



LES PAQUEBOTS FLUVIAUX



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 FILIÈRE PAQUEBOTS FLUVIAUX	5

CHAPITRE 01

LA FILIÈRE PAQUEBOTS FLUVIAUX	8
-------------------------------------	---



CHAPITRE 02

LA COMMERCIALISATION	24
----------------------------	----



CHAPITRE 03

LA CLIENTÈLE	28
--------------------	----



CHAPITRE 04

FOCUS LES BASSINS DE NAVIGATION	46
---------------------------------------	----



CHAPITRE 05

L'ÉCONOMIE DES OPÉRATEURS	58
---------------------------------	----



CHAPITRE 06

LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES	66
---------------------------------	----



ANNEXES

.....	96
-------	----



ANNEXE 1 : MODE OPÉRATOIRE GÉNÉRAL DE L'ÉVALUATION DES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES	100
ANNEXE 2 : CARACTÉRISTIQUES DE L'ENQUÊTE AUPRÈS DES CROISIÉRISTES	103
ANNEXE 3 : LES ENTRETIENS	104

TABLE DES MATIÈRES	106
--------------------------	-----



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 filière des paquebots fluviaux 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 filière paquebots fluviaux

Un poids économique global de l'ordre de 410 millions d'euros TTC

Au plan national **le poids économique global de la filière des paquebots fluviaux est évalué à 410 millions d'euros TTC.**

La catégorie d'agents économiques qui bénéficie le plus de ces retombées sont les **entreprises** avec un volume global de chiffre d'affaires estimé à **255 millions d'euros HT** (62 %) : 160 millions émanant des compagnies de paquebots (63 %) et environ 95 millions en provenance des croisiéristes et personnels de bord (37 %).

Toutes dépenses confondues (dépenses touristiques à terre et lors des pré et post séjours des passagers des croisières hors Grand Est, dépenses des croisiéristes naviguant sur le bassin Grand Est lors des escales en France et dépenses des personnels de bord), **les retombées liées aux achats et consommations des personnes présentes à bord des paquebots fluviaux avoisinent, au plan national, les 107 millions d'euros TTC.**

70 % de ces retombées observées au niveau national impactent le tissu économique des bassins soit environ 75 millions d'euros HT.

La répartition entre les dépenses réalisées en cours de navigation et celles relevant des pré et post séjours s'équilibre avec respectivement 38,4 millions d'euros et 37,1 millions, soit une répartition 51 % / 49 %.

La filière des paquebots fluviaux emploie environ 3 600 personnes en France. Une partie de ce personnel est navigante (en moyenne **41 personnes par bateau**, sachant qu'une partie de l'équipage est doublée en saison pour permettre un roulement). Le reste du personnel, non navigant, est affecté aux fonctions administratives, à la réparation et à l'entretien des bateaux, à l'organisation administrative, sociale, technique, commerciale et touristique de l'activité¹. ●

Une dépense moyenne de 20 € par passager par jour

Au cours de la navigation, la dépense totale des **206 000 croisiéristes** (hors Grand Est) lors de leur descente à terre est évaluée à 27,6 millions d'euros TTC soit **24,5 millions d'euros HT.** Elle correspond à **une dépense moyenne par passager de 134 € TTC.**

En tenant compte d'une durée de présence sur les bassins de navigation de 6,7 jours, la dépense moyenne par personne et par jour peut être estimée à environ 20 €.

Ces dépenses sont principalement réalisées dans les commerces de biens alimentaires, de produits du terroir... (82 % des clients y effectuent des dépenses), et dans les cafés (71 % y effectuent des dépenses). ●



© Damien Lachas

1. Agents nautiques, agences réceptives dont certaines sont spécialisées uniquement dans le domaine de la croisière, agences commerciales...

Un potentiel à développer

En 2018, on recense 52 paquebots naviguant sur le réseau intérieur français, auxquels s'ajoute une flotte de 136 unités dans le Grand Est. **L'offre en paquebots fluviaux a ainsi connu une augmentation** depuis 2014 où l'on comptabilisait 46 unités en France (hors Grand Est).

L'axe Rhône-Saône (bassins Rhône-Alpes et Centre Bourgogne-Franche-Comté) concentre 22 paquebots, suivi de près par le bassin de la Seine (19 paquebots). Il y a quelques années, une offre est apparue sur la Loire qui compte désormais 1 paquebot.

En outre, **l'offre continue de se diversifier**, proposant des séjours thématiques, des séjours plus actifs, de nouvelles façons de découvrir le territoire (visites à vélo...) **pour une clientèle de repeaters et afin d'attirer une clientèle plus jeune.**

La majorité des itinéraires commercialisés sont d'une durée d'une semaine, même s'il existe également des séjours plus courts (3 ou 4 jours, généralement thématiques) ou plus longs (de l'ordre de 10 à 12 jours, à destination des clientèles lointaines – américaines et australiennes – principalement) qui combinent parfois 2 croisières avec un transfert TGV de Paris à Lyon ou à Bordeaux. **La durée de présence des clients sur les bassins est évaluée à 6,7 jours.**

Différentes gammes de produits sont proposées, correspondant, dans l'hôtellerie, à du 3 étoiles plus, 4 ou 5 étoiles. **La saison s'étend sur 32 à 35 semaines en moyenne**, avec quelques disparités selon les bassins, notamment sur le Rhin où les croisières sur la thématique des marchés de Noël sont nombreuses en décembre. ●



© Damien Lachas

La contribution de l'activité au territoire

Bien que la majorité des compagnies exploitant des paquebots en France soit étrangère, **ces dernières font appel, localement, à un réseau d'acteurs pour l'organisation de la croisière et des excursions** : agents nautiques, autocaristes, agences réceptives, guides, etc. ●

Une clientèle majoritairement étrangère et un public de personnes âgées de plus de 60 ans qui apprécie ce produit

On estime le nombre de passagers transportés à bord de paquebots fluviaux en 2018 à 206 000 (auxquels s'ajoutent 222 000 passagers transportés sur le bassin Grand Est). **Le bassin de la Seine est en tête avec 39,2 % de parts de marché.**

Près de 90 % des clients sont étrangers. Parmi eux, **60 % sont originaires de pays extra-européens**, Amérique du Nord en tête (États-Unis, Canada), mais également Océanie (Australie et Nouvelle-Zélande) ou encore Afrique du Sud.

La première clientèle européenne est la clientèle allemande. Elle représente globalement un quart de la fréquentation totale. Les autres Européens sont originaires du Royaume-Uni (5 %), plus marginalement de Suisse, de Belgique, des pays scandinaves ou d'Espagne.

Les croisières en paquebots fluviaux sont fréquentées par une clientèle plutôt âgée. 36 % des croisiéristes ont 60 ans, et 38 % 70 ans. **Les personnes de moins de 60 ans ne représentent que 15 % de la fréquentation.**

Autre fait à noter : **les croisières à bord de paquebots fluviaux attirent une clientèle d'habitues.** Ainsi, deux tiers des passagers ont déjà réalisé des croisières en France ou à l'étranger. La plupart d'entre eux (40 % de l'ensemble des passagers) a même réalisé plusieurs croisières au cours des dernières années. **Cette clientèle de « repeaters » est donc en attente de renouvellement**, poussant les compagnies à proposer différentes options dans leurs programmes d'excursions. ●

La filière des paquebots fluviaux en quelques chiffres...

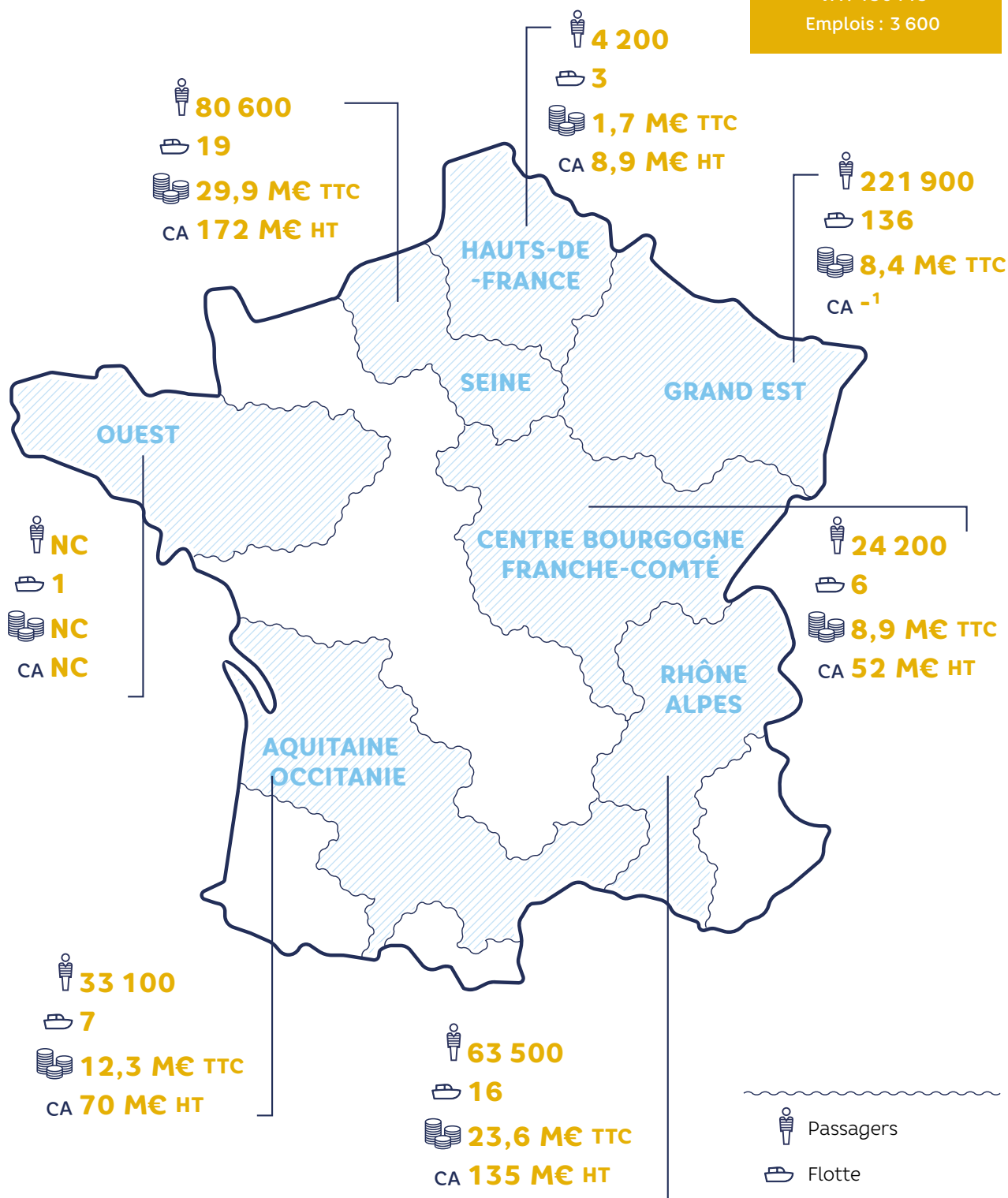


NATIONAL

CA HT : 438 M€

VA : 150 M€

Emplois : 3 600



1. Le chiffre d'affaires a été évalué à partir des volumes de passagers transportés.

* Clientèle et personnels de bord. Dépenses liées aux pré et post séjours sur le bassin incluses





01



LA FILIÈRE paquebots fluviaux

01

LA FILIÈRE paquebots fluviaux



Définition d'un paquebot fluvial



CAPACITÉ
MOYENNE DE
150
PASSAGERS

Un paquebot fluvial est un bateau à passagers proposant des croisières avec hébergement, dont la capacité en passagers est d'environ 150 personnes. Ces bateaux hôtels peuvent transporter entre 50 et 200 passagers à bord d'unités mesurant entre 80 et 135 mètres. La longueur moyenne observée en France intérieure est de 110 mètres.

Ainsi, de par leur taille, les paquebots fluviaux naviguent exclusivement sur les voies d'eau à grand gabarit que sont les axes Rhin-Moselle, Seine-Oise, Rhône-Saône, Garonne-Dordogne et Loire.

Les séjours à bord de paquebots fluviaux, d'une durée **d'une semaine généralement**, alternent **navigation et excursions permettant la découverte du territoire.** ●



© Damien Lachas

Champ de l'étude

La présente étude prend en compte les paquebots fluviaux naviguant sur l'ensemble du réseau français, y compris le Rhin¹, répondant aux critères énoncés ci-dessus, à savoir une longueur minimale de 80 m et une capacité d'accueil minimum de 50 passagers. ●

1. Sur le Rhin, seules les retombées liées aux dépenses des passagers effectuant des excursions en France au cours de leur navigation sur le Rhin sont prises en compte.

Le périmètre géographique

L'étude porte sur la filière des paquebots fluviaux 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, le bassin de la Loire ne figurait pas dans les analyses car à l'époque, aucune offre n'y était recensée². Sur le bassin Grand Est, seule Strasbourg avait été prise en compte à titre de site d'escale et siège de la société CroisiEurope.

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.

2. Le paquebot Loire Princesse, le seul à naviguer sur cet axe, est arrivé en 2015.



Le produit et son fonctionnement

DIFFÉRENTS MODÈLES D'EXPLOITATION

Derrière une apparente standardisation se cachent différents modèles de fonctionnement et d'exploitation des paquebots dans lesquels interviennent divers acteurs :

- **Un armateur possède ou affrète le bateau et l'arme**, c'est-à-dire qu'il met à disposition l'équipage et le matériel nécessaire à son exploitation. La société suisse Scylla AG est un exemple d'armateur.
- **Un tour-opérateur commercialise des croisières à bord des paquebots**¹. Certains armateurs sont à la fois armateurs et tour-opérateurs : c'est le cas de CroisiEurope ou Viking Cruises qui font construire leurs bateaux, en assurent la gestion nautique et hôtelière puis commercialisent les séjours à leur bord.
- **Un agent nautique a pour rôle de faciliter le déroulement de la croisière**. Il peut offrir toute une palette de services aux compagnies, incluant la réservation d'escales, la gestion des questions relatives aux douanes, le recrutement et la gestion administrative de personnel, ou encore la maintenance d'équipements à bord. Des sociétés telles qu'Agis, River Advice, Rivertech ou encore RSR Schifffahrt sont des exemples d'agents nautiques.

Dans le modèle dit **"INTÉGRÉ"**, **un même opérateur (armateur tour-opérateur) prend en charge l'ensemble de l'acti-**

vité, allant de l'achat des bateaux à leur exploitation puis à la commercialisation de croisières à leur bord. La commercialisation des croisières peut en complément être assurée par d'autres tour-opérateurs.

Dans le modèle dit **"PRODUCTEUR"**, **l'exploitation du paquebot et la commercialisation des croisières sont distinctes**. La compagnie suisse Scylla AG, par exemple, exploite les bateaux dont elle est propriétaire mais ne commercialise pas de croisières. Ce sont des tour-opérateurs (comme par exemple l'Américain Tauck) qui chartérisent les bateaux et vendent des séjours touristiques à leur bord. Dans ce modèle, la gestion nautique et/ou hôtelière peut également être assurée par un agent nautique.

Enfin, dans le modèle dit **"DISTRIBUTEUR"**, **le tour-opérateur investit dans un paquebot et commercialise les croisières à son bord mais confie l'exploitation à un agent nautique**. C'est le cas du voyageur suisse Twerenbold qui développe sa propre flotte, la flotte Excellence, et en confie la gestion nautique à un agent nautique. Ces tour-opérateurs peuvent commercialiser des croisières à bord de leurs propres bateaux ainsi que d'autres bateaux dont ils ne sont pas propriétaires.

1. Plus de détails dans le chapitre sur la commercialisation.

DIFFÉRENTS MODÈLES D'EXPLOITATION IMPLIQUENT CES ACTEURS

	A : modèle dit "INTÉGRÉ"	B : modèle dit "PRODUCTEUR"	C : modèle dit "DISTRIBUTEUR"
Bateau	Armateur	Armateur	Tour-opérateur
Exploitation (gestion nautique et hôtelière)	Armateur	Armateur et/ou agent nautique	Agent nautique
Commercialisation des croisières	Armateur (qui est aussi tour-opérateur) et autres tour-opérateurs	Différents tour-opérateurs	Tour-opérateur (qui commercialise des croisières à la fois sur les bateaux qu'il possède ou affrète et sur d'autres bateaux)
Exemples de sociétés fonctionnant selon ce modèle	CroisiEurope, Viking Cruises, A Rosa, Scenic...	Scylla AG	Twerenbold

Ces différents modèles ne sont pas figés et bien souvent les compagnies mixent les modèles. Ainsi, les croisières à bord des bateaux de CroisiEurope sont commercialisées à la fois par CroisiEurope et par d'autres tour-opérateurs ; à l'inverse, le tour-opérateur Twerenbold commercialise des croisières à bord de sa flotte Excellence mais également de bateaux d'autres compagnies. Enfin, certains bateaux de la compagnie Scylla sont confiés à des agents nautiques pour la gestion hôtelière ou nautique.

UNE FORTE PRÉSENCE D'ACTEURS ÉTRANGERS

La grande majorité des acteurs de la filière précédemment cités sont anglo-saxons (américains, australiens) **et germaniques** (allemands, suisses, autrichiens). Dans ce paysage fortement dominé par les acteurs étrangers, quelques sociétés françaises font figure d'exception.



L'ALSACIEN CROISIEUROPE, ACTEUR HISTORIQUE DE LA CROISIÈRE FLUVIALE EN FRANCE

CroisiEurope, anciennement Alsace Croisières, est une entreprise familiale fondée à Strasbourg en 1976. Au fil des années, elle s'est positionnée sur la croisière à bord de paquebots fluviaux, tout d'abord sur le Rhin et ses affluents, puis progressivement sur les bassins Rhône-Saône, Seine, aquitain, et sur la Loire, ainsi qu'à l'étranger (en Europe et ailleurs dans le monde). La société a également développé des croisières maritimes et, plus récemment, des croisières à bord de péniches hôtels sur les canaux en France.

Avec plus de 200 000 passagers transportés, en 2018, sur ses 56 unités (paquebots maritimes et fluviaux, péniches hôtels) exploitées dans le monde dont 46 en pleine propriété, 7 agences à travers le monde dont 5 en France, 4 call centers, CroisiEurope, avec ses 1 245 salariés a réalisé un chiffre d'affaires d'environ 180 M€ en 2018.

L'entreprise alsacienne à travers son chantier naval à Strasbourg, ses partenariats locaux pour l'aménagement ou l'avitaillement de ses unités participe notamment à l'essor économique de la région Grand Est. CroisiEurope est également implantée régionalement à travers ses agences de commercialisation (Paris, Nantes, Lyon, Nice).



VIKING CRUISES

La société Viking Cruises est un des leaders de la croisière maritime et fluviale, exploitant à ce jour plus de 70 bateaux dans le monde, dont 6 paquebots maritimes. Fondée en 1997, elle touche une clientèle majoritairement américaine et haut de gamme.

La société se distingue depuis quelques années par une flotte particulière qu'elle a développée, les « longships », d'une longueur de 135 mètres et pouvant accueillir 190 passagers. Cependant, elle prévoit le lancement de paquebots de 125 mètres sur la Seine afin de pouvoir naviguer sur le bief parisien dont l'accès n'est pas autorisé aux paquebots de 135 mètres.



SCYLLA AG

Scylla AG, armateur suisse depuis 1973, a commencé son activité sur le Rhin avant de l'étendre à l'ensemble des voies d'eau européennes sur lesquelles il exploite à ce jour 29 paquebots fluviaux. La société conçoit, fait construire ses bateaux puis met à disposition le personnel nécessaire à son fonctionnement. Les bateaux sont ensuite chartés par des tour-opérateurs qui assurent la commercialisation des croisières à leur bord.



AGIS, UN AGENT NAUTIQUE LYONNAIS À LA CONQUÊTE DES BASSINS FRANÇAIS

Créée à Lyon au début des années 2000, la société a peu à peu développé ses activités sur les autres bassins français et dispose désormais de bureaux à Rouen et Bordeaux. Elle intervient auprès des opérateurs, notamment étrangers, dans la gestion nautique et administrative des croisières. Elle leur sert également d'interlocuteur et de représentant en France auprès des différents services et administrations.

LES PRINCIPAUX OPÉRATEURS DE PAQUEBOTS FLUVIAUX EN FRANCE EN 2018 ET LEURS CARACTÉRISTIQUES

Nom de l'opérateur	Type d'opérateur (principale fonction)	Nationalité	Nombre de paquebots fluviaux exploités en France (y compris Rhin) en 2018	Caractéristiques et remarques
A Rosa Flussschiff	Armateur tour-opérateur	Allemagne	3	Croisières fluviales en Europe Croisières thématiques famille, théâtre (incluant des cours), musique, détective (jeu de rôle)
AMA Waterways	Compagnie tour-opérateur	États-Unis	7	Croisières fluviales en Europe, Asie, Afrique Croisières thématiques golf
Avalon Waterways	Compagnie tour-opérateur	États-Unis	7	Croisières fluviales en Europe, Asie, Amérique du Sud, Egypte
CroisiEurope	Armateur tour-opérateur	France	22	Exploite des paquebots fluviaux en Europe, Asie, Afrique, ainsi que des péniches hôtels en France et des paquebots maritimes en Atlantique, Méditerranée et Adriatique Nombreuses croisières thématiques (famille, randonnée...) et nombreuses durées de croisières (notamment week-end)
Dr Lüftner	Armateur tour-opérateur	Autriche	12	Croisières fluviales en Europe Croisières thématiques golf
GRC Global River Cruises (Uniworld)	Compagnie tour-opérateur	Suisse	8	Croisières fluviales en Europe, Asie, Amérique du Sud, Egypte Croisières thématiques famille, gastronomie, patrimoine juif
Nicko Cruises	Tour-opérateur	Allemagne	5	Croisières fluviales en Europe, Asie Croisières maritimes en Baltique, Atlantique, Méditerranée, Adriatique, Pacifique
Scenic Tours	Armateur tour-opérateur	Australie	8	Croisières fluviales en Europe, Asie Croisières thématiques « Expédition National Geographic » Croisières maritimes Europe, Antarctique, Arctique, Méditerranée, Caraïbes, Baltique
Scylla AG	Armateur	Suisse	21	Flotte très importante sur le Rhin Croisières fluviales en Europe
Swiss Excellence River Cruises	Compagnie tour-opérateur	Suisse	10	Croisières fluviales en Europe Croisières thématiques gastronomie, golf, randonnée, vélo, musique
Viking Cruises	Armateur tour-opérateur	États-Unis	25	Croisières fluviales en Europe, Asie, Egypte, États-Unis (Mississippi) Croisières maritimes en Baltique, Méditerranée, Caraïbes, Asie, Australie Expéditions : Antarctique, Arctique, Grands Lacs, Galapagos



ITINÉRAIRES ET DURÉE DE LA CROISIÈRE

L'étude des programmes des sociétés de croisière fait ressortir des durées de croisière très variables. CroisiEurope propose ainsi des séjours de 3 jours/2 nuits sur le Rhône ou le Rhin (généralement thématiques) comme des croisières de 11 jours/10 nuits combinés sur le Rhin et le Rhône (d'Amsterdam à Avignon, avec un transfert en car entre Bâle et Chalon-sur-Saône). Chez Scenic, la tendance est à des croisières plus longues (12 jours/11 nuits ou 11 jours/10 nuits). Cependant, **une grande majorité des croisières proposées dure 8 jours/7 nuits.**

Les itinéraires sont des allers simples ou des allers retours selon les bassins de navigation.

Sur le bassin aquitain, Bordeaux est la seule tête et fin de ligne¹. Ainsi, toutes les croisières proposées sont des itinéraires Bordeaux-Bordeaux. Il en va de même sur le bassin de la Loire où Nantes est la seule tête et fin de ligne. Sur le bassin de la Seine, on observe à la fois des croisières Paris-Paris et des allers simples Paris-Honfleur, tout comme sur le bassin Rhône-Saône où des allers simples et des allers retours sont proposés.

Le Rhin présente la particularité d'être un fleuve frontalier : les escales y sont réalisées tantôt en rive allemande, tantôt en rive française.

Face à l'augmentation de la flotte, les compagnies de croisières diversifient les séjours qu'elles vendent. Ainsi, **les croisières thématiques (un phénomène qui n'est pas nouveau) continuent de se développer** : croisières gastronomiques, œnologiques, ou sur des thématiques telles que l'histoire (avec des conférences à bord), l'art, la musique, les marchés de Noël...

Des croisières à destination des familles sont également proposées, mais elles restent rares.

Enfin, des croisières actives incluant des excursions à vélo, des descentes de rivière en kayak, du yoga, de la randonnée, de la marche nordique ou encore la pratique du golf existent chez certaines compagnies.

Les programmes de croisières sont établis 2 ans à l'avance.

La conception des programmes de croisières est assurée par le service de production qui effectue un repérage des possibilités de visites et activités sur le terrain. Les critères de choix de sites sont la distance depuis le site d'escale (1 heure maximum en car), le prix de la prestation, la sécurité, l'accueil des clients dans leur langue et l'attractivité du site.

1. Voir la définition de ce terme dans le paragraphe « Les escales » page suivante.

LA SAISON

La saison s'étend sur 32 à 35 semaines, avec quelques nuances selon les bassins et les compagnies. Sur le Rhin, des croisières sont proposées en décembre pour le réveillon du jour de l'an et sur la thématique des marchés de Noël ; la saison s'étale sur 43 semaines. Sur le bassin Rhône-Saône, quelques croisières sont également proposées en décembre au moment de la fête des lumières à Lyon¹.

1. La fête des lumières à Lyon a lieu tous les ans sur quatre jours au moment du 08 décembre.

Sur la Seine, des croisières sont proposées quasiment toute l'année, notamment par la compagnie CroisiEurope, au gré de l'offre événementielle parisienne.

En dehors de la période d'exploitation touristique, les paquebots restent à quai en hivernage sur différents sites d'escale prévus à cet effet. Ils utilisent cette période pour réaliser des travaux d'entretien et de maintenance des bateaux.

L'ORGANISATION DES EXCURSIONS

Les croisières à bord des paquebots offrent tous les jours à leurs clients une excursion minimum, souvent deux (d'une demi-journée chacune). L'organisation de ces excursions requiert de faire appel à un certain nombre d'acteurs. De nouveau, **plusieurs modèles sont possibles** : certaines compagnies organisent elles-mêmes leurs excursions (montage du programme, réservation des sites et des guides, des transports), là où d'autres font appel à des agences réceptives qui se chargent de la

conception et de la mise en place des excursions. Il arrive que les compagnies aient leurs propres guides à bord et ne fassent pas appel à des guides sur place ; il arrive également que des compagnies disposent de leur propre flotte de cars qui suivent le bateau et transportent les passagers lors des excursions.

L'agence réceptive Un monde bleu, à Lyon, est spécialisée dans l'organisation d'excursions pour passagers fluviaux, tout comme l'agence Bordeaux Excellence.

LES ESCALES

On distingue différents types d'escales :

- les **têtes et fins de lignes** sont les points de départ et d'arrivée des croisières
- les **escales classiques** servent de points de départ aux excursions proposées tout au long de la croisière
- les **escales dites techniques**

sont des sites ne présentant pas d'intérêt touristique majeur mais sur lesquels les paquebots s'arrêtent pour des raisons techniques (approvisionnement en carburant par exemple).

Les sites d'escales sont présentés plus en détail dans le chapitre 4 « Focus les bassins de navigation ».



UN MONDE BLEU

Cette agence réceptive implantée à Lyon possède un savoir-faire en matière d'organisation d'excursions à destination d'un public de croisières fluviales. Elle organise des excursions sur la vallée Rhône-Saône, mais également sur la Seine et sur le bassin aquitain.

Elle travaille en partenariat avec des prestataires locaux (guides, autocaristes...) auxquels elle fait appel. L'agence offre une palette de services à la carte, intégrant transferts, transports, prestations de guidage, réservation d'entrées de sites, mais également animations à bord ou à terre.



LES SERVICES AUX ESCALES

Pour garantir un bon déroulement de la croisière, un certain nombre de services aux escales sont nécessaires.

L'EAU

Les cuves à eau douce de la plupart des paquebots fluviaux ont une contenance variant de 100 000 à 190 000 litres. Pour un même modèle, la contenance peut varier en fonction de son année de construction et des clientèles accueillies à bord, certaines clientèles (les Américains notamment) consommant plus d'eau que d'autres (les clientèles européennes par exemple).

Ainsi, les opérateurs de paquebots fluviaux ont besoin, pour l'avitaillement en eau, de bornes d'un débit de 20 à 25 m³/heure minimum. Le fonctionnement par cartes prépayées est plébiscité par la profession.

L'ÉLECTRICITÉ²

La question de la fourniture d'électricité est complexe car on observe un grand nombre de configurations électriques différentes. **Les besoins d'un paquebot en exploitation varient entre 1 x 400 A et 2 x 400 A.** En hivernage, ces besoins sont de 125 A pour l'ensemble des paquebots qui consomment nettement moins du fait de ne pas accueillir de passagers à bord.

On peut retenir que la majorité des paquebots de 110 m, 125 m et 135 m ont besoin, en exploitation, de 400 A en système Powerlock, et quelquefois de 125 A en sus pour délester un équipement³. Quelques paquebots plus énergivores ont un besoin de 2 x 400 A en Powerlock. **Ces besoins**

en électricité peuvent néanmoins évoluer au fil du reconditionnement des paquebots, les opérateurs pouvant changer la structure de la configuration électrique de leurs bateaux.

La norme minimale pratiquée en Europe est le Powerlock 400 A ; la prise 125 A (CEE ou Marechal) est de plus en plus abandonnée, bien qu'elle serve et puisse encore servir.

Le branchement à l'électricité évite aux paquebots de faire tourner leurs groupes électrogènes, réduisant ainsi les nuisances sonores. Ceci est particulièrement important lorsque le site d'escale se trouve à proximité d'habitations.

2. À titre indicatif, il faut généralement compter environ 500 000 € pour mettre en place le service électricité pour les paquebots en exploitation. À Caudebec-en-Caux (bassin Seine), la mise en place de ce service a coûté environ 400 000 € TTC (bornes, transformateur, amenée de l'électricité). À Tournon-sur-Rhône (bassin Rhône-Alpes), l'investissement a représenté 400 000 € (bornes et transformateur), à Royan (bassin aquitain), environ 360 000 € (poste de distribution électrique, bornes et amenée des réseaux).

3. Exemple : cuisine ou blanchisserie.



© Damien Lachas

LE STOCKAGE ET LE RAMASSAGE DES DÉCHETS

En matière de déchets, **le volume produit varie de 1,5 à 4 m³ par paquebot et par jour**. Ce volume peut atteindre 10 m³ sur les têtes et fins de lignes, lors de l'approvisionnement en vivres et les jours de départ des clients car ces derniers laissent des déchets supplémentaires dans les cabines.

