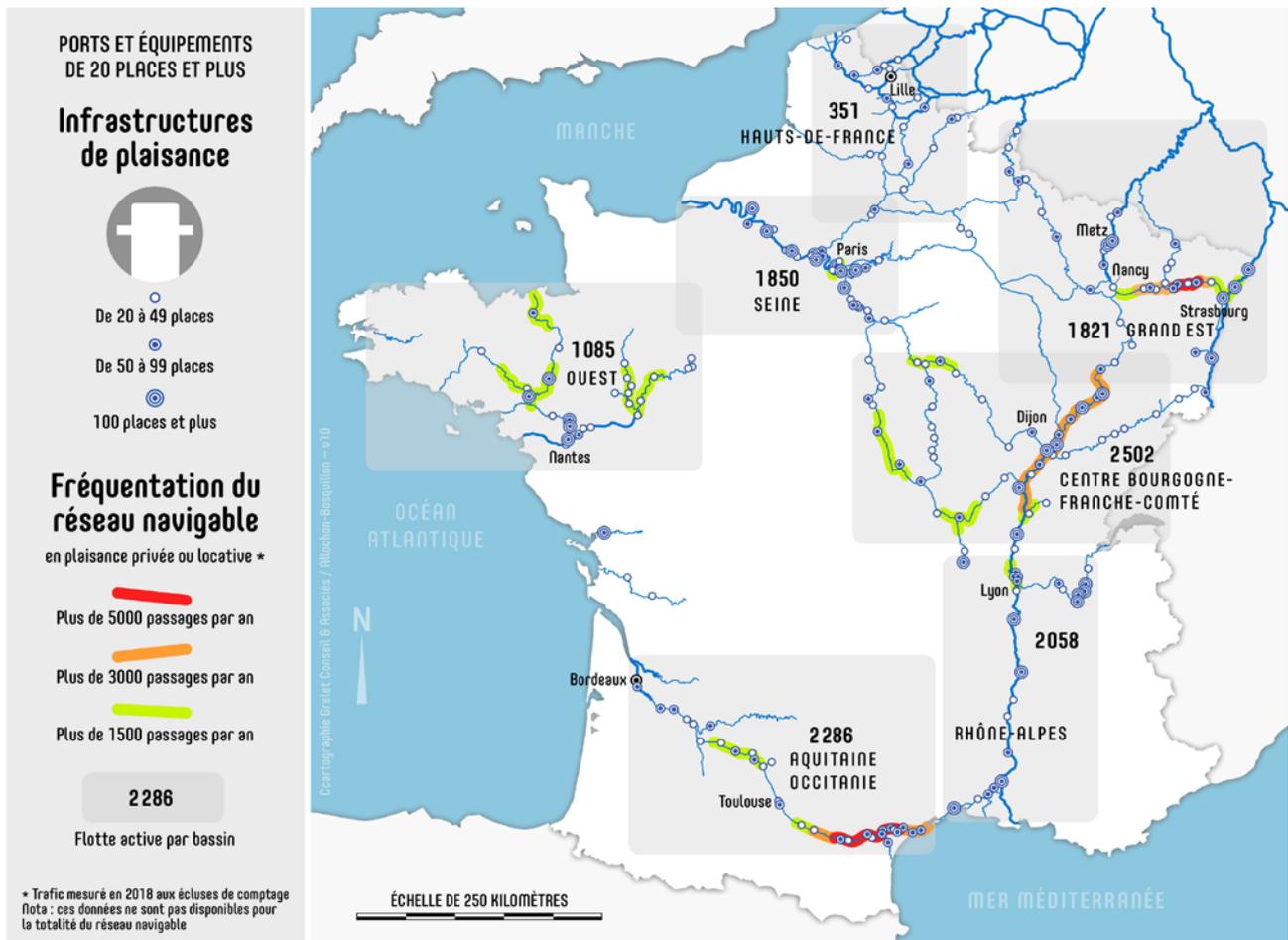
Les premiers comptages ont été mis en place en 1995 sur 85 écluses. Depuis 2016, VNF réalise le comptage au niveau de 110 écluses (désormais, 106 en raison de l'automatisation des ouvrages).

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'avoir une distinction entre les bateaux de plaisance privée et les bateaux habitables de location. Aussi, quand nous avons ces chiffres, nous les présentons et commentons.



© VNF



Est présentée une description synthétique des infrastructures de plaisance. **Les sites recensés disposent d'une capacité d'accueil de 20 emplacements et plus.** La présente étude ne différencie pas les sites selon leur typologie (port de plaisance¹, halte nautique² ou base de location³), sachant qu'une base de location peut s'insérer dans une infrastructure portuaire. Une multitude de ports en France accueillent une base de location de bateaux habitables ou à la journée sur une partie de leurs emplacements.

Reprenant les travaux de l'enquête VNF 2014 et le recensement 2017 de l'Observatoire des ports de plaisance (maritimes et fluviaux) conduit par la Mission de la navigation de plaisance et des loisirs nautiques (Ministère de la transition écologique et solidaire), un travail de vérification détaillée a été conduit, contrôlant par exemple le nombre d'anneaux. **Ce travail permet de dénombrer 237 ports et haltes de 20 places et plus, pour 15 839 anneaux.**

1. Un port fluvial est une étendue de terre et d'eau ayant subi des travaux d'amélioration et comprenant des équipements permettant notamment l'accomplissement des missions dévolues au service public portuaire de plaisance par la délivrance de prestations de services aux usagers de la voie d'eau, et plus particulièrement aux plaisanciers en escale. Plus généralement, les ports ont vocation à accueillir d'autres usagers comme les cyclistes, les promeneurs, les touristes mais aussi les riverains.

2. Une halte nautique est un site permettant l'accueil des plaisanciers, c'est-à-dire un équipement léger ne délivrant pas ou peu de services, destinée principalement à permettre aux plaisanciers en transit de s'arrêter.

3. Une base de location est un espace, géré par un professionnel loueur de bateaux de plaisance, et dédié à l'accueil de bateaux de location habitables. Cette base peut également être un relais permettant la délivrance de services aux plaisanciers.

DONNÉES EXTRAPOLÉES SELON LE BASSIN DE NAVIGATION ET INDICE DE DENSITÉ DE TRAFIC

	Hauts-de-France	Seine	Grand Est	Centre Bourgogne-Franche-Comté	Rhône-Alpes	Aquitaine Occitanie	Ouest	Cumul des bassins
Nombre de journées de navigation (a)	35 000	70 000	116 000	158 000	91 000	81 000	16 000	567 000
	6 %	12 %	20 %	28 %	16 %	14 %	3 %	100 %
Durée moyenne des navigations, en jours (b)	4,4	1,6	2,7	5,4	1,9	4,3	1,6	2,8
Nombre annuel moyen de navigations du propriétaire (c)	15,0	19,7	17,3	9,6	19,7	14,5	19,2	15,5
Part des bateaux naviguant en dehors de leur bassin d'attache (d)	42 %	22 %	43 %	33 %	42 %	18 %	19 %	33 %
Nombre de bateaux attachés au bassin (e)	400	2 040	1 730	2 210	2 310	1 610	950	11 250
	4 %	18 %	15 %	20 %	21 %	14 %	8 %	100 %
Ratio (a)/(e)	88	34	67	71	39	50	17	44
Indice de densité	2,0	0,8	1,5	1,6	0,9	1,1	0,4	1,0

(a) Le bassin référence est le bassin de navigation.

(b) Le bassin référence est le bassin de navigation.

(c) Le bassin référence est le bassin du port d'attache ou du lieu d'hivernage.

(d) Le bassin référence est le bassin de navigation. Pour l'ensemble des navigations, on mesure la part des bateaux navigant en dehors de leur propre bassin (bassin du port d'attache ou du lieu d'hivernage, sans réaffectation au bassin de principale navigation).

(e) Le bassin référence est le bassin du port d'attache ou du lieu d'hivernage, les bateaux avec un port d'attache ou un lieu d'hivernage à l'étranger ou hors bassin ne sont ici pas pris en compte soit 12 900 - 100 bateaux localisés en France hors bassin et 1 550 bateaux localisés à l'étranger.

(f) L'indice de densité de trafic rapporte le ratio du bassin au ratio moyen national. Au-dessus de 1, cet indice montre que le bassin attire plus de trafic que ne le laisserait supposer sa flotte.



© Didier Gauducheau

La répartition des journées de navigation par bassin comparée à la répartition des bateaux attachés à un bassin donne à voir des situations contrastées des territoires. Ainsi, le bassin des Hauts-de-France représente 6 % des journées de navigations mais 4 % des bateaux (selon leur bassin d'attache).

Trois bassins montent en fait un niveau de densité de trafic plus important que ne laisse présumer leur flotte : Hauts-de-France, Centre Bourgogne-Franche-Comté et Grand Est. À l'opposé, les bassins Seine et Ouest connaissent un trafic réduit par rapport à la taille de leur flotte. En situation intermédiaire, les bassins Aquitaine et Occitanie d'une part et Rhône-Alpes d'autre part ont un trafic similaire à l'importance de leur flotte.



© VNF

Ces écarts trouvent leur explication dans plusieurs phénomènes : la durée moyenne des navigations sur le bassin, le nombre annuel de navigations des plaisanciers du bassin et enfin la part des bateaux naviguant en dehors de leur bassin d'attache. Une modélisation statistique indique que parmi ces 3 facteurs, deux influencent notablement et à part identique l'intensité du trafic : la durée moyenne des navigations ainsi que la part des bateaux naviguant hors bassin.

Le bassin Centre Bourgogne-Franche-Comté concentre 20 % de la capacité d'accueil des ports et haltes de 20 places et plus, suivi de près par le bassin Grand Est. Le bassin Rhône-Alpes se distingue par un nombre moyen de places par port beaucoup plus élevé (116 places, contre 67 en moyenne au niveau national). ●

PORTS ET HALTES DE 20 PLACES ET PLUS PAR BASSIN

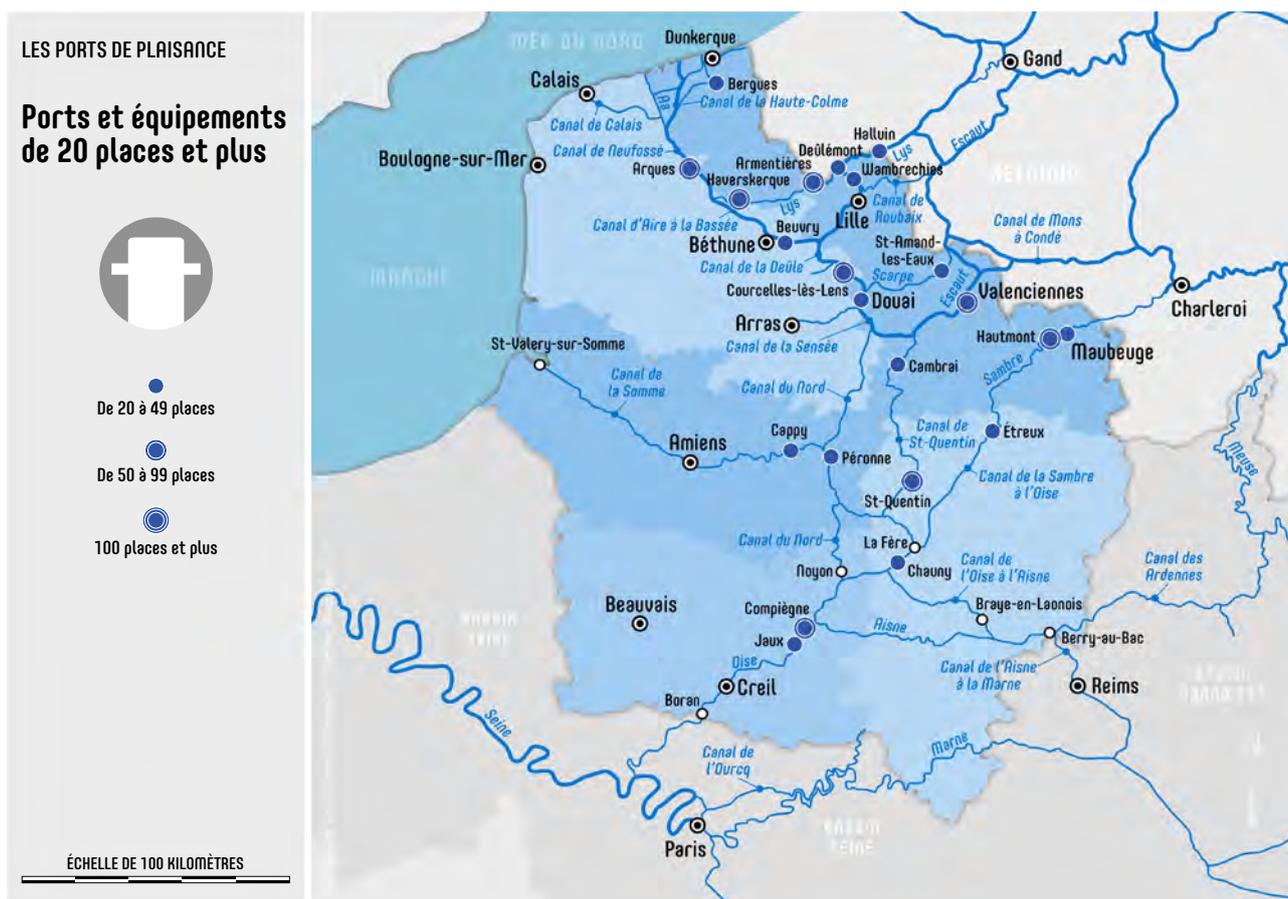


Bassins	Infrastructures de plaisance		Capacité d'accueil		Nb moyen d'anneaux par port
	Nb	%	Nb	%	
Hauts-de-France	22	9 %	890	6 %	40
Seine	31	13 %	2 362	15 %	76
Grand Est	51	22 %	2 913	18 %	57
Centre Bourgogne-Franche-Comté	49	21 %	3 225	20 %	66
Rhône-Alpes	19	8 %	2 212	14 %	116
Aquitaine Occitanie	39	16 %	2 337	15 %	60
Ouest	26	11 %	1 900	12 %	73
TOTAL	237	100 %	15 839	100 %	67

Le bassin Hauts-de-France, porte d'entrée du territoire pour les Européens du nord

Le bassin Hauts-de-France ne concentre que 6 % de l'offre en équipements de 20 places et plus ; on y recense peu d'infrastructures de plus de 50 emplace-

ments. L'offre est concentrée sur le nord du bassin, à proximité de la frontière belge, notamment sur la Lys, la Deûle et le canal de la Deûle.



LA RÉOUVERTURE DU CANAL DE LA SAMBRE À L'OISE

Le canal de la Sambre à l'Oise, d'une longueur de 71 kilomètres et qui relie le bassin parisien à la Meuse belge, est une voie sans issue depuis 2006 suite à la fermeture des ponts-canaux de Vadencourt puis de Macquigny pour des raisons de sécurité.

Dans le cadre du Pacte pour la réussite de la Sambre – Avesnois – Thiérache signé en 2018, la réouverture de cet axe a été actée. Des travaux de maintenance et de génie civil sur 12 écluses ont d'ores et déjà été menés en 2019 par VNF. En 2020, ce programme se poursuit avec la rénovation des portes de 10 écluses et des travaux de maçonnerie et d'étanchéité sur 4 autres écluses. Des travaux de dragage du canal ainsi que la reconstruction des deux ponts-canaux fermés sont également prévus pour une réouverture de cet axe de navigation pour la saison 2021.

Fruit du travail mené avec l'Association « Réussir notre Sambre », la gestion de cet axe sera partagée entre l'État, VNF, le département du Nord et les intercommunalités de l'axe Sambre qui participeront ensemble aux dépenses de fonctionnement et d'exploitation de l'axe Sambre.

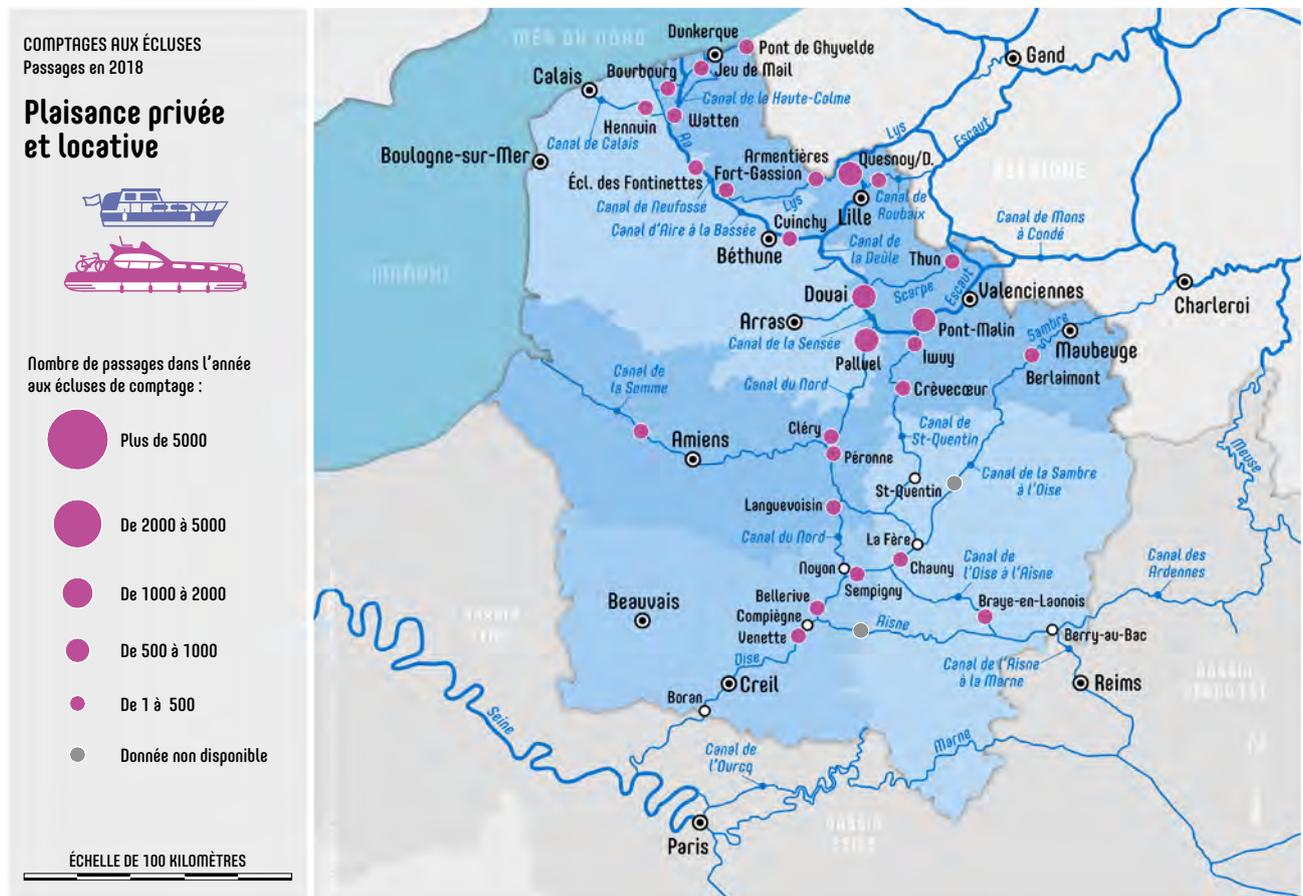
Sur ce bassin, la fréquentation est globalement faible (de 200 à 600 passages plaisance aux écluses¹ par an maximum). Elle est **plus importante sur le nord du bassin, à proximité de la frontière belge** (517 passages plaisance privée et locative à l'écluse de Quesnoy-sur-Deûle en 2018, 621 passages plaisance à l'écluse de Fresnes-sur-Escaut). Sur ce bassin, la quasi-totalité des passages aux écluses est imputable à la plaisance privée étant donné qu'il n'existe pas d'offre majeure de location de bateaux habitables sans permis (seulement 1 bateau).