Les écarts de volume des déchets à stocker s'expliquent par :

- la capacité d'accueil des paquebots fluviaux ;
- la vocation de l'escale (têtes et fin de ligne vs. escales classiques) ;
- les opérations réalisées sur l'escale, notamment l'avitaillement.

On peut donc résumer les besoins pour les ordures ménagères comme suit :

- besoin journalier d'un paquebot : 3 à 6 bacs de 600 litres ou 1,5 à 4 m³ ;
- besoin en tête de ligne et fin de ligne par paquebot : 10 m³ à 15 m³ par jour.

D'autre part, **les compagnies effectuent du tri sélectif** (verre, carton, plastique,...) **et la plupart ont des systèmes de compactage à bord.**

Le stockage et le ramassage des déchets peuvent se faire de plusieurs façons : conteneurs (idéalement dont l'accès est limité), conteneurs enterrés (permettant de limiter l'impact visuel), ramassage par barge (ce système a été mis en place à Bordeaux et est en passe d'être dupliqué à Lyon) ou encore par camion à la demande.

L'ACCÈS ET LE STATIONNEMENT DES CARS

Enfin, un dernier point important concerne l'accès au quai par les cars. En effet, les excursions sont la plupart du temps organisées en car et les véhicules doivent pouvoir stationner non loin des paquebots pour éviter à la clientèle,

majoritairement âgée, de parcourir des distances trop longues à pied. **Lorsque l'espace ne permet pas le stationnement des cars sur le quai, la création de dépose-minute peut être une bonne alternative.**

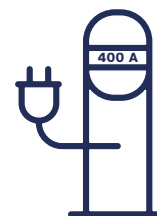
LA MISE EN PLACE DE CES SERVICES ET LEUR GESTION

Les services eau et électricité sont mis en place soit par la collectivité soit par une société privée spécialisée. **Concernant la gestion des fluides, elle peut être assurée directement par la collectivité ou par une société privée.** Un système mixte est également envisageable : la collectivité investit dans la mise en place de l'équipement (ou des réseaux) et l'exploitation est confiée à un tiers spécialisé. Cette entreprise se charge de la gestion des abonnements avec les fournisseurs, de la facturation des services auprès des compagnies et de la distribution des cartes prépayées lorsque les bornes fonctionnent par ce système.

On peut également rencontrer un système où les compagnies s'abonnent directement avec les fournisseurs d'eau et d'électricité. Elles disposent alors d'un

compteur sur le quai et le fournisseur facture l'utilisation du service selon la consommation. La compagnie titulaire de l'abonnement peut mettre à disposition des autres compagnies l'utilisation des bornes en contrepartie d'une facturation de la consommation.

Concernant le ramassage des déchets, il est assuré soit par les collectivités en charge de la gestion de ce service sur le territoire, soit par des prestataires privés qui viennent à la demande ramasser les déchets auprès des paquebots contre facturation. Dans le premier cas, le service peut être facturé aux compagnies par les services des collectivités. Dans le second cas, le coût moyen pour une tonne de déchets collectée, triée et retraitée s'élève à entre 100 et 150 € HT.



POWERLOCK

LA MAJORITÉ
DES BATEAUX



Entre 100
et 150 € HT

LE COÛT
DE GESTION
D'UNE TONNE
DE DÉCHETS

LE CATERING ET L'APPROVISIONNEMENT EN CARBURANT

L'approvisionnement en vivres se fait généralement par des camions qui viennent livrer les paquebots, souvent sur les sites de tête et fin de ligne. Il en va de même de la livraison de carburant. Généralement, les compagnies privilégient les escales où il est possible d'approvisionner plusieurs bateaux en même temps, afin de réaliser des économies d'échelles.

Les compagnies de paquebots passent majoritairement par des centrales d'achat en raison notamment de leur

capacité d'approvisionnement et des tarifs attractifs de ces structures. Il est difficile, pour des commerçants locaux, de fournir des vivres en quantité suffisante pour un paquebot complet (qui pour rappel accueille en moyenne 150 personnes à bord, sans compter l'équipage) et à des tarifs compétitifs par rapport à ceux pratiqués par une centrale d'achat. **Il arrive toutefois que des paquebots s'approvisionnent pour quelques produits frais (fromage, fruits de mer) chez des commerçants locaux.** ●



© Damien Lachas

La flotte

UNE OFFRE EN AUGMENTATION

En 2018, on recense 188 paquebots sur l'ensemble du réseau hexagonal.

Le bassin Grand Est concentre une part importante de la flotte (72,3 %) et de la capacité d'accueil (près des trois quarts de l'offre française) grâce au Rhin qui est le support d'une flotte très nombreuse. Ce fleuve fait partie du bassin Rhin-Main-Danube, berceau historique de la croisière à bord de paquebots fluviaux, et très dynamique en matière de navigation.

À titre indicatif, la flotte en activité sur ce bassin est passée de 109 unités en 2004 à 253 en 2018¹ et certains opérateurs évoquent une possible augmentation de la flotte de l'ordre de 50 % dans les 10 ans à venir². Le Rhin supérieur (de Mayence à Bâle, itinéraire sur lequel se trouve Strasbourg) est en cul-de-sac au sein de ce bassin. Les paquebots n'y passent que quelques jours (3 en moyenne) dans le cadre d'une croisière plus longue qui englobe le Danube, le

1. Source : A. Hader, The River Cruise Fleet.

2. Source : Réalisation d'un schéma d'implantation d'apportements pour paquebots fluviaux sur le Rhin, VNF, 2018.



52
PAQUEBOTS
RECENSÉS
EN 2018

Rhin moyen ou la Moselle (allemande). En dehors du Rhin, la navigation de paquebots sur le bassin Grand Est peut se faire sur la Moselle où elle reste cependant anecdotique.

Sur ce bassin, la proportion de bateaux de 135 m, disposant de capacités d'accueil plus élevées, est plus importante que sur les autres fleuves français.

D'après ce tableau, le second bassin en termes d'offre est la Seine, concentrant 10,1 % de la flotte ; en réalité, Centre Bourgogne-Franche-Comté et Rhône-Alpes sont à considérer comme un même axe Rhône-Saône et concentrent presque 12 % de la flotte.

Si l'on exclut la flotte naviguant sur le Grand Est, **la flotte des paquebots fluviaux en France s'élève à 52 unités en 2018.**

Depuis 2014, une offre s'est développée sur la Loire (bassin Ouest) avec l'apparition d'un paquebot de la société Croisi-Europe, le Loire Princesse, en 2015. Le bassin de la Seine a connu une augmentation de sa flotte de près de 20 %, et **l'Aquitaine Occitanie a vu sa flotte presque doubler.**

La comparaison sur le bassin Grand Est est à relativiser car dans l'étude de 2014, seul le nombre d'escales à Strasbourg avait été considéré. L'étude avait simplement identifié 70 à 80 paquebots faisant escale à Strasbourg.

Cette augmentation globale sur la période cache des nuances et ne s'est pas faite de façon linéaire. Après une forte augmentation jusqu'en 2015, **la flotte a connu une diminution entre 2016 et 2018**, pour repartir à la hausse en 2019, sans pour autant atteindre tout à fait le niveau de 2015 sur les deux principaux bassins que sont la Seine et l'axe Rhône-Saône. ●

RÉPARTITION DE LA FLOTTE DE PAQUEBOTS FLUVIAUX PAR BASSIN EN FRANCE EN 2018

	Sociétés		Flotte		Capacité d'accueil	
	Nombre		Nombre	%	Total	%
Hauts-de-France	2		3	1,6 %	261	0,9 %
Seine	13		19	10,1 %	2 760	9,7 %
Grand Est (Rhin compris)	37		136	72,3 %	21 134	74,6 %
Centre Bourgogne-Franche-Comté**	4		6	3,2 %	803	2,8 %
Rhône-Alpes**	11		16	8,5 %	2 278	8 %
Aquitaine Occitanie	6		7	3,7 %	1 034	3,7 %
Ouest	1		1	0,5 %	96	0,3 %
TOTAL	-*		188	100 %	28 366	100 %

* Une même société peut être implantée dans plusieurs bassins.

** Le bassin Rhône-Saône a été scindé en Centre Bourgogne-Franche-Comté et Rhône-Alpes pour des raisons d'homogénéisation des bassins pour toutes les filières. La répartition de la flotte des paquebots fluviaux entre Centre Bourgogne-Franche-Comté et Rhône-Alpes a été faite en fonction de la tête/fin de ligne des croisières, sachant que les paquebots rattachés au bassin Centre Bourgogne-Franche-Comté naviguent sur le bassin Rhône-Alpes et vice versa.

ÉVOLUTION DE LA FLOTTE DE PAQUEBOTS PAR BASSIN ENTRE 2014 ET 2018

	2014	2018	Évolution 2014-2018
	Nombre de paquebots	Nombre de paquebots	
Hauts-de-France	2	3	50,0 %
Seine	16	19	18,7 %
Grand Est (Rhin compris)	80	136	70,0 %
Centre Bourgogne-Franche-Comté	24	6	-8,3 %
Rhône-Alpes		16	
Aquitaine Occitanie	4	7	75,0 %
Ouest	-	1	100,0 %
TOTAL	126	188	49,2 %



© Helolaroux

Les perspectives de développement

UNE MARGE DE PROGRESSION CERTAINE

Le marché des paquebots fluviaux n'a, a priori, pas encore atteint le plafond en France et dispose encore d'une marge de développement devant lui. À titre de comparaison, 171 bateaux ont fait escale à Passau en 2017 ; l'itinéraire entre Passau et Vienne fait la même longueur que celui entre le Havre et Paris.

Sur la Seine, **la société Viking Cruises prévoit la mise en service de paquebots de 125 mètres pour répondre aux contraintes de navigation du bief parisien.** La société a changé son modèle (les paquebots de Viking étant habituellement des 135 mètres), l'adaptant pour pouvoir faire des escales dans Paris.

Sur le bassin Aquitaine Occitanie, l'allongement du linéaire de navigation jusqu'à Royan devrait permettre l'élargissement des circuits possibles et par conséquent ouvrir la voie à l'arrivée de nouveaux paquebots sur le bassin.

En effet, la Communauté d'agglomération Royan Atlantique a investi dans la création de 3 places d'amarrage pour

paquebots équipées de raccordement à l'eau, l'électricité et la vidange des eaux grises. Ce site d'escale est opérationnel pour la saison 2020 et 30 escales étaient programmées par CroisiEurope avant la crise sanitaire. Actuellement, CroisiEurope est la seule compagnie à pouvoir naviguer jusqu'à Royan¹ mais des autorisations sont en cours pour permettre à d'autres compagnies de s'y rendre.

Cependant, il ne faut pas perdre de vue que **le produit croisière est très dépendant des marchés étrangers et du contexte économique et géopolitique.** On l'a vu, les attentats du 11 septembre 2001 aux États-Unis, la crise économique de 2008 et la vague d'attentats qui a frappé la France en 2015 ont eu des répercussions sur la filière, entraînant à chaque fois un repli de la flotte et des réservations. La pandémie mondiale de Covid-19 qui sévit depuis début 2020 a entraîné un arrêt momentané des réservations de croisières et de la navigation des paquebots jusqu'en juillet.

1. Royan se trouvant dans une zone estuarienne, il existe différentes zones de navigation et les bateaux doivent disposer d'équipements spécifiques selon les zones dans lesquelles ils naviguent.

UN NIVEAU DE SERVICES AUX ESCALES À AMÉLIORER

L'accompagnement du développement du produit nécessite la mise en place de services aux escales pour garantir un bon déroulement de la croisière. Ces services sont prioritairement l'eau et l'électricité, mais également la collecte des déchets.

De plus en plus de gestionnaires d'escales ou de collectivités développent ces services et un certain nombre d'escales sont équipées de façon exemplaire en matière de raccordement électrique (citons à ce titre les sites de Tournon-sur-Rhône et Mâcon sur l'axe Rhône-Saône, ou encore Caudebec-en-Caux sur l'axe Seine, premier site français à s'équiper de tous les services).

Sur les bassins Centre Bourgogne-Franche-Comté et Rhône-Alpes (axe Rhône-Saône), un schéma de développement de l'offre en stationnement et en services est en cours, piloté par VNF et la Compagnie nationale du Rhône (CNR). Dans ce cadre, les besoins des opérateurs ont été recensés et les sites devant être prioritairement équipés en services ont été identifiés, aboutissant à la proposition d'un programme d'actions à mettre en place.

En parallèle, sur cet axe, les quatre sites d'escale implantés dans le département des Bouches-du-Rhône (Tarascon, Arles, Port-Saint-Louis-du-Rhône et Martigues) font l'objet d'une étude pilotée par le Département, l'étude « Provence Fluviale », visant à y développer des services homogènes. ●



DES INITIATIVES EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT

Conscients de devoir être exemplaires en matière d'environnement, les opérateurs de paquebots multiplient les efforts. On note ainsi diverses initiatives en matière de gestion des déchets. À Strasbourg, il existe un système de collecte des déchets organiques acheminés vers un méthaniseur. En 2020, sur le bassin Seine, le ramassage des déchets ménagers organiques (épluchures, restes de nourriture...) va être mis en place sur certains paquebots. Ils seront stockés à bord de bacs, enlevés une fois par semaine par un opérateur privé puis retraités (**biomasse**).

En outre, **le développement de carburants alternatifs est en cours**. La compagnie CroisiEurope a déjà testé sur ses paquebots naviguant sur la Seine le GTL (gas-to-liquid), un carburant plus propre que le GNR (gazole non routier) habituellement utilisé, et envisage d'utiliser ce carburant sur l'ensemble de sa flotte. D'autres compagnies se positionnent sur ce carburant, comme Scylla AG.

Suite à un appel à projets, la société Viking Cruises s'est vu octroyer une convention d'occupation sur le port de Grenelle à Paris. Dans ce cadre, **elle s'est engagée notamment à la construction de paquebots « zéro émission » pour naviguer dans Paris et de cars « zéro émission » pour transporter les passagers dans Paris.**







02



LA
COMMERCIALISATION

02



LA COMMERCIALISATION



**1 000 À
7 500 €**

**LA SEMAINE
PAR PERSONNE**

Différentes gammes de produits pour des tarifs de 1 000 à 7 500 € la semaine par personne

En comparaison à l'hôtellerie, les services à bord d'un paquebot correspondent au minimum à du « 3 étoiles + ». **Certains paquebots, plus luxueux, offrent un niveau de confort et de prestations équivalent à du 4 voire 5 étoiles.** À bord de chaque bateau, différents niveaux de confort sont proposés, allant de cabines standard de 10 à 15 mètres carrés selon les paquebots à des suites de luxe de jusqu'à 40 mètres carrés.

Les tarifs débutent aux alentours de 1 000 € par personne en cabine double pour 1 semaine et peuvent monter jusqu'à l'équivalent de presque 7 500 € par personne en suite royale. **Ces prix incluent généralement un vol aller-retour depuis le pays d'origine.** Les prix pratiqués par les compagnies européennes (hormis certaines compagnies suisses) sont généralement moins élevés que ceux pratiqués par les compagnies américaines, australiennes, canadiennes.

En fonction de la période de l'année, de la cabine et du niveau de confort associé, les tarifs à bord d'un paquebot évoluent. Les compagnies pratiquent le yield management, soit une adaptation des prix en fonction des capacités disponibles.



© Damien Lachas

Haute saison

**MAI
JUIN
SEPTEMBRE**

Moyenne saison

**JUILLET
AOÛT**



Basse saison

**AVRIL
OCTOBRE**

LES PRESTATIONS INCLUSES

Les tarifs indiqués avant recouvrent des prestations très variables.

Le prix de la croisière inclut l'hébergement et la restauration à bord, et bien souvent, pour les clientèles lointaines, un vol aller-retour ou un transfert en bus. Les boissons prises à bord sont tantôt incluses dans le prix de croisière, tantôt elles ne le sont pas ; elles sont généralement incluses pour les séjours de compagnies haut de gamme.

Le prix des excursions peut être intégré au prix global payé par le client ou facturé à part. Cela dépend des compagnies, mais également des clientèles ciblées. Globalement, on peut retenir que les clientèles nord-américaines préfèrent un fonctionnement « tout inclus », là où **les autres clientèles sont plus favorables au paiement d'un forfait excursions à part.**

Souvent, les compagnies vendant les excursions à part proposent différents forfaits, un « classique » intégrant des excursions « standard » (visite des principaux sites d'intérêt du parcours de croisière) et un « différenciant », soit sur une thématique, soit plus actif (visite à vélo plutôt qu'à pied par exemple), soit encore offrant des visites plus originales.

Ceci permet de varier l'offre, notamment pour les clientèles de « repeaters » ayant déjà effectué une croisière.

Lorsque le forfait excursions est réservé au même moment que la croisière, des remises tarifaires peuvent être appliquées.

Enfin, il arrive que les excursions soient facturées à l'unité.

Par ailleurs, **selon les compagnies, des pré ou post séjours peuvent être proposés.** 49,2 % des clients réalisent ces pré et/ou post séjours, et 18,5 % réalisent à la fois un pré et un post séjour. Quelquefois inclus au prix de la croisière, ils sont plus généralement proposés sous forme de forfait à payer en sus de la croisière. **Les compagnies anglo-saxonnes sont nombreuses à proposer ce type de séjour. Parfois, le pré ou post séjour proposé ne se déroule pas en France** mais ailleurs en Europe (Londres, Rome, Barcelone...). Le retour de la clientèle des paquebots permet d'observer des durées moyennes de pré et post séjours de 2,4 nuits ; celle-ci est cohérente avec les durées présentées dans les catalogues qui est comprise entre 1 et 3 jours suivant les compagnies.



18,5 %
DES CLIENTS
RÉALISENT
UN PRÉ ET UN
POST SÉJOUR

LES ACTEURS DE LA COMMERCIALISATION DU PRODUIT

Il existe plusieurs modes de commercialisation des croisières à bord de paquebots fluviaux.

Certaines compagnies commercialisent les séjours en direct et par le biais d'agences. La proportion de commercialisation en direct varie, elle est par exemple de 20 % chez CroisiEurope, de 50 % chez Viking Cruises.

Sur les séjours vendus par le biais d'agences s'applique une commission payée par les compagnies, commission invisible pour le client qui paie un prix global.

Lors d'une même croisière, les clients peuvent avoir acheté leur séjour auprès de tour-opérateurs différents grâce

au système d'allotement par lequel un tour-opérateur réserve un contingent de places sur un paquebot.

Les tour-opérateurs français spécialisés dans la commercialisation de croisières fluviales sont nombreux. Ils travaillent avec plusieurs compagnies dont ils recensent les offres. C'est le cas de Promo Croisière, ABCroisière, Central Cruise, Planète Croisière, Croisière Club... Généralement, ces tour-opérateurs commercialisent à la fois des croisières fluviales et maritimes. **Parmi les tour-opérateurs étrangers du même type, on peut citer Mundy Cruising et Cruise Direct (Royaume-Uni), Phoenix Reisen, Schiffs Urlaub, Astoria (Allemagne).** ●





03

LA CLIENTÈLE



LA CLIENTÈLE



■ Les résultats présentés ci-après sont issus de l'enquête par sondage menée auprès des croisiéristes. Cette enquête a été réalisée à bord de 13 paquebots fluviaux présents sur cinq bassins de navigation : Rhône-Alpes (4 paquebots), Seine (4 paquebots), Aquitaine Occitanie (2 paquebots), Ouest (1 paquebot) et Centre Bourgogne-Franche-Comté (2 paquebots).

Quatre compagnies ont participé à cette opération : Uniworld (3 paquebots), CroisiEurope (5 paquebots), A Rosa (3 paquebots) et Avalon Waterways (2 paquebots)¹.

Près de 1 100 groupes de croisiéristes² ont ainsi répondu à un questionnaire communiqué en fin de croisière par les personnels de bord. Ce questionnaire, plutôt court pour répondre à la demande des opérateurs, a porté principalement sur quatre points :

- Le profil de la clientèle (taille et composition des groupes, structure par âge et pays de provenance) ;
- Les habitudes de fréquentation des paquebots fluviaux ;
- L'importance de la croisière dans la présence sur le territoire ;
- Les comportements d'achat et de consommation en cours de croisière et lors des éventuels pré et post séjours.

Une remarque méthodologique importante :

La taille de l'échantillon global permet de disposer de résultats statistiquement représentatifs à l'échelle nationale et pour l'ensemble de la période d'enquête (août à octobre 2019). Afin d'optimiser la représentativité de l'échantillon, des pondérations ont été appliquées par paquebot fluvial participant. Le poids des paquebots exploités par la société CroisiEurope³ a notamment été redressé afin de les rendre conformes à leur importance relative dans l'ensemble de la fréquentation (base de référence : données statistiques de l'Observatoire national du tourisme fluvial (ONTF) basées sur les déclarations des entreprises). **La structure de l'échantillon ne permet pas toutefois la production de focus par bassin ou par saison (haute ou basse).** Seuls les résultats relatifs à l'ensemble de l'échantillon redressé seront donc proposés ci-après. ●



© Hellolairoux

1. Nous tenons ainsi à remercier chaleureusement les responsables des compagnies ainsi que les capitaines et personnels de bord qui, par leur participation, ont rendue possible cette enquête. Uniworld : SS Catherine, SS Joie de Vivre et SS Bon Voyage ; CroisiEurope : MS Loire Princess, MS Seine Princesse, MS Van Gogh, MS Mistral et MS Cyrano de Bergerac. A-Rosa : A-Rosa Viva, A-Rosa Stella et A-Rosa Luna ; Avalon Waterways : Avalon Poetry II et Avalon Tapestry II. Nous remercions également la société Agis pour sa précieuse collaboration dans le cadre de cette enquête.

2. Appartiennent à un même "groupe de croisiéristes" les personnes qui partagent les mêmes dépenses durant la croisière. À titre d'exemple, deux couples venus ensemble pour la croisière mais réalisant leurs dépenses de manière séparée constituent deux groupes de croisiéristes, au sens économique du terme.

3. Deux caractéristiques ont rendu nécessaire l'ajustement des croisiéristes de la clientèle de CroisiEurope dans l'échantillon global : la spécificité du positionnement prix de la compagnie et la part significative de clientèle française qu'elle accueille dans l'ensemble des bassins étudiés.

206 000 passagers transportés en 2018

■ Les chiffres de fréquentation des paquebots fluviaux ont été évalués à partir des données de l'ONTF qui procède chaque année à un relevé d'informations sur la clientèle auprès des compagnies. Ils font référence à l'année 2018, dernière année disponible à la date de publication du présent rapport.

La fréquentation totale des croisiéristes accueillis en France avoisine les 206 000 personnes (hors Grand Est), soit une moyenne d'environ 4 000 passagers par paquebot fluvial, ou encore 28,4 passagers par place^{4/5}. Si l'on ajoute la fréquentation du bassin Grand Est, le nombre de passagers transportés atteint 428 000.



4 000
PASSAGERS
PAR PAQUEBOT
EN MOYENNE

4. La "place" est l'unité de mesure utilisée dans le cadre de l'étude pour rendre compte de la capacité d'accueil des paquebots fluviaux. Le nombre de places correspond au nombre total de personnes pouvant être accueillies par le bateau compte tenu du nombre et des caractéristiques de ses cabines. À titre d'exemple, un paquebot disposant de 80 cabines pour deux personnes se voit affecté une capacité d'accueil de 160 places.

5. Cet indicateur est conditionné par deux paramètres : le nombre de semaines d'exploitation et le taux moyen d'occupation par semaine d'exploitation. Ces paramètres n'ont pu être estimés de manière spécifique à partir des données disponibles dans le cadre de l'étude.

DONNÉES DE FRÉQUENTATION PAR BASSIN

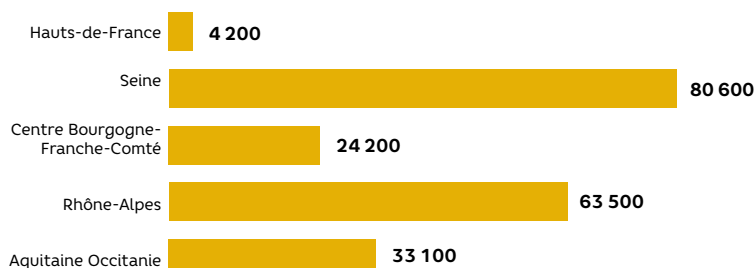
	Nombre de passagers ⁶	% du nombre de clients	Nb moyen de places par paquebot	Nb moyen de passagers par paquebot	Nb moyen de passagers par place
Hauts-de-France	4 200	2,0 %	87	1 400	16,1
Seine	80 600	39,2 %	145	4 242	29,2
Centre Bourgogne-Franche-Comté	24 200	11,8 %	134	4 033	30,1
Rhône-Alpes	63 500	30,9 %	142	3 969	27,9
Aquitaine Occitanie et Ouest*	33 100	16,1 %	141	4 138	29,3
TOTAL	205 600	100,0 %	139	3 954	28,4

Estimations EMC à partir des données de l'ONTF et de l'état des lieux actualisé de la flotte (SARL Grelet Conseil et Associés)

*Le paquebot du bassin Ouest a été rattaché au bassin Aquitaine Occitanie pour raison statistique

6. L'estimation du volume de fréquentation par bassin et à l'échelle nationale a été effectuée à partir des données collectées par l'ONTF auprès des opérateurs. Les données de fréquentation étaient disponibles pour l'ensemble des variables (nombre de passagers et nuitées) pour 47 des 52 paquebots fluviaux qui ont communiqué leurs chiffres de fréquentation. L'estimation de la fréquentation des paquebots fluviaux n'ayant pas fourni de chiffres a été réalisée à partir des données disponibles auprès des autres paquebots de leur bassin. Logique de calcul pour l'estimation du nombre de passagers (la même logique a été adoptée pour le nombre de nuitées) : $N = N_1 \cdot \sum_i G_i \cdot \frac{N_{1i}}{C_{1i}}$ avec N : nombre total de passagers ; N_1 : nombre de passagers des paquebots fluviaux ayant communiqué leurs chiffres de fréquentation à l'ONTF ; C = capacité d'accueil des bateaux en nombre de places ; i = bateau n'ayant pas communiqué de chiffre à l'ONTF ; b = bassin de navigation du bateau i.

NOMBRE DE CROISIÉRISTES PAR BASSIN



	Nombre moyen de nuitées en France	Nombre de nuitées	% de nuitées
Hauts-de-France	4,9	20 600	1,7 %
Seine	5,9	479 500	39,7 %
Centre Bourgogne-Franche-Comté	6,4	154 300	12,8 %
Rhône-Alpes	5,9	372 200	30,8 %
Aquitaine Occitanie et Ouest*	5,4	180 000	14,9 %
TOTAL	5,9	1 206 600	100,0 %

* Le paquebot du bassin Ouest a été rattaché au bassin Aquitaine Occitanie pour raison statistique.

Exception faite des Hauts-de-France, la répartition en nombre de passagers par bassin est voisine de celle observée au niveau des bateaux ou des capacités d'accueil. Les intensités de fréquentation sont ainsi assez similaires d'un bassin à l'autre même si l'on observe au sein de chaque bassin des différences parfois significatives de niveau d'activité entre les compagnies. **Le nombre moyen de passagers par place est ainsi compris entre 28 et 30 dans l'ensemble des bassins.** Il se situe aux alentours de 16 dans les Hauts-de-France.

Le bassin qui accueille le plus grand nombre de croisiéristes est ainsi le bassin Seine (40 %) suivi de Rhône-Alpes (31 %). Ces deux bassins concentrent ainsi 70 % de la fréquentation.

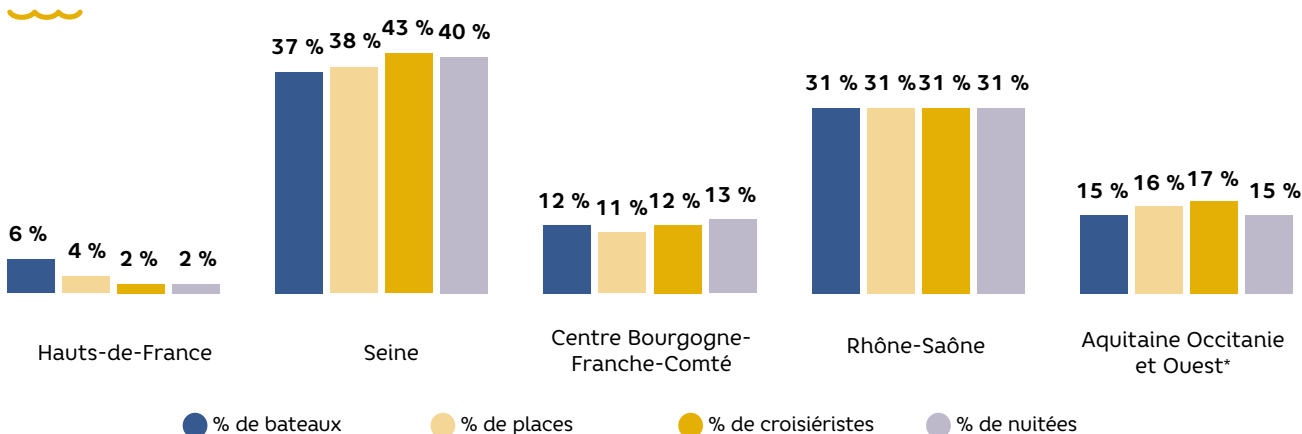
Viennent ensuite le bassin Aquitaine Occitanie (et Ouest) : 16 % et Centre Bourgogne-Franche-Comté : 12 %.

Toutefois, **si l'on raisonne en termes d'axe de navigation, le bassin Rhône-Saône (regroupant les bassins Centre Bourgogne-Franche-Comté et Rhône-Alpes) est en tête.**

Le nombre de nuitées ainsi générées est estimé à 1 206 600.

La durée moyenne des croisières étant assez voisines d'un bassin à l'autre, les tendances observées précédemment sont globalement les mêmes au niveau des nuitées. ●

IMPORTANCE RELATIVE DES BASSINS AU NIVEAU DE L'OFFRE ET DE LA FRÉQUENTATION



● % de bateaux ● % de places ● % de croisiéristes ● % de nuitées

Les caractéristiques de la clientèle

LA PROVENANCE DES CROISIÉRISTES

La grande majorité de la clientèle des paquebots fluviaux est étrangère.

La clientèle française ne représente en effet qu'un passager sur dix. Elle fréquente essentiellement les croisières de la société CroisiEurope.

Parmi la clientèle étrangère, 60 % des croisiéristes sont originaires de pays extra-européens : d'Amérique du Nord en premier lieu (États-Unis, Canada, pour environ 43 %) mais aussi d'Océanie (Australie et Nouvelle-Zélande, 6 %) ou d'Afrique du Sud.

La première clientèle européenne est la clientèle allemande. Elle représente globalement un quart de la fréquentation totale. Les autres Européens sont originaires du Royaume-Uni (5 %), plus marginalement de Suisse, de Belgique, des pays scandinaves ou d'Espagne.

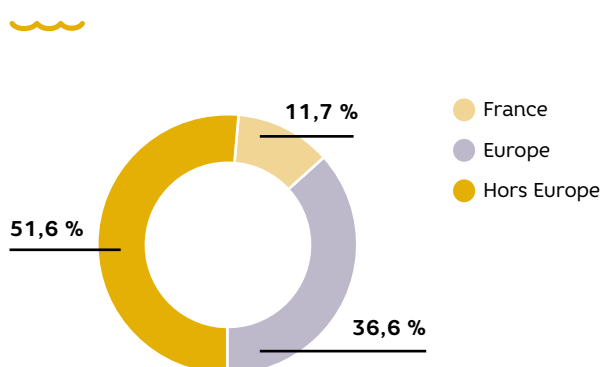
Ces résultats globaux masquent toutefois de fortes disparités entre les compagnies. Comme cela a été évoqué précédemment la société CroisiEurope se caractérise par l'importance de sa clientèle française. Ses clients étrangers sont principalement européens. D'autres compagnies travaillent essentiellement avec une clientèle européenne : A Rosa, Swiss Excellence River Cruises, Nicko Cruises, Dr Lüftner Reisen...

Une dizaine d'opérateurs sont quant à eux spécialisés sur les marchés extra-européens : Avalon Waterways, Uniworld, Viking Cruises, Scenic Tours, Vantage Travel, AMA Waterways...

À titre indicatif, les clients des croisières maritimes viennent pour 45 % des États-Unis en 2017 ; 9 % viennent de Chine et 29 % d'Europe, principalement d'Allemagne et du Royaume-Uni¹.

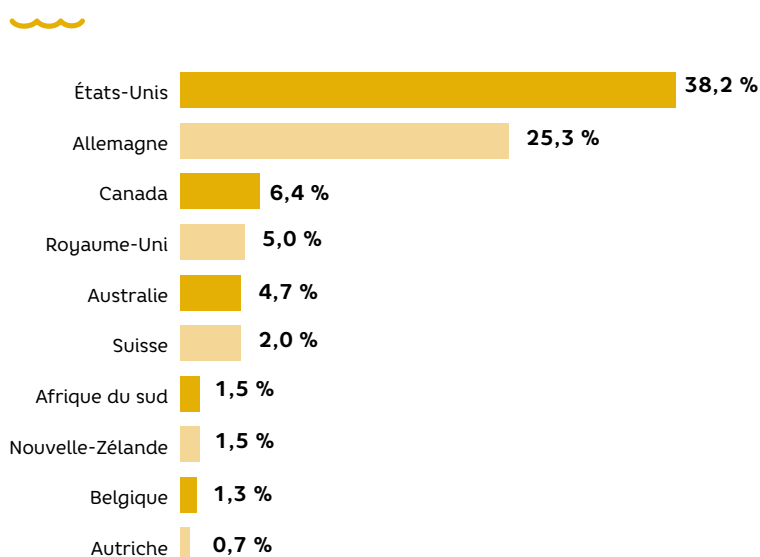
LA PROVENANCE DES CROISIÉRISTES

(Source enquête. En % des passagers)



LES 10 PREMIERS PAYS DE PROVENANCE DE LA CLIENTÈLE ÉTRANGÈRE

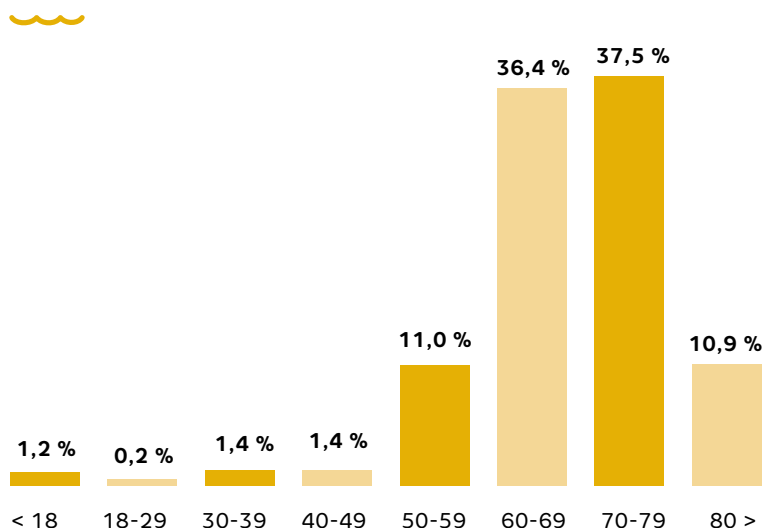
(Source enquête. En % des passagers)



1. Coopération des Agences d'urbanisme, Vallée de la Seine, Le tourisme fluvial et maritime dans la vallée de la Seine, étude 2018/2019 ; volet 1 : état des lieux et enjeux. Ces chiffres sont observés au niveau mondial.

STRUCTURE PAR ÂGE DE LA CLIENTÈLE

(Source enquête. En % des passagers)



UNE CLIENTÈLE COMPOSÉE MAJORITAIREMENT DE SÉNIORS

Les croisières en paquebots fluviaux sont fréquentées par une clientèle plutôt âgée. 36 % des croisiéristes sont sexagénaires, 38 % septuagénaires.

Les personnes de moins de 60 ans représentent ainsi 15 % de la fréquentation et la présence des moins de 40 ans est marginale.

Ainsi, la clientèle de la croisière fluviale est beaucoup plus âgée que celle de la croisière maritime où l'âge moyen des passagers est de 47 ans¹.

1. Coopération des Agences d'urbanisme, Vallée de la Seine, Le tourisme fluvial et maritime dans la vallée de la Seine, étude 2018/2019 ; volet 1 : état des lieux et enjeux. Ces chiffres sont observés au niveau mondial.

LA CROISIÈRE, UNE ACTIVITÉ PRATQUÉE EN COUPLE OU ENTRE AMIS

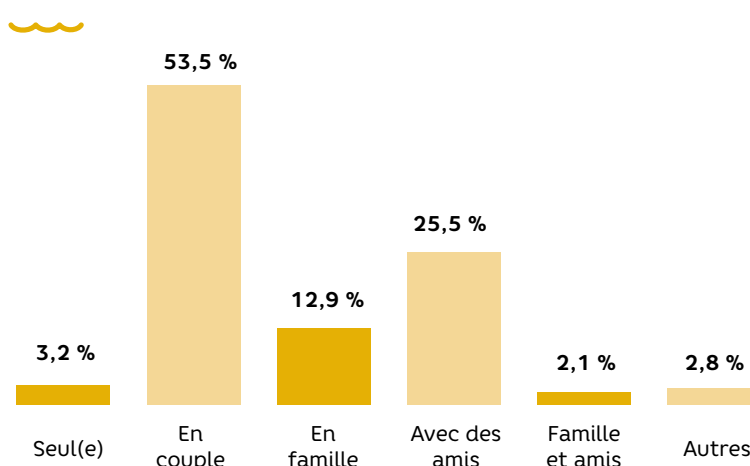
La fréquentation des paquebots fluviaux est en premier lieu composée de couples. Plus d'un passager sur deux a en effet effectué la croisière à deux, avec son conjoint.

L'autre grand scénario de fréquentation est la venue entre amis (25 %). Il est à noter que bon nombre de ces groupes d'amis sont en fait constitués de couples d'amis, ce qui renforce l'importance du couple comme élément constitutif des groupes de visiteurs².

Les familles sont ainsi très minoritaires à bord des paquebots fluviaux. Elles sont également le plus souvent exclusivement constituées d'adultes. Les familles avec jeunes enfants sont très peu fréquentes comme l'attestait déjà la structure de la fréquentation par âge. Les moins de 18 ans représentent en effet moins de 2 % des croisiéristes.

COMPOSITION DES GROUPES

(En % des passagers)



2. L'analyse des données relatives aux comportements d'achat et de consommation montre ainsi que les dépenses sont dans la très grande majorité des cas réalisées pour deux personnes.

UN SOCLE DE CLIENTS DÉJÀ CROISIÉRISTES

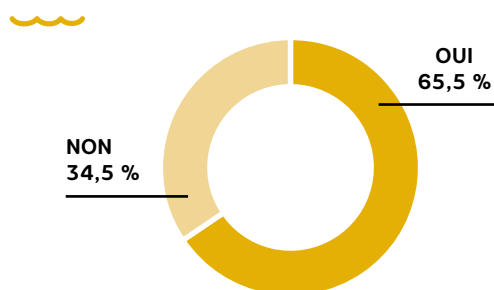
La clientèle des paquebots est principalement composée d'individus qui ont déjà vécu l'expérience des croisières fluviales.

Les deux tiers ont ainsi déjà navigué en France ou à l'étranger. La plupart d'entre eux (60 % soit 40 % de l'ensemble des passagers) a même réalisé plusieurs croisières au cours des dernières années. La proportion de ceux qui en ont pratiqué plus de trois au cours des cinq dernières années reste non négligeable : 22 %.

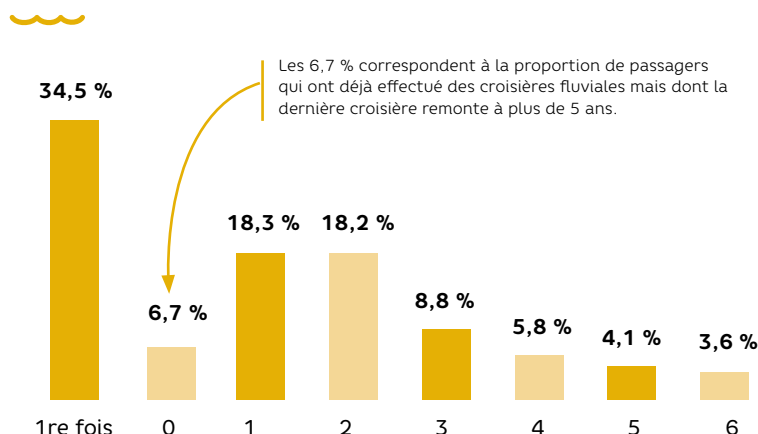
L'activité des paquebots fluviaux repose donc en premier lieu sur une base de clients qui connaît et pratique l'activité. Avec un taux de primo-visiteurs de 35 % l'activité bénéficie néanmoins chaque saison d'un apport de clientèle nouvelle importante.

L'analyse des pays dans lesquels les passagers ont déjà effectué des croisières montre **la prédominance des destinations étrangères** : deux fois plus de croisiéristes ont ainsi participé à des croisières fluviales dans des pays étrangers plutôt qu'en France.

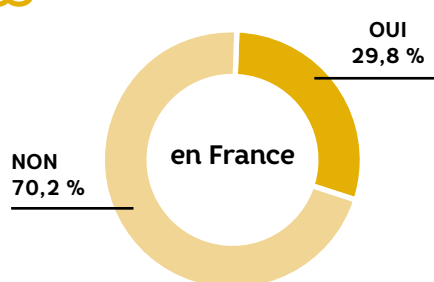
AVIEZ-VOUS DÉJÀ EFFECTUÉ UNE CROISIÈRE EN PAQUEBOT FLUVIAL ?



NOMBRE DE CROISIÈRES AU COURS DES 5 DERNIÈRES ANNÉES (En % des croisiéristes)



AVEZ-VOUS DÉJÀ EFFECTUÉ DES CROISIÈRES... ?

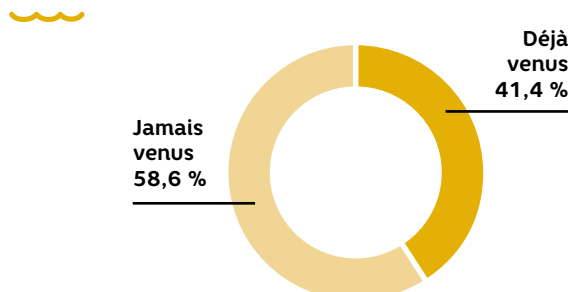


LA CONTRIBUTION DE L'ACTIVITÉ AU DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE DES TERRITOIRES

- La contribution de l'activité à l'attractivité des territoires est une question importante qui peut être mesurée à l'aide de deux indicateurs : la capacité à attirer sur le territoire des visiteurs qui n'étaient jamais venus auparavant [découverte] et la capacité de générer une clientèle spécifique, c'est-à-dire faire venir des personnes qui ne seraient pas venues durant la saison en l'absence de l'activité [attribution].

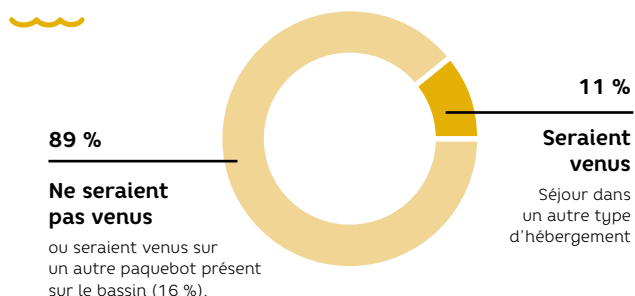
PROPORTION DE CROISIÉRISTES DÉJÀ VENUS SUR LE TERRITOIRE AVANT LA CROISIÈRE

(En % des croisiéristes)



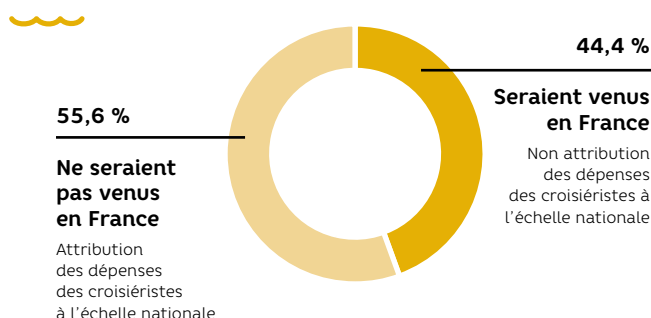
ATTRIBUTION DE LA PRÉSENCE SUR LE TERRITOIRE À LA CROISIÈRE EN PAQUEBOT FLUVIAL

(En % des croisiéristes)



ATTRIBUTION DE LA PRÉSENCE EN FRANCE À LA CROISIÈRE EN PAQUEBOT FLUVIAL

(En % des croisiéristes)



Concernant le premier indicateur, les **croisières en paquebot fluvial contribuent à l'attraction de nouvelles clientèles** : près de 6 croisiéristes sur 10 n'étaient en effet jamais venus sur le territoire avant la croisière. **Cette proportion est deux fois plus importante auprès de la clientèle étrangère (66 %) qu'auprès des passagers français (31 %).**

Les résultats observés au niveau du second indicateur, à savoir la capacité à faire venir des visiteurs qui ne seraient pas venus en l'absence d'une offre en tourisme fluvial, sont également satisfaisants.

Ce taux d'attribution est élevé puisqu'il avoisine les 90 %. Hors Paris, il atteint 92 %.

Cette question de l'attribution de la venue des visiteurs sur le territoire à la présence d'une offre de croisières en paquebot fluvial est importante dans l'évaluation des retombées économiques générées par cette activité. Comme nous le verrons ultérieurement dans la partie de l'étude qui lui est consacrée, en toute logique, seules les dépenses faites par les clients qui n'auraient pas effectué de séjour localement hors croisière fluviale peuvent en effet être attribuées à cette activité¹.

Compte tenu l'importance des visiteurs étrangers dans la fréquentation et dans la perspective de l'évaluation des retombées économiques de l'activité au plan national, il est également opportun d'évaluer dans quelle mesure la participation à la croisière a conditionné la venue en France des clients internationaux.

Ce taux « d'attribution », bien que logiquement plus faible qu'au plan local, reste significatif : 56 %.

À noter : ce taux prend en compte l'ensemble des passagers, donc les passagers français pour lesquels il est égal à 0 puisqu'ils sont résidents du territoire. Auprès des clientèles étrangères ce taux est de 65 % auprès de la clientèle européenne et de 60 % auprès des visiteurs en provenance des autres continents. ●

1. Cf. Méthodologie Direction générale des entreprises (DGE) : https://archives.entreprises.gouv.fr/2012/www.tourisme.gouv.fr/stat_etudes/etudes/entreprises/mesure-impact-economique-evenement-touristique.pdf



Les comportements à terre

DES ACTIVITÉS PRATIQUÉES À TERRE NOMBREUSES ET DIVERSES

Les huit activités proposées dans le cadre de l'enquête peuvent être globalement classées en trois catégories.

La première comprend deux activités particulièrement pratiquées par les croisiéristes : les visites de sites historiques, de monuments et la visite de sites naturels ou de villages. Elles enregistrent des taux de pratique supérieurs à 75 % (respectivement 87 % et 78 %).

Trois activités sont ensuite affectionnées par environ la moitié des croisiéristes : les visites et activités culturelles (musées, expositions, galeries d'art) (53 %), la visite de caves, de vignobles (49 %) et les balades et randonnées (47 %).

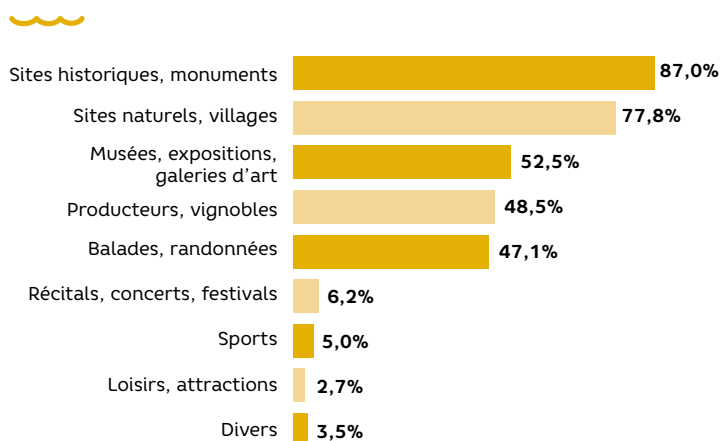
Enfin les activités du troisième groupe pratiquées par une proportion assez marginale de passagers : les activités sportives (5 %), les activités récréatives (3 %) et la participation à des festivals, des concerts (6 %).

À noter : ces taux de participation traduisent les préférences des clients en termes d'activités. Toutefois ils résultent également du contenu des programmes proposés dans le cadre du all inclusive par les opérateurs.

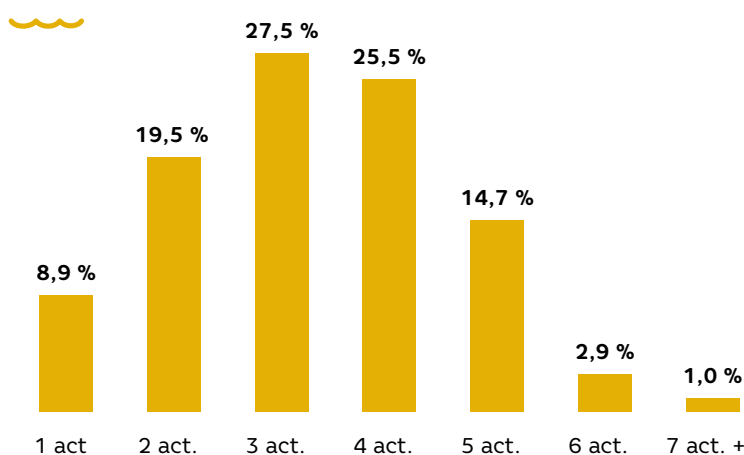
Sur les huit types d'activités proposées dans le cadre de l'enquête, **une majorité de croisiéristes en pratique 2 à 3** durant la croisière.

Près de 30% se polarisent sur 1 à 2 activités, essentiellement les visites de villages, de sites historiques ou naturels. 20 s'adonnent à une plus grande diversité d'activités : 5 à 8. ●

TYPES D'ACTIVITÉS PRATIQUÉES (En % des croisiéristes)



NOMBRE DE TYPES D'ACTIVITÉS PRATIQUÉS AU COURS DE LA CROISIÈRE (En % des croisiéristes)



Exemple d'interprétation : 23,8 % des croisiéristes ont pratiqué, durant l'ensemble de la croisière, deux des huit activités proposées dans le cadre de l'enquête (visites de sites historiques et visites de musées/expositions ; ou visites de sites naturels et visite de vignobles et de producteurs, etc.)

Les comportements d'achat et les dépenses à terre des clients au cours de la croisière

LES TAUX DE CONSOMMATION PAR POSTE DE DÉPENSE À TERRE

La quasi-totalité des croisiéristes a effectué des dépenses à terre durant la croisière.

Deux postes de consommation enregistrent des taux particulièrement élevés : les achats dans les commerces de biens alimentaires, de produits du terroir... (82 %), et les consommations dans les cafés (71 %).

Concernant les achats dans les commerces, les marchés ou chez l'exploitant, les produits les plus largement achetés par les croisiéristes sont les souvenirs, les cadeaux (62 %).

Vient ensuite une autre catégorie de produits locaux : les vins et les produits du terroir. 4 croisiéristes sur 10 en achètent durant la croisière.

Troisième type d'achat : les vêtements et accessoires (36 %) et, prisés par un quart des croisiéristes, l'art et l'artisanat local (25 %).

Une faible proportion, 22 %, ressent le besoin d'acheter des produits courants durant la croisière (produits d'hygiène, d'entretien, d'alimentation courante...).

Deuxième poste de dépenses après les achats de produits : les cafés et les bars.

Une proportion très élevée de croisiéristes, 70 %, a en effet pris au moins une fois des consommations dans des cafés à l'occasion des descentes à terre.

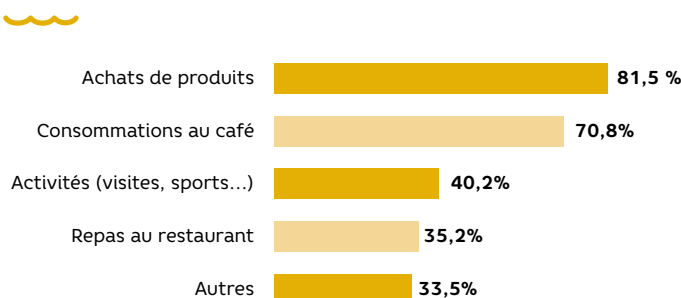
Troisième type de dépenses effectué par 40 % des passagers : les activités sportives, culturelles ou récréatives.

Comme nous l'avons vu précédemment, les croisiéristes pratiquent un certain nombre d'activités lors des escales. Le coût de ces activités est le plus souvent inclus dans le cadre du forfait tout compris. 40 % des passagers effectuent toutefois des dépenses hors forfait pour acheter des prestations ou s'adonner à des activités complémentaires.

Enfin, plus du tiers des croisiéristes (35 %) ont effectué des dépenses dans les restaurants locaux en dehors du forfait all inclusive qui inclut l'ensemble des repas.

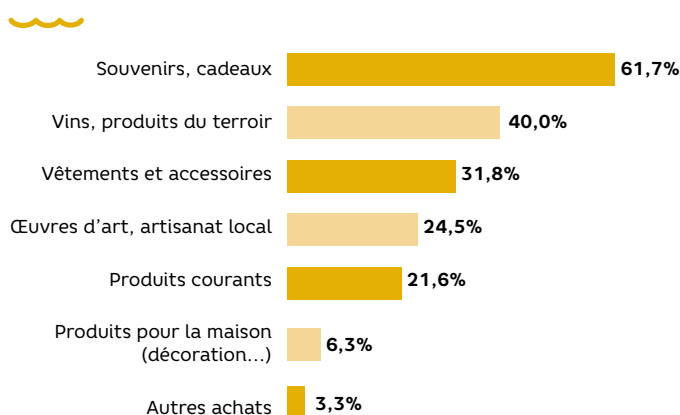
À noter : **la fréquentation des restaurants locaux par la clientèle des paquebots fluviaux ne provient pas uniquement des repas pris hors forfait par les croisiéristes.** Certains opérateurs incluent en effet dans le programme de la semaine relevant du all inclusive un ou deux repas dans des restaurants locaux. **Au total, la moitié des passagers a ainsi fréquenté au moins une fois les restaurants du territoire au cours de la croisière**, soit dans le cadre du forfait (cas le plus fréquent), soit hors forfait à leur propre initiative.

TAUX DE CONSOMMATION À TERRE (En % des croisiéristes)



Exemple d'interprétation : 81,5 % des croisiéristes ont acheté des produits dans les commerces locaux lors de leur descente à terre.

TYPES DE PRODUITS ACHETÉS AU COURS DE LA CROISIÈRE (En % des croisiéristes)



LA DÉPENSE DES CROISIÉRISTES

La dépense totale des 206 000 croisiéristes lors de leur descente à terre est évaluée à 27,6 millions d'euros TTC soit 24,5 millions d'euros HT. Elle correspond à une dépense moyenne par passager de 134 € TTC.

En tenant compte d'une durée de présence sur les bassins de navigation de 6,7 jours, la dépense moyenne par personne et par jour peut être estimée à environ 20 €.

La faiblesse relative de ce montant

est liée au fait que dans l'activité des paquebots fluviaux, **la plupart des dépenses sur site effectuées généralement par les touristes entrent dans le cadre du forfait tout inclus** : l'hébergement, la restauration, les visites et activités, les achats courants dont les produits alimentaires pour les repas, les frais de transport... L'essentiel des retombées générées par la clientèle des paquebots ne provient donc pas des

dépenses réalisées directement par les croisiéristes mais de celles que **les opérateurs effectuent auprès de leurs fournisseurs et prestataires pour produire les différents services proposés dans le cadre de leur offre.**

À titre indicatif, une étude menée en 2016 sur le Danube¹ a mis en évidence une dépense moyenne de 27 € par passager par jour.

1. Centrum für marktorientierte Tourismusforschung, Studie zum Nachweis positiver Wertschöpfungseffekte der Kabinenschiffahrt im Donauraum, Dr. Stefan Mang, Brigitte Franz, mars 2017 ; enquête menée auprès de 1 355 passagers de paquebots sur le Danube entre Ratisbonne et Vienne entre juin et octobre 2016. Le détail de la méthode appliquée pour cette enquête n'est pas connu, rendant délicate la comparaison avec la présente étude.

LES DÉPENSES PAR POSTE

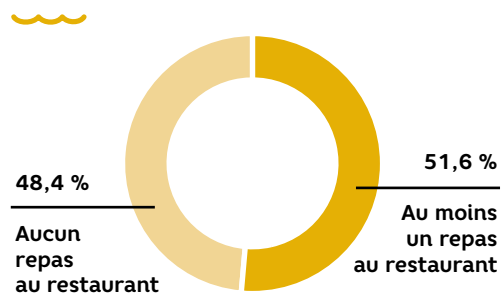
Le premier poste de dépense des passagers hors forfait est l'achat de produits. Il enregistre le taux de consommation le plus élevé (82 %) et la dépense moyenne par croisiériste la plus forte (53 €). Ce poste représente globalement 40 % du budget dépensé localement par les passagers.

Deuxième type de dépenses : les activités, notamment en raison d'une dépense moyenne par consommateur élevée (94 €). La dépense totale en activité est ainsi évaluée à 7,8 millions d'euros TTC (28 % de la dépense totale).

Les deux dernières catégories de postes de consommations génèrent un tiers des dépenses.

Il s'agit des repas au restaurant (près de 4 millions d'euros) et des consommations dans les cafés (3 millions d'euros). ●

PROPORTION DE CROISIÉRISTES AYANT PRIS DES REPAS DANS LES RESTAURANTS DU TERRITOIRE
Dans le cadre du forfait ou hors forfait
(En % de l'ensemble des croisiéristes)



Postes de dépenses	Taux de consommation	Dépense moyenne par consommateur	Dépense moyenne par croisiériste	Dépense totale	Part de la dépense (TTC)
Activités	40,2 %	94,0 €	37,8 €	7 767 200 €	28,2 %
Achats	81,5 %	64,9 €	52,9 €	10 873 200 €	39,4 %
Restaurants	35,2 %	51,8 €	18,2 €	3 749 400 €	13,6 %
Cafés	70,8 %	20,9 €	14,8 €	3 050 200 €	11,1 %
Autres dépenses	33,5 %	30,8 €	10,3 €	2 119 800 €	7,7 %
TOTAL TTC	-	-	134,0 €	27 559 800 €	100,0 %
TOTAL HT	-	-	118,9 €	24 451 900 €	-

Exemple d'interprétation (ligne « Activités ») : 40,2 % des croisiéristes ont effectué des dépenses hors forfait pour la pratique d'activités. La dépense moyenne durant la croisière par passager ayant effectué ce type de dépenses est de 94,00 €. Soit 37,80 € par croisiériste (ayant ou non effectué des dépenses en activité). La dépense totale en activité hors forfait est évaluée à 7 767 200 € TTC. Elle représente 28,2 % de l'ensemble des dépenses effectuées à terre hors forfait.



51,8 € TTC
DÉPENSE MOYENNE PAR CONSOMMATEUR AUX RESTAURANTS



Les pré et post séjours

Les pré et post séjours sont des éléments importants à prendre en compte lors de l'évaluation des retombées économiques de la filière des paquebots fluviaux. Comme cela a été mentionné précédemment, les dépenses réalisées à terre lors des escales par les croisiéristes restent limitées du fait des forfaits « tout compris », forme principale de commercialisation des croisières. **Les dépenses réalisées lors des pré et post séjours attribuables aux croisières constituent des retombées additionnelles directement injectées dans le tissu économique du territoire par les visiteurs.**

Ces retombées seront d'autant plus importantes que sera forte la proportion de visiteurs qui, venant de loin pour effectuer la croisière, se trouvent dans l'impossibilité de démarrer la croisière le même jour de leur arrivée en France. Même chose dans le sens du retour. Il leur est alors nécessaire d'effectuer un séjour en marge de la croisière.

L'activité des croisières fluviales est dans ce cas. **Les taux de pré et post séjours y sont ainsi plus élevés que dans la plupart des autres filières du tourisme fluvial.**

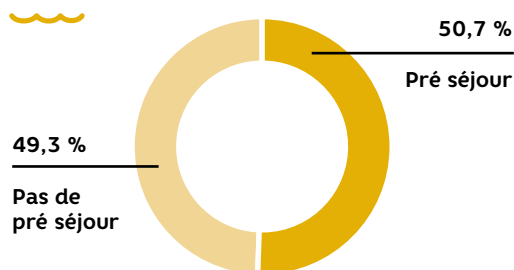
La moitié des clients effectue ainsi un pré séjour en lien avec la croisière, près de 30 % pour les post séjours.

Logiquement, **la proportion de visiteurs effectuant des pré et post séjours est particulièrement élevée auprès de la clientèle extra-européenne.** 77 % réalisent des pré séjours alors que cette proportion se situe à moins de 30 % auprès des clientèles françaises et européennes. Même tendance dans le cas des post séjours : clientèle extra-européenne : 51 %, clientèle européenne : 15 %.