La part des plaisanciers satisfaits est plus basse que la moyenne nationale : 25 % se disent très satisfaits (27 % au niveau national) et 51 % plutôt satisfaits (54 % au niveau national). 20 % de plaisanciers (contre 15 % au niveau national) se disent plutôt pas satisfaits. ●

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



© Damien Lachas



Le bassin Seine : une activité de plaisance concentrée sur Paris et alentours

Sur le bassin de la Seine, on constate peu d'équipements portuaires en Normandie et plus particulièrement entre Rouen et Le Havre. À l'inverse **l'Île-de-France est très bien équipée en ports et haltes**. Ce bassin se situe en 3^e position (16 %) en termes de capacité d'accueil dans des équipements de 20 places et plus.

On recense actuellement un nombre important de projets de création de ports de plaisance, notamment à L'Isle Adam (ouverture en 2020), Cergy, Corneilles-en-Parisis, Verneuil-sur-Seine, Coupvray.

LE DÉVELOPPEMENT DES MARINAS



On voit se développer sur le bassin de la Seine des projets de marinas. La majorité des projets de création de ports suit ce modèle : **le port de plaisance envisagé s'intègre dans un quartier réunissant logements, commerces, services, espaces de loisirs...** garantissant ainsi des ports dynamiques, véritables lieux de vie participant à l'activité d'un quartier.

LES PORTS DE PLAISANCE

Ports et équipements de 20 places et plus



De 20 à 49 places

De 50 à 99 places

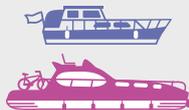
100 places et plus

ÉCHELLE DE 50 KILOMÈTRES



COMPTAGES AUX ÉCLUSES
Passages en 2018

Plaisance privée
et locative



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



ÉCHELLE DE 50 KILOMÈTRES



© charlyderouet - les Others

La **fréquentation¹ se concentre autour de Paris** (environ 1 600 passages plaisance à l'écluse de Suresnes et 1 400 à l'écluse de Port à l'Anglais en 2018) et **diminue à mesure que l'on s'éloigne de la capitale** (737 passages plaisance à l'écluse d'Andrésey en 2018, 548 à celle de Meaux, 792 à celle de Champagne-sur-Seine). La Seine aval enregistre une fréquentation faible (300 passages plaisance à l'écluse d'Amfreville la Mi-Voie en 2018) malgré de beaux paysages (qui, d'ailleurs, attirent les paquebots de croisière). La totalité des passages aux écluses est le fait de la plaisance privée étant donné qu'aucune base de location n'est implantée sur ce bassin.

Les taux de satisfaction des plaisanciers sont globalement inférieurs à ceux observés au niveau national : 76 % sont plutôt ou tout à fait satisfaits (contre 81 % au niveau national), et 19 % se disent plutôt pas satisfaits (15 % au niveau national). ●

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

Le bassin Grand Est : un bassin ouvert sur ses voisins

Sur le bassin Grand Est, **le Rhin offre des capacités d'accueil importantes dans un nombre restreint d'infrastructures de 20 places et plus. La Moselle et le canal de la Marne au Rhin Est sont bien pourvus.**

En complément de ces équipements structurants, **le bassin est maillé par de nombreuses (environ 140) infrastructures d'accueil de la plaisance de moins de 20 places**, souvent sans services, mais permettant l'arrêt des plaisanciers. Ce type d'infrastructures se retrouve particulièrement sur le sud de la Meuse et sur le canal entre Champagne et Bourgogne au sud de Saint-Dizier.

Ce bassin présente la particularité de compter de nombreuses

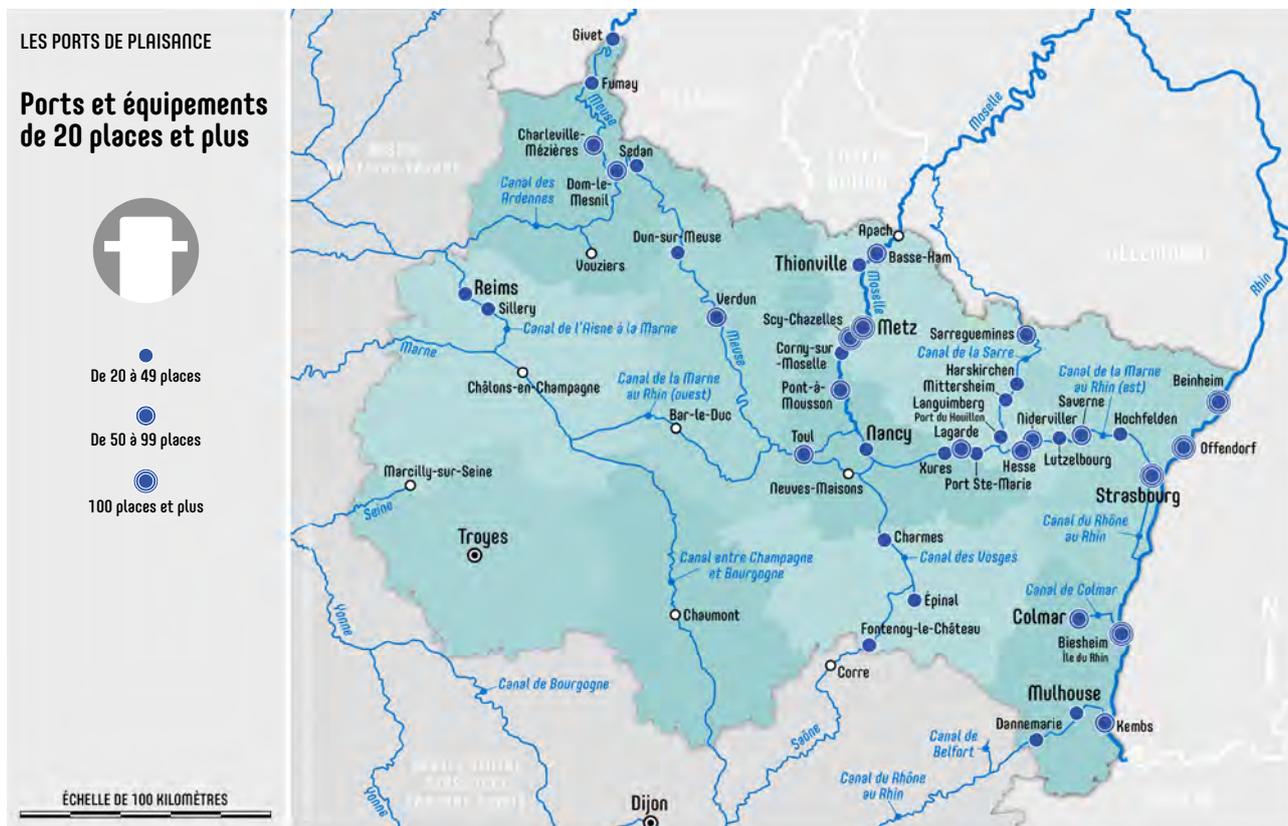
écluses automatisées ce qui ne permet pas d'avoir une vision complète de la fréquentation touristique.

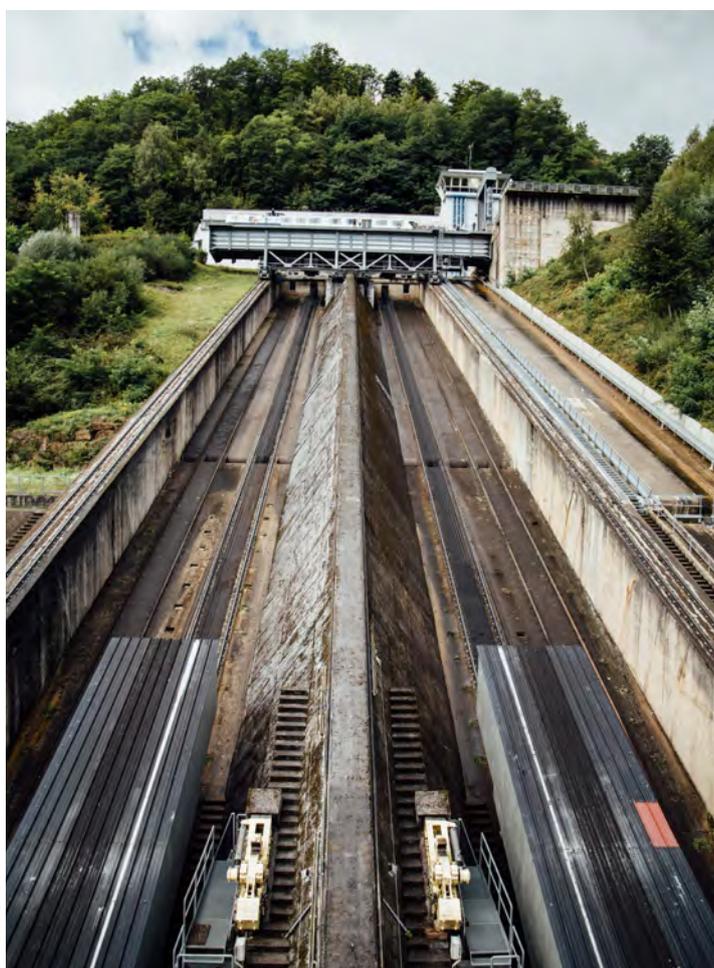
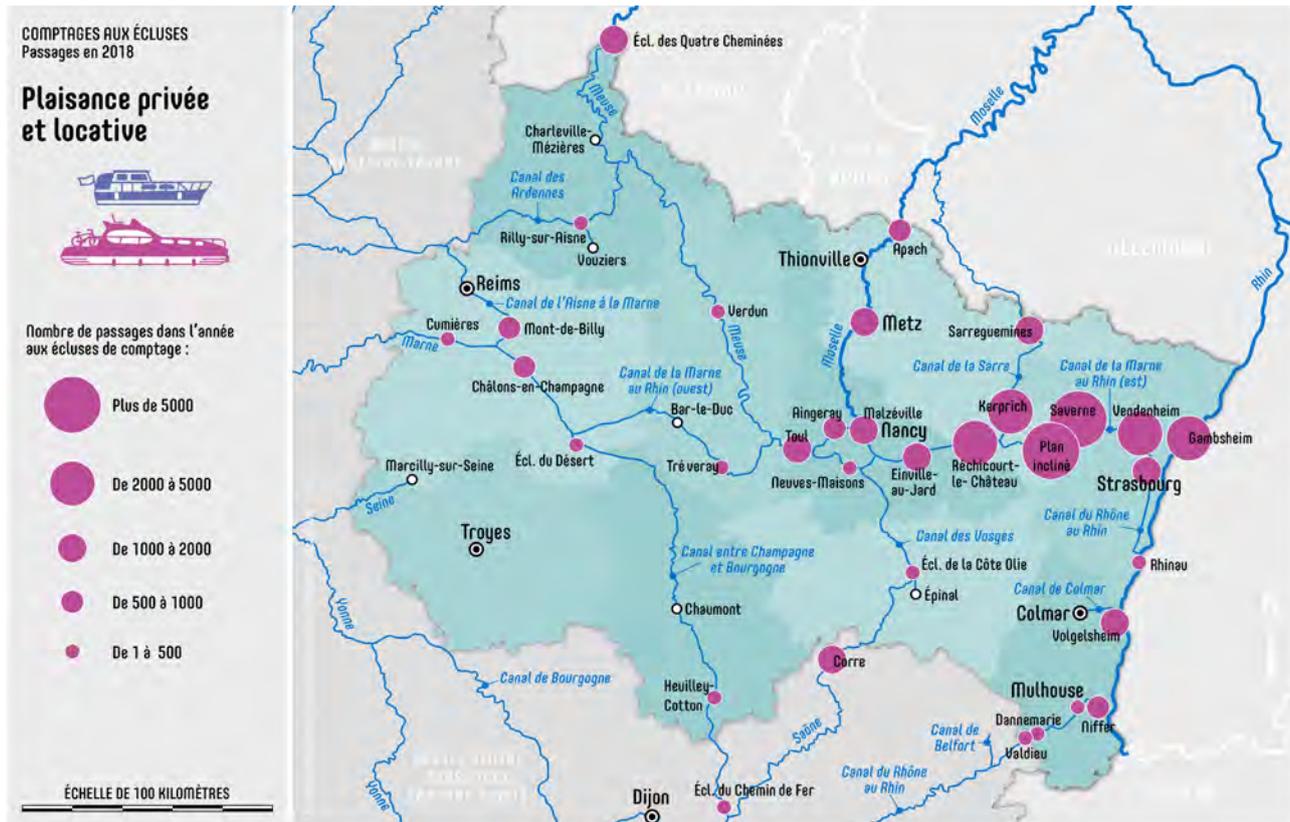
La fréquentation est concentrée sur le canal de la Marne au Rhin versant est et sur le canal de la Sarre. Le Plan Incliné d'Arzwiller, la Grande écluse de Réchicourt et les étangs (de Gondrexange à la jonction du canal de la Sarre et du canal de la Marne au Rhin et du Stock sur le canal de la Sarre) constituent les principaux éléments d'attractivité de cette navigation.

La Moselle constitue une autre porte d'entrée sur le territoire mais la navigation y est moins bucolique que sur la Meuse, par exemple, qui offre de beaux paysages de vallée encaissée.



© VNF





La plaisance privée est majoritaire dans les passages aux écluses¹ des voies d'eau de l'ouest du bassin. Sur le canal de la Marne au Rhin, elle ne représente que 17 % au Plan Incliné (sur un total de 6 554 passages totaux de bateaux de plaisance privée et locative en 2018 ; cette église est la plus fréquentée du bassin par les bateaux de plaisance) et 21 % à Saverne (5 345 passages plaisance privée et locative en 2018). Sa part est plus importante sur le nord du canal de la Sarre (74 % à l'écluse de Sarreguemines ; environ 1 100 passages plaisance totaux en 2018 pour cette porte d'entrée sur le territoire français)².

L'écluse de Gamsheim, sur le Rhin, est la plus fréquentée du bassin par les plaisanciers privés (2 308 passages de bateaux privés en 2018).

La Grande écluse de Réchicourt (hauteur de chute de 16 m) sur le canal de la Marne au Rhin représente un autre point d'intérêt touristique important sur ce bassin avec plus de 3 800 passages de bateaux de plaisance (privée et locative) en 2018. Une partie de ce trafic est due à la location grâce à la présence de bases à proximité.

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

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

Le canal entre Champagne et Bourgogne est peu fréquenté (de l'ordre de 350 à 500 passages plaisance aux écluses en 2018).

Sur la Meuse, l'écluse la plus proche de la frontière belge enregistre environ 1 200 passages plaisance en 2018, puis la fréquentation baisse à mesure que l'on se dirige vers le sud (425 passages plaisance à l'écluse de Verdun). Le trafic à l'écluse de Quatre Cheminées, à la frontière belge, a chuté de moitié sur les vingt dernières années.



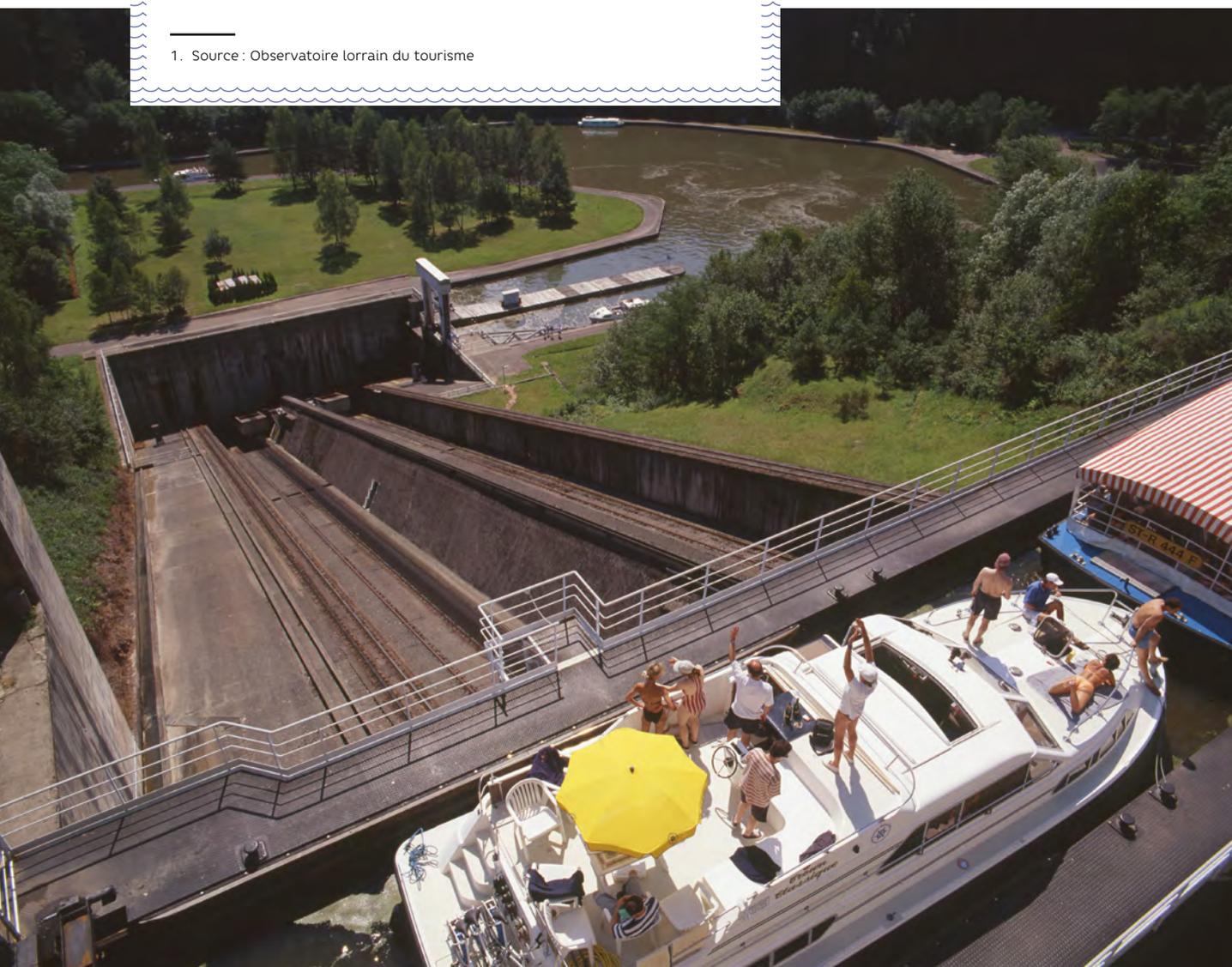
LE PLAN INCLINÉ D'ARZVILLER

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.