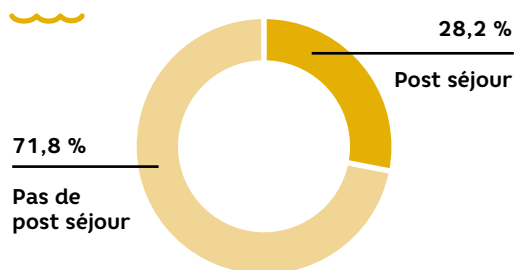
Au total, **57 % des passagers ont effectué un pré et/ou un post séjour.**

Élément important pour l'évaluation des retombées économiques de l'activité : ces pré et post séjours sont très majoritairement conditionnés par la croisière (85 %). Les taux de pré et post séjour attribuables à la croisière sont ainsi de 43,5 % pour les pré séjours et de 24,2 % pour les post séjours. Globalement, 49,2 % des croisiéristes ont effectué un pré et/ou un post séjour attribuable à la croisière, 18,5 % à la fois un pré et un post séjour.

TAUX DE PRÉ SÉJOURS (En % des croisiéristes)



TAUX DE POST SÉJOURS (En % des croisiéristes)



LES LIEUX DE SÉJOUR

La question des lieux où sont effectués les pré ou post séjours est importante également dans le cadre de l'évaluation des retombées économiques à l'échelle des bassins. **Ces séjours se partagent en effet entre bassin et hors bassin.** Dans le cadre de l'évaluation des retombées économiques au plan national, l'ensemble des dépenses réalisées à l'occasion des séjours effectués en France seront comptabilisées. Dans le cadre de l'analyse réalisée par bassin, seules seront prises en compte les dépenses

réalisées lors des séjours passés sur le bassin.

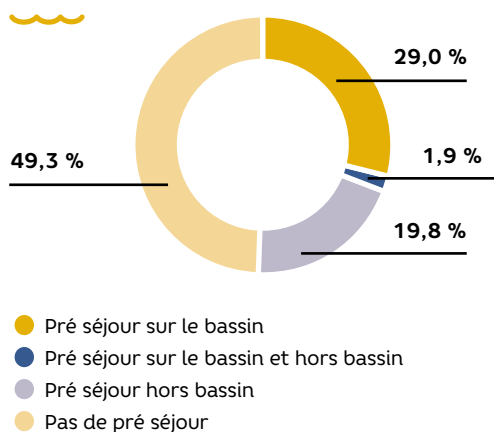
30 % des croisiéristes passent ainsi tout ou partie de leur pré séjour sur le bassin de navigation. Le plus souvent exclusivement (dans 94 % des cas). 20 % effectuent l'intégralité de leur pré séjour hors du bassin.

La durée moyenne des pré séjours s'établit à 2,4 nuits. Le nombre total de nuitées générées se partage globalement pour moitié entre bassin (52 %) et hors bassin (48 %).

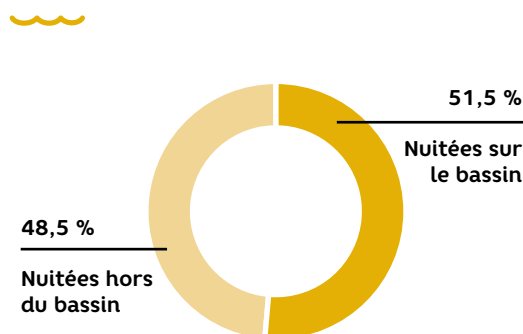


2,4
NUITS EN
MOYENNE
POUR LES PRÉ
SÉJOURS

LOCALISATION DES PRÉ SÉJOURS (En % des croisiéristes)



PRÉ SÉJOUR : RÉPARTITION DES NUITÉES ENTRE BASSIN ET HORS BASSIN (En % des nuitées en pré séjours)

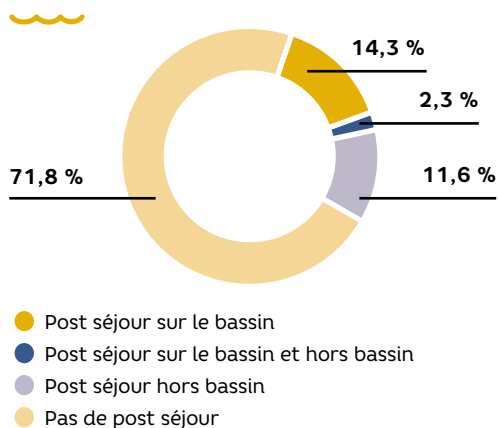


Les tendances sont globalement les mêmes en ce qui concerne les post séjours. 14 % des croisiéristes passent en effet l'intégralité de leur post séjour

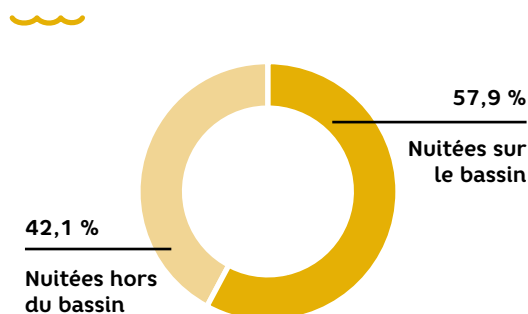
sur le bassin, 12 % hors du bassin.

Au total, **près de 60 % des nuitées en post séjours sont ainsi passées sur le bassin de navigation.**

LOCALISATION DES POST SÉJOURS (En % des croisiéristes)



POST SÉJOUR : RÉPARTITION DES NUITÉES ENTRE BASSIN ET HORS BASSIN (En % des nuitées en post séjours)



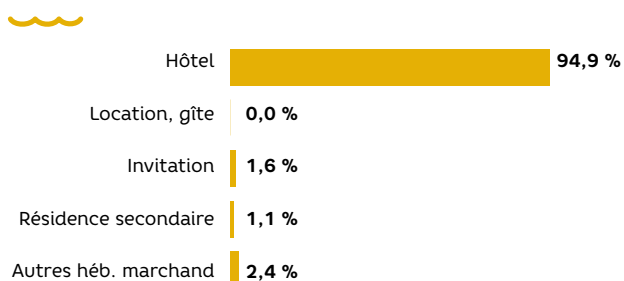


LES MODES D'HÉBERGEMENT UTILISÉS

La quasi-totalité des croisiéristes a utilisé un hébergement marchand lors de son pré et/ou post séjour. Principal mode d'hébergement : l'hôtel, utilisé par 95 % des passagers lors des pré séjours et 88 % lors des post séjours.

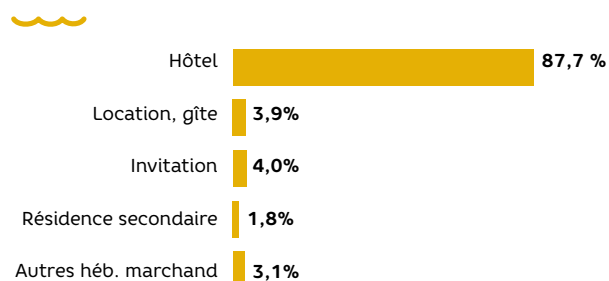
MODES D'HÉBERGEMENT UTILISÉS LORS DES PRÉ SÉJOURS

(En % des croisiéristes ayant effectué un pré séjour)



MODES D'HÉBERGEMENT UTILISÉS LORS DES POST SÉJOURS

(En % des croisiéristes ayant effectué un post séjour)



LES ACHATS ET CONSOMMATIONS COMPLÉMENTAIRES

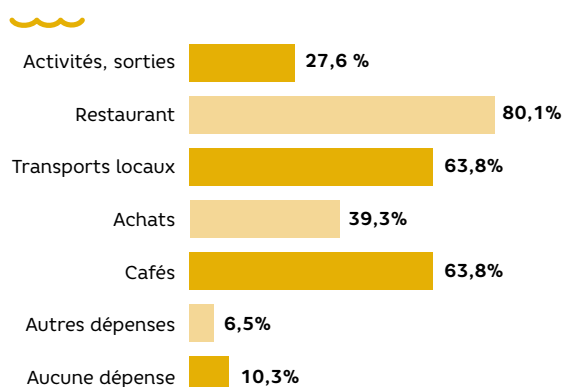
90 % des croisiéristes en pré ou post séjour font d'autres dépenses que celles liées à l'hébergement.

Une large majorité (80 %) se rend notamment dans les restaurants. Près des deux tiers consomment dans les cafés ou utilisent des moyens de transport payants (taxi, voiture de location...).

Près de 40 % achètent des produits dans les commerces.

TAUX DE CONSOMMATION LORS DES PRÉ ET POST SÉJOURS

(En % des croisiéristes)





LES DÉPENSES EN PRÉ ET POST SÉJOUR

- Afin de satisfaire les demandes des responsables des compagnies de paquebots fluviaux soucieux que l'enquête ne soit pas trop rébarbative pour leurs clients, l'une des contraintes ayant conditionné les choix effectués en termes de questionnement résidait dans la nécessité de proposer un questionnaire plutôt court. Concernant les pré et post séjours, les questions sur les montants dépensés ont ainsi porté sur deux catégories de dépenses : l'hébergement d'une part et les autres dépenses considérées de manière globale de l'autre. En outre, seuls les pré séjours ont fait l'objet d'un questionnaire sur les dépenses hors hébergement car les personnes interrogées ne pouvaient répondre à des questions sur des dépenses non encore effectuées. Nous avons maintenu les questions sur les dépenses en hébergement plus faciles à estimer pour le répondant. Le montant des dépenses hors hébergement lors des post séjours a été estimé à partir des taux de consommation¹ et montants de dépenses moyens observés lors des pré séjours ou à partir des comportements décrits dans le cadre des pré séjours pour les croisiéristes ayant effectué un pré séjour.

1. Taux de consommation : proportion de croisiéristes à avoir dépensé au moins un euro dans le poste de consommation considéré

DÉPENSES MOYENNES PAR PERSONNE LORS DES PRÉ ET POST SÉJOURS

Pré séjours	Au niveau national		Au niveau des bassins	
	Dépense par consommateur	Dépense par client	Dépense par consommateur	Dépense par client
Hébergement	281 €	119 €	298 €	96 €
Autres dépenses	155 €	60 €	152 €	45 €
TOTAL	-	179 €	-	141 €

Post séjours	Au niveau national		Au niveau des bassins	
	Dépense par consommateur	Dépense par client	Dépense par consommateur	Dépense par client
Hébergement	380 €	89 €	388 €	56 €
Autres dépenses	186 €	40 €	179 €	24 €
TOTAL	-	129 €	-	80 €



MONTANT GLOBAL DES DÉPENSES

Au plan national **les retombées générées par les pré et post séjours sont évaluées à 63,6 millions d'euros TTC** : 36,9 millions pour les pré séjours (58 %) et 26,7 millions pour les post séjours (42 %).

Dans les deux cas l'essentiel de la dépense est consacré à l'hébergement (entre 65 et 70 %).

Ce volume global de retombées correspond à une dépense moyenne par croisiériste ayant effectué des pré ou post séjours de près de 630 € : 413 € en pré séjour et 536 € en post séjour.

Ramené à l'ensemble des passagers (ayant ou non effectué de pré ou post séjours) cette dépense moyenne par personne avoisine les 310 €.

LES DÉPENSES EN PRÉ ET POST SÉJOURS AU NIVEAU NATIONAL

Postes de dépenses	Taux de consommation*	Dépense moyenne par consommateur	Dépense moyenne par croisiériste	Dépense totale	Part de la dépense (TTC)
Pré séjours					
Hébergement	42,5 %	281 €	119 €	24 516 200 €	66,4 %
Autres dépenses	39,0 %	155 €	60 €	12 389 800 €	33,6 %
TOTAL PRÉ SÉJOURS	43,5 %	413 €	179 €	36 906 000 €	100,0 %
Post séjours					
Hébergement	23,5 %	380 €	89 €	18 386 700 €	68,9 %
Autres dépenses	21,7 %	186 €	40 €	8 286 700 €	31,1 %
TOTAL POST SÉJOURS	24,2 %	536 €	129 €	26 673 400 €	100,0 %
TOTAL PRÉ ET POST SÉJOURS	49,2 %	629 €	308 €	63 579 400 €	-

* Les taux de consommation retenus tiennent compte des taux d'attribution des séjours à la croisière



LES DÉPENSES EN PRÉ ET POST-SÉJOURS DANS LES BASSINS

Postes de dépenses	Taux de consommation*	Dépense moyenne par consommateur	Dépense moyenne par croisiériste	Dépense totale	Part de la dépense (TTC)
Pré séjours					
Hébergement	32,2%	281 €	91 €	18 598 600 €	68,1%
Autres dépenses	29,6%	143 €	42 €	8 694 200 €	31,9%
TOTAL PRÉ SÉJOURS	32,8%	405 €	133 €	27 292 800 €	100,0%
Post séjours					
Hébergement	14,5%	334 €	49 €	9 989 300 €	69,9 %
Autres dépenses	13,6%	154 €	21 €	4 300 200 €	30,1 %
TOTAL POST SÉJOURS	15,1%	461 €	70 €	14 289 500 €	100,0%
TOTAL PRÉ ET POST SÉJOURS	37,7%	536 €	202 €	41 582 300 €	-

* Les taux de consommation retenus tiennent compte des taux d'attribution des séjours à la croisière

À l'échelle des bassins, la dépense globale est évaluée à environ 41,6 millions d'euros TTC (37,1 millions d'euros HT). Les niveaux globaux de retombées sont logiquement plus faibles qu'au plan national puisqu'ils excluent les dépenses effectuées lors des séjours passés hors bassin.

La part revenant aux pré séjours est plus élevée qu'au plan national : 66 %. La dépense en pré séjour est ainsi évaluée

à 27,3 millions d'euros, et 14 millions d'euros pour les post séjours.

Comme au niveau national les frais d'hébergement constituent l'essentiel des dépenses (environ 70 %).

La dépense moyenne par personne est ainsi évaluée à 536 € par croisiériste ayant effectué un pré et/ou un post séjour soit 202 € par passager (si l'on prend en compte les croisiéristes n'ayant pas fait de pré ou post séjour). ●







04



FOCUS
Les bassins
de navigation



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 (flotte, sites d'escale et circuits commercialisés) et de fréquentation mesurée aux écluses.

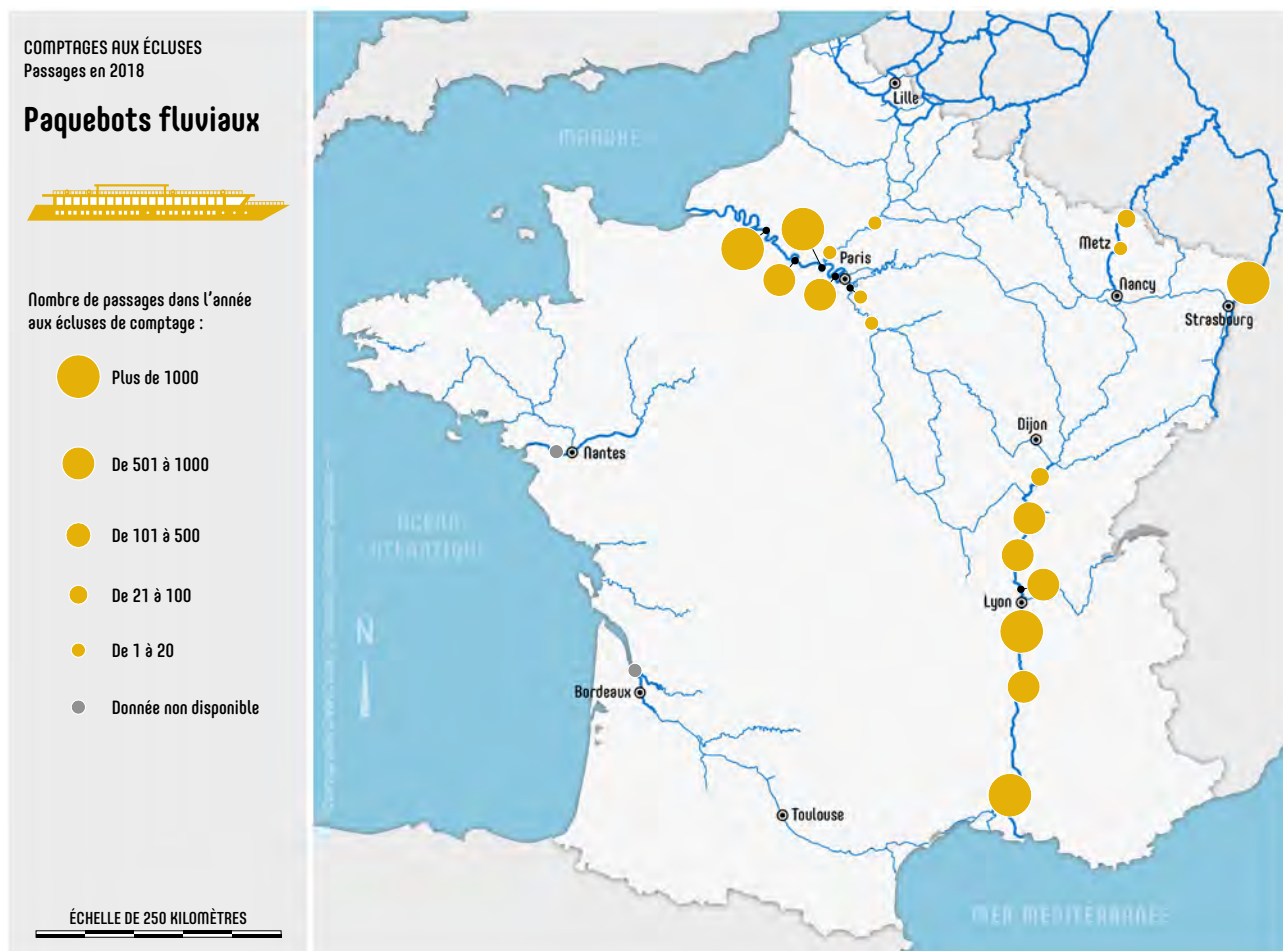
La fréquentation des bassins de navigation s'observe aux écluses de comptage et également à des ouvrages précis, comme ascenseurs à bateaux, tunnels.

Une écluse de comptage plaisance est un ouvrage sélectionné pour comptabiliser les passages des bateaux de plaisance. La sélection des écluses retenues pour

le comptage national a initialement été réalisée afin d'optimiser la connaissance de la fréquentation des bateaux de plaisance sur le réseau de VNF. Une distinction est opérée selon le découpage suivant : la plaisance (privée et locative), les bateaux promenade, les péniches hôtels et les paquebots fluviaux.

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

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



Selon les bassins de navigation, il n'est pas toujours possible d'avoir le comptage des paquebots fluviaux.

La fréquentation est importante sur les axes Seine et Rhône-Saône, axes sur lesquels on dénombre respectivement 19 et 22 paquebots en 2018.

Sur l'axe Rhône-Saône, la fréquenta-

tion est plus importante au sud de Lyon que sur le nord du linéaire, la portion Lyon-Méditerranée étant la plus prisée par les opérateurs.

Strasbourg est un « spot » important sur le Rhin supérieur.

Enfin, on note une activité, moins importante certes, sur la Moselle et sur l'Oise. ●

Le bassin Hauts-de-France : un potentiel transfrontalier peu exploité

Sur ce bassin, les caractéristiques de l'offre sont les suivantes :

La capacité d'accueil moyenne par paquebot est faible. **Les bateaux qui naviguent sur ce bassin font généralement une escale à Lille** dans le cadre de croisières en Belgique ou combinées Pays-Bas – Belgique.

Ce bassin compte 8 sites d'accueil pour les paquebots fluviaux, à Arques, Bouchain, Douai, Dunkerque, Lille, Mont Bernanchon, Mortagne-du-Nord et Valenciennes.

Ce bassin n'est pas le bassin de prédilection des paquebots, il n'en présente pas moins un intérêt grâce à sa situation frontalière ainsi que son positionnement sur le tourisme de mémoire notamment, sujet cher aux clientèles anglo-saxonnes.

La création du canal Seine-Nord Europe pourrait offrir des perspectives de déve-

loppement de cette activité, rendant possible une croisière entre Amsterdam et Paris. ●



LE CANAL SEINE-NORD-EUROPE

Le canal Seine-Nord Europe permettra de relier la Seine (via l'Oise) au réseau européen (l'Escaut). Ce canal, à grand gabarit, pourra alors accueillir des bateaux d'une longueur allant jusqu'à 185 mètres et jusqu'à 11,40 mètres de large. Cette liaison prioritairement conçue pour accroître le trafic de marchandises présente des opportunités fortes également pour la croisière fluviale. D'une part, les bateaux pourront naviguer entre Paris et Amsterdam ou Bruges sur des croisières d'une à deux semaines ; d'autre part, les compagnies pourront, en fonction de la commercialisation d'un bassin, acheminer un bateau plus facilement et à moindre coût.

Le projet est confié à la Société du Canal Seine-Nord Europe qui en est le maître d'ouvrage et associe étroitement l'État et les collectivités territoriales des Hauts-de-France. De plus, dans le cadre du réseau Seine-Escaut, dont le Canal Seine-Nord est le maillon manquant, la France travaille en collaboration avec ses partenaires belges des régions de Flandre et de Wallonie. La mise en service du canal est prévue pour fin 2028.

CARACTÉRISTIQUES DE LA FLOTTE

Nombre de paquebots	3
Capacité d'accueil totale	261
Capacité d'accueil par paquebot	87,0
Nombre de passagers transportés	4 200



Le bassin Seine, vallée de l'impressionnisme

On dénombre 19 paquebots sur l'axe Seine en 2018.

Sur ce bassin, **un quart des paquebots a une longueur de 125 m et plus**, ce qui explique la capacité d'accueil moyenne par paquebot qui est relativement élevée par rapport à d'autres bassins.

Le bassin Seine comptait 7 paquebots fluviaux en 2009. **L'offre a augmenté jusqu'à atteindre un pic de 20 unités en 2015**, puis a connu une légère baisse, avant de remonter à 19 paquebots en 2018.

CARACTÉRISTIQUES DE LA FLOTTE

Nombre de paquebots	19
Capacité d'accueil totale	2 760
Capacité d'accueil par paquebot	145,3
Nombre de passagers transportés	80 600



LA PROBLÉMATIQUE DU BIEF PARISIEN

La flotte de ce bassin devrait évoluer avec l'arrivée en 2021 de 4 paquebots Viking de 125 m pour remplacer les 3 unités de 135 m de cette compagnie naviguant actuellement sur le bassin¹. Aussi, lorsqu'en 2019, Viking Cruises a obtenu l'occupation privative d'une escale aux pieds de la Tour Eiffel (Grenelle), la compagnie a fait le choix d'investir dans une nouvelle gamme de bateaux, disposant de moins de cabines pour accueillir 170 passagers (au lieu de 190 à bord des unités de 135 mètres). Cette escale privatisée sera désormais la tête de ligne avec ses nouveaux paquebots adaptés aux contraintes réglementaires. Pour rappel, Viking Cruises utilisait le site du Pecq (accessible aux 135 m) comme tête et fin de ligne pour ses croisières sur la Seine.

1. Le bief parisien limite pour des questions de sécurité la longueur des bateaux à 125 mètres à partir du pont de Bir-Hakeim.

On recense **22 sites d'escales** sur ce bassin. L'escale de La Roche-Guyon est le dernier site mis en service (2018) ; elle est accessible aux bateaux de 135 m. Les têtes et fins de ligne sont Paris, Le Pecq (pour les paquebots de 135 m ne pouvant accéder au bief parisien), Rouen, Caudebec-en-Caux, Le Havre et Honfleur.

Les sites d'escales les plus fréquentés sont **Paris, Les Andelys, Rouen et Caudebec-en-Caux**. Les opérateurs font état d'un manque de places sur le bief parisien.

Ce bassin a fait l'objet, en 2017, d'un schéma directeur pour le développement de la croisière avec hébergement, piloté par Haropa et VNF.

Des projets de développement de services sont en cours, notamment au Havre, à Rouen où l'électrification des quais est à l'étude et à Vernon et aux Andelys où Seine Normandie Agglomération, gestionnaire de ces sites d'escale, va mettre en place une concession pour la gestion des bornes d'eau et d'électricité. En outre, l'augmentation de la capacité d'accueil est en cours à Vernon et prévue aux Andelys.

En termes de passages aux écluses, les paquebots représentent en 2018² 30 % des passages touristiques³ à l'écluse de Suresnes, 45 % à l'écluse de Chatou, 56 % à l'écluse d'Andrésy et 77 % à l'écluse d'Amfreville (à l'amont de Rouen).

Sur ce bassin, **les itinéraires commercialisés sont principalement des croisières d'une semaine entre Paris et Honfleur ou Le Havre**, incluant les visites de Paris, Giverny, Rouen, Honfleur, des abbayes du val de Seine, des châteaux de Versailles, La Roche-Guyon, Malmaison, Gaillard (château de Richard Cœur de Lion) ou de Martainville (traditions et arts normands), ainsi que des excursions sur la côte fleurie, les plages du Débarquement, à Etretat ou encore à Bayeux. Plus rarement, le musée de la Bénédictine à Fécamp, la visite d'Auvers-sur-Oise, celle du château de Vaux-le-Vicomte ou une excursion dans la Somme sur les sites de la Première Guerre Mondiale peuvent être proposés. ●

2. Source : étude des statistiques de passage aux écluses fournies par VNF.

3. Passages des paquebots fluviaux, péniches hôtels et bateaux de plaisance.

LES ESCALES DU BASSIN SEINE



Le bassin Grand Est, maillon du bassin Rhin – Main – Danube

Sur ce bassin, on recense 136 unités en 2018.

123 de ces 136 paquebots naviguent sur le Rhin, les autres naviguent sur la Moselle de manière ponctuelle.

La capacité d'accueil moyenne des paquebots est plus élevée sur ce bassin ; c'est là aussi que l'on recense la plus grande proportion de paquebots de 135 m : ces derniers représentent 41 % de la flotte.

C'est sur le bassin Rhin-Main-Danube qu'est née la croisière à bord de paquebots fluviaux. En 2004, on y dénombrait déjà 109 unités. La hausse constante de la flotte a abouti à un total de 253 unités en 2018¹.

Un schéma d'implantation d'appontements sur le Rhin a été élaboré en 2018 par VNF en partenariat avec EDF, suite auquel une procédure concessive a été lancée, en 2020, par VNF pour la création et l'exploitation de sites d'escale à Neuf-Brisach et Huningue, dont la mise en exploitation est prévue entre 2022 et 2023.

Sur ce bassin, les paquebots fluviaux représentent moins de 2 % des passages² à l'écluse d'Apach (sur la Moselle, à la frontière avec l'Allemagne et le Luxem-

CARACTÉRISTIQUES DE LA FLOTTE

Nombre de paquebots	136
Capacité d'accueil totale	21 134
Capacité d'accueil par paquebot	155,4
Nombre de passagers transportés	219 900

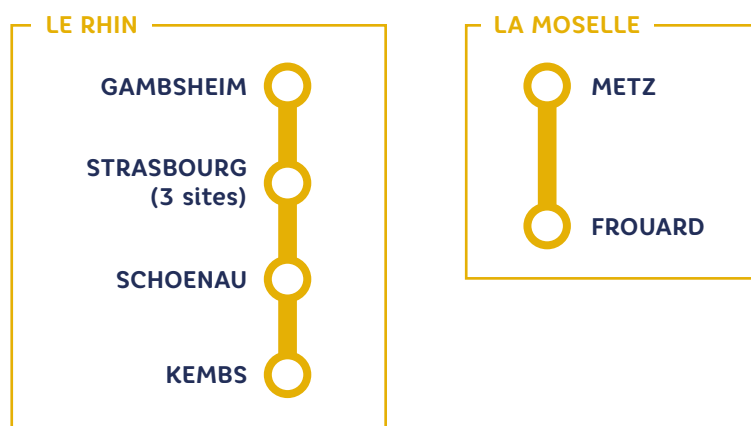
bourg) en 2018, et 48 % des passages (sur un total de 4 266 passages touristiques) à l'écluse de Gambsheim, sur le Rhin au Nord de Strasbourg.

Sur ce bassin, **le principal itinéraire commercialisé est Amsterdam-Bâle comprenant quelques jours de navigation sur le Rhin supérieur** au cours desquels sont proposées, côté français, la visite de Strasbourg, de la route des vins (Riquewihr, Ribeauvillé...), de Colmar, de Mulhouse et du musée de l'automobile. Sur la Moselle, l'itinéraire entre Coblenche et la frontière franco-luxembourgeoise est proposé, souvent combiné avec quelques jours sur le Rhin, le Main ou la Sarre. **Très peu de circuits intègrent une partie de navigation sur la Moselle française.** ●

1. Source : A. Hader, The river cruise fleet.

2. Source : étude des statistiques de passage aux écluses fournies par VNF.

LES ESCALES DU BASSIN GRAND EST



41 %
DES BATEAUX
SUR LE BASSIN
GRAND EST
FONT 135M

Le bassin Centre Bourgogne-Franche-Comté : Chalon-sur-Saône et Mâcon têtes de ligne

On dénombre 6 paquebots ayant un port d'attache déclaré sur ce bassin et naviguant sur l'axe Rhône-Saône.

La capacité d'accueil moyenne des paquebots est de l'ordre de 134 passagers, allant de pair avec la longueur de la flotte : tous les bateaux ont une longueur de 110 m.

Sur l'axe Rhône-Saône auquel appartient ce bassin, la flotte de paquebots est passée de 4 unités en 1998 à 22 en 2018. **Un pic a été atteint en 2015 avec 26 unités.**

Les sites de Mâcon et Chalon-sur-Saône sont les plus fréquentés. Saint-Jean-de-Losne, Chalon-sur-Saône et Mâcon sont des têtes/fins de ligne ; **le port de commerce de Chalon peut accueillir 9 paquebots en hivernage.**

Un schéma de développement des services est en passe d'être déployé sur l'axe Rhône-Saône.

À Chalon-sur-Saône, la Communauté d'agglomération étudie la possibilité de mettre en place des bornes électriques sur ses quais accueillant des paquebots fluviaux.

Sur ce bassin, en 2018, les paquebots fluviaux représentent 1,3 % des passages³ à l'écluse de Seurre, sur le nord de la Saône, et 27 % (sur un total de 2 655 passages touristiques) à l'écluse de Couzon au nord de Lyon.

Peu de paquebots proposent des croisières uniquement sur le bassin Centre Bourgogne-Franche-Comté tel que défini dans cette étude. **Généralement, c'est l'axe Rhône-Saône qui est vendu, ou plutôt les destinations Bourgogne et Provence dans le cadre de croisières Chalon-Arles, ou Lyon-Chalon-Arles principalement.** Sur le linéaire intégré au bassin Centre Bourgogne-Franche-Comté, les principales visites proposées sont Chalon-sur-Saône (et le musée de la photographie), Mâcon, le Beaujolais, l'abbaye de Cluny, Beaune, le château de Cormatin... La thématique de la gastronomie est très présente, autour du vin et des truffes. ●

CARACTÉRISTIQUES DE LA FLOTTE

Nombre de paquebots	6
Capacité d'accueil totale	803
Capacité d'accueil par paquebot	133,8
Nombre de passagers transportés	24 200

LES ESCALES DU BASSIN CENTRE BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

SAINT-JEAN-DE-LOSNE

SEURRE

CHALON-SUR-SAÔNE
(3 sites)

TOURNUS

MÂCON

3. Source : étude des statistiques de passage aux écluses fournies par VNF.



© iStock

Le bassin Rhône-Alpes : Lyon, la Provence et la Camargue

En 2018, 16 paquebots sont déclarés comme ayant un port d'attache sur ce bassin ; ils naviguent sur l'axe Rhône-Saône.

La capacité d'accueil moyenne est légèrement supérieure à celle observée sur le bassin Centre Bourgogne-Franche-Comté car 43 % des paquebots ont une longueur de 125 m et plus ; cette longueur moyenne est contrebalancée par 2 paquebots d'une longueur inférieure à 100 m (le Chardonnay : 80 m, et le Provence : 90 m, accueillant chacun 50 passagers).

Sur l'axe Rhône-Saône auquel appartient ce bassin, la flotte de paquebots est passée de 4 unités en 1998 à 22 en 2018. **Un pic a été atteint en 2015 avec 26 unités.**

27 sites d'escale jalonnent le linéaire de ce bassin. L'escale de Valence a été inaugurée en 2019.

Lyon peut accueillir 14 paquebots sur 5 sites différents.

Sur ce bassin **les sites d'escales les plus fréquentés sont Lyon, Avignon, Viviers et Arles.**

Les têtes et fins de ligne sont Lyon, Avignon et Arles, ainsi que Tarascon pour les unités de 135 m pour lesquelles il n'existe pas d'emplacement accessible plus au sud sur le Rhône.

CARACTÉRISTIQUES DE LA FLOTTE

Nombre de paquebots	16
Capacité d'accueil totale	2 278
Capacité d'accueil par paquebot	142,4
Nombre de passagers transportés	63 500

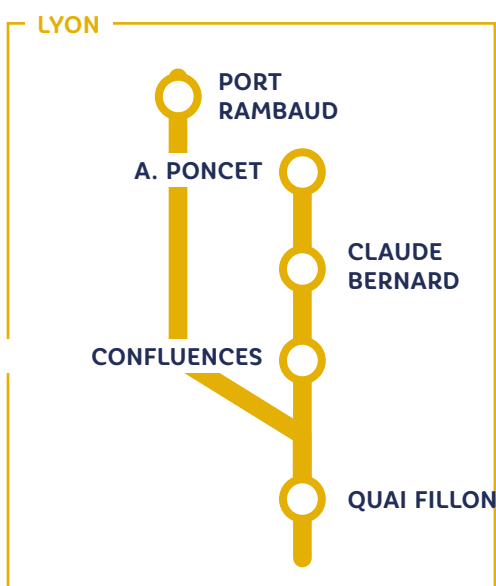
Un schéma de développement des services est en passe d'être déployé sur l'axe Rhône-Saône. De plus, on recense un projet de création d'escale à Villefranche-sur-Saône, ainsi que le projet d'augmentation de la capacité d'accueil du site d'Arles et celui de réaménagement de la façade fluviale (incluant la mise en place de services) à Port-Saint-Louis-du-Rhône.

Sur ce bassin, en 2018, la part des passages de paquebots fluviaux¹ s'élève à 48 % à l'écluse de Bourg-lès-Valence, et à 50 % à celle de Vallabrègues entre Avignon et Arles.

Quelques paquebots proposent des croisières uniquement sur le bassin Rhône-Alpes tel que défini dans cette étude, mais généralement, c'est l'axe Rhône-Saône qui est vendu, ou plutôt les destinations Bourgogne et Provence dans le cadre de croisières Chalon-Arles ou Lyon-Arles. Sur le linéaire intégré au bassin Rhône-Alpes, les principales visites proposées sont Lyon, Vienne, Avignon, Arles, Tournon-sur-Rhône, Viviers, les villages de Gordes et d'Uzès, le pont du Gard, les gorges de l'Ardèche, la grotte Chauvet, Les Baux de Provence, la Camargue. La thématique de la gastronomie est très présente notamment avec des repas au restaurant Paul Bocuse, la visite de Valrhona, de sites de production d'huile d'olive et de domaines autour de Châteauneuf-du-Pape. Les autres thématiques proposées sont la lavande, le savon et Van Gogh. ●

1. Source : étude des statistiques de passage aux écluses fournies par VNF

LES ESCALES DU BASSIN RHÔNE-ALPES



Le bassin Aquitaine Occitanie entre domaines viticoles et océan

Sur ce bassin, on recense 7 paquebots en 2018.

Le développement de ce produit y est plus récent que sur les autres bassins puisque le premier paquebot y est apparu en 2011.

La capacité d'accueil par paquebot est plus élevée que sur l'axe Rhône-Saône et le bassin de la Seine car 28 % de la flotte sont des unités de 135 m ; à l'inverse, **on note la présence d'un petit paquebot de 78 m, le MS Bordeaux, positionné sur le segment des croisières vélo.**

On dénombre **8 sites d'escale** sur ce bassin. **Bordeaux est la seule tête et fin de ligne.** Le site d'escale de Royan est opérationnel depuis 2020.

Ce bassin présente une marge de développement avec notamment l'accroissement du linéaire de navigation jusqu'à Royan, permettant d'offrir des croisières plus longues. Pour l'instant, seule la compagnie CroisiEurope fait escale à

Royan, mais les autres compagnies pourraient suivre en s'adaptant à la navigation plus complexe dans cet estuaire.

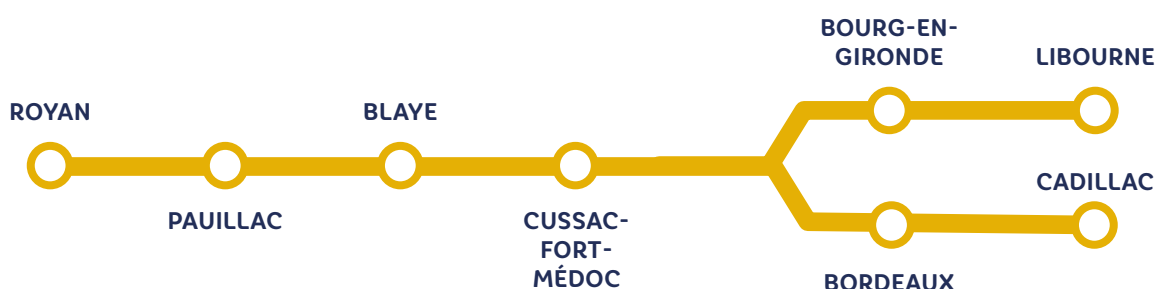
Sur ce bassin, les principales visites proposées sont Bordeaux, la Cité du Vin, la citadelle de Blaye, Saint-Emilion (au départ de Libourne), le Médoc (au départ de Pauillac), le château de Roquetaillade, ainsi que des excursions dans le bassin d'Arcachon ou à Cognac. ●

CARACTÉRISTIQUES DE LA FLOTTE

Nombre de paquebots	7
Capacité d'accueil totale	1 034
Capacité d'accueil par paquebot	147,7
Nombre de passagers transportés	33 100*

* y compris les passagers transportés sur le paquebot naviguant dans le bassin Ouest pour des raisons statistiques

LES ESCALES DU BASSIN AQUITAINE OCCITANIE



Le bassin Ouest : un développement récent

Sur ce bassin, **1 paquebot navigue en 2018.**

Ce paquebot a une longueur de 89 m et a été spécialement conçu pour pouvoir naviguer sur la Loire. Il navigue sur ce bassin depuis 2015.

On recense 4 sites d'escale sur ce parcours. Nantes est la tête et fin de ligne.

Deux croisières principales sont commercialisées : une de 6 jours et une de 8 jours. Les principales visites et excursions sont Nantes, Saint-Nazaire, Clisson, Angers, Guérande, la route du muscadet, les châteaux d'Ussé, Azay-le-Rideau, Brissac, le Cadre Noir de Saumur. ●

CARACTÉRISTIQUES DE LA FLOTTE

Nombre de paquebots	1
Capacité d'accueil totale	96



© istock

LES ESCALES DU BASSIN OUEST







05



L'ÉCONOMIE
des opérateurs



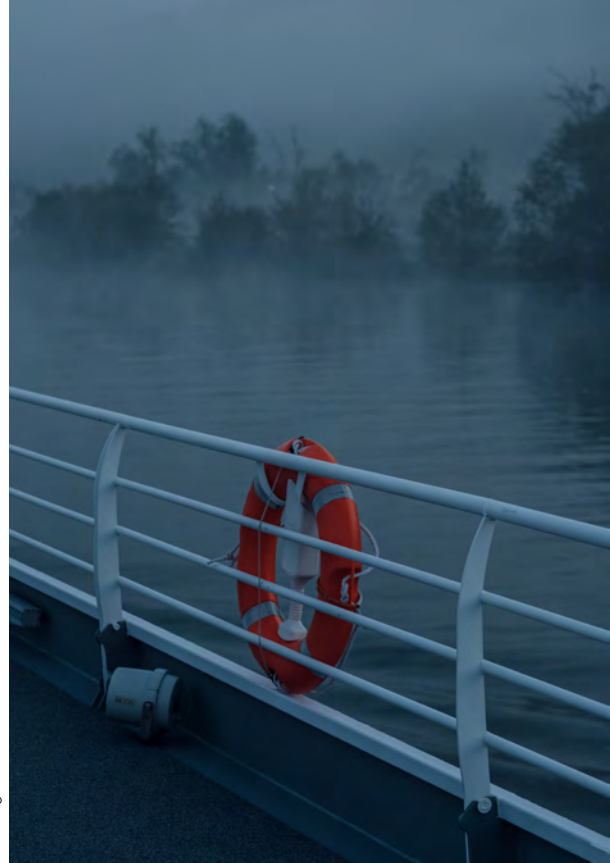
L'ÉCONOMIE des opérateurs

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

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

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

© Charlyderouet x les others



Le chiffre d'affaires des entreprises national et par bassin



438
MILLIONS
D'EUROS HT

■ **La filière des paquebots fluviaux se caractérise par une forte proportion d'opérateurs étrangers.** Les données financières sur les entreprises susceptibles de fournir des éléments sur les niveaux d'activité étant limitées, le chiffre d'affaires du secteur a été estimé par l'application d'un prix moyen par croisière à l'ensemble de la fréquentation. Deux principaux éléments ont servi de base à la détermination de ce prix moyen : les données de l'enquête réalisée auprès des croisiéristes et les informations communiquées par un certain nombre d'opérateurs lors des entretiens qualitatifs. **La dépense moyenne a ainsi été estimée à près de 3 000 € TTC par croisiériste.** Ce montant prend en compte les différences de prix pratiquées par les entreprises lors d'une même croisière en fonction du niveau de qualité des prestations offertes ainsi que les évolutions des tarifs tout au long de la saison. Ce montant a été ramené en HT (taux moyen 10 %) et un taux de commission moyen de 20 % a été appliqué pour estimer la part revenant à l'opérateur. Ce taux de commis-

sionnement peut également varier sensiblement d'un opérateur à l'autre selon leur politique de commercialisation. Ce chiffre d'affaires moyen HT par croisiériste a ensuite été appliqué au nombre total de clients accueillis durant la période d'étude tel qu'estimé à partir des données communiquées par les entreprises à l'Observatoire national du tourisme fluvial (ONTF).

Le chiffre d'affaires des entreprises de la filière des paquebots fluviaux naviguant sur les bassins intérieurs français est évalué à près de 438 millions d'euros HT, soit 481 millions d'euros TTC.

L'estimation du chiffre d'affaires par bassin a été effectuée à partir des volumes de croisières commercialisées. Ces chiffres de fréquentation par bassins ont pu être estimés avec un fort degré de précision à partir des données fournies par l'Observatoire national du tourisme fluvial.

L'importance relative des bassins rejoint celle observée lors de l'analyse de leur fréquentation.

Deux bassins enregistrent les niveaux d'activités les plus élevés : le bassin Seine : 172 millions d'euros HT et le bassin Rhône-Alpes, 135 millions. **À eux deux ces bassins génèrent 70 % du chiffre d'affaires de la filière.**

Les bassins Centre Bourgogne-Franche-Comté et Aquitaine Occitanie pèsent ensuite respectivement 12 et 16 % de l'activité avec des chiffres d'affaires de 51,5 et 70,5 millions d'euros.

Enfin, le chiffre d'affaires du bassin des Hauts-de-France est d'environ 9 millions d'euros HT. ●

LE CHIFFRE D'AFFAIRES¹

	CA HT	CA TTC
Hauts-de-France	8 942 000 €	9 836 000 €
Seine	171 599 000 €	188 759 000 €
Centre Bourgogne-Franche-Comté	51 522 000 €	56 675 000 €
Rhône-Alpes	135 193 000 €	148 712 000 €
Aquitaine Occitanie*	70 471 000 €	77 518 000 €
TOTAL	437 727 000 €	481 500 000 €

*Inclut le bassin Ouest (1 paquebot)

1. Le chiffre d'affaires des opérateurs rend compte de l'activité effective des entreprises sur le territoire national. **Il est évalué à partir des volumes de passagers transportés** fréquentant les différents territoires français. L'essentiel des escales programmées dans le bassin Grand Est étant réalisées en Allemagne le chiffre d'affaires généré à partir de cette clientèle n'est pas intégré dans l'évaluation. Il en va de même pour l'activité propre aux sièges sociaux des compagnies. C'est ainsi le cas de CroisiEurope à Strasbourg.





La structure des charges

- Compte tenu des sources d'informations utilisées pour procéder aux évaluations, l'analyse de la ventilation des charges des entreprises a été adossée à la décomposition retenue pour la finalisation des comptes de résultats : achats de marchandises, achats de matières premières et autres approvisionnements, autres achats et charges externes, impôts, taxes et versements assimilés, salaires et traitements, charges sociales... Outre ces charges d'exploitation ont été retenues les dotations aux amortissements pour pouvoir prendre en compte la dimension investissements et deux composantes des retombées fiscales : la TVA et l'impôt sur les bénéfices des sociétés. Les ratios utilisés pour procéder à la décomposition des charges des entreprises par type ont été calculés sur la base de l'analyse des comptes annuels de 5 sociétés et des informations communiquées en entretien par 7 opérateurs.

NATURE DES DÉPENSES PAR POSTE

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



Les différentes charges des entreprises peuvent être réparties en quatre catégories :

- Les **dépenses et charges externes liées aux achats de produits et de prestations nécessaires à l'activité** (les deux premières lignes du tableau ci-après). Elles constituent le premier grand poste de charges (66 %) avec un montant total de dépenses **d'environ 290 millions d'euros**. Les deux tiers de cette dépense (194 millions d'euros HT) sont liés aux services externes (communication, commissions, services divers, assurances...). Un tiers (94 millions) à l'achat de produits et de marchandises.
- **Le deuxième poste est la masse salariale. Elle représente près de 30 % du**

chiffre d'affaires (29 %) : 127 millions d'euros. Elle se répartit en rétributions nettes d'une part (environ 72 millions d'euros, 56 %) et charges sociales (55,5 millions, 44 %).

Les 4 % de charges restantes se répartissent ensuite entre :

- Les amortissements qui rendent compte des niveaux d'investissement : 1,3 % (5,5 millions d'euros),
- Les impôts et taxes (hors TVA) : 2,6 % (11 millions d'euros).

En globalisant les charges fiscales et sociales (impôts, taxes et charges sociales), elles représentent environ 15 % du chiffre d'affaires HT (**67 millions d'euros**). ●



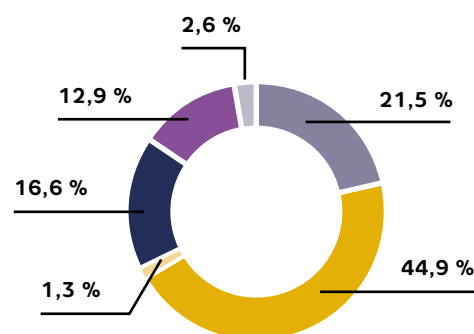
67
MILLIONS
D'EUROS
DE CHARGES
FISCALES
ET SOCIALES

VENTILATION DES DÉPENSES PAR TYPE

Charges	Montants
Achats de produits (marchandises, matières premières)	94 013 000 €
Autres charges externes (services, communication, commissions...)	194 136 000 €
Amortissements (investissements)	5 457 000 €
Salaires nets	71 667 000 €
Charges sociales	55 560 000 €
Impôts et taxes	11 442 000 €
Divers (dividendes, réserves...)	5 453 000 €
TOTAL	437 727 000 €

TVA	Montants
TVA	43 773 000 €

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



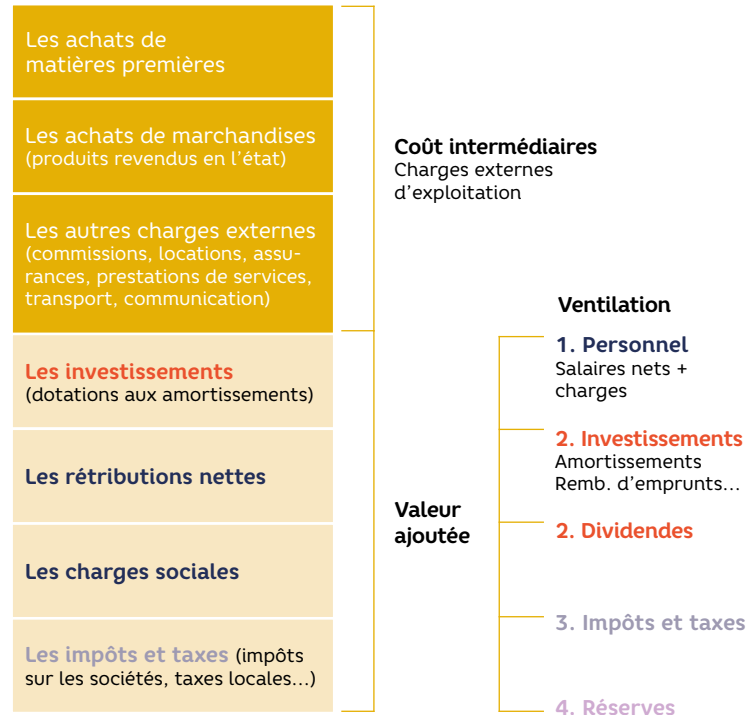
- Achats de produits
- Autres charges externes
- Amortissements
- Salaires nets
- Charges sociales
- Impôts et taxes



La valeur ajoutée

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

$$VA = CA HT - \text{COÛTS INTERMÉDIAIRES}$$



La valeur ajoutée totale générée par les opérateurs de la filière sur le territoire français est estimée à près de 150 millions d'euros, soit 34 % du chiffre d'affaires des entreprises. ●

VALEUR AJOUTÉE PAR BASSIN

Bassins de navigation	Valeur ajoutée
Hauts-de-France	3 056 000 €
Seine	58 638 000 €
Centre Bourgogne-Franche-Comté	17 606 000 €
Rhône-Alpes	46 198 000 €
Aquitaine Occitanie	24 081 000 €
TOTAL	149 579 000 €



© Damien Lachas



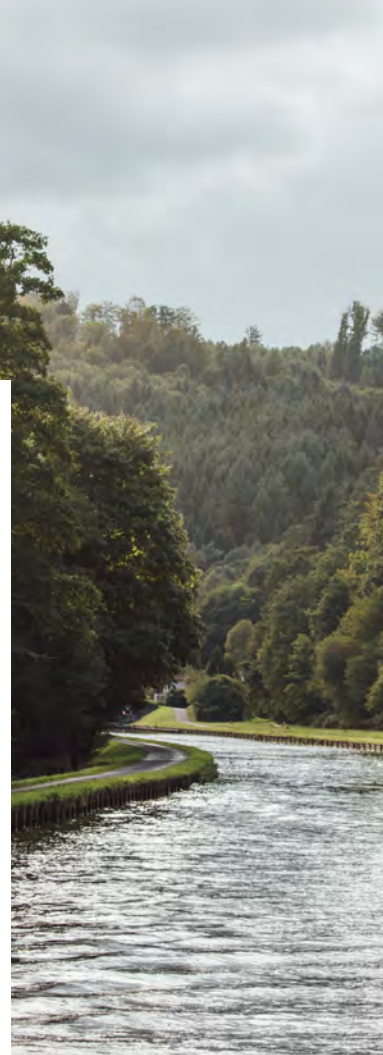


L'emploi

■ Contrairement à d'autres filières du tourisme fluvial, l'évaluation du nombre d'emplois liés à l'activité des paquebots fluviaux présents en France ne peut être réalisée à partir de données documentaires ou statistiques spécifiques. Ce déficit d'informations provient essentiellement du fait que l'activité des compagnies présentes en France (dans une grande majorité étrangères) n'est pas focalisée sur la seule exploitation de paquebots fluviaux dans les voies navigables de l'hexagone. La quasi-totalité est positionnée sur d'autres activités au premier rang desquelles les croisières maritimes, et intervient, le plus souvent à titre principal, hors de France. Dans ce contexte, le volume global d'emplois a ainsi été estimé

© Hellolaloux

à partir de trois sources d'informations : (1) les données sur les effectifs communiquées par certains opérateurs dans le cadre de la phase qualitative de l'étude (2) les informations sur la composition des équipes à bord disponibles sur les sites Internet des opérateurs ou recueillies dans le cadre d'études antérieures (3) les données sur la masse salariale des sociétés, peu nombreuses, pour lesquelles les comptes annuels sont disponibles. Ces données financières ont été considérées avec précaution car non focalisées, comme précisé précédemment, sur l'emploi dans les paquebots fluviaux naviguant en France. Elles ont néanmoins constitué des données de cadrage général.



Le nombre de personnels présents à bord varie d'un paquebot à l'autre en fonction de deux principaux critères : le nombre de passagers accueillis et le niveau de qualité des prestations proposées. **Il fluctue ainsi entre 35 et 50 personnes**, la tendance moyenne se situant aux alentours de 40 personnes.

Deux types de personnels sont présents à bord :

- **le personnel nautique** (capitaine, timoniers, matelots...) : une dizaine de personnes. Le personnel nautique travaille en alternance : 2 semaines de travail, 2 semaines à terre.
- **le personnel hôtelier** (commandant de bord, cuisiniers et commis de cuisine, plongeur, barman, responsable de salle, serveurs, hôtesse de cabine...) : de 25 à 40 selon les bateaux. **Plus le ratio de personnel hôtelier par passager est élevé, plus le niveau des prestations est élevé.**

À un temps T durant la saison, le nombre de personnels de bord présents sur les

52 paquebots fluviaux recensés dans les différents bassins (hors Grand Est) est ainsi d'environ **2 100 personnes** (41 personnes en moyenne par bateau).

À partir de ces données et de la prise en compte de la présence du personnel non navigant affecté aux fonctions administratives, à la réparation et à l'entretien des bateaux, ainsi que tout le personnel lié à l'organisation administrative, sociale, technique, commerciale et touristique de l'activité¹, et du nécessaire doublement d'une partie des équipages en cours de saison, **le nombre global d'emplois générés par l'activité des paquebots fluviaux présents dans les bassins intérieurs français est évalué à environ 3 600 personnes.**

Il faut par exemple noter que les compagnies disposent en général d'une section recherche et développement, dont le but est de concevoir de nouveaux itinéraires, de nouveaux produits, de nouveaux bateaux, de nouvelles technologies à bord des bateaux... ●



3 600
EMPLOIS



41
MEMBRES
DE PERSONNEL
EN MOYENNE
PAR BATEAU

1. Agents nautiques, agences réceptives dont certaines sont spécialisées uniquement dans le domaine de la croisière, agences commerciales...



An aerial photograph of a city, likely Avignon, France, featuring a large river (the Rhône) in the foreground with a white ferry boat. The city's historic architecture, including a prominent cathedral, is visible in the middle ground. In the background, there are rolling hills under a blue sky with scattered clouds. A large, semi-circular yellow graphic element is positioned on the right side of the image, containing the page number and title.

06



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 de manière assez détaillée les partis pris méthodologiques qui ont été privilégiés dans le cadre de cette étude afin de permettre une bonne compréhension de la nature des résultats présentés et de faciliter leur mise en perspective.*

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

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

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

Dans le prolongement des études réalisées par VNF en 2013 et 2014, c'est cette deuxième approche qui consiste à évaluer la contribution de la présence des filières du tourisme fluvial à l'activité économique des territoires qui a été privilégiée.

SOURCES ET BÉNÉFICIAIRES DES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES

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

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

LES CONTRIBUTEURS

Trois catégories de contributeurs ont été retenues. En premier lieu les **entreprises** qui exploitent les paquebots fluviaux. Comme nous l'avons vu au chapitre précédent, elles effectuent des dépenses lorsqu'elles ont recours à leurs fournisseurs ou prestataires de services, procèdent à des investissements, rétribuent leurs personnels, s'acquittent de leurs impôts et taxes...

En second lieu **la clientèle**. Elle achète les croisières et effectue des dépenses durant sa présence sur le territoire voire lors de séjours complémentaires avant ou après la navigation : dépenses de restauration, de loisirs, achats dans les commerces, consommations dans les cafés, dépenses dans les hébergements (lors des pré et post séjours)...

Enfin, bien que de manière plus limitée, **le personnel de bord**. Présentes au même titre que la clientèle sur les territoires durant les croisières, les personnes travaillant sur les paquebots réalisent un

LES ÉLÉMENTS PRIS EN COMPTE

LES SOURCES DE RETOMBÉES

Dépenses réalisées auprès des acteurs du territoire par :

1 LES OPÉRATEURS

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

2 LES CLIENTÈLES ET USAGERS

Achats de la croisière, dépenses à terre (restauration, cafés, commerces, loisirs...) et lors des pré et post séjours

3 LES PERSONNELS DE BORD

Dépenses à terre : dans les restaurants, les commerces, les cafés...

LES BÉNÉFICIAIRES

Acteurs économiques auprès desquels les dépenses sont effectuées :

1 LES ENTREPRISES

Achats de biens et services > Chiffre d'affaires

2 LES INDIVIDUS (ménages)

Salaires, dividendes et autres rétributions > Pouvoir d'achat

3 LA COLLECTIVITÉ (État, collectivités locales)

État, collectivités locales... > Ressources fiscales

certain nombre de dépenses durant la navigation, principalement des achats dans les commerces, des consommations dans les cafés voire des repas au restaurant.

LES BÉNÉFICIAIRES

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

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

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

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

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

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

DEUX CONCEPTIONS DES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES



LE POIDS ÉCONOMIQUE

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

Logique retenue lors
des précédentes études (2012-2014)



L'IMPACT ÉCONOMIQUE

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

Méthodologie conforme
aux spécifications du guide DGE
sur la mesure de l'impact économique

La mesure de l'impact économique
d'un événement touristique



© Damien Lachas

UNE DOUBLE ÉVALUATION : POIDS ET IMPACT ÉCONOMIQUE

Dans le cadre de cette approche contributive, deux formes de retombées économiques ont été évaluées.

La première, en ligne directe avec ce qui a été présenté précédemment, consiste à mesurer le montant global de dépenses réalisées par les opérateurs et les clients sur le territoire retenu. Dans les résultats ci-après ce type de retombées sera qualifié de **poids économique**¹.

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

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

Cette évaluation de type « injection-fuite » repose sur les spécifications du guide DGE sur la mesure des impacts économiques qui préconise de ne prendre en compte lors des évaluations que les flux financiers (1) de court terme² (2) attribuables à l'activité³ et (3) qui impliquent un acteur du territoire et un acteur extérieur⁴.

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

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

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

1. Il est parfois appelé "retombées économiques" dans certaines études. Nous privilégierons le terme "poids économique" pour rester en cohérence avec les études filières déjà réalisées.
2. Essentiellement les dépenses de consommation des ménages et les charges d'exploitation des entreprises.
3. Dépenses qui n'auraient pas été faites en l'absence de l'activité.
4. Cf. Guide DGE : https://archives.entreprises.gouv.fr/2012/www.tourisme.gouv.fr/stat_etudes/etudes/entreprises/mesure-impact-economique-evenement-touristique.pdf. Le guide DGE porte spécifiquement sur les événements touristiques. Il précise les principes méthodologiques de l'évaluation des impacts économiques qui s'appliquent également aux équipements et filières d'activité (évaluation de court terme centrée sur la mesure de l'impact de dépense, respect des principes « injection-fuite », attribution des flux...).



Le poids économique généré par les opérateurs

■ La mesure du poids économique généré par les opérateurs a été effectuée en plusieurs étapes : l'estimation du chiffre d'affaires global des opérateurs, l'évaluation des dépenses des entreprises par type (décomposition par type de charges) et la ventilation des différents types de dépenses aux trois niveaux géographiques que

sont : le bassin de navigation (pour la mesure des retombées à l'échelle des bassins), la France (pour la mesure des retombées à l'échelle nationale) et l'international⁵. Le résultat des deux premières étapes (évaluation du chiffre d'affaires et structure des charges) a été présenté dans le chapitre précédent.

LA VENTILATION DES DÉPENSES PAR TYPE D'AGENTS ÉCONOMIQUES

L'essentiel des dépenses des opérateurs est réalisé auprès des entreprises (fournisseurs, prestataires et sous-traitants). Cette injection dans les différents secteurs économiques représente 62 % des 477 millions d'euros de dépenses des compagnies (TVA incluse), à savoir **plus de 290 millions d'euros**.

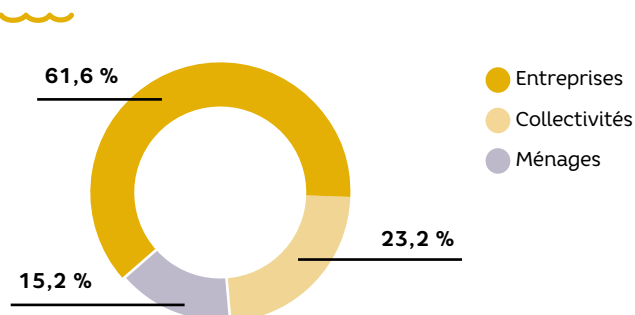
Seconde catégorie d'agents économiques bénéficiaires des dépenses des opérateurs : la collectivité (État et collectivités locales) : 111 millions d'euros. **Cette dépense est principalement liée au reversement de la TVA (44 millions d'euros) et des charges sociales (56 millions d'euros).**

En troisième lieu, 15 % des dépenses profitent directement aux ménages via les rétributions nettes versées. ●

VENTILATION DES DÉPENSES PAR CATÉGORIE D'AGENTS ÉCONOMIQUES

Dépenses et versements des opérateurs	Montants	%
Recours aux entreprises (fournisseurs, prestataires, assurances...)	293 605 000 €	62 %
Dépenses fiscales et sociales (dont TVA et impôts sur les sociétés)	110 775 000 €	23 %
Versements auprès des ménages (salaires, dividendes...)	72 485 000 €	15 %
ENSEMBLE DES DÉPENSES DES PAQUEBOTS FLUVIAUX	476 865 000 €	100 %

RÉPARTITION DES DÉPENSES PAR CATÉGORIE D'AGENTS ÉCONOMIQUES



5. Logique de l'évaluation : $PO_t = \sum_{jt} (Y_t \cdot d_j \cdot l_{jt})$ avec POT = poids économique des opérateurs à l'échelle du territoire t ; Y = chiffre d'affaires des opérateurs de la filière ; d = taux moyen de dépenses (en % du chiffre d'affaires) ; l = proportion de dépenses effectuées sur le territoire d'analyse ; t = territoire d'analyse ; j = poste de dépenses.