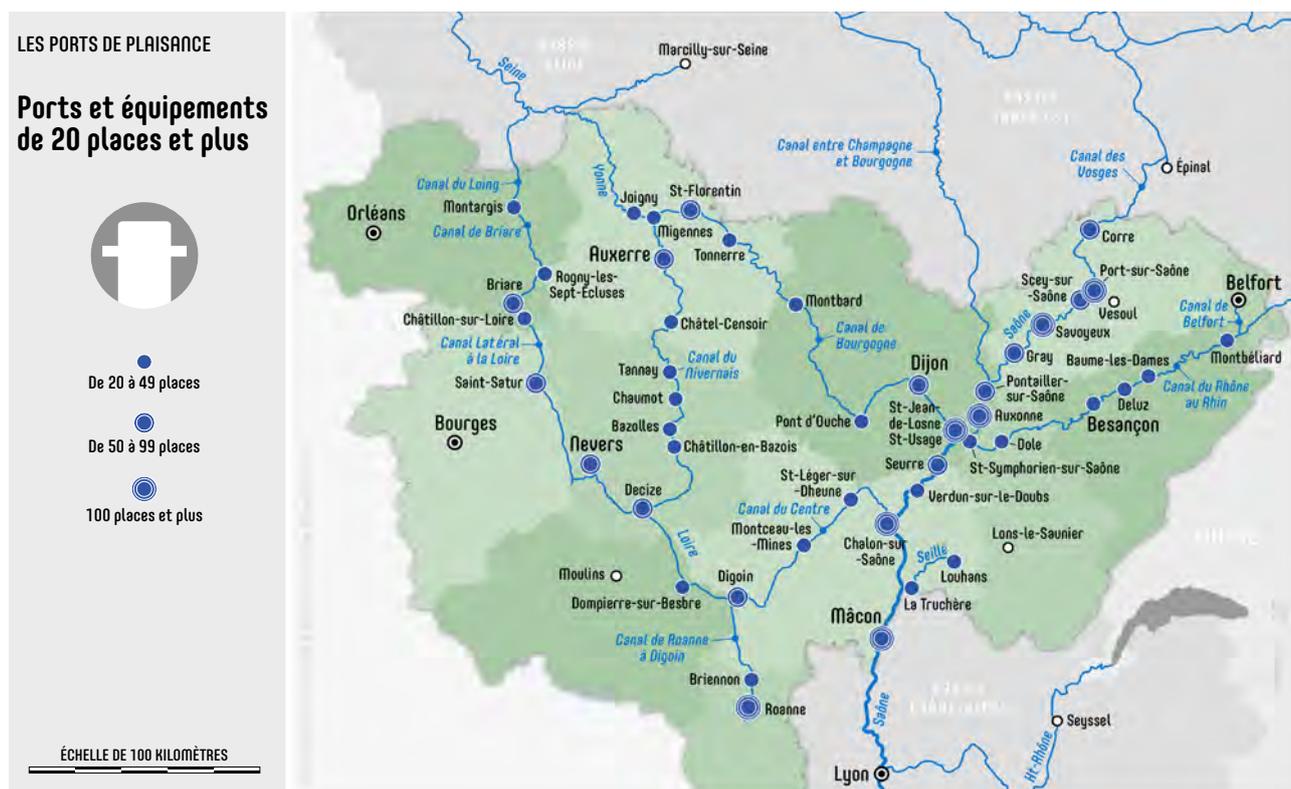
1. Source : Observatoire lorrain du tourisme

Le niveau de satisfaction des plaisanciers est conforme à ce que l'on observe au niveau national : 26 % sont tout à fait satisfaits, et 54 % plutôt satisfaits. À titre indicatif, 88 % des clients de la location fluviale sont satisfaits de leur croisière, soit une proportion légèrement inférieure à celle observée au niveau national (qui est de 91 %). ●



© P. Lemaitre

Le bassin Centre Bourgogne-Franche-Comté : à la croisée des itinéraires



Le bassin Centre Bourgogne-Franche-Comté concentre 20 % de la capacité d'accueil avec la présence de plusieurs ports de grandes capacités sur la Saône, notamment Mâcon (420 emplacements), Saint-Jean-de-Losne (400 emplacements), Chalon-sur-Saône, Auxonne (150 emplacements chacun). La Petite Saône offre un maillage d'équipements important, dont une partie est occupée par des bases de location (Port-sur-Saône, Savoyeux, Pontailler-sur-Saône). En complément, **environ 160 infrastructures de capacité d'accueil inférieure à 20 emplacements sont implantées sur le réseau**, notamment sur les canaux du Loing, de Briare, latéral à la Loire et du Nivernais.

Les passages plaisance aux écluses sont assez homogènes sur le bassin Centre

Bourgogne-Franche-Comté, avec une fréquentation un peu plus marquée sur la Petite Saône (3 100 à 3 300 passages plaisance en 2018) et la Saône (3 200 passages plaisance à l'écluse de Seurre en 2018).

La part de la plaisance privée dans les passages aux écluses est variable selon les voies d'eau : elle est minoritaire (entre 30 et 40 %) sur la Petite Saône, le canal du Nivernais (environ 1 400 passages plaisance privée et locative aux écluses en 2018), le canal latéral à la Loire et la Seille (qui enregistre un total d'environ 2 800 passages plaisance aux écluses en 2018). Sur ces itinéraires sont implantées de nombreuses bases de location de bateaux habitables sans permis. La plaisance privée est en revanche majoritaire sur les canaux du Loing et de Briare.

Elle représente à peu près la moitié des passages sur la Saône, le canal du Centre, le canal de Roanne à Digoin et le canal de Bourgogne¹.

Le canal de Bourgogne est relativement peu fréquenté par les bateaux de plai-

sance : le grand nombre d'écluses rend la navigation pénible sur cet axe. À l'inverse, cet itinéraire est très apprécié par les péniches hôtels notamment pour ses attraits gastronomiques et culturels.

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



LE PONT-CANAL DE BRIARE

Construit entre 1890 et 1896, le pont-canal de Briare enjambe la Loire pour joindre le canal de Briare au canal latéral à la Loire, reliant ainsi le bassin de la Seine à celui de la Saône. D'une longueur de 662 mètres, il a longtemps été le plus long pont-canal métallique au monde. Cet ouvrage est classé monument historique depuis 1976. Grâce à ses trottoirs, ce pont-canal s'emprunte à pied ou à vélo. Le site de Briare a été sélectionné récemment par la Région Centre-Val de Loire parmi les projets bénéficiant du dispositif France Tourisme Ingénierie (une étude de faisabilité financée par la Banque des Territoires et réalisée par Atout France).

L'objectif pourrait notamment consister en la création d'un produit touristique (tourisme de savoir-faire) autour du pont canal et de l'usine élévatoire de Briare.



© P. Lemaitre



© Damien Lachas

Le niveau de satisfaction des plaisanciers est conforme à celui observé au niveau national. En revanche, ce bassin est celui qui enregistre le plus fort taux de satisfaction parmi les clients de la location de bateaux habitables sans permis (96 %), les « tout à fait satisfaits » représentant 68 %.



LA SEILLE

La Seille, navigable sur 39 km entre Louhans et La Truchère, prend sa source dans les contreforts du Jura avant de traverser la Bresse Bourguignonne. Depuis la fin des années 60, la navigation sur la Seille s'est organisée d'elle-même, le service navigation se contentant de gérer le barrage de La Truchère, nécessaire à la tenue de la ligne d'eau du bief. La tenue des autres biefs était quant à elle assurée par les usiniers.

La Seille est en quasi-totalité couverte par le site Natura 2000 de la basse vallée de la Seille. La vallée de la Seille abrite plusieurs espèces rares et/ou protégées qui nichent dans la ripisylve ou dans les roselières. La navigation peut avoir une incidence sur les milieux et sur ces espèces. Un arrêté de protection de biotope a été pris en 2016 dont l'objet est de protéger la ripisylve et les roselières sur la moitié du linéaire entre Cuisery et Loisy.

Le contrat fluvestre de la Seille a été signé en décembre 2015 entre le conseil régional de Bourgogne, le pays de la Bresse Bourguignonne et VNF. Son objectif est de conforter le trafic fluvial en « invitant » les navigants à visiter le territoire qu'ils traversent tout en maîtrisant son importance. Il vise également à développer les activités terrestres autour de la Seille pour en faire un axe de développement touristique et économique².

Dans la lignée de ce contrat, des partenariats sont à construire, avec les pêcheurs, les collectivités, les loueurs, les gestionnaires de sites remarquables. L'élaboration de ces partenariats doit donner un nouvel élan et une nouvelle approche de ce territoire pour VNF.

On compte environ 3 500 passages de bateaux à l'écluse de La Truchère, avec des pointes à plus de 45 bateaux certains jours.

2. <https://www.bresse-bourguignonne.com/bouger-riviere-la-seille.html>

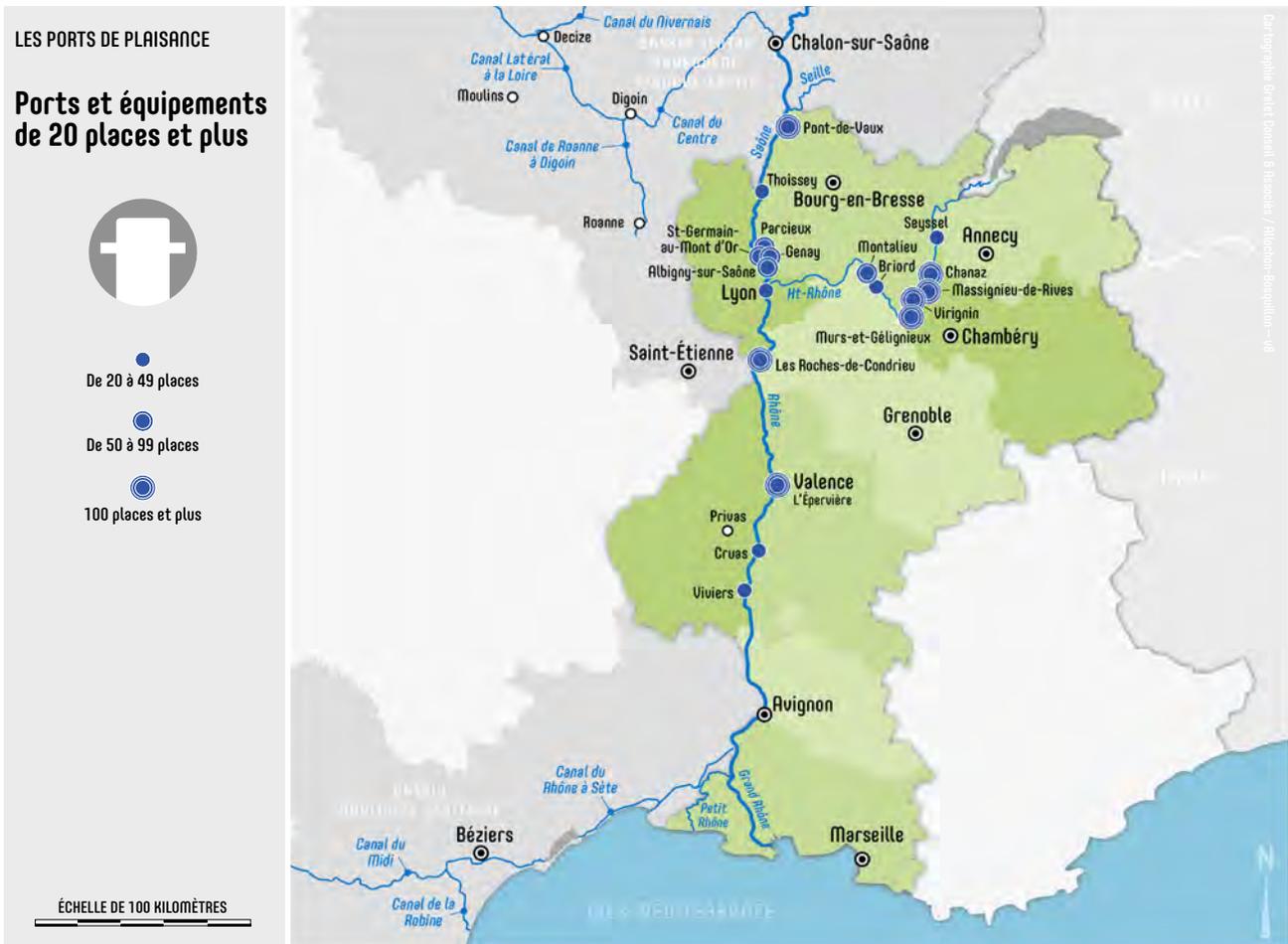


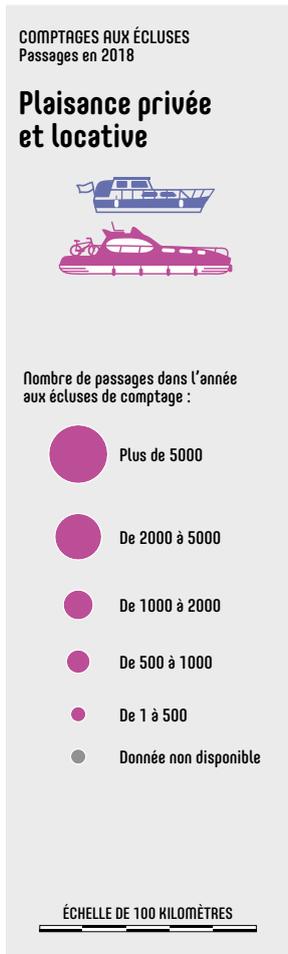
© Philéas

Le bassin Rhône-Alpes, axe de transit nord-sud

C'est sur le bassin Rhône-Alpes que le nombre d'équipements est le moins élevé, cependant ce bassin concentre 14 % des places grâce à la présence de ports et haltes de capacité d'accueil importante, notamment autour de Lyon et sur le Haut-Rhône, ainsi qu'à Valence, Pont-de-Vaux et Les Roches-de-Condrieu.

La fréquentation du bassin Rhône-Alpes est également assez homogène avec une concentration légèrement plus forte au nord de Lyon (entre 1100 et 1500 passages plaisance au nord, tandis que le trafic descend aux alentours de 900 passages plaisance au sud de Lyon).





Ce bassin, majoritairement à grand gabarit et donc soumis à l'obtention d'un permis, est principalement fréquenté par des bateaux de plaisance privée¹ (88 % à 95 % du trafic selon les écluses).

L'écluse de Saint-Gilles représente la porte d'entrée sur le canal du Rhône à Sète et enregistre une forte part de passages de bateaux privés (949 en 2018).

Le niveau de satisfaction des plaisanciers est relativement conforme à celui observé au niveau national. ●

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

© Damien Lachas

Le bassin Aquitaine Occitanie et la prédominance du canal du Midi

Le maillage d'infrastructures de 20 emplacements et plus est dense sur le bassin Aquitaine Occitanie, en particulier sur le canal du Midi. **Le canal du Rhône à Sète offre quant à lui un nombre important de places sur un court linéaire.**

Sur le canal du Midi, beaucoup d'infrastructures ont été créées pour accueillir des bases de location ; il reste ainsi peu de places dans les équipements d'accueil pour les bateaux privés. En revanche, le nombre de bateaux privés ayant des conventions d'occupation temporaire est important sur ce bassin.

De plus, on recense un nombre important de projets de création ou d'agrandissement de ports de plaisance sur cette voie d'eau (en particulier sur sa partie la plus

fréquentée), notamment à Agde, Agen, Béziers, Colombiers, Le Somail, Les Onglous, Montauban, Moissac et Narbonne.

Le canal du Midi est sans conteste la voie d'eau la plus fréquentée du bassin, avec une forte concentration entre Béziers et Trèbes. L'échelle d'écluses de Fonsérannes est un des éléments d'attractivité de ce bassin.

La part de la plaisance privée dans les passages aux écluses est faible sur le canal du Midi (entre 8 et 15 % sur le secteur Trèbes-Fonseranes, la part des bateaux de location étant prépondérante) mais elle représente de l'ordre de 600 à 800 passages ; elle est plus importante à son extrémité (35 % à l'écluse ronde d'Agde, soit 1 699 passages ; cette écluse est l'une

des plus fréquentées par la plaisance privée en France) ainsi que sur le canal latéral à la Garonne (77 % à l'écluse de Montech, sur un total de 872 passages plaisance)¹.

La plaisance est plus marginale sur les rivières Charente, Baïse et Lot. Sur la Charente, le trafic à l'écluse de La Baine à Chaniers est de l'ordre de 750 passages plaisance² par an.

Le canal du Rhône à Sète relie le canal du Midi au Rhône, c'est donc un maillon important du réseau permettant de passer d'un bassin à l'autre. La plaisance privée y est bien développée (cf. fréquentation de l'écluse de Saint-Gilles mentionnée plus haut), les équipements d'accueil de la plaisance également. ●

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

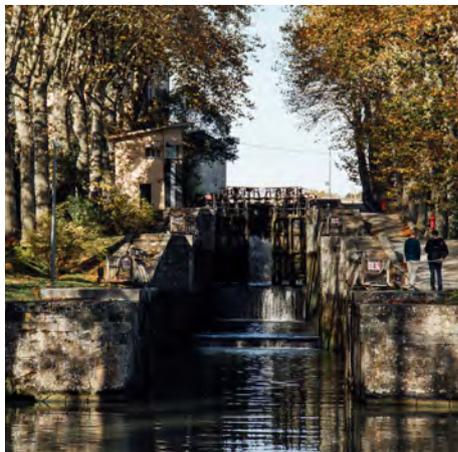
2. Source : statistiques du département de Charente-Maritime, gestionnaire de la voie d'eau ; il s'agit de la plaisance privée et locative





LA PENTE D'EAU DE MONTECH

La pente d'eau de Montech constitue une prouesse technique réalisée dans les années 1970, qui a cessé de fonctionner en 2009. **C'est un atout touristique indéniable et un objet d'une grande valeur patrimoniale.** C'est pourquoi État, collectivités territoriales et VNF ont engagé un projet de valorisation du site autour de la papeterie et de la machine dans le but d'accueillir entre 40 et 50 000 visiteurs/an..