LE POIDS ÉCONOMIQUE « OPÉRATEURS » PAR ZONE

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

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

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

Les retombées économiques générées par les opérateurs sont estimées à 303 millions d'euros au plan national et le cumul des retombées générées dans les différents bassins à 51 millions d'euros.

Dépenses et versements des opérateurs	National	Bassins
Recours aux entreprises (fournisseurs, prestataires, assurances...)	160 086 000 €	43 189 000 €
Dépenses fiscales et sociales (dont TVA et impôts sur les sociétés)	110 775 000 €	3 751 000 €
Versements auprès des ménages (salaires, dividendes...)	32 536 000 €	7 167 000 €
TOTAL	303 397 000 €	51 107 000 €

La différence entre le total des dépenses mentionné au point précédent (477 millions d'euros) et le montant de la dépense réalisée au plan national correspond aux achats, frais et rétributions réalisés auprès d'acteurs économiques étrangers (entreprises ou personnels). Évaluée à **environ 173 millions d'euros**, cette dépense extérieure représente 36 % de la dépense totale.

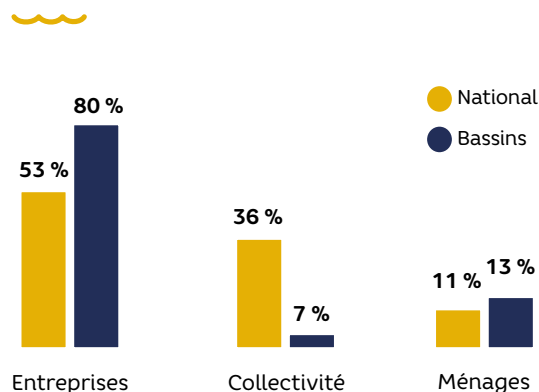
Ce montant correspond principalement aux recours à des fournisseurs, prestataires ou sous-traitants (133 millions, soit 77 % des « fuites » hors du territoire national) et, dans une moindre mesure, à la rétribution nette versée aux personnels étrangers (40 millions d'euros).

La diminution sensible des retombées économiques entre le niveau national et celui des bassins provient principalement de la non-affectation à l'échelle locale de ressources fiscales et sociales telles que la TVA ou les charges sur les salaires (environ 100 millions d'euros) et du recours par les compagnies à des fournisseurs et sous-traitants basés à l'extérieur de leur bassin (117 millions d'euros).

Au plan national, les retombées économiques bénéficient principalement aux entreprises des autres secteurs (55 %) puis à l'État et aux collectivités locales (36 %). Les ménages perçoivent quant à eux 11 % des dépenses des compagnies.

La prédominance des dépenses réalisées auprès des entreprises est plus forte encore au plan local du fait de la forte diminution du poids des dépenses fiscales et sociales (la TVA, l'impôt sur les sociétés, les charges sociales relèvent en effet du national). 80 % des dépenses effectuées dans le tissu économique des bassins de navigation par les opérateurs sont ainsi réalisées auprès des entreprises (43 millions d'euros) ; 7 % auprès des collectivités et 13 % auprès des ménages avec 7,2 millions d'euros de rétributions nettes.

LE POIDS ÉCONOMIQUE « OPÉRATEURS » PAR ZONE



POIDS ÉCONOMIQUE « OPÉRATEURS » PAR BASSIN³

Le bassin qui enregistre les plus hauts niveaux de retombées liées aux dépenses locales des opérateurs est le bassin Seine avec un montant estimé à 21,2 millions d'euros suivi du bassin Rhône-Alpes (16,7 millions).

Ces retombées varient de 6 à 9 millions d'euros dans les bassins Aquitaine Occitanie (8,7 millions d'euros) et Centre Bourgogne-Franche-Comté (6,4 millions). Elles sont évaluées à environ 1 million d'euros dans les Hauts-de-France. ●

3. L'estimation des dépenses effectuées par les opérateurs à l'échelle des bassins a été réalisée à partir de ratios estimés à l'échelle nationale. Les données collectées dans le cadre de l'étude ont en effet permis de calculer de manière satisfaisante la part des dépenses locales par type de charges (grands postes) pour l'ensemble du secteur mais elles n'étaient pas suffisamment complètes pour estimer cette part par bassin (du fait notamment de la difficulté que représente le fait que plusieurs opérateurs exploitent des paquebots fluviaux sur différents bassins). Logique de calcul : $PO_B = \sum_{i \in B} Y_B \cdot d_i \cdot l_i$ avec POB = poids économique des opérateurs dans le bassin B ; YB = chiffre d'affaires des paquebots fluviaux naviguant dans le bassin B ; di = part du chiffre d'affaires affectée aux dépenses de type i estimée au plan national ; li = proportion des dépenses de type i effectuée au niveau des bassins estimée au plan national.

Le poids économique des opérateurs a été évalué à partir du chiffre d'affaires des opérateurs généré par les passagers fréquentant les différents territoires français. L'essentiel des escales programmées dans le bassin Grand Est étant réalisé en Allemagne, le chiffre d'affaires provenant de cette clientèle n'est pas intégré dans l'évaluation. Il en va de même pour l'activité propre aux sièges sociaux des compagnies.

Poids "opérateurs" à l'échelle des bassins	Total HT	Part entreprises	Part collectivités	Part ménages	Nombre d'opérateurs	Nombre de paquebots
Hauts-de-France	1 105 000 €	882 000 €	77 000 €	146 000 €	2	3
Seine	21 211 000 €	16 931 000 €	1 470 000 €	2 810 000 €	13	19
Centre Bourgogne-Franche-Comté	6 369 000 €	5 084 000 €	441 000 €	844 000 €	4	6
Rhône-Alpes	16 711 000 €	13 339 000 €	1 159 000 €	2 213 000 €	11	16
Aquitaine Occitanie	8 711 000 €	6 953 000 €	604 000 €	1 154 000 €	6	8
TOTAL	54 107 000 €	43 189 000 €	3 751 000 €	7 167 000 €	-	52



Les retombées économiques générées par les clientèles et les personnels de bord

AVANT-PROPOS MÉTHODOLOGIQUE : MODALITÉS DE PRISE EN COMPTE DES DÉPENSES AU TITRE DES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES

Les retombées liées aux dépenses « touristiques » des individus présents à bord des paquebots durant la croisière ont été évaluées auprès des deux catégories de personnes que sont les clients d'une part et les personnels de bord d'autre part.

Dans les deux cas des ratios de dépenses ont été appliqués à la population totale concernée pour évaluer la dépense globale. Les données relatives aux dépenses présentées au chapitre sur les clientèles serviront de base aux évaluations relatives aux croisiéristes. Les montants de dépenses relatives d'une part aux croisiéristes du bassin Grand Est (dont une partie seulement des dépenses sera comptabilisée) et d'autre part au personnel de bord seront présentés ci-après.

Concernant la question de l'attribution ou non de ces dépenses à l'activité (et donc leur prise en compte ou non dans le calcul des retombées), les protocoles suivants ont été retenus dans les évaluations relatives aux croisiéristes :

- Pour la mesure du **poids économique**, l'ensemble des dépenses effectuées à terre durant la croisière ont été comptabilisées car directement conditionnées par la participation à la croisière. Concernant les pré et post séjours, seules les dépenses réalisées lors des séjours en

lien avec la croisière (qui n'auraient donc pas été faites sans elle) ont été retenus au titre du poids économique. Les taux d'attribution des pré et post séjours à la croisière¹ ont été déterminés par enquête auprès des croisiéristes.

- Pour la mesure de **l'impact économique** deux paramètres ont été pris en compte conformément aux spécifications méthodologiques de la DGE :

(1) **la provenance des individus** : seules ont été comptabilisées les dépenses des passagers provenant de l'extérieur du territoire pris en référence dans l'analyse. La dépense des croisiéristes résidant sur le territoire n'a ainsi pas été retenue. À noter : la fréquentation des paquebots fluviaux étant dans sa grande majorité étrangère ce paramètre n'a pas eu une forte influence dans l'évaluation de l'impact économique ;

(2) **l'attribution de la présence des visiteurs sur le territoire à la croisière**. Le principe d'attribution retenu dans le cadre de l'étude est celui de l'attribution stricte. Ainsi, les dépenses des croisiéristes qui seraient tout de même venus en séjour sur le territoire sans la croisière n'ont pas été comptabilisées au titre de l'impact économique (dépenses réalisées en cours de navigation et lors des pré et post séjours liées à la croisière). Cette attribution de la présence sur site a été demandée aux

© Charlyderouet x les others



croisiéristes lors de l'enquête à deux niveaux géographiques : en France et sur le bassin.

Ainsi, en synthèse, ont été prises en compte au titre de l'impact économique les dépenses attribuées à la croisière des visiteurs venus de l'extérieur du territoire de référence et qui n'y seraient pas venus en l'absence de l'offre de croisière fluviale.

Concernant les personnels de bord, les dépenses étant principalement réalisées à partir des pourboires provenant de la clientèle, l'ensemble des montants a été pris en compte au titre des retombées économiques (cf. ci-après). ●

1. Proportion de croisiéristes qui n'auraient pas effectué le séjour sans la croisière.



Les retombées économiques générées par les croisiéristes

LES POSTES DE DÉPENSE RETENUS

■ Pour des raisons méthodologiques² dans le cadre de cette évaluation la dépense des croisiéristes a été structurée en trois catégories :

1. **La dépense auprès des opérateurs** : elle comprend le coût de la croisière et des autres prestations commercialisées par le bateau dans le cadre de la navigation. Elle correspond au chiffre d'affaires des opérateurs de la filière. Elle est donnée à titre indicatif mais ne doit pas être prise en compte ici car elle l'est dans l'évaluation du poids économique attribuable aux entreprises.
2. **Les dépenses réalisées durant la navigation** (du début à la fin de la navigation). Entre dans cette catégorie l'ensemble des dépenses

hors forfait croisière réalisées sur site pendant la pratique fluviale : loisirs et activités, restaurants, cafés, transports locaux... Le détail des postes de consommation retenus est présenté dans la partie sur les clientèles. Elles ont été regroupées sous la mention « dépenses touristiques pendant la croisière ».

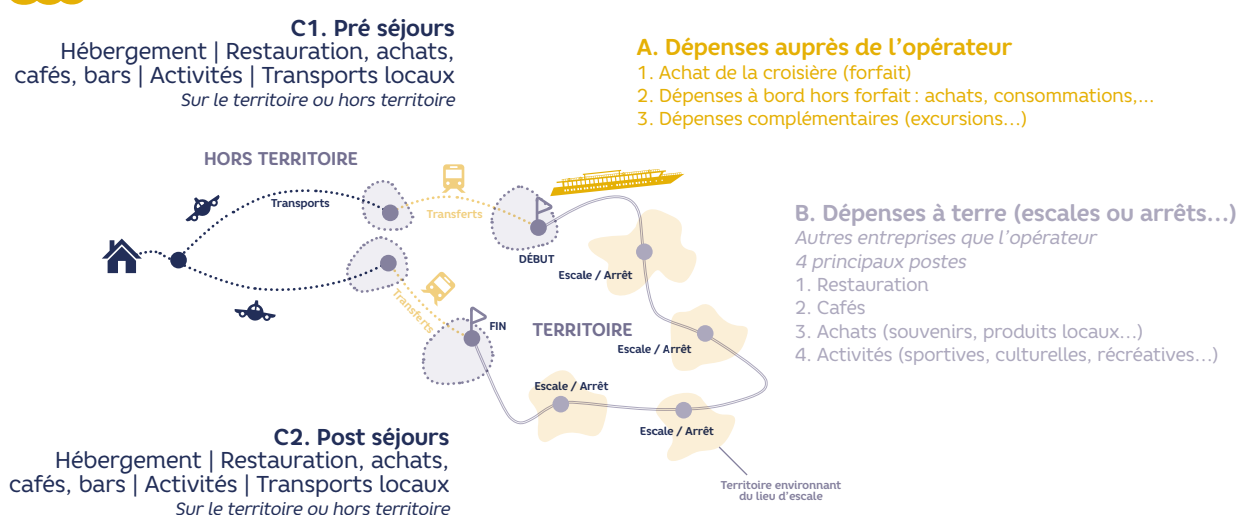
3. **Les dépenses touristiques réalisées avant et après la navigation**. Il s'agit essentiellement des pré et post séjours réalisés sur les bassins de navigation et/ou dans d'autres régions de France. Ces séjours occasionnent un certain nombre de dépenses touristiques sur les territoires : hébergement, restauration, commerces, activités...

La dépense auprès des opérateurs a été isolée et ne sera pas comptabilisée au titre des retombées « clientèles » car elle correspond au chiffre d'affaires des entreprises, montant déjà pris en compte dans la mesure des retombées « opérateurs ».

Rappel : seules les dépenses des clientèles en lien avec la navigation ont été comptabilisées au titre des retombées économiques. Les dépenses réalisées sur site hors du cadre de la navigation de même que celles effectuées lors de séjours avant ou après la navigation non liées à l'activité de croisière n'ont pas été prises en compte. L'attribution ou non des dépenses à la croisière a été déterminée par les croisiéristes dans le cadre de l'enquête.

2. Raisons liées principalement aux modalités de prise en compte des différents types de dépenses dans la mesure des retombées

LES 3 CATÉGORIES DE DÉPENSES DES CLIENTS DES PAQUEBOTS FLUVIAUX



LES CATÉGORIES DE CROISIÉRISTES PRISES EN COMPTE

Comme cela a été mentionné dans les différents parties de l'étude, les répercussions économiques de l'activité des paquebots fluviaux sur les territoires sont différentes selon qu'il s'agisse des croisières réalisées sur le bassin Grand Est ou de celles effectuées sur les autres bassins de navigation. Les escales à terre des croisières en bassin Grand Est étant partiellement réalisées en Allemagne, les dépenses des croisiéristes

ne profitent pas en totalité aux territoires situés en France.

Dans le cadre de l'étude, l'évaluation des dépenses des passagers a ainsi été réalisée au niveau des clientèles présentes dans les différents bassins à l'exception du bassin Grand Est. Les résultats détaillés ci-après portent ainsi sur cette fréquentation hors Grand Est.

Pour autant, la présence d'étapes

réalisées côté français lors des croisières réalisées en Grand Est a été prise en compte par l'application d'une dépense moyenne par jour calculée à partir des données collectées lors de l'enquête nationale. **Ces retombées complémentaires liées aux dépenses effectuées côté français par les croisiéristes naviguant en Grand Est sont présentes dans un second temps.**

LES DÉPENSES TOTALES DES CLIENTÈLES (HORS GRAND EST)



**DÉPENSE
TOTALE DE LA
CLIENTÈLE
573 M€
TTC**

La dépense totale de la clientèle des paquebots fluviaux est estimée à 573 millions d'euros TTC (551 millions HT). La majeure partie de cette dépense est consacrée à l'achat de la croisière : 481 millions d'euros TTC (soit 84 %).

Les dépenses touristiques réalisées à l'occasion des pré et post séjours (frais d'hébergement, de restauration, de transport...) représentent le deuxième poste de dépense des visiteurs. **Ces frais de séjours se montent à près de 64 millions d'euros TTC à l'échelle nationale dont les deux-tiers (41,5 millions) sont réalisés localement dans les différents bassins de navigation.**

Les dépenses réalisées en cours de navigation, lors des escales, comme les achats dans les commerces, les consommations dans les cafés ou les activités

touristiques sont évaluées quant à elles à 27,5 millions d'euros, soit 5 % de la dépense globale.

La faiblesse relative de cette dépense sur site s'explique par le fait que la très grande majorité des croisières relèvent du forfait tout compris (« all inclusive ») et incluent donc les différentes consommations généralement faites par les touristes sur leur lieu de séjour. L'hébergement bien sûr mais aussi l'ensemble des repas (pension complète) ainsi que la majeure partie des consommations à bord et des visites et des activités culturelles, sportives ou récréatives pratiquées à terre. Les dépenses sur site ne correspondent donc qu'aux dépenses additionnelles réalisées par les croisiéristes pour les achats et consommations hors forfait.

DÉPENSES DES CROISIÉRISTES TTC

	Total France	Affectables aux bassins
1 Dépenses auprès des opérateurs (= chiffre d'affaires opérateurs)	481 500 000 €	481 500 000 €
2 Dépenses tourisme fluvial (pendant la navigation)	27 560 000 €	27 560 000 €
3 Dépenses tourisme avant et après navigation (pré-post séjours)	63 579 000 €	41 582 000 €
TOTAL DÉPENSES	572 639 000 €	550 642 000 €
TOTAL HORS DÉPENSES AUPRÈS DES OPÉRATEURS (2 ET 3)	91 139 000 €	69 142 000 €

Du fait de la prise en charge par les opérateurs des différents services et prestations achetés par les passagers lors de leur venue sur les territoires, **les retombées économiques liées à la présence des croisiéristes ne découlent pas de la dépense des visiteurs mais plutôt de celles réalisées par les compagnies de paquebots auprès des fournisseurs et prestataires de services auxquels elles ont recours pour assurer la production de ces services.**

L'écart observé entre la dépense globale au plan national et la somme des dépenses réalisées sur les bassins provient du fait qu'une partie des pré et post séjours n'est pas réalisée sur le bassin de navigation. L'essentiel des dépenses liées à ces séjours (65 %) reste toutefois réalisé sur le bassin (41,5 millions d'euros TTC soit 37,1 millions d'euros HT).

DÉPENSES DES CROISIÉRISTES HT

	Total France	Affectables aux bassins
1 Dépenses auprès des opérateurs (= chiffre d'affaires opérateurs)	437 727 000 €	437 727 000 €
2 Dépenses tourisme fluvial (pendant la navigation)	24 452 000 €	24 452 000 €
3 Dépenses tourisme avant et après navigation (pré-post séjours)	56 443 000 €	37 127 000 €
TOTAL DÉPENSES	518 623 000 €	499 306 000 €
TOTAL HORS DÉPENSES AUPRÈS DES OPÉRATEURS (2 ET 3)	80 895 000 €	61 519 000 €

RÉPARTITION DES DÉPENSES PAR BASSIN¹

Le bassin Seine enregistre le niveau de dépenses des visiteurs le plus élevé avec un montant estimé avoisinant les 200 millions d'euros (195,7) dont 24 millions hors opérateurs.

Le deuxième bassin en termes de dépenses des croisiéristes est le bassin Rhône-Alpes avec un peu plus de 150 millions d'euros de dépense globale (154) et environ 20 millions de dépenses sur site.

Les trois autres bassins totalisent également 150 millions de dépenses globales : Aquitaine Occitanie (80 millions), Centre Bourgogne-Franche-Comté (près de 60 millions) et Hauts-de-France (10 millions).

1. Comme pour la ventilation géographique de la dépense des opérateurs, les retombées par bassin ont été estimées ici à partir de ratios déterminés à l'échelle nationale. Les données collectées dans le cadre de l'enquête par sondage auprès des croisiéristes n'ont pas permis l'établissement de ratios de dépenses fiables à l'échelle de l'ensemble des bassins. Nous avons donc procédé à une approximation des retombées visiteurs locales sur la base des observations effectuées auprès de l'ensemble de l'échantillon.

DÉPENSES DES CLIENTÈLES HT

	Hauts-de-France	Seine	Centre Bourg.-Franche-Comté	Rhône-Alpes	Aquitaine Occitanie
1 Dépenses auprès des opérateurs	8 942 000 €	171 599 000 €	51 522 000 €	135 193 000 €	70 471 000 €
2 Dépenses tourisme fluvial (pendant la navigation)	500 000 €	9 586 000 €	2 878 000 €	7 552 000 €	3 937 000 €
3 Dépenses tourisme avant et après navigation (pré post séjours)	758 000 €	14 555 000 €	4 370 000 €	11 467 000 €	5 977 000 €
TOTAL DÉPENSES	10 200 000 €	195 740 000 €	58 770 000 €	154 212 000 €	80 384 000 €
TOTAL DÉPENSES HORS DÉPENSES EFFECTUÉES AUPRÈS DES OPÉRATEURS (= RETOMBÉES ÉCONOMIQUES CLIENTÈLE)	1 258 000 €	24 141 000 €	7 428 000 €	19 019 000 €	9 914 000 €

POIDS ÉCONOMIQUE GÉNÉRÉ PAR LA CLIENTÈLE AU PLAN NATIONAL

	TOTAL FRANCE € TTC
1 Dépenses auprès des opérateurs (= chiffres d'affaires)	Déjà prises en compte*
2 Dépenses tourisme fluvial (pendant la navigation)	27 560 000 €
3 Dépenses tourisme avant et après navigation (pré-post séjours)	63 579 000 €
TOTAL HORS DÉPENSES AUPRÈS DES OPÉRATEURS (2 ET 3)	91 139 000 €

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

POIDS ÉCONOMIQUE GÉNÉRÉ PAR LA CLIENTÈLE DANS LES BASSINS

	TOTAL FRANCE € HT
1 Dépenses auprès des opérateurs (= chiffres d'affaires)	Déjà prises en compte*
2 Dépenses tourisme fluvial (pendant la navigation)	24 452 000 €
3 Dépenses tourisme avant et après navigation (pré-post séjours)	37 127 000 €
TOTAL HORS DÉPENSES AUPRÈS DES OPÉRATEURS (2 ET 3)	61 579 000 €

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

RAPPEL DES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES DÉCOULANT DE LA DÉPENSE DES VISITEURS PAR BASSIN

Poids économique généré par la clientèle (bassins HT)	Montant HT	%
Hauts-de-France	1 258 000 €	2,0 %
Seine	24 140 000 €	39,2 %
Centre Bourgogne-Franche-Comté	7 248 000 €	11,8 %
Rhône-Alpes	19 019 000 €	30,9 %
Aquitaine Occitanie	9 914 000 €	16,1 %
TOTAL	61 578 000 €	100 %

POIDS ÉCONOMIQUE GÉNÉRÉ PAR LA CLIENTÈLE (HORS GRAND EST)

À l'échelle nationale, les retombées économiques découlant de la dépense des croisiéristes est d'environ 91 millions d'euros TTC dont l'essentiel (70 %) provient des dépenses effectuées lors des pré et post séjours réalisés en lien avec la croisière (63,6 millions d'euros TTC).

Les deux tiers de cette dépense profitent directement au tissu économique des bassins de navigation : 61,6 millions d'euros. Une partie des dépenses en pré et post séjours étant réalisée hors bassin, leur poids dans les retombées à l'échelle des bassins diminue de 10 points (60 %).



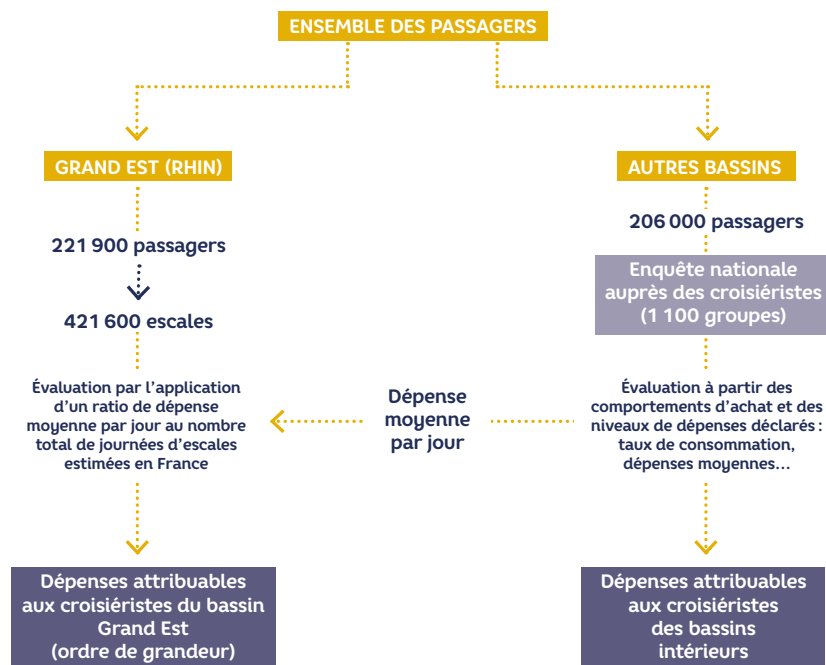
© Heltolroux

RETOMBÉES ÉCONOMIQUES GÉNÉRÉES PAR LES ESCALES DANS LE BASSIN GRAND EST

Comme indiqué précédemment, le bassin Grand Est se caractérise par le fait qu'une partie des escales programmées dans le cadre des croisières sont réalisées en Allemagne. **Quelques escales sont toutefois réalisées en France, principalement à Strasbourg, et sont donc susceptibles de générer des retombées dans le tissu économique local.**

Les niveaux de dépenses de la clientèle à l'occasion de ces escales n'ont pas été mesurés par enquête comme cela a été le cas pour les bassins intérieurs. La démarche adoptée pour prendre en compte la présence de cette dépense additionnelle a été d'appliquer un ratio de dépense moyen par journée d'escale au nombre total d'escales réalisées sur le bassin tel que décrit dans le schéma ci-contre.

PROTOCOLE D'ESTIMATION DE LA DÉPENSE EN FRANCE DES CROISIÉRISTES DANS LE BASSIN GRAND EST



À noter : les dépenses en pré et post séjours ne sont pas comptabilisées du fait de l'absence d'informations sur la proportion de passagers concernés, sur les lieux où sont effectués les séjours et

sur le degré d'attribution de ces séjours à la croisière fluviale. En outre, l'essentiel des visites étant réalisées en Allemagne ces dépenses sont attribuables en priorité à l'offre de croisières outre Rhin.

ÉLÉMENTS PRIS EN COMPTE POUR L'ÉVALUATION

Paramètres	Valeurs	Sources
Nombre de passagers	221 900	ONTF. Données exhaustives
Nombre moyen d'escales en France par croisière	1,9	Données issues de la phase qualitative, caractéristiques des croisières et données ONTF sur le nombre de nuitées
Dépense moyenne par escale et par personne	20 € TTC	Estimation à partir des données de l'enquête nationale
Proportion de clientèle française	19 %	ONTF. Données exhaustives

Les retombées économiques générées par les escales en France des passagers en croisière dans le bassin Grand Est sont estimées à 8 436 000 € TTC soit 7 485 000 € TTC.

L'impact économique (part de dépenses réalisées par les croisiéristes étrangers) est quant à lui d'environ 6,8 millions d'euros TTC (6,1 millions d'euros HT). ●

Les retombées économiques générées par les personnels de bord



7,30 M€
TTC
DÉPENSÉS
PAR LES
PERSONNELS
DURANT LA
SAISON

Durant la saison, les personnels de bord réalisent des dépenses lors de leurs descentes à terre, essentiellement des dépenses dans les commerces et les cafés.

Cette dépense a été estimée à partir des données disponibles sur le nombre de personnels de bord présents sur les fleuves et rivières de France durant la saison, le nombre de semaines d'activité et un montant moyen des dépenses effectuées. À la différence des autres indicateurs économiques produits dans le cadre de l'étude la dépense moyenne par membre du personnel de bord retenue pour l'évaluation n'a pas fait l'objet d'une étude terrain spécifique mais a été déterminée sur la base d'études antérieures¹.

Concernant la part de cette dépense devant être attribuée à l'activité des paquebots fluviaux il ressort de la phase

qualitative de l'étude que les dépenses réalisées par les personnels de bord sont essentiellement effectuées à partir des pourboires laissés par les croisiéristes. Elles sont donc prises en compte en totalité au titre des retombées de l'activité pour le territoire².

Paramètres retenus pour l'évaluation :

- Nombre de personnels de bord présents dans les 52 paquebots fluviaux : 2 140
- Nombre de semaines d'exploitation : 34
- Dépense moyenne par semaine : 100 € TTC

Compte tenu de ces éléments, **la dépense totale réalisée par les personnels durant la saison est estimée à environ 7,3 millions d'euros TTC** (6,5 millions d'euros HT).

1. Le ratio retenu ici est issu de l'étude Modèle économique des escales dédiées aux paquebots fluviaux, VNF, 2016. Les résultats présentés constituent donc des approximations fournies à titre indicatif.

2. Dans le cas d'une dépense réalisée à partir des rétributions versées par les opérateurs le retrait de double-comptes aurait dû être nécessaire (part de rétributions comptabilisée à la fois au niveau des retombées opérateurs (salaires versés) et au niveau des retombées personnels de bord).



© Vikingcruises-White Rain Productions



POIDS ÉCONOMIQUE GÉNÉRÉ PAR LES CROISIÉRISTES ET LES PERSONNELS DE BORD

Toutes dépenses confondues (dépenses touristiques à terre et lors des pré et post séjours des passagers des croisières hors Grand Est, dépenses des croisiéristes naviguant sur le bassin Grand Est lors des escales en France et dépenses des personnels de bord), **les retombées liées aux achats et consommations des personnes présentes à bord des paquebots fluviaux avoisinent, au plan national, les 107 millions d'euros TTC** (106,9 millions).

Elles se répartissent en deux grandes catégories :

- Les dépenses réalisées sur les bassins lors des escales à terre : 40 % (≈ 43 millions d'euros TTC)
- Les dépenses découlant des pré et post séjours : 60 % (≈ 64 millions d'euros TTC)

70 % de ces retombées observées au niveau national impactent le tissu économique des bassins soit environ 75 millions d'euros HT.

La répartition entre les dépenses réalisées en cours de navigation et celles relevant des pré et post séjours s'équilibre avec respectivement 38,4 millions d'euros et 37,1 millions, soit une répartition 51 % / 49 %). ●

Poids économique généré par la clientèle au plan national	Total France € TTC	%
Dépenses touristiques en cours de navigation	43 279 000 €	40,5 %
Dépenses touristiques en cours de navigation. Hors Grand Est	27 560 000 €	25,8 %
Dépenses lors des escales en France (Grand Est)	8 436 000 €	7,9 %
Dépenses des personnels de bord	7 283 000 €	6,8 %
Dépenses lors des pré-post séjours. Hors Grand Est	63 579 000 €	59,5 %
TOTAL	106 858 000 €	100,0 %

Poids économique généré par la clientèle dans les bassins	Total bassins € HT	%
Dépenses touristiques en cours de navigation	38 399 000 €	50,8 %
Dépenses touristiques en cours de navigation. Hors Grand Est	24 452 000 €	32,4 %
Dépenses lors des escales en France (Grand Est)	7 485 000 €	9,9 %
Dépenses des personnels de bord	6 462 000 €	8,6 %
Dépenses lors des pré-post séjours. Hors Grand Est	37 127 000 €	49,2 %
TOTAL	75 526 000 €	100,0 %

POIDS ÉCONOMIQUE GÉNÉRÉ PAR LA DÉPENSE DES CROISIÉRISTES ET PERSONNELS DE BORD PAR BASSIN :

Poids économique passagers par bassin	Montant HT
Hauts-de-France	1 491 000 €
Seine	26 607 000 €
Grand Est	7 485 000 €
Centre Bourgogne-Franche-Comté	7 966 000 €
Rhône-Alpes	21 054 000 €
Aquitaine Occitanie	10 923 000 €
TOTAL	75 526 000 €



© Damien Lachas

Poids économique global : opérateurs, passagers et personnels de bord



410 M€ TTC
POIDS
ÉCONOMIQUE
GLOBAL

POIDS ÉCONOMIQUE AU NIVEAU NATIONAL

Au plan national le poids économique global de la filière des paquebots fluviaux est évalué à 410 millions d'euros TTC.

La catégorie d'agents économiques qui bénéficie le plus de ces retombées sont les entreprises avec un volume global de chiffre d'affaires estimé à 255 millions d'euros HT (62 %) : 160 millions émanant des compagnies de paquebots (63 %) et environ 95 millions en provenance des croisiéristes et personnels de bord (37 %).

Les deuxièmes bénéficiaires sont **l'État et les collectivités** au travers des charges fiscales et sociales (TVA, charges sociales sur les salaires, impôts sur les sociétés et taxes diverses) : 123 millions d'euros (30 % des retombées globales).

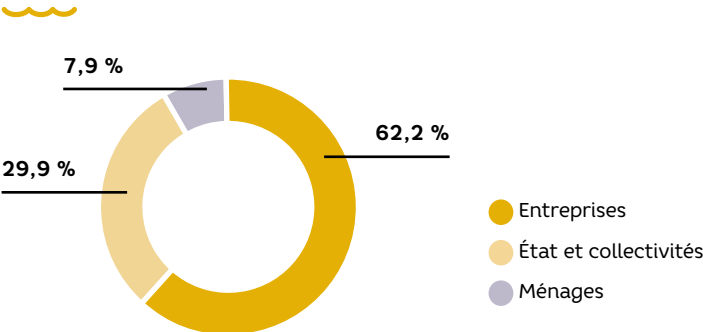
Les retombées directes pour **les personnels** résidant en France au travers des rétributions nettes versées par les compagnies de paquebots se montent quant à elles à 32,5 millions d'euros, soit 8 % des retombées globales.

Retombées économiques à l'échelle nationale (poids)	Montants	%
RETOMBÉES GÉNÉRÉES PAR LA DÉPENSE DES OPÉRATEURS	303 397 000 €	74,0 %
Dont : Dépenses auprès des entreprises	160 086 000 €	39,0 %
Dépenses auprès des collectivités et de l'État	110 775 000 €	27,0 %
Dépenses auprès des ménages en cours de navigation	32 536 000 €	8,0 %
RETOMBÉES GÉNÉRÉES PAR LA DÉPENSE DES PERSONNES PRÉSENTES À BORD	106 858 000 €	26,0 %
Dont : Dépenses des croisiéristes en cours de navigation (hors Grand Est)	27 560 000 €	6,7 %
Dépenses des croisiéristes en pré et post séjours (hors Grand Est)	63 579 000 €	15,5 %
Dépenses des croisiéristes lors des escales en France (Grand Est)	8 436 000 €	2,0 %
Dépenses des personnels de bord (hors Grand Est)	7 283 000 €	1,8 %
TOTAL	410 255 000 €	100 %

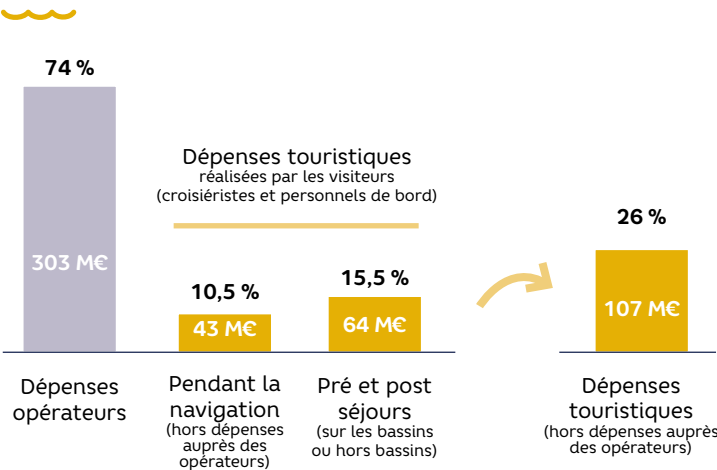
Compte tenu des spécificités de cette activité déjà évoquées précédemment et notamment la commercialisation des croisières dans le cadre de forfaits tout compris, **l'essentiel du poids économique provient de la dépense des entreprises : 303 millions d'euros, soit 74 % des retombées économiques globales.**

La part des dépenses touristiques au plan national est d'environ 26 % soit une injection de 107 millions d'euros TTC dans les entreprises appartenant aux filières du tourisme (hébergements, restauration, cafés, activités culturelles, récréatives et sportives...) et aux filières connexes (transport, commerces...).

RÉPARTITION DU POIDS ÉCONOMIQUE PAR AGENTS ÉCONOMIQUES IMPACTÉS (En % du poids économique)



PART DE LA DÉPENSE TOURISTIQUE DANS LE POIDS ÉCONOMIQUE GLOBAL À L'ÉCHELLE NATIONALE (En % du poids économique)



POIDS ÉCONOMIQUE AU NIVEAU DES BASSINS

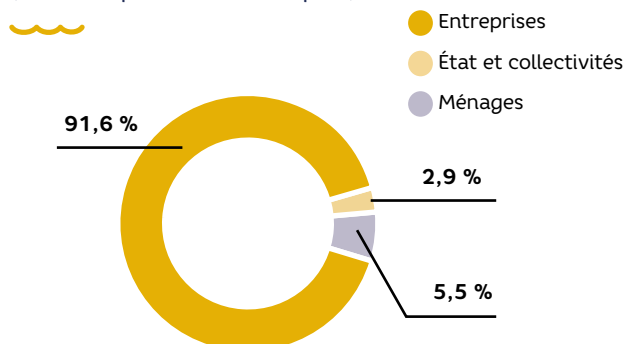
La somme des retombées économiques observées à l'échelle des bassins est estimée à 130 millions d'euros.

Elle représente 32 % des retombées enregistrées au plan national. Les 68 % des retombées qui échappent aux territoires correspondant essentiellement aux charges fiscales et sociales captées à une échelle nationale (TVA, charges sociales sur les salaires, impôts sur les sociétés... ; environ 123 millions d'euros) et aux achats effectués par les opérateurs auprès d'entreprises extérieures (près de 120 millions d'euros HT).

Impact économique à l'échelle des bassins (poids)	Montants	%
RETOMBÉES GÉNÉRÉES PAR LA DÉPENSE DES OPÉRATEURS	54 107 000 €	41,7 %
Dont : Dépenses auprès des entreprises (HT)	43 189 000 €	33,3 %
Dépenses auprès des collectivités et de l'État (hors TVA et charges sociales)	3 751 000 €	2,9 %
Dépenses auprès des ménages (rétributions nettes des personnels locaux)	7 167 000 €	5,5 %
RETOMBÉES GÉNÉRÉES PAR LA DÉPENSE DES PERSONNES PRÉSENTES À BORD (HT)	75 526 000 €	58,3 %
Dont : Dépenses des croisiéristes en cours de navigation (hors Grand Est) (HT)	24 452 000 €	18,9 %
Dépenses des croisiéristes en pré et post séjours (hors Grand Est) (HT)	37 127 000 €	28,6 %
Dépenses des croisiéristes lors des escales en France (Grand Est) (HT)	7 485 000 €	5,8 %
Dépenses des personnels de bord (hors Grand Est) (HT)	6 462 000 €	5,0 %
TOTAL	129 633 000 €	100 %

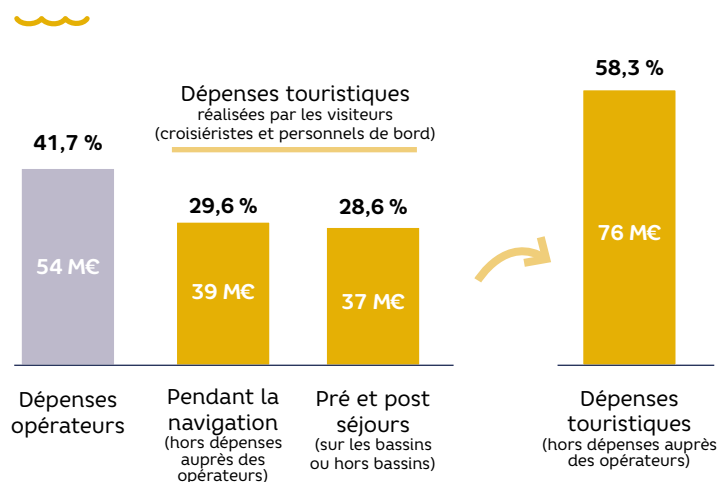
RÉPARTITION DU POIDS ÉCONOMIQUE PAR AGENTS ÉCONOMIQUES IMPACTÉS À L'ÉCHELLE DES BASSINS

(En % du poids économiques)



PART DE LA DÉPENSE TOURISTIQUE DANS LE POIDS ÉCONOMIQUE GLOBAL À L'ÉCHELLE DES BASSINS

(En % du poids économique)



Du fait de la forte diminution sensible des charges sociales et fiscales versées au plan local en comparaison au niveau national, **l'essentiel des retombées économiques enregistrées au niveau des bassins (92 %) est capté par les entreprises** sous l'effet conjugué des achats de biens et services effectués par les opérateurs (33 %) et des dépenses touristiques des croisiéristes et personnels de bord (58 %).

Un autre phénomène marquant lorsque l'on passe d'une analyse nationale à une analyse à l'échelle des territoires est l'augmentation significative de la part des retombées résultant, au niveau local, des dépenses touristiques.

Cela provient du fait que **la part des dépenses réalisées localement par les visiteurs est sensiblement plus élevée que celle des dépenses des opérateurs qui ont plus fortement recours à des fournisseurs, prestataires et sous-traitants localisés hors du bassin de navigation.**

Les dépenses touristiques constituent ainsi à l'échelle des territoires la première source de retombées économiques liée à l'activité des paquebots fluviaux avec un montant estimé à près de **75,5 millions d'euros HT**. La moitié de ces retombées touristiques sont liées aux dépenses en pré et post séjours.

Les dépenses effectuées par les opérateurs auprès des acteurs locaux (ménages, collectivités et entreprises appartenant aux différents secteurs du tissu économique local dont certaines filières touristiques ou connexes au tourisme comme la restauration, les activités touristiques et le commerce) représentent quant à elles 42 % des retombées locales et sont évaluées à près de 55 millions d'euros HT, tous bassins confondus. ●

RÉPARTITION DU POIDS ÉCONOMIQUE PAR BASSIN

Poids à l'échelle des bassins	Retombées opérateurs	Retombées clients et personnels	TOTAL
Hauts-de-France	1 105 000 €	1 491 000 €	2 596 000 €
Seine	21 211 000 €	26 607 000 €	47 818 000 €
Grand Est*	-	7 485 000 €	7 485 000 €
Centre Bourgogne-Franche-Comté	6 369 000 €	7 966 000 €	14 335 000 €
Rhône-Alpes	16 711 000 €	21 054 000 €	37 765 000 €
Aquitaine Occitanie	8 711 000 €	10 923 000 €	19 634 000 €
TOTAL	54 107 000 €	75 526 000 €	129 633 000 €

* Compte tenu des spécificités de l'activité sur le Rhin et la Moselle, seules les dépenses effectuées par les croisiéristes lors des escales en France ont été retenues dans l'analyse. Les dépenses des opérateurs en France ainsi que celles des personnels de bord n'ont pas été comptabilisées.



L'impact économique sur les territoires

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

clientèles résidant sur le territoire ne sont donc pas comptabilisées car elles ne constituent pas de nouvelles injections de ressources. N'ont pas non plus été prises en compte les dépenses des croisiéristes qui ne seraient pas venus en France s'ils n'avaient pas effectué la croisière.

Impact économique à l'échelle des bassins (poids)	Montants	%
RETOMBÉES GÉNÉRÉES PAR LA DÉPENSE DES OPÉRATEURS	48 150 000 €	41,9 %
Dont : Dépenses auprès des entreprises (HT)	38 434 000 €	33,5 %
Dépenses auprès des collectivités et de l'État (hors TVA et charges sociales)	3 338 000 €	2,9 %
Dépenses auprès des ménages (rétributions nettes des personnels locaux)	6 378 000 €	5,5 %
RETOMBÉES GÉNÉRÉES PAR LA DÉPENSE DES PERSONNES PRÉSENTES À BORD (HT)	66 718 000 €	58,1 %
Dont : Dépenses des croisiéristes en cours de navigation (hors Grand Est) (HT)	21 759 000 €	19,0 %
Dépenses des croisiéristes en pré et post séjours (hors Grand Est) (HT)	31 386 000 €	27,3 %
Dépenses des croisiéristes lors des escales en France (Grand Est) (HT)	7 111 000 €	6,2 %
Dépenses des personnels de bord (hors Grand Est) (HT)*	6 462 000 €	5,6 %
TOTAL	114 868 000 €	100 %

1. Les valeurs mentionnées correspondent à la somme des retombées des différents bassins.

* Les dépenses réalisées par les personnels résidant sur le bassin ont été comptabilisées car elles sont réalisées à partir des pourboires versés par les croisiéristes exclusivement originaires de l'extérieur du territoire.



© Damien Lachas

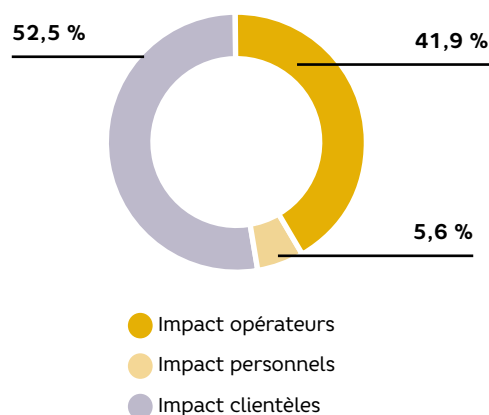
Compte tenu de la très faible proportion de croisiéristes résidant dans les bassins de navigation et du fort taux d'attribution de la présence sur les territoires à la croisière fluviale (88 %) le montant de l'impact économique tout comme sa répartition par poste ou par source sont voisins des résultats obtenus en termes de poids économique.

L'impact économique cumulé à l'échelle des différents bassins est ainsi évalué à 115 millions d'euros, soit 524 euros HT par croisiériste¹.

L'impact se répartit entre les deux sources de retombées dans des proportions voisines de celles observées pour le poids économique par bassin : 42 % pour la dépense des entreprises et 58 % pour la dépense des personnes présentes à bord des paquebots fluviaux (passagers et membres d'équipage).

1. Ratio établi à partir des données (dépenses et fréquentation) relatives aux bassins intérieurs (hors Grand Est)

Impact économique à l'échelle des bassins	Montants
Impact généré par les opérateurs	48 150 000 €
Impact généré par les clientèles	60 256 000 €
Impact généré par les personnels de bord	6 462 000 €
TOTAL	114 868 000 €



RÉPARTITION DE L'IMPACT ÉCONOMIQUE PAR BASSIN

Impact à l'échelle des bassins	Retombées opérateurs	Retombées clients et personnels	Total
Hauts-de-France	984 000 €	1 217 000 €	2 201 000 €
Seine	18 876 000 €	23 367 000 €	42 243 000 €
Grand Est*	-	7 111 000 €	7 111 000 €
Centre Bourgogne-Franche-Comté	5 667 000 €	7 017 000 €	12 684 000 €
Rhône-Alpes	14 871 000 €	18 410 000 €	33 281 000 €
Aquitaine Occitanie	7 752 000 €	9 596 000 €	17 348 000 €
TOTAL	13 879 000 €	6 798 000 €	114 868 000 €

* Rappel : compte tenu des spécificités de l'activité sur le bassin Grand Est seules les dépenses effectuées par les passagers lors de leurs escales en France ont été comptabilisées dans l'évaluation des retombées économiques.

DE LA DÉPENSE GLOBALE À L'IMPACT ÉCONOMIQUE

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

La somme de la dépense TTC des opérateurs d'une part et de l'ensemble des clientèles d'autre part conduit à l'évaluation du niveau maximal de retombées pouvant être capté par le territoire, **soit 584 millions d'euros**. Ce montant prend en compte **l'ensemble des dépenses touristiques des clientèles (hors opérateurs), celles des personnels de bord et, sans distinction, celles réalisées en France et à l'étranger par les opérateurs**.

Le retrait des montants dépensés par les opérateurs à l'étranger permet d'obtenir une évaluation du poids économique de la filière au plan national (**410 millions d'euros TTC**). Il comprend la dépense des opérateurs en France ainsi que l'ensemble de la dépense hors opérateurs de la clientèle.

Une analyse en termes de poids économique à l'échelle des bassins restreint le niveau des retombées aux seules dépenses réalisées localement, dans le tissu

économique des bassins. Les dépenses hors bassins ne sont donc plus comptabilisées. **Les retombées économiques globales, tous bassins confondus, sont ainsi estimées à 130 millions d'euros HT**. La baisse significative observée par rapport au stade précédent a trois principales origines : le retrait des charges sociales et fiscales relevant du national (TVA, charges sociales...), la suppression des dépenses réalisées par les opérateurs auprès d'entreprises ou de personnels extraterritoriaux et de celles effectuées par les clientèles lors des pré et post séjours passés à l'extérieur du bassin.

Enfin, l'approche en termes d'impact économique, ne prend en compte que les dépenses locales des clients provenant de l'extérieur du bassin ainsi que celles des entreprises réalisées à partir du chiffre d'affaires généré par ces clients extraterritoriaux, **aboutit à un niveau de retombées de 115 millions d'euros HT**. 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. ●

Dépenses globales TTC : opérateurs et passagers* et personnels de bord



* Dépenses attribuées par le client à la pratique fluviale

Poids économique national TTC



Poids économique au niveau des bassins HT



Impact économique bassins HT



Quelques données de synthèse à l'échelle nationale¹

DONNÉES NATIONALES : DESCRIPTION DE LA CLIENTÈLE

Age	85 % ont plus de 60 ans
Provenance	Hors Europe : 51,6 % (principalement États-Unis et Canada) Europe : 36,6 % (principalement Allemagne) France : 11,7 %
Composition	Majorité de couples et de couples venant avec des couples d'amis
Taux de primo-visiteurs	34,5 %
Part des clients qui ne seraient pas venus en France en l'absence de ce produit	55,6 %
Prix du produit (tarif par personne)	1 000 à 7 500 € pour 1 semaine
Principales activités pratiquées	Visites de sites historiques (87 %) Visites de sites naturels, villages (77,8 %) Musées, expositions, galeries d'art (52,5 %) Visites de producteurs, vignoble (48,5 %)
Dépense moyenne par passager au cours de la croisière (TTC)	134 €
Part de clients qui réalisent un pré et/ou post séjour attribué à la croisière	49 %
Dépense moyenne par passager au cours des pré et post séjours (TTC)	308 €

DONNÉES ÉCONOMIQUES

Chiffre d'affaires des opérateurs (HT)	437 727 K€
Valeur ajoutée	149 579 K€
Dépenses des passagers et personnels de bord (TTC)*	106 858 K€
> Dépenses touristiques durant les navigations (TTC)*	43 279 K€
> Dépenses en pré / post séjour (TTC) bassin et hors bassins	63 579 K€
Poids économique global (TTC)*	410 255 K€
> Poids économique des opérateurs (TTC)	303 397 K€
> Poids économique « clientèles » et « personnels » (TTC)*	106 858 K€
Poids économique global (HT)*	354 467 K€
Impact économique territorial (somme des bassins) (HT)	114 868 K€

*Dépenses des passagers du bassin Grand Est incluses

Caractéristiques et retombées économiques de la filière par bassin de navigation¹

Les tableaux présentés ci-après mentionnent une sélection d'informations quantitatives destinées à rappeler les principaux résultats propres à chaque bassin et à mettre en évidence leurs spécificités².

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 AUX INFRASTRUCTURES D'ACCUEIL, À LA FLOTTE ET À LA FRÉQUENTATION EN 2019

■ Un indicateur fait référence aux **infrastructures d'accueil des bateaux** :

- Le nombre de sites d'escales

■ Trois rendent compte du **volume de l'offre** :

- Le nombre d'opérateurs : entreprises exploitant au moins un bateau sur le bassin
- La flotte : le nombre de bateaux en activité sur le bassin
- La capacité d'accueil : le nombre de places³

■ Trois renseignent **sur le volume de la demande** durant l'année :

- Le nombre de passagers transportés
- Le nombre de nuitées⁴ passées à bord par les clientèles
- Le nombre de journées de croisière

■ Au-delà des informations volumétriques, **6 ratios de synthèse** sont également proposés.

Le premier est relatif à l'offre :

- La capacité moyenne des bateaux (en nombre de places) : nombre total de places / nombre de bateaux)

■ Les cinq autres à la demande :

- Le nombre moyen de passagers par place
▶ Cet indicateur rend compte du degré de rotation des passagers sur les bateaux. En guise d'exemple, dans le cas de navigations d'une semaine durant la saison, il indique le nombre

moyen de semaines commercialisées par les bateaux sur le bassin.

- Le nombre de passagers accueillis par bateau durant l'année
- La durée moyenne des croisières (en nombre de nuits)
- Le nombre moyen de nuitées par place
- Le nombre moyen de nuitées par bateau.

EXEMPLE D'INTERPRÉTATION : POUR LE BASSIN HAUTS-DE-FRANCE (CF. PAGE 92)

« Le bassin des Hauts-de-France compte 8 sites d'escales pour paquebots fluviaux. 2 compagnies exploitent les 3 paquebots en activité sur le bassin en 2019. Ces paquebots peuvent accueillir au total 261 personnes, soit une moyenne de 87 personnes par bateau. Au total, 4 200 clients ont effectué une croisière à bord des 3 paquebots du bassin en 2019. En moyenne durant l'année chacune des 261 places en paquebot fluvial a été occupée par 16 passagers (16,1), soit une moyenne annuelle de 1 440 personnes par bateau. En matière de séjour 20 600 nuitées ont été effectuées à bord par les 4 200 croisiéristes soit une durée moyenne de croisière de 4,9 nuits. Chaque place est ainsi à l'origine de 79 nuitées, chaque bateau de 6 864 nuitées. Le nombre de journées de présence sur le bassin durant les croisières est estimé à 24 800 ».

1. Aucune donnée statistique ne peut être présentée pour le bassin Ouest qui ne compte qu'un seul paquebot. Ce dernier a été comptabilisé avec le bassin Aquitaine Occitanie dans l'ensemble des évaluations économiques afin de produire des données nationales portant sur l'ensemble de la flotte.

2. Les escales des croisières réalisées en Grand Est étant essentiellement effectuées en Allemagne, les éléments relatifs à ce bassin ne sont pas pris en compte dans les tableaux présentés ci-après à l'exception de la quote-part des dépenses passagers réalisées lors des escales en France.

3. Rappel : la "place" est l'unité de mesure utilisée dans le cadre de l'étude pour rendre compte de la capacité d'accueil des paquebots fluviaux. Le nombre de places correspond au nombre total de personnes pouvant être accueillies par le bateau compte tenu du nombre et des caractéristiques de ses cabines. À titre d'exemple, un paquebot disposant de 80 cabines pour deux personnes se voit affecté une capacité d'accueil de 160 places.

4. La définition de la nuitée est ici conforme à celle retenue par l'INSEE : "Nombre total de nuits passées par les clients dans un établissement ; deux personnes séjournant trois nuits dans un hôtel comptent ainsi pour six nuitées de même que six personnes ne séjournant qu'une nuit".

2/ DES INFORMATIONS ÉCONOMIQUES ET FINANCIÈRES

Ces données font référence à 3 catégories d'informations :

■ Des données **économiques de cadrage des opérateurs** :

- Le chiffre d'affaires généré sur le bassin par l'activité
- Ce chiffre d'affaires a été estimé à partir des volumes de clients transportés. C'est à partir de ce chiffre d'affaires que les entreprises vont effectuer les dépenses sources de retombées économiques pour les territoires.
- La valeur ajoutée générée à partir de ce chiffre d'affaires
- Le nombre d'emplois.

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

- Les dépenses des clientèles et des personnels de bord sur le bassin
- Le montant, exprimé en TTC, correspond aux dépenses touristiques effectuées à terre durant la croisière (restauration, achats dans les commerces, sorties dans les cafés...) et à celles réalisées lors des pré et post séjours passés sur le territoire (hébergement, restauration, trans-

ports sur site...). Les dépenses lors des pré et post séjours effectuées hors bassin ne sont pas prises en compte.

- Les dépenses des clientèles et personnels de bord durant les croisières
- Rappel des montants dépensés à terre. Dépenses exclusivement réalisées dans les bassins.
- Les dépenses des clientèles en pré et post séjours
- Rappel des montants exclusivement liés aux pré et post séjours sur le territoire.

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

- Le poids économique global
- Somme du poids « opérateurs » et du poids « passagers ».
- Le poids économique généré par les opérateurs
- Il reprend les dépenses réalisées par les entreprises auprès des différents acteurs économiques du territoire (entreprises, collectivités et ménages).
- Le poids économique découlant de la dépense les passagers (clientèle et personnels)
- Montants dépensés localement et pouvant être attribués à l'activité des paquebots fluviaux.
- L'impact économique



© Damien Lachas

SPÉCIFICITÉS DES BASSINS

Deux moyens ont été utilisés pour permettre de relativiser la situation observée sur le bassin par rapport à celle observée dans les autres bassins.

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 (chiffre d'affaires, valeur ajoutée et emplois) et à l'impact économique, la somme des valeurs des bassins est égale au volume observé au niveau national.

Pour les dépenses en pré et post séjours et les trois 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, pour les entreprises, du recours à des fournisseurs ou des personnels situés hors bassin, du paiement d'impôts et taxes à l'échelle nationale et pour les clientèles des dépenses liées aux pré et post séjours passés hors bassin.

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.

À noter : pour le nombre d'opérateurs, un même opérateur pouvant être présent sur plusieurs bassins le pourcentage n'exprime pas dans ce cas un poids mais un niveau de présence.

■ **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 coef-

ficient 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 inférieure à celle observée dans les autres bassins que le coefficient sera proche de 0, elle sera d'autant 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 HAUTS-DE-FRANCE (CF. PAGE 92)

Ligne « Flotte » : « 3 paquebots fluviaux sont en activité sur les 52 paquebots recensés dans l'ensemble des bassins (rappel : hors Grand Est) soit 5,8 % de la flotte. Le nombre de paquebots présents dans le bassin correspond à 24 % du nombre moyen de paquebots observé dans les autres bassins ».

Ligne « Capacité d'accueil moyenne par bateau » : « Les 3 bateaux présents dans le bassin peuvent, en moyenne, accueillir 87 personnes. Cette capacité d'accueil est en moyenne de 139,1 personnes dans l'ensemble des bassins (Hauts-de-France inclus). La capacité d'accueil moyenne des bateaux dans les Hauts-de-France correspond à 61 % de celle observée en moyenne dans les autres bassins ».

EXEMPLE D'INTERPRÉTATION : POUR LE BASSIN SEINE (CF. PAGE 92)

Ligne « Flotte » : « 19 paquebots fluviaux sont en activité sur les 52 paquebots recensés dans l'ensemble des bassins (rappel : hors Grand Est) soit 36,5 % de la flotte. Le nombre de paquebots fluviaux présents dans le bassin est 2,3 fois supérieur à celui observé en moyenne dans les autres bassins ».

Ligne « Capacité d'accueil moyenne par bateau » : « Les bateaux présents dans le bassin peuvent, en moyenne, accueillir 145,3 personnes. La capacité d'accueil de l'ensemble de la flotte en moyenne de 139,1 personnes (bassin Seine inclus). La capacité d'accueil moyenne des bateaux du bassin est de 7 % supérieure à celle observée dans les autres bassins ».

LE BASSIN HAUTS-DE-FRANCE

INFRASTRUCTURES, FLOTTE ET FRÉQUENTATION

	Bassin	Total bassins*	%	Coeff.
Infrastructures (sites d'escales)	8	76	10,5 %	0,47
Opérateurs	2	18	11,1 %	0,32
Flotte (nombre de bateaux)	3	52	5,8 %	0,24
Capacité d'accueil (nombre de places)	261	7 232	3,6 %	0 15
> Capacité d'accueil moyenne par bateau (places)	87,0	139,1		0,61
Nombre de passagers transportés	4 200	205 600	2,0 %	0,08
> Nombre de passagers par place	16,1	28,4		0,56
> Nombre de passagers par bateau	1 400	3 954		0,34
Nombre de nuitées	20 600	1 206 600	1,7 %	0,07
> Durée moyenne des croisières (en nuits)	4,9	5,9		0,83
> Nombre moyen de nuitées par place	79	167		0,46
> Nombre de nuitées en moyenne par bateau	6 867	23 204		0,28
Nombre de journées de croisière	24 800	1 412 200	1,8 %	0,07

DONNÉES ÉCONOMIQUES

	Bassin	Total bassins*
Chiffre d'affaires des opérateurs (HT)	8 942 K€	437 727 K€
Valeur ajoutée	3 056 K€	149 579 K€
Nombre d'emplois	170	3 600
Dépenses des clientèles et personnels**	1 675 K€	76 424 K€
> Dépenses touristiques durant la croisière (TTC)	826 K€	34 843 K€
> Dépenses en pré et post séjours (TTC)	849 K€	41 581 K€
Poids économique global (HT)	2 596 K€	122 148 K€
> Poids économique "opérateurs" (HT)	1 105 K€	54 107 K€
> Poids économique "clientèles et personnels" (HT)	1 491 K€	68 041 K€
Impact économique (HT)	2 201 K€	107 756 K€

* Hors bassin Grand Est

** Hors dépenses auprès des opérateurs

La définition des indicateurs et des exemples d'interprétation des résultats sont indiqués dans les pages introductives de cette partie.