© Hello!laroux

L'ÉCHELLE D'ÉCLUSES DE FONSERANES

Le site de Fonseranes, sur le canal du Midi, consiste en une succession de neuf écluses construites entre 1676 et 1680 par l'architecte Pierre-Paul Riquet, ingénieur à l'origine de la conception et de la construction du canal du Midi. Le site a fait l'objet d'un réaménagement en 2017. Un espace d'accueil des visiteurs, un restaurant, un bar, des aires de pique-nique, des sentiers pédestres permettent de découvrir le site, sans oublier les bateaux promenade qui y proposent des circuits. En 2018, il a accueilli presque 325 000 visiteurs³.

3. Source : ADT de l'Hérault, observatoire

Le niveau de satisfaction des plaisanciers est plus élevé qu'au niveau national : 32 % sont tout à fait satisfaits (contre 27 % au niveau national). À titre indicatif, 89 % des clients de la location sont satisfaits de leur croisière. ●

Le bassin Ouest, un bassin coupé du reste du réseau national¹

Sur le bassin Ouest, l'offre se concentre à proximité de Nantes ainsi que sur la Mayenne où le maillage d'infrastructures d'accueil de la plaisance est dense.

Ce bassin présente la particularité de ne pas être connecté aux autres voies d'eau intérieures navigables hexagonales.

De nombreuses infrastructures de plaisance d'une capacité d'accueil inférieure à 20 emplacements sont recensées sur le nord du canal d'Île et Rance, sur le canal de Nantes à Brest entre Rohan et Redon, sur la Mayenne et sur la Sarthe.

La fréquentation se concentre sur le canal de Nantes à Brest et le canal d'Île et Rance à proximité du littoral.

La grande difficulté de ce bassin est sa non-connexion aux autres voies d'eau intérieures, et les difficultés de navigation entre les voies d'eau d'Anjou et celles de la Bretagne.

Une activité de navigation est présente sur la Loire où cependant il n'y a pas d'écluses et donc pas de chiffres de



© VNF

fréquentation. Il s'agit uniquement de plaisance privée, ce fleuve n'étant pas accessible aux plaisanciers non titulaires d'un permis de navigation, rendant donc impossible l'implantation de bases de location de bateaux habitables sans permis.

La baisse de l'offre de location sur ce

1. Les données de passages aux écluses ont été fournies par les collectivités gestionnaires de la voie d'eau sur ce bassin interrogées par le groupement d'étude : département du Maine-et-Loire, région Bretagne

LES PORTS DE PLAISANCE

Ports et équipements de 20 places et plus

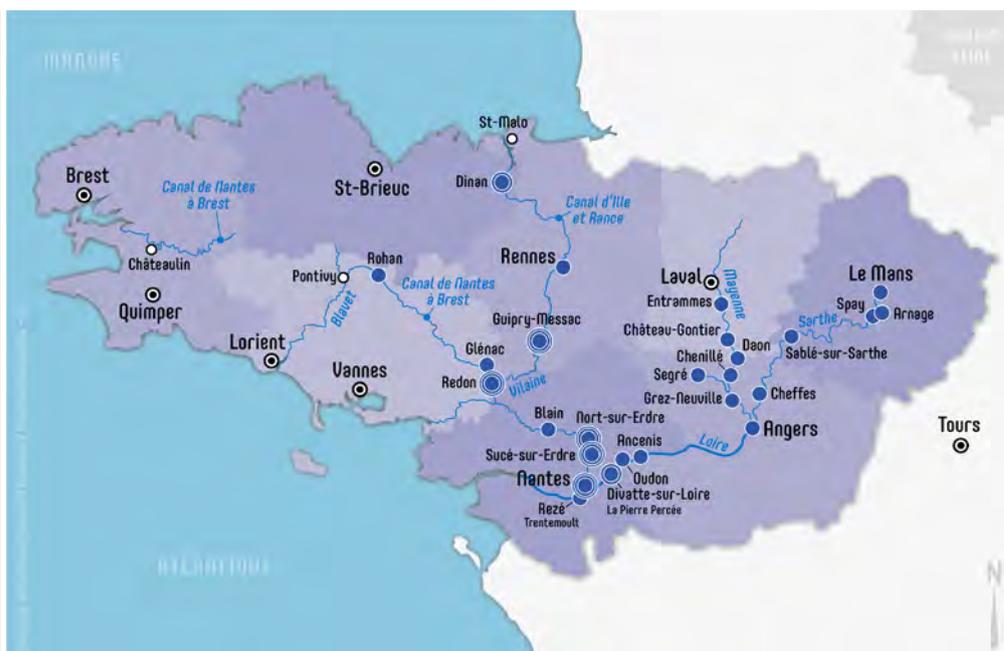


De 20 à 49 places

De 50 à 99 places

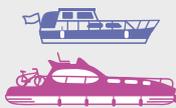
100 places et plus

ÉCHELLE DE 100 KILOMÈTRES



COMPTAGES AUX ÉCLUSES
Passages en 2018

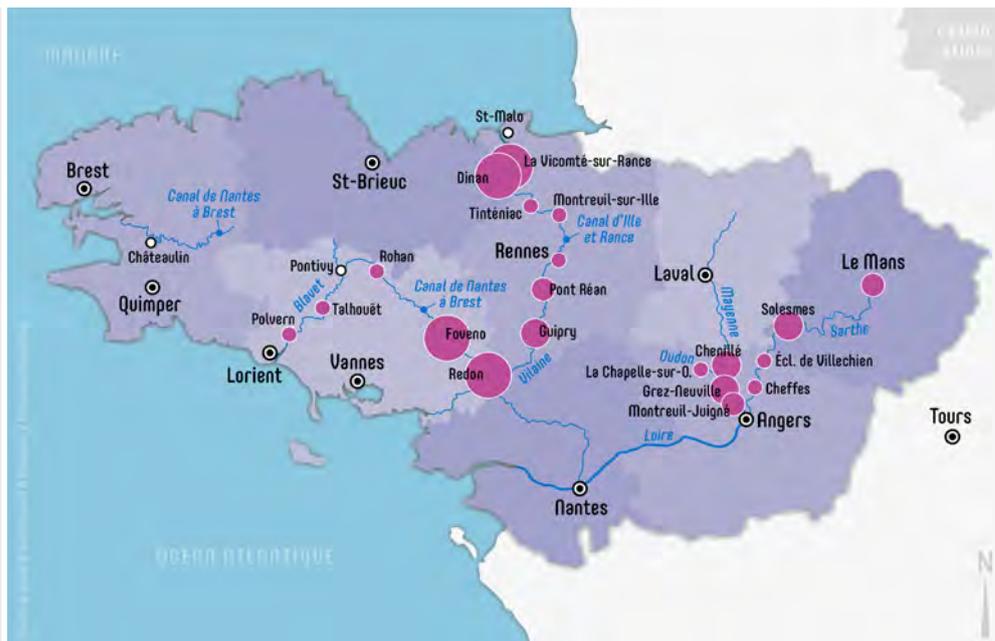
Plaisance privée et locative



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



ÉCHELLE DE 100 KILOMÈTRES



bassin ces 25 dernières années a eu pour conséquence une baisse très importante de la fréquentation aux écluses. Dans les années 1990, certaines écluses de la Mayenne enregistraient plus de 5 000 passages annuels dont environ 75 % grâce à la location de bateaux habitables ; en 2018 ce chiffre est descendu dans les 2 000-2 200 passages annuels, avec seulement 25 % de bateaux habitables de location.

En Maine-et-Loire, les passages aux écluses de la Sarthe et la Mayenne se répartissent plus ou moins à parts égales entre la plaisance privée et la plaisance locative².

Le taux de satisfaction des plaisanciers est particulièrement important : si seulement 20 % se disent tout à fait satisfaits (contre 27 % au niveau national), 67 % se disent plutôt satisfaits (contre 54 % au niveau national). ●

2. Source : analyse des statistiques de passages aux écluses fournies par le conseil départemental du Maine-et-Loire



© Didier Gauducheau





04



LES RETOMBÉES
économiques



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 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.

En matière d'évaluation des retombées économiques la différence majeure avec les autres filières d'activité inhérentes au tourisme fluvial¹ réside dans le fait qu'en ce qui concerne la plaisance privée, la navigation n'est pas effectuée à bord de bateaux exploités par des opérateurs mais, comme son nom l'indique, sur les bateaux appartenant aux plaisanciers. Dès lors, les répercussions économiques liées à la présence de cette activité sur les territoires ont exclusivement pour origine les dépenses en lien avec la plaisance effectuées localement par les passagers².

« POIDS » ET « IMPACT » ÉCONOMIQUES

Dans le cadre de l'étude deux types de répercussions économiques ont été évaluées.

En droite ligne avec ce qui précède, le premier type de répercussions correspond au montant global de dépenses réalisées par les plaisanciers sur le territoire retenu pour l'analyse : un bassin, l'ensemble des bassins ou le territoire national (bassins et hors bassins). Dans les résultats présentés ci-après ce type de répercussions sera qualifié de **poinds économique**.

Le second type de répercussions correspond quant à lui au supplément de ressources injectées sur le territoire du fait de 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.

Cette évaluation de type « injection-fuite » repose sur les spécifications du guide de la Direction Générale des Entreprises sur la mesure des impacts économiques qui préconise de ne prendre en compte lors des évaluations que les flux financiers (1) de court terme (2) attribuables à l'activité³ et (3) qui impliquent un acteur du territoire et un acteur extérieur⁴.

La principale incidence de cette logique de calcul dans le cadre de la présente étude réside en effet dans le fait que lors de la mesure de l'impact économique, les dépenses des plaisanciers résidant sur le territoire retenu pour l'analyse ne seront pas comptabilisées (les Français pour

1. Filières péniches hôtels, paquebots fluviaux, bateaux promenade et location de bateaux habitables sans permis.

2. Dans les autres filières du tourisme fluvial, les retombées sont également générées par une deuxième catégorie d'acteurs à savoir les opérateurs au travers des dépenses qu'ils effectuent sur le territoire du fait de leur activité : versement de salaires, recours à des fournisseurs et prestataires, paiement des charges fiscales et sociales aux administrations...

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

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

une analyse à l'échelle nationale, les habitants du bassin pour une analyse locale).

En effet, les dépenses faites par les personnes résidant sur un territoire dans le tissu économique 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 faites par les plaisanciers venant de l'extérieur du territoire auprès des entreprises locales constituent ainsi un apport « d'argent neuf » pour l'économie locale.

Le poids économique correspond ainsi au montant total des dépenses faites sur le territoire en lien avec la plaisance fluviale

alors que **l'impact économique** correspond aux **ressources nouvelles** injectées sur le territoire du fait de la présence de l'activité⁵.

Nous procéderons ci-après aux évaluations en termes de poids et d'impact économique. ●

5. Centré sur la méthodologie d'évaluation de l'impact économique, le guide DGE n'aborde pas la question des différences pouvant exister entre "impact" et "retombées" économiques, termes souvent utilisés en guise de synonymes dans les études économiques. Il est important de noter que le fait de ne prendre en compte que les dépenses attribuées à l'activité (tel que préconisé pour la mesure de l'impact économique) doit être effectué dès le stade de la mesure des retombées économiques.

Données économiques sur les ports de plaisance fluviaux

LE CHIFFRE D'AFFAIRES DES PORTS

Le travail de recensement précédemment cité dénombre **237 ports et haltes de 20 places et plus**, pour 15 839 anneaux.

L'enquête 2017 conduite par la mission plaisance du Ministère de la transition écologique et solidaire (64 réponses de ports fluviaux, données redressées) indique que **le chiffre d'affaires moyen par anneau est de 1 900 € HT**.

On en déduit que **le chiffre d'affaires HT**

de l'ensemble des ports et haltes de 20 places et plus est estimé à 30,3 millions d'euros HT, soit un chiffre d'affaires moyen par port de **128 000 € HT**.

Les données de la Mission plaisance ne permettent pas de dissocier les résultats par bassin. La détermination du chiffre d'affaires HT par bassin repose donc sur la seule application de la répartition des anneaux au chiffre d'affaires HT national :

CHIFFRE D'AFFAIRES DES PORTS ET HALTES DE 20 EMPLACEMENTS ET PLUS PAR BASSIN

	Capacité d'accueil		CA HT en millions d'euros
	Nb	%	
Hauts-de-France	890	6 %	1,7
Seine	2 362	15 %	4,5
Grand Est	2 913	18 %	5,6
Centre Bourgogne-Franche-Comté	3 225	20 %	6,2
Rhône	2 212	14 %	4,2
Aquitaine Occitanie	2 337	15 %	4,5
Ouest	1 900	12 %	3,6
TOTAL	15 839	100 %	30,3



128 000 €

LE CHIFFRE D'AFFAIRES MOYEN PAR PORT

Les retombées économiques au plan national et par bassin

LE POIDS ÉCONOMIQUE AU PLAN NATIONAL

La dépense globale attribuée en France à la plaisance privée est évaluée à près de 100 millions d'euros TTC (92 millions d'euros HT).

Pour des raisons méthodologiques et afin de mieux rendre compte de la nature de cette dépense, cette dernière a été répartie en quatre catégories :

- En premier lieu **les dépenses annuelles liées au fait de posséder un bateau** (ligne 1 dans les tableaux).

Elles couvrent essentiellement les frais d'assurances du bateau, d'entretien et de réparation, de vignette et de péage, d'amarrage et d'hivernage¹. Le montant global de ces dépenses est de l'ordre de 30 millions d'euros TTC (25 millions d'euros HT) soit environ 30 % de l'ensemble des dépenses. Les principaux postes sont les frais d'entretien et de réparation (12,1 millions d'euros) et les frais d'amarrage et d'hivernage (11,1 millions d'euros).

- En second lieu **les dépenses réalisées en cours de navigation en lien direct avec la plaisance**, essentiellement les dépenses portuaires (stationnement, services, eau et électricité...) et les dépenses en carburant pour le bateau. Ces dépenses se montent à près de **10 millions d'euros TTC**.

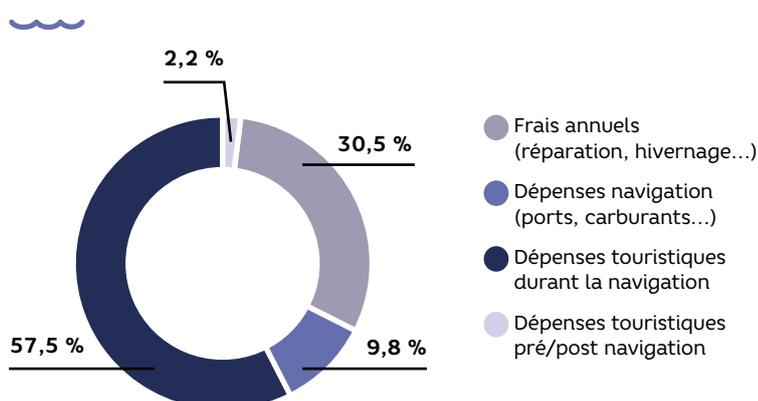
- En troisième lieu **les dépenses touristiques en cours de navigation**. Il s'agit de l'ensemble des dépenses effectuées lors des sorties dans les entreprises des territoires traversés : restaurants, cafés et bars, commerces alimentaires et non alimentaires, activités culturelles, sportives ou récréatives, location de vélos, autres transports payants sur site, hébergements marchands en cas de nuits passées à terre... Elles constituent le premier poste de dépenses avec un montant global évalué à près de **57 millions d'euros TTC** (51 millions d'euros hors taxes).

- Enfin, **les dépenses réalisées sur les territoires avant ou après la navigation**. Il s'agit essentiellement des pré et post séjours, à savoir des séjours réalisés en marge de la navigation et attribués par les plaisanciers à la pratique fluviale. Sont regroupés ici les montants consacrés aux modes d'hébergement marchands, aux transports sur

RÉPARTITION DU POIDS ÉCONOMIQUE PAR CATÉGORIE DE DÉPENSES (€ TTC)

Dépenses des plaisanciers en France	En euros TTC
1 Dépenses annuelles inhérentes à la plaisance (réparation, hivernage...)	30 124 000 €
2 Dépenses liées à la plaisance pendant la navigation (ports, carburant...)	9 628 000 €
3 Dépenses touristiques pendant la navigation (restauration, activités...)	56 715 000 €
4 Dépenses avant et après la navigation (pré et post séjours)	2 183 000 €
TOTAL DÉPENSES (1 À 4)	98 650 000 €
<i>Dont dépenses affectables aux bassins</i>	91 813 000 €

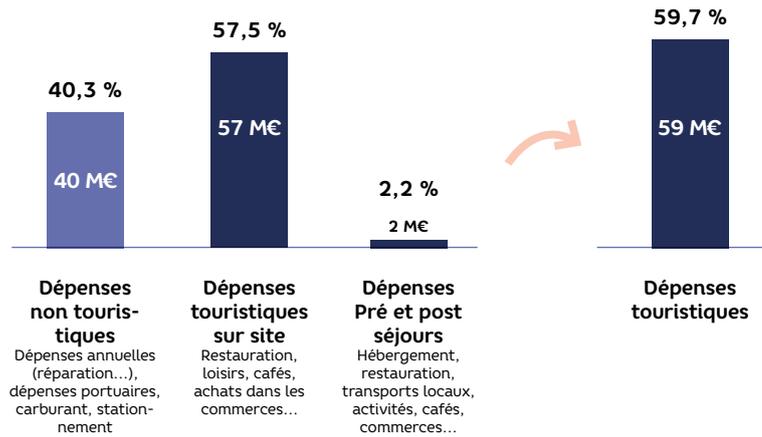
RÉPARTITION DE LA DÉPENSE DES PLAISANCIERS PAR TYPE DE DÉPENSES (EN % DE LA DÉPENSE GLOBALE EN EUROS TTC)



1. À noter : seules les dépenses en France ont été comptabilisées. Dans le cadre des évaluations, une partie a pu être affectée aux différents bassins, à savoir les montants liés à l'entretien, la réparation et l'hivernage des bateaux. Les autres dépenses ont été comptabilisées au titre des retombées générées en France mais n'ont pas été réparties par bassin.

site et à l'ensemble des achats et consommations touristiques effectués durant les séjours (repas au restaurant, achats dans les commerces...). Ces dépenses touristiques périphériques mais liées à la plaisance privée sont évaluées à **2,2 millions d'euros M€ TTC**, tous bassins confondus.

Au total, **les dépenses touristiques sur les territoires** (qu'elles soient réalisées en cours de navigation ou dans le cadre de pré ou post séjours) **représentent 60 % des retombées économiques attribuables à la filière plaisance privée au plan national.** ●



LE POIDS ÉCONOMIQUE À L'ÉCHELLE DES BASSINS

Comme nous l'avons indiqué précédemment, certaines dépenses ne peuvent pas être affectées par bassin. Elles représentent néanmoins une part limitée de la dépense annuelle des plaisanciers : environ 7 % (6,8 millions d'euros TTC).

La TVA étant perçue à l'échelle nationale l'ensemble des évaluations par bassin est réalisé en euros HT.

Le montant cumulé des retombées observées par bassin est de 80 millions d'euros HT.

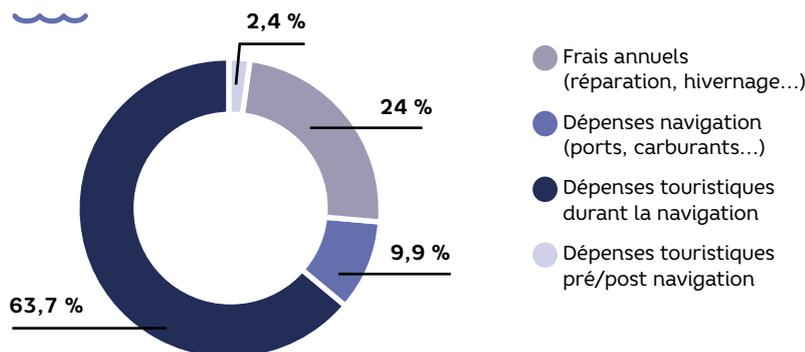
Environ 20 millions d'euros HT (un quart) résultent des dépenses inhérentes à la possession et l'entretien du bateau (réparations, assurances, hivernage...).

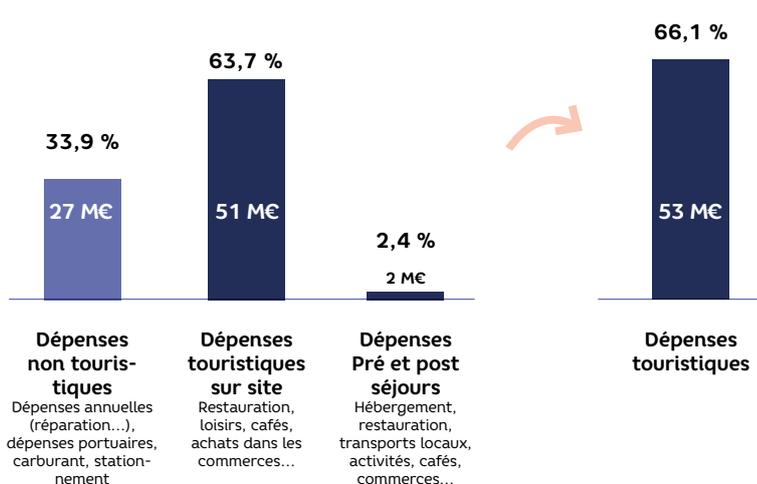
10 % des dépenses sont liées à la navigation au premier rang desquelles les frais de carburant (5,4 millions d'euros).

RÉPARTITION DU POIDS ÉCONOMIQUE PAR CATÉGORIE DE DÉPENSES (€ HT)

Dépenses des plaisanciers en France	En euros HT
1 Dépenses annuelles inhérentes à la plaisance (réparation, hivernage...)	19 407 000 €
2 Dépenses liées à la plaisance pendant la navigation (ports, carburant...)	8 023 000 €
3 Dépenses touristiques pendant la navigation (restauration, activités...)	51 502 000 €
4 Dépenses avant et après la navigation (pré et post séjours)	1 932 000 €
TOTAL DÉPENSES AFFECTABLES AUX BASSINS	80 864 000 €

RÉPARTITION DE LA DÉPENSE DES PLAISANCIERS PAR TYPE DE DÉPENSES (EN % DE LA DÉPENSE GLOBALE EN EUROS HT)





L'essentiel de ces retombées (les deux tiers) découle ainsi de la dépense touristique des plaisanciers sur les territoires, notamment les dépenses durant la navigation. Comme nous l'avons vu dans le chapitre consacré aux plaisanciers, les principaux postes de consommation sont les achats dans les commerces (achats de produits alimentaires courants, produits du terroir, souvenirs, presse tabac...) : 45 % de la dépense globale (23 millions d'euros HT), les repas au restaurant (17 millions d'euros) et les consommations dans les cafés (4 millions d'euros).

LE POIDS ÉCONOMIQUE PAR BASSIN

Le bassin Centre Bourgogne-Franche-Comté est celui qui enregistre les retombées les plus importantes avec un montant avoisinant les 20 millions d'euros, soit environ 24 % de l'ensemble des retombées territoriales.

Viennent ensuite les bassins Grand Est et Rhône-Alpes avec des montants à peu près similaires : environ 15 millions d'euros (18,5 %).

Les bassins Seine et Aquitaine Occitanie se positionnent en situation intermédiaire avec respectivement 17 % et 14 % des retombées par bassin (13,3 et 11,1 millions d'euros).

Enfin la plaisance privée génère dans les deux derniers bassins des niveaux de retombées de 3 à 4 millions d'euros (4 à 5 % des retombées territoriales) : les Hauts-de-France et le bassin Ouest.

Par bassin, les retombées se répartissent par poste de dépenses de la manière suivante :

LE POIDS ÉCONOMIQUE PAR BASSIN

Bassins	En euros HT
Hauts-de-France	3 954 000 €
Seine	13 308 000 €
Grand Est	15 122 000 €
Centre Bourgogne-Franche-Comté	19 222 000 €
Rhône	15 031 000 €
Aquitaine Occitanie	11 062 000 €
Ouest	3 164 000 €
TOTAL	80 864 000 €

RÉPARTITION DU POIDS ÉCONOMIQUE PAR BASSIN ET PAR TYPE DE DÉPENSES (€ HT)

Dépenses des plaisanciers (€ HT)	Hauts-de-France	Seine	Grand Est	Centre Bourg.-Franche-C.	Rhône-Alpes	Aquitaine Occitanie	Ouest
1 Dépenses annuelles liées au bateau	954 000	3 542 000	2 754 000	4 904 000	3 168 000	2 941 000	1 143 000
2 Dépenses liées à la plaisance pendant la navigation	375 000	1 463 000	1 640 000	1 525 000	1 745 000	992 000	283 000
3 Dépenses touristiques pendant la navigation	2 550 000	8 114 000	10 417 000	12 216 000	9 656 000	6 872 000	1 677 000
4 Dépenses avant et après navigation	75 000	189 000	312 000	577 000	462 000	257 000	60 000
TOTAL DÉPENSES	3 954 000	13 308 000	15 122 000	19 222 000	15 031 000	11 062 000	3 164 000

L'impact économique de la plaisance privée

Comme nous l'avons vu en avant-propos, la mesure de l'impact économique consiste à ne prendre en compte que les dépenses attribuées à la plaisance privée effectuées par les plaisanciers qui ne résident pas sur le territoire pris en référence.

L'impact économique cumulé à l'échelle des bassins est ainsi évalué à 41,2 millions d'euros HT. Sa répartition par grands postes de dépenses est assez voisine de celle des retombées par bassin. Les deux tiers proviennent ainsi des dépenses touristiques effectuées sur les bassins (27 millions d'euros). ●

L'IMPACT ÉCONOMIQUE PAR BASSIN

Deux bassins enregistrent des niveaux d'impact supérieurs à 10 millions d'euros. **Les bassins Centre Bourgogne-Franche-Comté (14 millions d'euros, 36 % de l'impact cumulé par bassin) et Grand Est (10,2 millions d'euros, 26 %) notamment car ces deux bassins attirent de nombreux étrangers.** Viennent ensuite les bassins Rhône-Alpes et Aquitaine Occitanie avec environ 5 millions d'euros chacun (14 %).

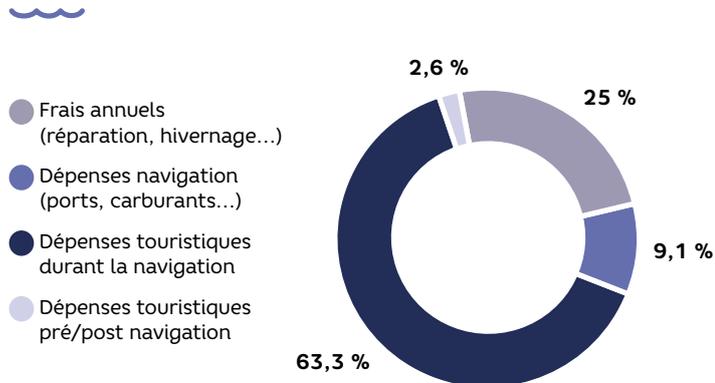
Le bassin Seine qui capte 16,5 % des retombées (13,3 millions d'euros) bénéficie de 6,5 % de l'impact observé au niveau des bassins (2,5 millions d'euros) du fait d'une proportion plus importante de plaisanciers habitant le territoire. Il se situe ainsi au niveau des Hauts-de-France.

L'impact sur le bassin Ouest est quant à lui d'environ 1 million d'euros.

RÉPARTITION DU POIDS ÉCONOMIQUE PAR CATÉGORIE DE DÉPENSES (€ HT)

Dépenses des plaisanciers en France	En euros HT
1 Dépenses annuelles inhérentes à la plaisance (réparation, hivernage...)	10 294 000 €
2 Dépenses liées à la plaisance pendant la navigation (ports, carburant...)	3 747 000 €
3 Dépenses touristiques pendant la navigation (restauration, activités...)	26 126 000 €
4 Dépenses avant et après la navigation (pré et post séjours)	1 079 000 €
TOTAL DÉPENSES AFFECTABLES AUX BASSINS	41 246 000 €

RÉPARTITION DE LA DÉPENSE DES PLAISANCIERS PAR TYPE DE DÉPENSES (EN % DE LA DÉPENSE GLOBALE EN EUROS HT)



L'IMPACT ÉCONOMIQUE PAR BASSINS

Bassins	En euros HT
Hauts-de-France	2 648 000 €
Seine	2 539 000 €
Grand Est	10 199 000 €
Centre Bourgogne-Franche-Comté	13 961 000 €
Rhône	5 291 000 €
Aquitaine Occitanie	5 516 000 €
Ouest	1 092 000 €
TOTAL	41 246 000 €

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 dépense TTC des plaisanciers conduit à l'évaluation du niveau maximal de retombées pouvant être capté par le(s) territoire(s), soit près de 100 millions d'euros TTC.

Une analyse en termes de poids économique à l'échelle des bassins restreint le niveau de 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 alors estimées à 81 millions d'euros HT.** Nous l'avons vu, la diminution provient principalement de la non-prise en compte des charges fiscales relevant du national (TVA...) et bien sûr de la part des dépenses des plaisanciers non affectables par bassin.

Enfin, l'approche en termes d'impact économique, qui ne prend en compte que les dépenses locales des clients provenant de l'extérieur du bassin, aboutit à un niveau de retombées de **41 millions d'euros HT** (soit 41 % de la dépense globale attribuée à la plaisance fluviale par les usagers). Le montant est plus limité mais il correspond plus fidèlement à la réelle injection de ressources nouvelles sur le territoire du fait de la présence de l'activité. ●

MONTANTS DES RÉPERCUSSIONS ÉCONOMIQUES PAR TYPE D'INDICATEUR

(RETOMBÉES NATIONALES ; RETOMBÉES TERRITORIALES ; IMPACT TERRITORIAL)

Dépenses globales TTC = Poids économique national TTC



Poids économique au niveau des bassins* HT



Impact économique au niveau des bassins* HT HT



*Cumul des bassins



Quelques données de synthèse à l'échelle nationale

DONNÉES NATIONALES : DESCRIPTION DE LA CLIENTÈLE

Age	61 ans (propriétaire du bateau)
Provenance	France : 64 % Étranger : 36 % (principalement Allemagne, Royaume-Uni, Suisse)
Composition	En couple (31 %) En famille (17 %) Entre amis ou groupe (52 %) 3,6 personnes à bord en moyenne
Principales activités pratiquées	Marche, vélo, baignade
Dépense moyenne par passager au cours de la navigation (TTC)	310 €
Part de clients qui réalisent un pré ou post séjour	6 %
Dépense moyenne par passager au cours des pré et post séjours (TTC, montant pour les personnes ayant effectué un pré ou post séjour)	900 €

DONNÉES ÉCONOMIQUES

Dépenses totales en France* = Poids économique. TTC	98 650 K€
Dépenses totales en France* = Poids économique. HT	86 561 K€
Impact économique territorial (somme des bassins)	41 246 K€

*Dépenses attribuées à l'activité. Tous types confondus



Caractéristiques de la filière et retombées économiques par bassin de navigation

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

- Deux indicateurs sont proposés pour rendre compte du **volume des infrastructures (offre)** :
 - **Le nombre d'infrastructures portuaires** (équipements de 20 emplacements et plus, les anneaux pouvant être dédiés à la plaisance privée ou à d'autres activités)
 - **Le nombre d'emplacements** des ports précédemment dénombrés
- Quatre indicateurs renseignent également sur le **volume de la demande** :
 - **La flotte** : le nombre de bateaux selon le bassin de référence, à savoir : pour les plaisanciers français, bassin où se trouve le port d'attache ou le lieu d'hivernage en France, et pour tous les autres cas au bassin français de principale navigation
 - **Le nombre de bateaux ayant navigué dans le bassin** : les bateaux pouvant naturellement naviguer sur plusieurs bassins (en moyenne 1,3 bassin fréquenté lors des 12 derniers mois), ce comptage est réalisé sur le bassin de navigation et non pas sur le bassin de référence. Le total bassins de cet indicateur est donc supérieur au nombre total de bateaux.
- **Le nombre de passagers transportés** comptabilise le nombre de personnes à bord (propriétaire du bateau et autres plaisanciers) lors de toutes les sorties et croisières réalisées sur le bassin de navigation au cours des 12 derniers mois
- **Le nombre de journées de navigation** correspond au produit de l'indicateur précédent par la durée moyenne des sorties/croisières au sein du bassin de navigation.
- Au-delà des informations volumétriques, 7 ratios de synthèse sont également présentés. Le premier est relatif aux **infrastructures**,
 - **Nombre moyen d'emplacements par port**
- Les six autres à la **demande** :
 - **La capacité d'accueil moyenne par bateau** :
 - ▶ Sont ici comptabilisées les couchettes en intégrant les bateaux non habitables. Cette capacité d'accueil est affectée au bassin de référence.
 - **La proportion de la flotte ayant navigué dans le bassin** :
 - ▶ Ce ratio rapporte le nombre de bateaux ayant navigué au moins une fois sur le bassin lors des 12 derniers mois au nombre total de bateaux de la plaisance privée (12 900). Ont cependant été écartées les navigations non significatives repré-

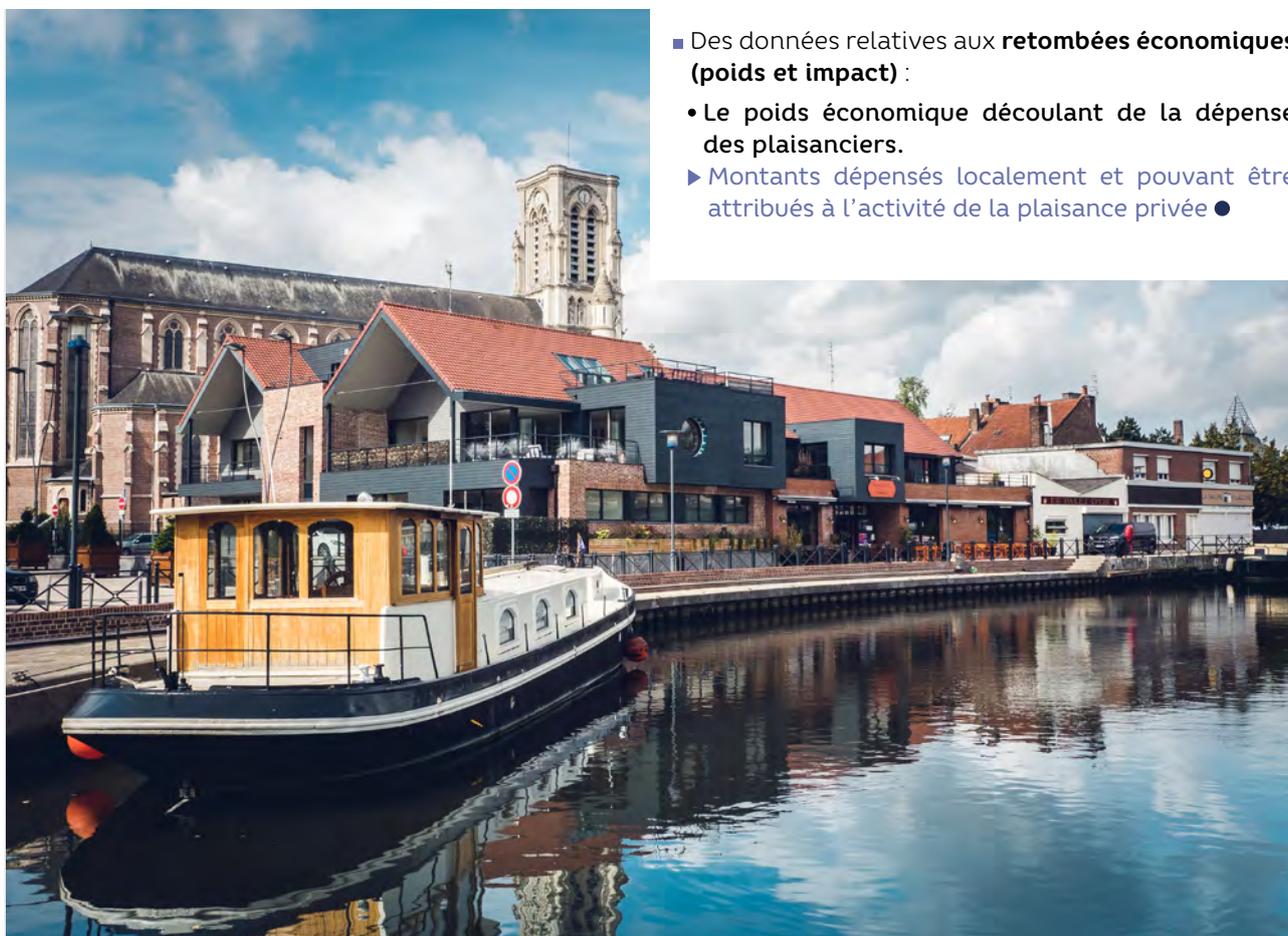
sentant moins de 10 % des journées de navigation de chaque plaisancier. Le « total bassin » est supérieur à 100 %, un bateau pouvant naviguer sur plusieurs bassins

- **Le nombre moyen de passagers par bateau :**
 - ▶ On rapporte ici le cumul des passagers lors des 12 derniers mois ayant navigué sur le bassin au nombre de bateaux ayant fréquenté ce bassin. Ainsi, un bateau ayant navigué 12 fois au sein d'un bassin avec en moyenne 2 personnes aura donc transporté 24 personnes dans l'année au sein de ce bassin (sans tenir compte des éventuelles navigations sur les autres bassins). Cet indicateur synthétique résulte de la moyenne de ces valeurs par bassin de navigation.
- **Le nombre moyen de passagers à bord**
 - ▶ Moyenne du nombre de personnes à bord lors d'une sortie/croisière au sein du bassin de navigation.
- **Le nombre moyen de navigations par bateau**
 - ▶ Mesure, par rapport au bassin de référence, le nombre moyen de sorties/croisières lors des 12 derniers mois, sans tenir compte de la durée de navigation
- **La durée moyenne des navigations en jours est calculée sur la base des bassins de navigation.**

2/ DES INFORMATIONS ÉCONOMIQUES ET FINANCIÈRES

Ces données font référence à 2 catégories d'informations :

- Des données relatives à la **dépense des plaisanciers (propriétaires et passagers) :**
 - **Les dépenses des plaisanciers sur le bassin.**
 - ▶ Sont ici comptabilisées les dépenses liées à l'entretien du bateau (affectées au bassin de référence) et les dépenses réalisées lors des croisières (affectées au bassin de navigation). Le montant, exprimé en TTC, correspond donc aux dépenses d'entretien (intégrant le frais d'hivernage, de péages...), aux dépenses touristiques effectuées à terre durant la croisière (carburant, frais d'amarrage, restauration, achats dans les commerces, sorties dans les cafés...) et à celles réalisées lors des pré et post séjours passés sur le territoire (hébergement, restauration, transports sur site...). Les dépenses lors des pré et post séjours effectuées hors bassin ne sont pas prises en compte.
 - **Les dépenses des plaisanciers en pré et post séjours.**
 - ▶ Rappel des montants exclusivement liés aux pré et post séjours sur le territoire. Le terme « plaisanciers » correspond pour cette filière à la notion de « clientèle » pour les quatre autres filières.
- Des données relatives aux **retombées économiques (poids et impact) :**
 - **Le poids économique découlant de la dépense des plaisanciers.**
 - ▶ Montants dépensés localement et pouvant être attribués à l'activité de la plaisance privée ●



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.

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 »).

Pour les indicateurs présentés dans le premier tableau (offre et demande) et, dans le second tableau, pour ceux relatifs à la position économique de la filière locale, la somme des valeurs des bassins est égale au volume observé au niveau national.

Pour les dépenses en pré et post séjours et les indicateurs relatifs au poids économique, seules les dépenses réalisées dans les bassins ont été retenues afin de ne prendre en compte que la situation observée sur les territoires. Les dépenses effectuées au plan national mais hors bassin n'ont ainsi été comptabilisées. Il s'agit du paiement d'impôts et taxes à l'échelle nationale et des dépenses liées aux pré et post séjours passés hors bassin, des dépenses liées à l'entretien du bateau réalisées à l'étranger.

2/ LA PRÉSENCE DE DEUX INDICATEURS DE POSITION

- Le premier, symbolisé par la mention « % » indique la part que représente le bassin dans le total National. 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.
- 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 « Infrastructures portuaires » : « **31** ports sont implantés sur les **237** équipements de 20 emplacements et plus recensés au niveau national soit **13,1 %** des ports. Le nombre de ports implantés dans le bassin correspond à **90 %** du nombre moyen observé dans les autres bassins ».

Ligne « Nombre moyen d'emplacements par port » : « Les 31 ports implantés dans le bassin peuvent, en moyenne, accueillir **76** bateaux. Cette capacité d'accueil est en moyenne de **67** bateaux dans l'ensemble des bassins. La capacité d'accueil moyenne des bateaux dans les Seine correspond à **116 %** de celle observée dans les autres bassins ».

EXEMPLE D'INTERPRÉTATION : POUR LE BASSIN HAUTS-DE-FRANCE (CF. PAGE 93)

Ligne « Infrastructures portuaires » : « **22** ports sont implantés sur les **237** équipements de 20 emplacements et plus recensés au niveau national soit **9,3 %** des ports. Le nombre de ports implantés dans le bassin correspond à **61 %** du nombre moyen observé dans les autres bassins ».

Ligne « Nombre moyen d'emplacements par port » : « Les 22 ports implantés dans le bassin peuvent, en moyenne, accueillir **40** bateaux. Cette capacité d'accueil est en moyenne de **67** bateaux dans l'ensemble des bassins. La capacité d'accueil moyenne des bateaux dans les Hauts-de-France correspond à **58 %** de celle observée dans les autres bassins ».

LE BASSIN HAUTS-DE-FRANCE

FLOTTE ET FRÉQUENTATION

	Bassin	Total bassins		Coeff.
Infrastructures portuaires (20 emplacements et plus)	22	237	9,3 %	0,61
Nombre total d'emplacements	890	15 840	5,6 %	0,36
> Nombre moyen d'emplacements par port	40	67	-	0,58
Flotte (nombre de bateaux)	830	12 900	6,4 %	0,41
> Capacité d'accueil moyenne par bateau (places)	3,4	2,9	-	1,19
Nombre de bateaux ayant navigué dans le bassin	1 300	17 600	7,3 %	0,47
> Proportion de la flotte ayant navigué dans le bassin	10 %	133 %	-	0,47
Nombre de passagers transportés	30 000	720 000	4,2 %	0,26
> Nombre moyen de passagers par bateau	23,3	40,7	-	0,55
> Nombre moyen de passagers à bord	3,6	3,6	-	1,03
> Nombre moyen de navigations par bateau	10,3	15,5	-	0,65
Nombre de journées de navigation	35 000	567 000	6 %	0,39
> Durée moyenne des navigations (en jours)	4,2	2,8	-	1,31

DONNÉES ÉCONOMIQUES

	Bassin	Total bassins
Dépenses totales des plaisanciers (TTC)	4 475 K€	91 813 K€
> Dont dépenses touristiques durant la navigation (TTC)	2 795 K€	56 715 K€
> Dont dépenses non touristiques (TTC)	1 595 K€	32 915 K€
> Dont dépenses en pré et post séjours (TTC)	85 K€	2 183 K€
Poids économique « plaisanciers » (HT)	3 954 K€	80 864 K€
Impact économique (HT)	2 648 K€	41 246 K€

LE BASSIN SEINE

CARACTÉRISTIQUES DE LA FILIÈRE

	Bassin	Total bassins		Coeff.
Infrastructures portuaires (20 emplacements et plus)	31	237	13,1 %	0,90
Nombre total d'emplacements	2 360	15 840	14,9 %	1,05
> Nombre moyen d'emplacements par port	76	67	-	1,16
Flotte (nombre de bateaux)	2 090	12 900	16,2 %	1,16
> Capacité d'accueil moyenne par bateau (places)	2,4	2,9	-	0,80
Nombre de bateaux ayant navigué dans le bassin	2 800	17 600	16,1 %	1,15
> Proportion de la flotte ayant navigué dans le bassin	22 %	133 %	-	1,15
Nombre de passagers transportés	166 000	720 000	23,1 %	1,80
> Nombre moyen de passagers par bateau	58,5	40,7	-	1,57
> Nombre moyen de passagers à bord	4,2	3,6	-	1,25
> Nombre moyen de navigations par bateau	19,5	15,5	-	1,32
Nombre de journées de navigation	70 000	567 000	12 %	0,85
> Durée moyenne des navigations (en jours)	1,6	2,8	-	0,45

DONNÉES ÉCONOMIQUES

	Bassin	Total bassins
Dépenses totales des plaisanciers (TTC)	15 151 K€	91 813 K€
> Dont dépenses touristiques durant la navigation (TTC)	8 961 K€	56 715 K€
> Dont dépenses non touristiques (TTC)	6 006 K€	32 915 K€
> Dont dépenses en pré et post séjours (TTC)	214 K€	2 183 K€
Poids économique « plaisanciers » (HT)	13 308 K€	80 864 K€
Impact économique (HT)	2 539 K€	41 246 K€



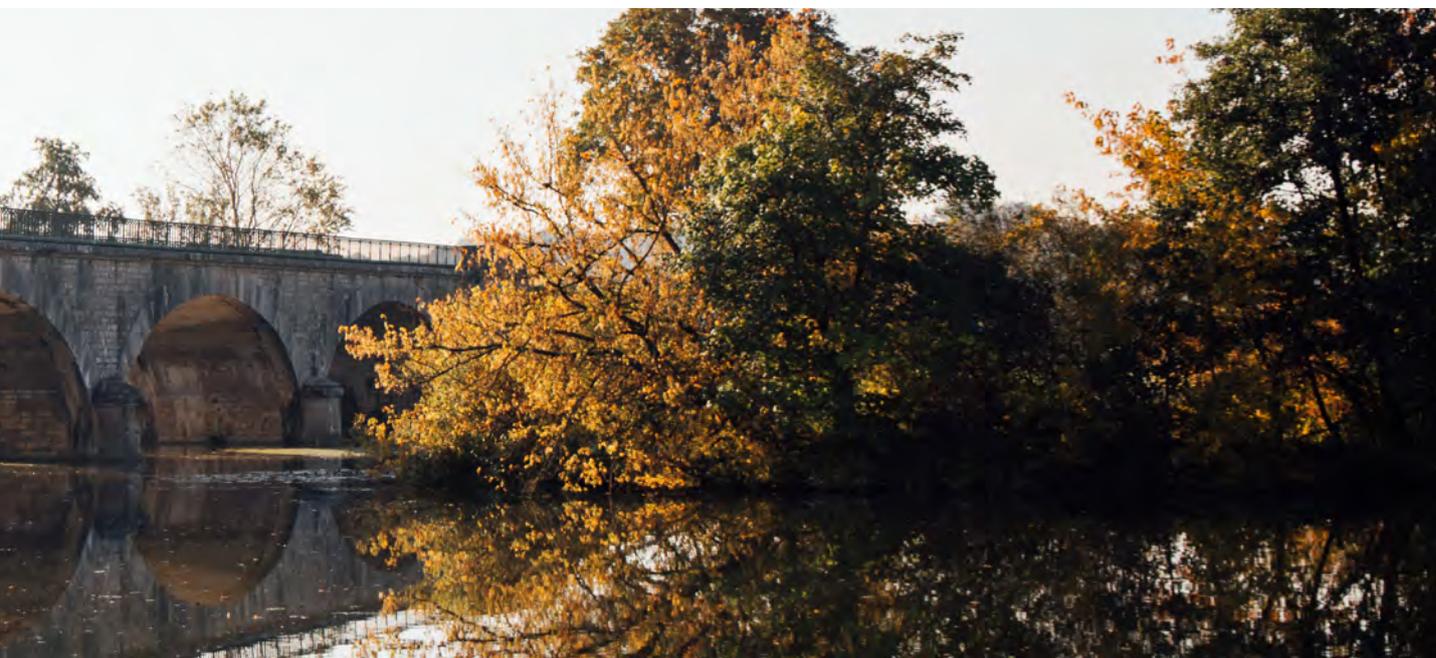
LE BASSIN GRAND EST

CARACTÉRISTIQUES DE LA FILIÈRE

	Bassin	Total bassins		Coeff.
Infrastructures portuaires (20 emplacements et plus)	51	237	21,5 %	1,65
Nombre total d'emplacements	2 910	15 840	18,4 %	1,35
> Nombre moyen d'emplacements par port	57	67	-	0,82
Flotte (nombre de bateaux)	2 410	12 900	18,7 %	1,38
> Capacité d'accueil moyenne par bateau (places)	2,6	2,9	-	0,90
Nombre de bateaux ayant navigué dans le bassin	3 700	17 600	21,2 %	1,61
> Proportion de la flotte ayant navigué dans le bassin	29 %	133 %	-	1,61
Nombre de passagers transportés	147 000	720 000	20,4 %	1,54
> Nombre moyen de passagers par bateau	39,3	40,7	-	0,96
> Nombre moyen de passagers à bord	3	3,6	-	0,82
> Nombre moyen de navigations par bateau	15,9	15,5	-	1,03
Nombre de journées de navigation	116 000	567 000	20 %	1,54
> Durée moyenne des navigations (en jours)	2,7	2,8	-	0,80

DONNÉES ÉCONOMIQUES

	Bassin	Total bassins
Dépenses totales des plaisanciers (TTC)	17 109 K€	91 813 K€
> Dont dépenses touristiques durant la navigation (TTC)	11 484 K€	56 715 K€
> Dont dépenses non touristiques (TTC)	5 272 K€	32 915 K€
> Dont dépenses en pré et post séjours (TTC)	353 K€	2 183 K€
Poids économique « plaisanciers » (HT)	15 122 K€	80 864 K€
Impact économique (HT)	10 199 K€	41 246 K€



LE BASSIN CENTRE BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

CARACTÉRISTIQUES DE LA FILIÈRE

	Bassin	Total bassins		Coeff.
Infrastructures portuaires (20 emplacements et plus)	49	237	20,7 %	1,56
Nombre total d'emplacements	3 230	15 840	20,4 %	1,53
> Nombre moyen d'emplacements par port	66	67		0,98
Flotte (nombre de bateaux)	2 410	12 900	18,7 %	1,38
> Capacité d'accueil moyenne par bateau (places)	3,8	2,9		1,41
Nombre de bateaux ayant navigué dans le bassin	4 100	17 600	23,4 %	1,83
> Proportion de la flotte ayant navigué dans le bassin	32 %	133 %		1,83
Nombre de passagers transportés	101 000	720 000	14,0 %	0,98
> Nombre moyen de passagers par bateau	24,5	40,7		0,54
> Nombre moyen de passagers à bord	3,2	3,6		0,89
> Nombre moyen de navigations par bateau	9,6	15,5		0,57
Nombre de journées de navigation	158 000	567 000	28 %	2,32
> Durée moyenne des navigations (en jours)	5,5	2,8		2,13

DONNÉES ÉCONOMIQUES

	Bassin	Total bassins
Dépenses totales des plaisanciers (TTC)	21 771 K€	91 813 K€
> Dont dépenses touristiques durant la navigation (TTC)	13 406 K€	56 715 K€
> Dont dépenses non touristiques (TTC)	7 715 K€	32 915 K€
> Dont dépenses en pré et post séjours (TTC)	651 K€	2 183 K€
Poids économique « plaisanciers » (HT)	19 222 K€	80 864 K€
Impact économique (HT)	13 961 K€	41 246 K€



LE BASSIN RHÔNE-ALPES

CARACTÉRISTIQUES DE LA FILIÈRE

	Bassin	Total bassins		Coeff.
Infrastructures portuaires (20 emplacements et plus)	19	237	8,0 %	0,52
Nombre total d'emplacements	2 210	15 840	14,0 %	0,97
> Nombre moyen d'emplacements par port	116	67		1,86
Flotte (nombre de bateaux)	2 480	12 900	19,2 %	1,43
> Capacité d'accueil moyenne par bateau (places)	2,3	2,9		0,76
Nombre de bateaux ayant navigué dans le bassin	3 400	17 600	19,0 %	1,41
> Proportion de la flotte ayant navigué dans le bassin	26 %	133 %		1,41
Nombre de passagers transportés	176 000	720 000	24,4 %	1,94
> Nombre moyen de passagers par bateau	52,5	40,7		1,38
> Nombre moyen de passagers à bord	3,8	3,6		1,11
> Nombre moyen de navigations par bateau	19,1	15,5		1,30
Nombre de journées de navigation	91 000	567 000	16 %	1,15
> Durée moyenne des navigations (en jours)	1,9	2,8		0,54

DONNÉES ÉCONOMIQUES

	Bassin	Total bassins
Dépenses totales des plaisanciers (TTC)	17 071 K€	91 813 K€
> Dont dépenses touristiques durant la navigation (TTC)	10 653 K€	56 715 K€
> Dont dépenses non touristiques (TTC)	5 896 K€	32 915 K€
> Dont dépenses en pré et post séjours (TTC)	522 K€	2 183 K€
Poids économique « plaisanciers » (HT)	15 031 K€	80 864 K€
Impact économique (HT)	5 291 K€	41 246 K€



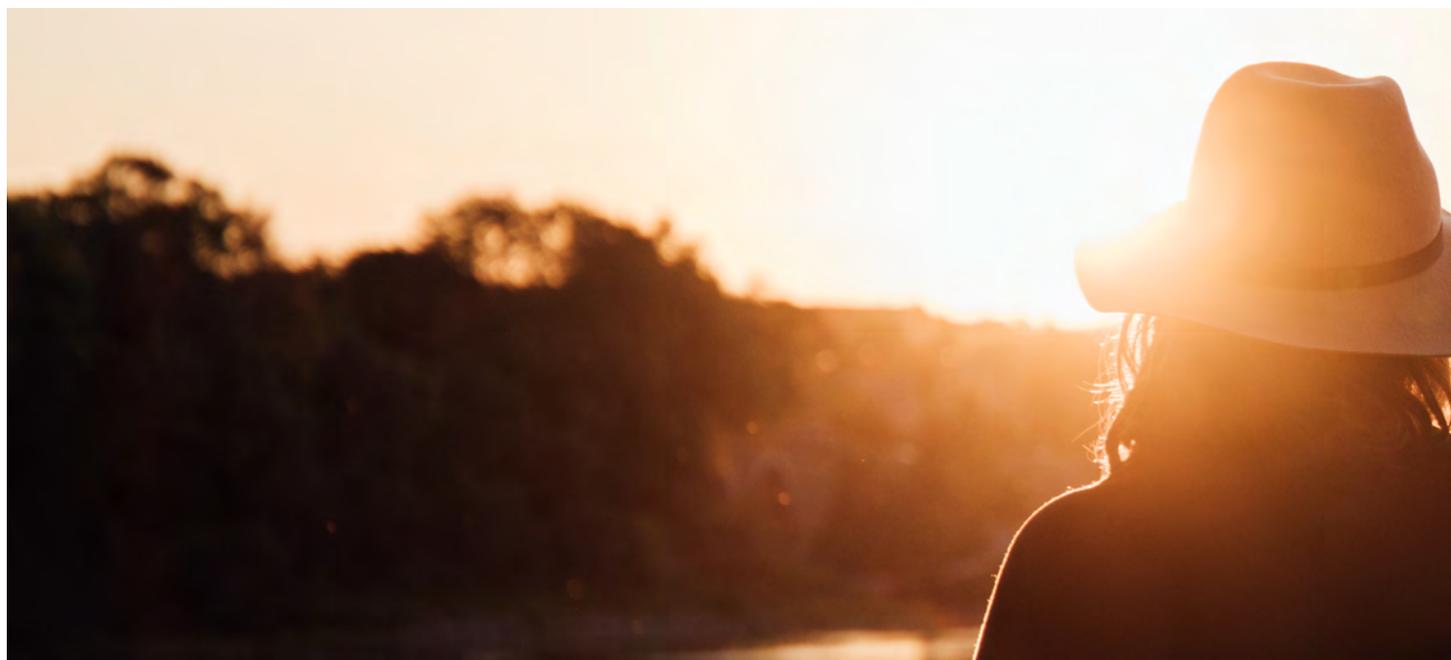
LE BASSIN AQUITAINE OCCITANIE

CARACTÉRISTIQUES DE LA FILIÈRE

	Bassin	Total bassins		Coeff.
Infrastructures portuaires (20 emplacements et plus)	39	237	16,5 %	1,18
Nombre total d'emplacements	2 340	15 840	14,8 %	1,04
> Nombre moyen d'emplacements par port	60	67		0,88
Flotte (nombre de bateaux)	1 730	12 900	13,4 %	0,93
> Capacité d'accueil moyenne par bateau (places)	3,3	2,9		1,18
Nombre de bateaux ayant navigué dans le bassin	1 800	17 600	10,2 %	0,68
> Proportion de la flotte ayant navigué dans le bassin	14 %	133 %		0,68
Nombre de passagers transportés	66 000	720 000	9,2 %	0,61
> Nombre moyen de passagers par bateau	36,5	40,7		0,89
> Nombre moyen de passagers à bord	3,5	3,6		1,00
> Nombre moyen de navigations par bateau	13,8	15,5		0,87
Nombre de journées de navigation	81 000	567 000	14 %	1,00
> Durée moyenne des navigations (en jours)	4,2	2,8		1,33

DONNÉES ÉCONOMIQUES

	Bassin	Total bassins
Dépenses totales des plaisanciers (TTC)	12 576 K€	91 813 K€
> Dont dépenses touristiques durant la navigation (TTC)	7 566 K€	56 715 K€
> Dont dépenses non touristiques (TTC)	4 720 K€	32 915 K€
> Dont dépenses en pré et post séjours (TTC)	290 K€	2 183 K€
Poids économique « plaisanciers » (HT)	11 062 K€	80 864 K€
Impact économique (HT)	5 516 K€	41 246 K€



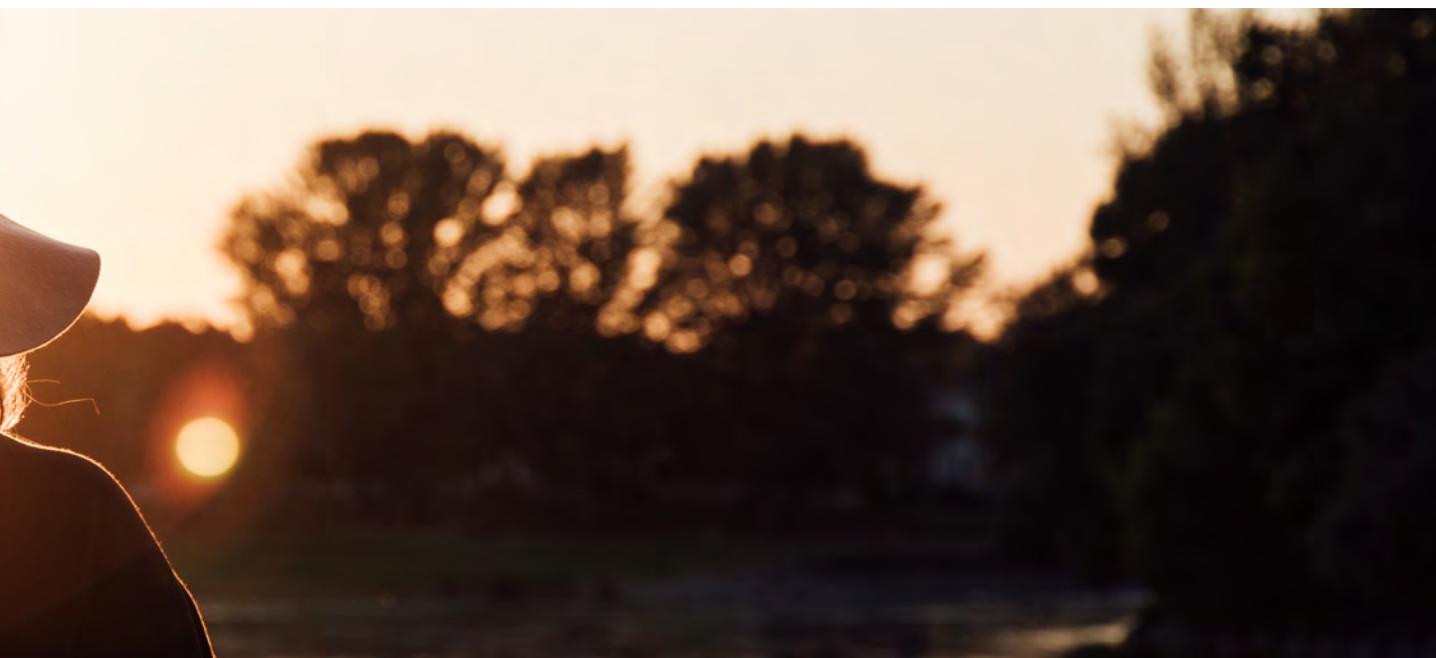
LE BASSIN OUEST

CARACTÉRISTIQUES DE LA FILIÈRE

	Bassin	Total bassins		Coeff.
Infrastructures portuaires (20 emplacements et plus)	26	237	11,0 %	0,74
Nombre total d'emplacements	1 900	15 840	12,0 %	0,82
> Nombre moyen d'emplacements par port	73	67		1,11
Flotte (nombre de bateaux)	950	12 900	7,4 %	0,48
> Capacité d'accueil moyenne par bateau (places)	2,6	2,9		0,91
Nombre de bateaux ayant navigué dans le bassin	500	17 600	2,9 %	0,18
> Proportion de la flotte ayant navigué dans le bassin	4 %	133 %		0,18
Nombre de passagers transportés	34 000	720 000	4,7 %	0,30
> Nombre moyen de passagers par bateau	65,9	40,7		1,65
> Nombre moyen de passagers à bord	3,6	3,6		1,03
> Nombre moyen de navigations par bateau	19,2	15,5		1,26
Nombre de journées de navigation	16 000	567 000	3 %	0,17
> Durée moyenne des navigations (en jours)	1,6	2,8		0,49

DONNÉES ÉCONOMIQUES

	Bassin	Total bassins
Dépenses totales des plaisanciers (TTC)	3 630 K€	91 813 K€
> Dont dépenses touristiques durant la navigation (TTC)	1 850 K€	56 715 K€
> Dont dépenses non touristiques (TTC)	1 712 K€	32 915 K€
> Dont dépenses en pré et post séjours (TTC)	68 K€	2 183 K€
Poids économique « plaisanciers » (HT)	3 164 K€	80 864 K€
Impact économique (HT)	1 092 K€	41 246 K€







ANNEXES



ANNEXES



Annexe 1. Objectifs de l'étude et données mobilisées

Face à l'importance grandissante du tourisme fluvial et ses enjeux de développement, Voies navigables de France a souhaité conduire des études sur les retombées économiques de ce secteur d'activité en vue de proposer aux acteurs du tourisme fluvial des éléments pertinents d'analyses économiques. VNF souhaitait également disposer d'une bonne visibilité de ces activités, tant sur le plan quantitatif que qualitatif, ainsi que les perspectives d'évolution. Ainsi, dans la continuité des autres études filières engagées (location de bateaux habitables sans permis, péniches hôtels et paquebots fluviaux), l'étude traitant de la plaisance privée cherche à :

- définir le profil des plaisanciers et le type de flotte ;
- connaître leurs comportements et leurs pratiques ;

- déterminer les flux de navigation, identifier les bassins de navigation les plus prisés ;
- évaluer les attentes des plaisanciers, leurs besoins et leur perception du réseau des voies d'eau ;
- estimer l'impact économique pour les territoires.

La méthodologie mise en œuvre pour cette étude s'appuie sur différentes sources d'information :

- la base de données des ventes de vignettes plaisance (correspondant au droit de péage pour naviguer sur les voies d'eau gérées par Voies navigables de France)¹ ;
- la base de données des adhérents de certaines associations représentatives du secteur ;
- le comptage des passages à certaines écluses non automatisées VNF avec une application nommée CDE (cahier de l'éclusier) et à des écluses hors réseau VNF par les gestionnaires des voies d'eau concernées ;
- le Système d'Information Géographique de VNF qui recense notamment les infrastructures de plaisance ;
- les études antérieures ;
- les entretiens auprès des gestionnaires des ports et haltes, des directions territoriales de VNF, des gestionnaires des voies d'eau et acteurs de la filière ;

les enquêtes auprès des plaisanciers.

Cette étude a été conduite entre avril 2019 et octobre 2019. ●

1. Les données issues de cette base ne sont pas suffisamment représentatives de la réalité car sont exclus les plaisanciers utilisant les voies d'eau non gérées par VNF mais aussi les propriétaires de bateaux dont les caractéristiques n'obligent pas l'achat de la vignette.



© Damien Lachas

Annexe 2. Méthodologie du dénombrement de la flotte

La détermination de la flotte de la plaisance privée constitue un exercice délicat pour deux raisons :

- Les vignettes fournissent naturellement une information très précieuse. Cependant, elles intègrent des bateaux de moins de 5 mètres ou de plus de 50 mètres, ainsi que les bateaux des loueurs. Un même bateau peut se procurer plusieurs vignettes dans l'année. Un travail de dédoublonnage est donc nécessaire mais délicat puisqu'on ne dispose pas d'un numéro d'immatriculation du bateau. Le dédoublonnage doit donc être réalisé sur les adresses mail (moins stabilisées qu'un numéro d'immatriculation) ;
- Pour les voies d'eau en dehors du périmètre VNF, les vignettes sont inopérantes, d'autres approches doivent donc être mobilisées.

Reprenant la démarche de l'étude 2014, deux approches ont été mobilisées pour estimer la flotte active.

L'approche **bassin d'attache** repose sur l'analyse des emplacements dans les ports par bassin (15 839 emplacements au niveau national) auxquels on applique un enchaînement de corrections (taux de remplissage hors « bateaux ventouses », part des bateaux de moins de 5 mètres, part des bateaux liés à la location). Ces différentes corrections sont conduites par bassin sur la base d'estimation des ratios par bassin. L'enquête permet d'estimer, toujours par bassin, la part des bateaux sans port d'attache. On en déduit un volume total par bassin du nombre de bateaux avec ou sans port d'attache, soit une flotte active de 12 150 bateaux.



L'approche **vignettes** prend en compte la base de données apurées (bateaux de moins de 5 mètres, loueurs,...) et dédoublonnées (plusieurs vignettes pour un même bateau) en affectant le bateau au bassin de résidence du plaisancier. L'enquête permet d'estimer la part des bateaux sans vignette et par là même le nombre total de bateaux par bassin, soit une flotte active de 12 550 bateaux.

La moyenne des deux approches, à savoir 12 300 bateaux, ainsi que la répartition par bassin de cette flotte conduisait à des taux d'occupation des emplacements qu'il convenait de lisser. Pour ce faire, il a été nécessaire de corriger les volumes par bassin et le volume national à un niveau de **12 900 bateaux pour la flotte active de plaisance privée (5 à 49 mètres)**. ●



© VNF

Annexe 3. Méthodologie de l'enquête

MÉTHODE DE COLLECTE DES QUESTIONNAIRES

Disposant d'une base de 9 000 adresses mails à partir de la base vignettes VNF, un protocole d'enquête en ligne a été mis en œuvre. Le questionnaire abordant, entre autres, la description de la dernière navigation, l'envoi des mails de sollicitation à répondre a été scindé en 3 vagues (fin juin, mi-juillet et début septembre 2019). Le questionnaire était proposé en français, anglais et allemand. Parallèlement, quelques adresses mails de plaisanciers privés ont été collec-

tées par les agents VNF de la DT Nord Pas-de-Calais (et de quelques autres DT) permettant de compléter le dispositif.

Enfin, deux associations de plaisanciers (ANPEI et DBA) ont relayé le lien d'enquête incitant leurs membres à participer à l'enquête.

Afin de faciliter l'acceptation de l'enquête, un jeu concours a été proposé, tirage au sort de 30 répondants gagnant 75 €.

Au total, 2 242 réponses ont été collectées.



ADRESSES@DISPONIBLES

8 900 adresses
8 900 envois de sollicitation
et relances lors de 3 vagues
2 082 réponses collectées,
taux de réponse de 23 %

Agents
DT Nord - Pas
de Calais



76 adresses
(2 agents)
58 envois de sollicitation
12 réponses collectées,
taux de réponse de 21 %

Agents
autres DT



Adresses
collectées dans le cadre
de l'enquête location avec
redirection vers le questionnaire
plaisance privée
52 réponses collectées



**Partenariat
ANPEI et DBA**
86 réponses collectées via l'ANPEI
10 réponses collectées via DBA

Total de
2 242
réponses collectées

	Répartition non pondérée selon le port d'attache		Répartition non pondérée selon les lieux de principale navigation		Rappel nb anneaux		Rappel flotte active finalisée	
Hauts-de-France	125	8 %	271	13 %	890	6 %	350	3 %
Seine	223	15 %	255	12 %	2 362	15 %	1 850	18 %
Grand Est	230	15 %	462	22 %	2 913	18 %	1 600	15 %
Centre Bourgogne-Franche-Comté	415	28 %	535	25 %	3 225	20 %	2 050	20 %
Rhône-Alpes	164	11 %	249	12 %	2 212	14 %	2 050	20 %
Aquitaine Occitanie	283	19 %	311	15 %	2 337	15 %	1 500	15 %
Ouest	56	4 %	44	2 %	1 900	12 %	950	9 %
Étranger et itinérant	746	-	-	-	-	-	2 550	-
Pas de principal bassin de navigation	-	-	115	-	-	-	-	-
TOTAL	2 242	100 %	2 242	100 %	15 839	100 %	12 900	100 %

Afin de retrouver une structure représentative (de niveau bateau), les données ont été rédressées selon la répartition par bassin d'attache (dont un groupe « sans bassin d'attache »), la répartition croisée taille du bateau/nationalité du plaisancier et enfin la part des bateaux sans vignette. ●

DÉTERMINATION DU NOMBRE DE NAVIGATIONS ET DU NOMBRE DE JOURS DE NAVIGATION

Une question détaillée a permis d'estimer le volume annuel total de navigations et le nombre de jours de navigation.

EN ORDRE DE GRANDEUR, COMBIEN AVEZ-VOUS FAIT DE SORTIES PAR AN EN FRANCE LORS DES 12 DERNIERS MOIS ?

Merci de donner une réponse par ligne

	De 1 à 2 fois par an	De 3 à 5 fois par an	De 6 à 9 fois par an	De 10 à 20 fois par an	Plus de 20 fois par an	Jamais	Vous ne savez plus
1/2 journée ou moins	<input type="checkbox"/>						
1 journée	<input type="checkbox"/>						
1 week-end (ou 2 jours)	<input type="checkbox"/>						
1 semaine (3 à 9 jours)	<input type="checkbox"/>						
2 semaines (10 à 20 jours)	<input type="checkbox"/>						
1 mois (20 à 40 jours)	<input type="checkbox"/>						
Plus d'un mois	<input type="checkbox"/>						

RÉPARTITION DES NAVIGATIONS PAR BASSIN

Disposant d'une estimation du nombre annuel de jours de navigation pour chaque plaisancier, la répartition par bassin a

été conduite à partir des réponses à une question complémentaire :

PARMI LES BASSINS EN FRANCE QUE VOUS AVEZ FRÉQUENTÉS LORS DES 12 DERNIERS MOIS, COMMENT SE SONT APPROXIMATIVEMENT RÉPARTIS VOS JOURS DE NAVIGATION ?

Merci de donner une réponse par ligne

	Quelques jours	Environ le quart	Environ la moitié	Environ les trois quarts	La totalité ou presque	Vous ne savez plus
Bassin des Hauts-de-France	<input type="checkbox"/>					
Bassin de la Seine	<input type="checkbox"/>					
Bassin Grand Est	<input type="checkbox"/>					
Bassin Bourgogne, Doubs et Loire (Canal de Briare)	<input type="checkbox"/>					
Bassin Rhône	<input type="checkbox"/>					
Bassin Aquitaine et Occitanie	<input type="checkbox"/>					
Bassin Ouest	<input type="checkbox"/>					

Une base agrégée des réponses croisant les tranches de durée de navigation et les bassins, « base des navigations », a été construite reprenant les nombres de navigations, les jours de navigation ainsi que les dépenses estimées à partir des dernières navigations (dépenses moyennes par jour et par poste selon le croisement bassin et durée de navigation). La base navigations a fourni la structure durée/bassin permettant de pondérer les questions décrivant la dernière navigation avec en complément des objectifs selon la taille des bateaux, la nationalité et le fait d'avoir ou non une vignette. Cette pondération permet donc de décrire l'ensemble des navigations à partir des dernières navigations. ●



DIMENSION TEMPORELLE

Conduites entre mars et décembre 2019, les analyses produites décrivent une situation 2018-2019 puisqu'elles reposent sur :

- des estimations du nombre de bateaux et de passagers intégrant pour partie des données de l'ONTF 2018 ;

- des données descriptives du nombre de bateaux validées en 2019 avec les services de VNF ;
- des entretiens auprès des professionnels conduits en 2019 ;
- des enquêtes descriptives des profils et des comportements en 2019. ●

ANALYSES PAR BASSIN

L'analyse des résultats par bassin pose la question de la définition de ces bassins, non pas sur leur contour géographique, mais plutôt sur l'affectation des réponses aux questions de profil et de comportement général. Plusieurs visions peuvent s'envisager :

- on retient le bassin du port d'attache : cette solution, la plus simple, fait cependant « perdre » 534 bateaux sans port d'attache français (24 % de l'échantillon), sachant que selon une approche assez similaire on pourrait retenir le département d'hivernage faisant toujours perdre les 176 bateaux avec un port d'attache à l'étranger (8 %) ;
- bassin principalement navigué : cette solution nous ferait perdre 115 bateaux sans bassin principal (navigations sur deux bassins ou plus sans qu'un bassin ne se détache) que l'on pourrait arbitrairement affecter au bassin de dernière navigation ;
- bassin navigué : pour un bassin donné, on retiendrait tous les bateaux ayant navigué au moins 1 jour dans l'année. Un bateau serait alors compté potentiellement dans plusieurs bassins, le total des données par bassin ne donnant pas le total national ;

- bassin navigué de manière significative, avec par exemple au moins 5 navigations. En cas de bateaux naviguant moins de 5 fois par an, on retiendrait le bassin de principale navigation.

Une solution intermédiaire a été retenue. Pour les Français, on a retenu le bassin du port d'attache, à défaut le bassin d'hivernage. Pour les étrangers (et les Français non codés préalablement), on a retenu le bassin de principale navigation. Les dépenses liées au bateau, l'assurance, l'entretien annuel, l'hivernage sont attribuées au bassin du port d'attache ou au bassin d'hivernage.

Pour les analyses des volumes des navigations et les jours de navigation, le bassin effectivement navigué a naturellement été retenu. L'analyse des comportements lors des croisières, y compris les dépenses, est également conduite selon le bassin navigué (dernière croisière).

Les dépenses liées au bateau pendant les navigations (frais de péage, frais d'amarrage en escale, frais de carburant), questions posées pour des montants annuels, ont été réparties selon le nombre de jours de croisière par bassin navigué. ●

DÉPENSES PRISES EN COMPTE DANS LE QUESTIONNAIRE

Le questionnaire d'enquête prend en compte les postes de dépenses suivants :

- budget annuel moyen TOTAL (entretien, carburant, péage, hivernage) en France ou à l'étranger
- assurance - France
- assurance - Étranger
- entretien annuel et frais de réparation - France
- entretien annuel et frais de réparation - Étranger
- frais de vignette/péage - France
- frais de vignette/péage - Étranger
- frais d'amarrage et hivernage - France
- frais d'amarrage et hivernage - Étranger
- frais d'amarrage lors des escales - France
- frais d'amarrage lors des escales - Étranger
- frais de carburant - France
- frais de carburant - Étranger
- dépenses portuaires (stationnement, eau, électricité, douches, laverie,...)
- dépenses de carburant (pendant votre parcours)
- parking
- dépenses restaurant
- dépenses bar
- dépenses alimentaires (avant l'embarquement, sur zone)
- location de voiture, de moto, de scooter
- taxi
- transports en commun
- hébergement (hôtel,...)
- dépenses pour la pratique d'activités culturelles (site payant, musée, spectacle,...)
- location de vélos
- dépenses pour la pratique d'activités sportives (équitation, tennis, golf, canoë-kayak, autres)
- dépenses loisirs récréatifs (parc attraction, balade, excursion,...)
- dépenses en produits locaux
- dépenses presse, tabac
- commerce habillement, mode, lunettes
- autres achats dans des commerces, des pharmacies,...
- services divers (médecin, coiffeur,...)
- hébergement pré et post séjour
- autres consommations touristiques pré et post séjour. ●

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.

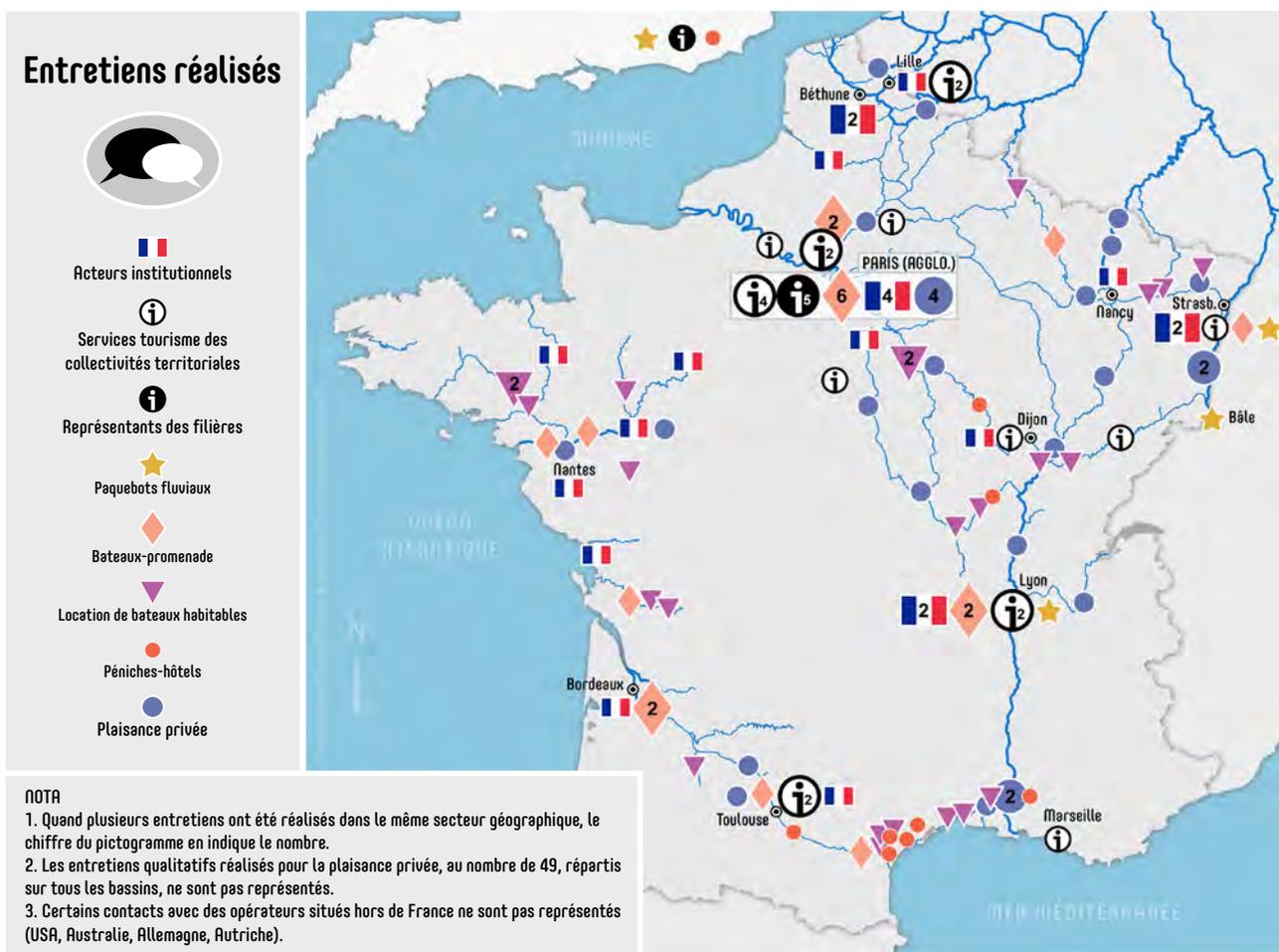
Dans un second temps, des entretiens sectoriels ont été réalisés. Trente entretiens individuels ont été menés avec un panel d'acteurs de la plaisance :

- les représentants des plaisanciers au sein de l'ANPEI (2 entretiens) et de la DBA ;
- la Fédération française des ports de plaisance ;
- les gestionnaires des ports d'Angers, Armentières, Basse-Ham, Beaucaire, Bellegarde, Biesheim, Briare, Castelsarrasin, Colmar, Compiègne, Corre, Decize, Draveil, Mâcon, Nantes, Saint-Florentin, Saint-Gilles, Saint-Jean-de-Losne, Saverne, Toul, Toulouse Saint-Sauveur, Valenciennes et Virignin ;

- la société Marinov qui gère plusieurs ports de plaisance ;
- des acteurs de la commercialisation (location de bateaux entre particuliers) : Click & Boat et Nautic Boat.

Pour finir, des entretiens qualitatifs avec un panel de plaisanciers privés ont été menés : 49 personnes ont été interrogées à travers des questions portant sur leur ressenti sur les conditions de navigation, les points d'amélioration possibles etc. ●

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





© Damien Lachas

Annexe 5. 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 trois principales sources d'informations.

- **Des données quantitatives sur la plaisance privée fluviale au plan national et par bassin.** Ces données ont principalement porté sur les volumes de fréquentation. 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.
- **Des informations recueillies directement auprès des clientèles 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 pratique fluviale.

- **Les données documentaires disponibles sur la fréquentation des voies navigables et les volumes de bateaux et de plaisanciers.** Ont notamment été exploitées les données statistiques disponibles auprès de l'Observatoire national du tourisme fluvial.

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. À partir des volumes de dépenses par poste relatifs au poids et à l'impact générés par les plaisanciers au plan national et par bassin communiqués par TMO, un premier traitement a consisté à assurer la conversion des montants 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 HT et TTC au plan national et par bassin ainsi constitués ont été intégrés au modèle général d'analyse ainsi que les données volumétriques sur la demande par bassin estimées par GCA et TMO.

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

- ① Caractéristiques de l'offre : nombre d'opérateurs¹, de bateaux et capacité d'accueil.
- ② Caractéristiques de la demande : volumes de clients, de nuitées et de journées de présence
- ③ Données économiques rela-

tives aux opérateurs² : 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 (le cas échéant) : 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 (le cas échéant), 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. ●

1. Pour les filières "péniches hôtels", "paquebots fluviaux", "bateaux promenade" et "location de bateaux habitables sans permis".
2. Pour les filières "péniches hôtels", "paquebots fluviaux", "bateaux promenade" et "location de bateaux habitables sans permis".

MODE OPÉRATEUR GÉNÉRAL DE L'ÉVALUATION DES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES

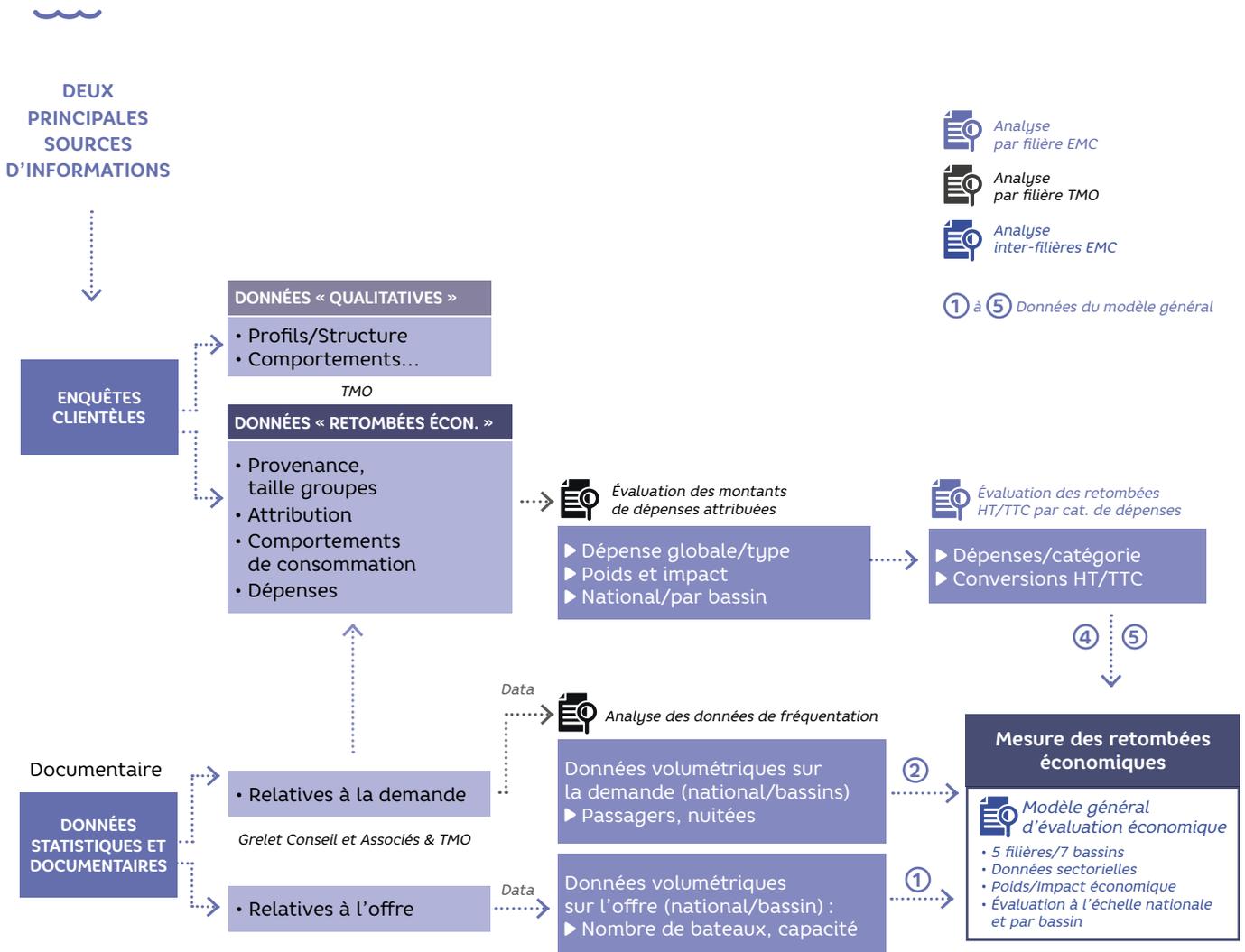




TABLE DES MATIÈRES

PRÉAMBULE



LES ÉTUDES SUR LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES DU TOURISME FLUVIAL	4
LA SYNTHÈSE DE L'ÉTUDE SUR LA PLAISANCE PRIVÉE	5
DES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES NATIONALES ÉVALUÉES À 100 MILLIONS D'EUROS	5
12 900 BATEAUX DE PLAISANCE POUR PRÈS DE 16 000 ANNEAUX DANS LES PORTS	6
DES BATEAUX DE 10 MÈTRES DE LONGUEUR ET DE 30 ANS EN MOYENNE	6
720 000 NAVIGANTS ESTIMÉS EN 2019	7
DU NOMADE AU PROMENEUR, DES PROFILS PRATIQUES ET VARIÉS	8
DES SORTIES EN FAMILLE, ENTRE AMIS... ..	10
AUX ESCALES : MARCHÉ ET VÉLO.....	10
LA PLAISANCE PRIVÉE EN QUELQUES CHIFFRES.....	11

CHAPITRE 01

LA FILIÈRE PLAISANCE PRIVÉE	14
--	-----------



DÉFINITION DE LA PLAISANCE PRIVÉE	14
CHAMP DE L'ÉTUDE	14
LE PÉRIMÈTRE GÉOGRAPHIQUE	15
LA FLOTTE	16
Les différents types de bateaux de la plaisance privée	16
Une flotte active de 12 900 bateaux	17
Des bateaux de 10 mètres de longueur en moyenne.....	18
Trois bateaux sur quatre sont habitables.....	19
Une capacité d'accueil moyenne des bateaux de 6,9 personnes.....	20
Un peu plus de 4 bateaux sur 5 achetés d'occasion	20
Ancienneté d'acquisition	21
Un âge moyen des bateaux élevé	22
La valeur vénale des bateaux	23
Presque la moitié de bateaux est mixte mer/rivière	24
Distance du port d'attache du bateau.....	25
Près d'un bateau sur 3 est équipé d'une cuve de récupération des eaux usées	26

L'HIVERNAGE ET L'ENTRETIEN DU BATEAU	28
La moitié des bateaux passe l'hivernage dans un port	28
L'entretien courant du bateau	29
L'ACHAT DE VIGNETTES PLAISANCE	30
SYNTHÈSE DE LA FLOTTE ET ÉVOLUTION DEPUIS 12 ANS	30
RESSENTI DES PLAISANCIERS ET DES PROFESSIONNELS DE LA PLAISANCE	31

CHAPITRE 02

LE PROFIL DES PLAISANCIERS ET LEUR PRATIQUE DE NAVIGATION	36
---	----



LE PROFIL DES PROPRIÉTAIRES ET DES NAVIGANTS.....	36
Plus d'un tiers des plaisanciers naviguant en France est de nationalité étrangère	36
Un léger rajeunissement des plaisanciers	38
Des plaisanciers majoritairement retraités et de CSP élevées.....	38
TYPOLOGIE DES PLAISANCIERS	39
Description méthodologique	39
Les nomades	40
Les experts	40
Les réguliers.....	40
Les occasionnels	41
Les promeneurs.....	41
Synthèse des profils de plaisanciers.....	41
LES VOLUMES ANNUELS DE NAVIGATION.....	42
15,5 navigations par an en moyenne, d'une durée moyenne de 2,8 jours, et 480 km parcourus en France	42
200 000 navigations annuelles et 567 000 jours de navigation.....	43
720 000 plaisanciers sur le réseau hexagonal	43
DESCRIPTION DES NAVIGATIONS	44
Modalités de description des navigations.....	44
Description des habitudes de navigation.....	44
Description générale des navigations (dernière navigation).....	46
LES DÉPENSES DES CLIENTS	51
Les dépenses annuelles liées au bateau	51
Les dépenses lors des croisières.....	54
Les dépenses pré et post séjour	56
LE RESENTI DES PLAISANCIERS SUR LEUR NAVIGATION	57
4 plaisanciers sur 5 satisfaits de leur croisière	57
L'intérêt pour d'autres types de croisière	57

CHAPITRE 03

FOCUS LES BASSINS DE NAVIGATION	60
--	-----------



LE BASSIN HAUTS-DE-FRANCE, PORTE D'ENTRÉE DU TERRITOIRE POUR LES EUROPÉENS DU NORD	64
LE BASSIN SEINE : UNE ACTIVITÉ DE PLAISANCE CONCENTRÉE SUR PARIS ET ALENTOURS.....	66
LE BASSIN GRAND EST : UN BASSIN OUVERT SUR SES VOISINS.....	68
LE BASSIN CENTRE BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ : À LA CROISÉE DES ITINÉRAIRES	71
LE BASSIN RHÔNE-ALPES, AXE DE TRANSIT NORD SUD	74
LE BASSIN AQUITAINE OCCITANIE ET LA PRÉDOMINANCE DU CANAL DU MIDI.....	76
LE BASSIN OUEST, UN BASSIN COUPÉ DU RESTE DU RÉSEAU NATIONAL	78

CHAPITRE 04

LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES	82
--	-----------



AVANT-PROPOS : PARTIS PRIS DE MÉTHODE.....	82
« Poids » et « impact » économiques.....	82
DONNÉES ÉCONOMIQUES SUR LES PORTS DE PLAISANCE FLUVIAUX	83
LE CHIFFRE D'AFFAIRES DES PORTS	83
LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES AU PLAN NATIONAL ET PAR BASSIN	84
Le poids économique au plan national	84
Le poids économique à l'échelle des bassins	85
L'IMPACT ÉCONOMIQUE DE LA PLAISANCE PRIVÉE	87
De la dépense globale à l'impact économique	88
QUELQUES DONNÉES DE SYNTHÈSE À L'ÉCHELLE NATIONALE	89
CARACTÉRISTIQUES DE LA FILIÈRE ET RETOMBÉES ÉCONOMIQUES PAR BASSIN DE NAVIGATION	90
Caractéristiques des bassins	90
Spécificités des bassins.....	92
Le bassin Hauts-de-France.....	93
Le bassin Seine	94
Le bassin Grand Est	95
Le bassin Centre Bourgogne-Franche-Comté	96
Le bassin Rhône-Alpes	97
Le bassin Aquitaine Occitanie	98
Le bassin Ouest	99

ANNEXES..... 100



ANNEXE 1 : OBJECTIFS DE L'ÉTUDE ET DONNÉES MOBILISÉES	102
ANNEXE 2 : MÉTHODOLOGIE DU DÉNOMBREMENT DE LA FLOTTE	103
ANNEXE 3 : MÉTHODOLOGIE DE L'ENQUÊTE	104
ANNEXE 4 : LES ENTRETIENS	108
ANNEXE 5 : MODE OPÉRATOIRE GÉNÉRAL DE L'ÉVALUATION ÉCONOMIQUE.....	110

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 plaisanciers : TMO

Évaluations économiques : Eric Maurence Consultants

Cartographie : Richard Bosquillon

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

Photo 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