LE BASSIN SEINE

INFRASTRUCTURES, FLOTTE ET FRÉQUENTATION

	Bassin	Total bassins*	%	Coeff.
Infrastructures (sites d'escales)	22	76	28,9 %	1,63
Opérateurs	13	18	72,2 %	3,71
Flotte (nombre de bateaux)	19	52	36,5 %	2,30
Capacité d'accueil (nombre de places)	2 760	7 232	38,2 %	2,47
> Capacité d'accueil moyenne par bateau (places)	145,3	139,1		1,07
Nombre de passagers transportés	80 600	205 600	39,2 %	2,58
> Nombre de passagers par place	29,2	28,4		1,04
> Nombre de passagers par bateau	4 242	3 954		1,12
Nombre de nuitées	479 500	1 206 600	39,7 %	2,64
> Durée moyenne des croisières (en nuits)	5,9	5,9		1,02
> Nombre de nuitées par place	174	167		1,07
> Nombre de nuitées par bateau	25 237	23 204		1,15
Nombre de journées de croisière	560 100	1 412 200	39,7 %	2,63

DONNÉES ÉCONOMIQUES

	Bassin	Total bassins*
Chiffre d'affaires des opérateurs (HT)	171 599 K€	437 727 K€
Valeur ajoutée	58 638 K€	149 579 K€
Nombre d'emplois	1 338	3 600
Dépenses des clientèles et personnels**	29 884 K€	76 424 K€
> Dépenses touristiques durant la croisière (TTC)	13 583 K€	34 843 K€
> Dépenses en pré et post séjours (TTC)	16 301 K€	41 581 K€
Poids économique global (HT)	47 818 K€	122 148 K€
> Poids économique "opérateurs" (HT)	21 211 K€	54 107 K€
> Poids économique "clientèles et personnels" (HT)	26 607 K€	68 041 K€
Impact économique (HT)	42 243 K€	107 756 K€

* Hors bassin Grand Est

** Hors dépenses auprès des opérateurs

La définition des indicateurs et des exemples d'interprétation des résultats sont indiqués dans les pages introductives de cette partie.



© Vikingcruises - White Rain Productions

LE BASSIN CENTRE BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

INFRASTRUCTURES, FLOTTE ET FRÉQUENTATION

	Bassin	Total bassins*	%	Coeff.
Infrastructures (sites d'escales)	7	76	9,2 %	0,41
Opérateurs	4	18	22,2 %	0,70
Flotte (nombre de bateaux)	6	52	11,5 %	0,52
Capacité d'accueil (nombre de places)	803	7 232	11,1 %	0,50
> Capacité d'accueil moyenne par bateau (places)	133,8	139,1		0,96
Nombre de passagers transportés	24 200	205 600	11,8 %	0,53
> Nombre de passagers par place	30,1	28,4		1,07
> Nombre de passagers par bateau	4 033	3 954		1,02
Nombre de nuitées	154 300	1 206 600	12,8 %	0,59
> Durée moyenne des croisières (en nuits)	6,4	5,9		1,10
> Nombre de nuitées par place	192	167		1,17
> Nombre de nuitées par bateau	25 717	23 204		1,12
Nombre de journées de croisière	178 500	1 412 200	12,6 %	0,58

DONNÉES ÉCONOMIQUES

	Bassin	Total bassins*
Chiffre d'affaires des opérateurs (HT)	51 522 K€	437 727 K€
Valeur ajoutée	17 606 K€	149 579 K€
Nombre d'emplois	417	3 600
Dépenses des clientèles et personnels**	8 947 K€	76 424 K€
> Dépenses touristiques durant la croisière (TTC)	4 053 K€	34 843 K€
> Dépenses en pré et post séjours (TTC)	4 894 K€	41 581 K€
Poids économique global (HT)	14 335 K€	122 148 K€
> Poids économique "opérateurs" (HT)	6 369 K€	54 107 K€
> Poids économique "clientèles et personnels" (HT)	7 966 K€	68 041 K€
Impact économique (HT)	12 683 K€	107 756 K€

* Hors bassin Grand Est

** Hors dépenses auprès des opérateurs

La définition des indicateurs et des exemples d'interprétation des résultats sont indiqués dans les pages introductives de cette partie.



LE BASSIN RHÔNE-ALPES

INFRASTRUCTURES, FLOTTE ET FRÉQUENTATION

	Bassin	Total bassins*	%	Coeff.
Infrastructures (sites d'escales)	27	76	35,5 %	2,20
Opérateurs	4	18	22,2 %	0,70
Flotte (nombre de bateaux)	16	52	30,8 %	1,78
Capacité d'accueil (nombre de places)	2 278	7 232	31,5 %	1,84
> Capacité d'accueil moyenne par bateau (places)	142,4	139,1		1,03
Nombre de passagers transportés	63 500	205 600	30,9 %	1,79
> Nombre de passagers par place	27,9	28,4		0,97
> Nombre de passagers par bateau	3 969	3 954		1,01
Nombre de nuitées	372 200	1 206 600	30,8 %	1,78
> Durée moyenne des croisières (en nuits)	5,9	5,9		1,00
> Nombre de nuitées par place	163	167		0,97
> Nombre de nuitées par bateau	23 263	23 204		1,00
Nombre de journées de croisière	435 700	1 412 200	30,9 %	1,78

DONNÉES ÉCONOMIQUES

	Bassin	Total bassins*
Chiffre d'affaires des opérateurs (HT)	135 193 K€	437 727 K€
Valeur ajoutée	46 198 K€	149 579 K€
Nombre d'emplois	1 109	3 600
Dépenses des clientèles et personnels**	23 649 K€	76 424 K€
> Dépenses touristiques durant la croisière (TTC)	10 806 K€	34 843 K€
> Dépenses en pré et post séjours (TTC)	12 843 K€	41 581 K€
Poids économique global (HT)	37 765 K€	122 148 K€
> Poids économique "opérateurs" (HT)	16 711 K€	54 107 K€
> Poids économique "clientèles et personnels" (HT)	21 054 K€	68 041 K€
Impact économique (HT)	33 281 K€	107 756 K€

* Hors bassin Grand Est

** Hors dépenses auprès des opérateurs

La définition des indicateurs et des exemples d'interprétation des résultats sont indiqués dans les pages introductives de cette partie.



© Vikingcruises-White Rain Productions

LE BASSIN AQUITAINE OCCITANIE ET OUEST¹

1. Rappel : aucune donnée statistique ne peut être présentée pour le bassin Ouest qui ne compte qu'un seul paquebot. Ce dernier a été comptabilisé avec le bassin Aquitaine Occitanie dans l'ensemble des évaluations économiques afin de produire des données nationales portant sur l'ensemble de la flotte.

INFRASTRUCTURES, FLOTTE ET FRÉQUENTATION

	Bassins	Total bassins*	%	Coeff.
Infrastructures (sites d'escales)	12	76	15,8 %	0,75
Opérateurs	4	18	22,2 %	0,70
Flotte (nombre de bateaux)	8	52	15,4 %	0,73
Capacité d'accueil (nombre de places)	1 130	7 232	15,6 %	0,74
> Capacité d'accueil moyenne par bateau (places)	141,3	139,1		1,02
Nombre de passagers transportés	33 100	205 600	16,1 %	0,77
> Nombre de passagers par place	29,3	28,4		1,04
> Nombre de passagers par bateau	4 138	3 954		1,06
Nombre de nuitées	180 000	1 206 600	14,9 %	0,70
> Durée moyenne des croisières (en nuits)	5,4	5,9		0,91
> Nombre de nuitées par place	159	167		0,95
> Nombre de nuitées par bateau	22 500	23 204		0,96
Nombre de journées de croisière	213 100	1 412 200	15,1 %	0,71

DONNÉES ÉCONOMIQUES

	Bassins	Total bassins*
Chiffre d'affaires des opérateurs (HT)	70 471 K€	437 727 K€
Valeur ajoutée	24 081 K€	149 579 K€
Nombre d'emplois	560	3 600
Dépenses des clientèles et personnels**	12 269 K€	76 424 K€
> Dépenses touristiques durant la croisière (TTC)	5 575 K€	34 843 K€
> Dépenses en pré et post séjours (TTC)	6 694 K€	41 581 K€
Poids économique global (HT)	19 634 K€	122 148 K€
> Poids économique "opérateurs" (HT)	87 101 K€	54 107 K€
> Poids économique "clientèles et personnels" (HT)	10 923 K€	68 041 K€
Impact économique (HT)	17 348 K€	107 756 K€

* Hors bassin Grand Est

** Hors dépenses auprès des opérateurs

La définition des indicateurs et des exemples d'interprétation des résultats sont indiqués dans les pages introductives de cette partie.







ANNEXES





Annexe 1. Mode opératoire général de l'évaluation des retombées économiques

Les évaluations économiques produites dans le cadre du présent rapport ont été réalisées par EMC (Eric Maurence Consultants) à partir d'un modèle général d'analyse alimenté par quatre principales sources d'informations.

1. *Des données quantitatives sur le marché des paquebots fluviaux (offre et demande) au plan national et par bassin.* Ces données ont principalement porté sur les volumes de fréquentation et sur le nombre et les caractéristiques des opérateurs et des bateaux. Cet état des lieux réalisé par Grelet Conseil et Associés (GCA) et EMC pour le volet fréquentation 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.

2. *Des informations recueillies directement auprès des clientèles des paquebots fluviaux dans le cadre d'une enquête par sondage (cf. ci-après).* Parallèlement au recueil de données destinées à mieux connaître les caractéristiques et les comportements passagers, l'enquête réalisée par EMC 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 dépenses, les montants de dépense et le degré d'attribution des différents types de dépenses à la croisière fluviale.

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

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

Ces différentes catégories de données ont fait l'objet de traitements spécifiques destinés à produire les informations nécessaires aux évaluations économiques.

• *Exploitation des données d'enquête sur les dépenses.* À partir des données d'enquête, le modèle d'analyse adapté du modèle Visit Impact a assuré la détermination du taux d'attribution des dépenses des clients à la croisière fluviale, des taux de consommation et des montants de dépenses par poste d'achat. Il a procédé au regroupement des dépenses par type (sur site, hors site, lors des pré et post séjours...) et à la conversion des montants TTC/HT.



Les lots de données relatives au poids et à l'impact ont ainsi été constitués.

- *Exploitation des informations recueillies lors des entretiens avec les responsables d'entreprise.* Une analyse de contenu des différents entretiens a été effectuée pour en extraire l'ensemble des éléments, notamment quantitatifs, ayant trait à la dimension économique. Ces données ont été rapprochées des informations disponibles via les autres volets d'étude (enquête, analyse financière et état des lieux) pour la production des indicateurs pris en compte dans le modèle général.
- *Exploitation des données issues des comptes annuels et évaluation économiques relatives à l'offre.* Un modèle adapté aux différents formats de dépôt (simplifié et complet) a permis l'évaluation pondérée par catégorie d'entreprises des indicateurs et ratios de synthèse

propres à l'activité. Les montants financiers relatifs aux opérateurs (chiffre d'affaires, valeur ajoutée, montants par type de charges, poids à l'échelle nationale et des bassins, impact économique) ont été déterminés par l'application de ces ratios aux données générales sur l'offre ressortant de l'état des lieux et des données sur la localisation des dépenses fournies par le volet qualitatif de l'étude.

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

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

tives aux opérateurs : chiffres d'affaires, valeur ajoutée, TVA, montant et ventilation des charges par type, emplois.

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

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

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

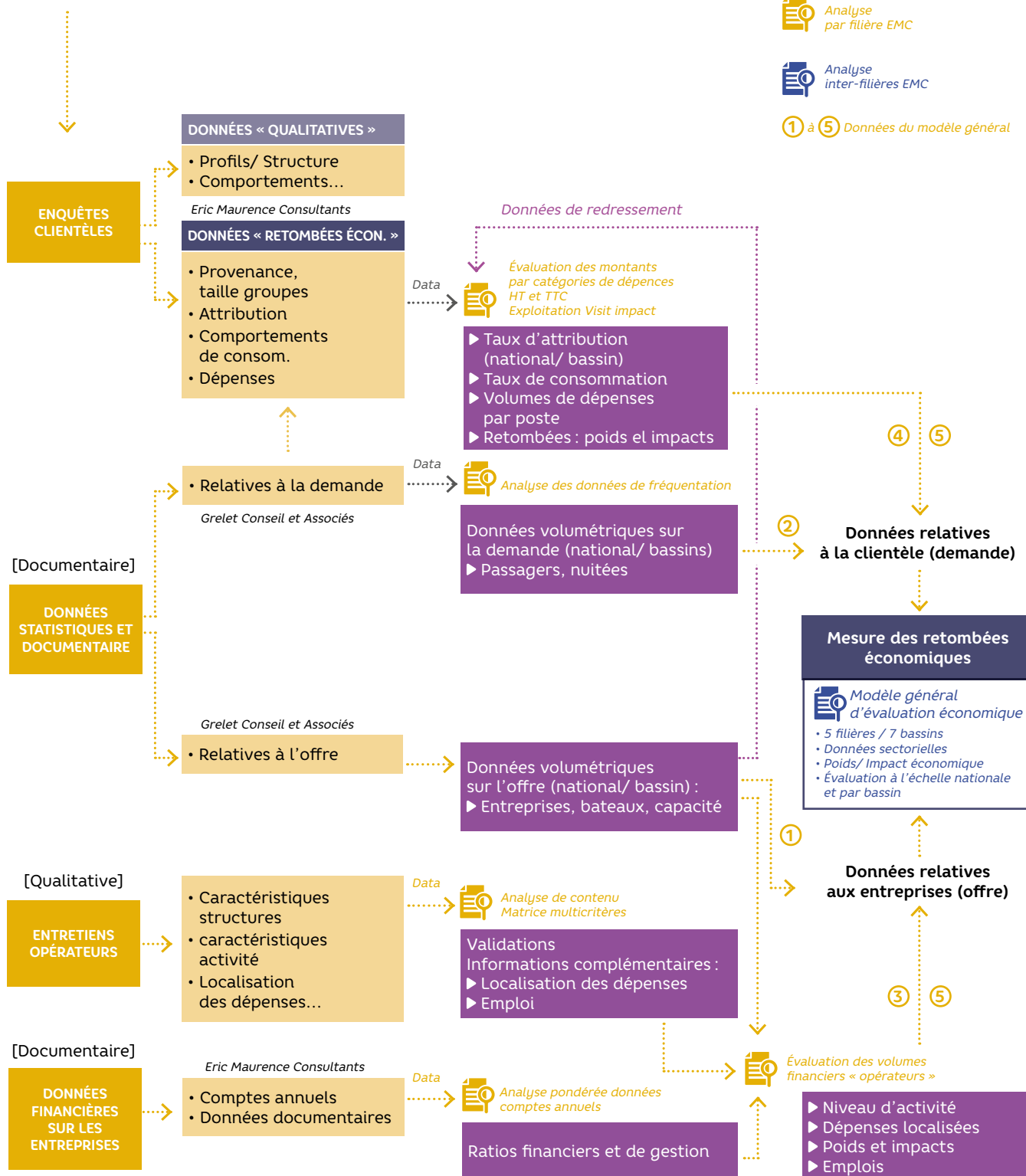
MODE OPÉRATOIRE GÉNÉRAL DE L'ÉVALUATION DES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES

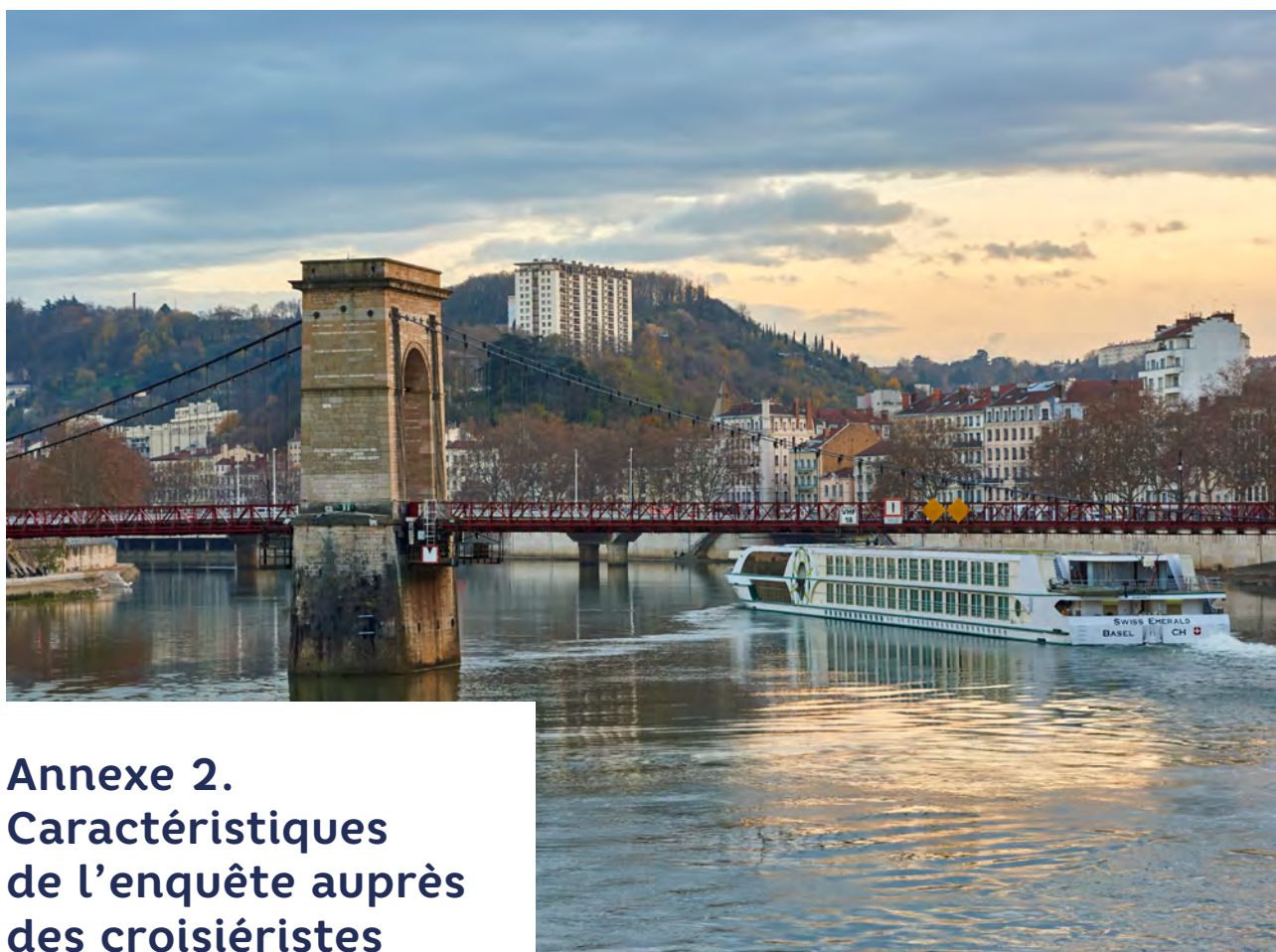
QUATRE PRINCIPALES SOURCES D'INFORMATIONS

 Analyse
par filière EMC

 Analyse
inter-filières EMC

① à ⑤ Données du modèle général





Annexe 2. Caractéristiques de l'enquête auprès des croisiéristes

Au cours de la saison 2019, une enquête a été réalisée dans le cadre de cette étude auprès des passagers des paquebots fluviaux en collaboration avec quatre compagnies qui ont accepté que des questionnaires soient administrés à leur clientèle : CroisiEurope (5 paquebots), Uniworld (3 paquebots), A-Rosa (3 paquebots) et Avalon (2 paquebots). Les enquêtes ont ainsi été réalisées sur 13 paquebots durant une période de 12 semaines, de début août à fin octobre.

Afin de ne pas importuner les croisiéristes et conformément aux souhaits des responsables des compagnies, la solution de l'enquête auto-administrée a été privilégiée. L'enquête a ainsi été réalisée avec la collaboration des personnels de bord qui ont procédé à la diffusion des questionnaires auprès des croisiéristes. Les questionnaires étaient disponibles en français, anglais et allemand, selon les caractéristiques de la clientèle communiquées par les opérateurs.

RÉPARTITION DES QUESTIONNAIRES SELON LES BASSINS

Bassins	Nb de questionnaires
Seine	299
Centre Bourgogne-Franche-Comté	294
Rhône-Alpes	149
Aquitaine Occitanie	272
Ouest	63
TOTAL	1 077

Au total, 1 096 questionnaires ont ainsi été collectés. Après retrait des questionnaires incomplets, 1 077 ont été exploités dans le cadre de l'étude.

Le questionnaire a été structuré autour des thèmes suivants :

- *Les caractéristiques des groupes* : provenance, composition, nombre de personnes et âge des personnes.
- *La croisière* : dates de début et de fin, type de forfait, nom du paquebot retenu.
- *Les croisières précédentes en paquebot fluvial* : nombre et lieu (France / étranger).
- *L'incidence de la croisière sur la présence sur le territoire* : venue préalable sur le territoire, attribution de la présence sur le territoire à la croisière, attribution de la présence en France à la croisière.
- *Les comportements durant la croisière* : activités pratiquées, types de produits achetés, fréquentation des restaurants et des cafés.
- *Les montants dépensés* : montant du forfait et dépenses hors forfait pour les activités, les achats de produits, dans les restaurants, dans les cafés, pour les autres dépenses ; nombre de personnes concernées par les dépenses.
- *La présence et les caractéristiques des pré et post séjours* : présence ou non de pré séjours, de post séjours ; durée et lieux des pré séjours, des post séjours.
- *L'incidence de la croisière sur les pré et post séjours* : attribution du pré séjour, du post séjour à la croisière fluviale.
- *Les comportements de consommation et les dépenses lors des pré et post séjours* : modes d'hébergement utilisés et dépenses en hébergement lors des pré et post séjours, types de dépenses réalisées hors hébergement et montant des dépenses lors des pré séjours. ●

Annexe 3. 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.

Huit entretiens individuels avec un panel d'acteurs de la filière des paquebots fluviaux ont été menés, notamment avec :

- Entreprises fluviales de France (ex-Co-mité des armateurs fluviaux) ;
- 5 compagnies : AMA Waterways, A Rosa, CroisiEurope, Uniworld, Viking Cruises ;
- 2 agents nautiques : Agis, River Advice. ●



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

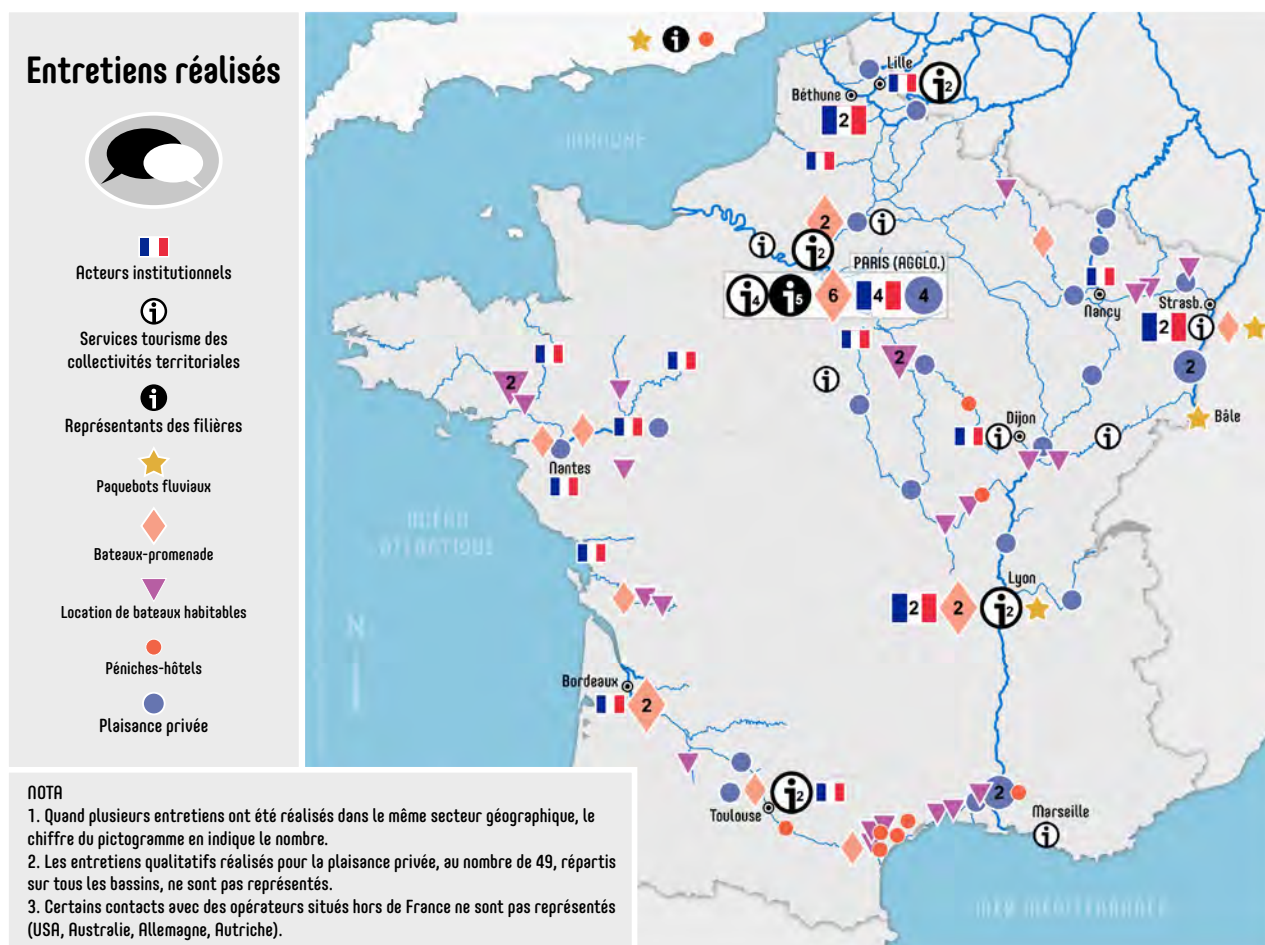




TABLE DES MATIÈRES

PRÉAMBULE 4



LES ÉTUDES SUR LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES DU TOURISME FLUVIAL 4

LA SYNTHÈSE DE L'ÉTUDE SUR LA FILIÈRE PAQUEBOTS FLUVIAUX 5

UN POIDS ÉCONOMIQUE GLOBAL DE L'ORDRE
DE 410 MILLIONS D'EUROS TTC 5

UNE DÉPENSE MOYENNE DE 20 € PAR PASSAGER PAR JOUR..... 5

UN POTENTIEL À DÉVELOPPER 6

LA CONTRIBUTION DE L'ACTIVITÉ AU TERRITOIRE..... 6

UNE CLIENTÈLE MAJORITAIREMENT ÉTRANGÈRE ET UN PUBLIC DE
PERSONNES ÂGÉES DE PLUS DE 60 ANS QUI APPRÉCIE CE PRODUIT 6

LA FILIÈRE DES PAQUEBOTS FLUVIAUX EN QUELQUES CHIFFRES... 7

CHAPITRE 01

LA FILIÈRE PAQUEBOTS FLUVIAUX 10



DÉFINITION D'UN PAQUEBOT FLUVIAL..... 10

CHAMP DE L'ÉTUDE 10

LE PÉRIMÈTRE GÉOGRAPHIQUE 11

LE PRODUIT ET SON FONCTIONNEMENT 12

Différents modèles d'exploitation 12

Une forte présence d'acteurs étrangers..... 13

Itinéraires et durée de la croisière..... 15

La saison..... 16

L'organisation des excursions..... 16

Les escales..... 16

Les services aux escales..... 17

Le catering et l'approvisionnement en carburant 19

LA FLOTTE 20

Une offre en augmentation 20

LES PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT..... 22

Une marge de progression certaine 22

Un niveau de services aux escales à améliorer 23

CHAPITRE 02

LA COMMERCIALISATION	26
----------------------------	----



DIFFÉRENTES GAMMES DE PRODUITS POUR DES TARIFS DE 1 000 À 7 500 € LA SEMAINE PAR PERSONNE	26
Les prestations incluses	27
Les acteurs de la commercialisation du produit.....	27

CHAPITRE 03

LA CLIENTÈLE	30
--------------------	----



206 000 PASSAGERS TRANSPORTÉS EN 2018	31
LES CARACTÉRISTIQUES DE LA CLIENTÈLE.....	33
La provenance des croisiéristes	33
Une clientèle composée majoritairement de séniors	34
La croisière, une activité pratiquée en couple ou entre amis	34
Un socle de clients déjà croisiéristes	35
La contribution de l'activité au développement touristique des territoires	35
LES COMPORTEMENTS À TERRE.....	37
Des activités pratiquées à terre nombreuses et diverses.....	37
LES COMPORTEMENTS D'ACHAT ET LES DÉPENSES À TERRE DES CLIENTS AU COURS DE LA CROISIÈRE	38
Les taux de consommation par poste de dépense à terre.....	38
La dépense des croisiéristes.....	39
Les dépenses par poste	39
LES PRÉ ET POST SÉJOURS.....	40
Les lieux de séjour	41
Les modes d'hébergement utilisés	42
Les achats et consommations complémentaires	42
Les dépenses en pré et post séjour	42
Montant global des dépenses	43

CHAPITRE 04

FOCUS LES BASSINS DE NAVIGATION	48
---------------------------------------	----



LE BASSIN HAUTS-DE-FRANCE : UN POTENTIEL TRANSFRONTALIER PEU EXPLOITÉ	49
LE BASSIN SEINE, VALLÉE DE L'IMPRESSIONNISME	50
LE BASSIN GRAND EST, MAILLON DU BASSIN RHIN – MAIN – DANUBE	52

LE BASSIN CENTRE BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ : CHALON-SUR-SAÔNE ET MÂCON TÊTES DE LIGNE.....	53
LE BASSIN RHÔNE-ALPES : LYON, LA PROVENCE ET LA CAMARGUE	54
LE BASSIN AQUITAINE OCCITANIE ENTRE DOMAINES VITICOLES ET OCÉAN.....	56
LE BASSIN OUEST : UN DÉVELOPPEMENT RÉCENT	57

CHAPITRE 05

L'ÉCONOMIE DES OPÉRATEURS	60
---------------------------------	----



LE CHIFFRE D'AFFAIRES DES ENTREPRISES NATIONAL ET PAR BASSIN	60
LA STRUCTURE DES CHARGES	62
LA VALEUR AJOUTÉE.....	64
L'EMPLOI	65

CHAPITRE 06

LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES	68
---------------------------------	----



AVANT-PROPOS : PARTIS PRIS DE MÉTHODE.....	68
Sources et bénéficiaires des retombées économiques	68
Une double évaluation : poids et impact économique	70
LE POIDS ÉCONOMIQUE GÉNÉRÉ PAR LES OPÉRATEURS	71
La ventilation des dépenses par type d'agents économiques	71
Le poids économique « opérateurs » par zone	72
Poids économique « opérateurs » par bassin	73
LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES GÉNÉRÉES PAR LES CLIENTÈLES ET LES PERSONNELS DE BORD	74
Avant-propos méthodologique : modalités de prise en compte des dépenses au titre des retombées économiques.....	74
LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES GÉNÉRÉES PAR LES CROISIÉRISTES	75
Les postes de dépense retenus	75
Les catégories de croisiéristes prises en compte.....	76
Les dépenses totales des clientèles (hors Grand Est)	76
Poids économique généré par la clientèle (hors Grand Est).....	78
Retombées économiques générées par les escales dans le bassin Grand Est.....	78
LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES GÉNÉRÉES PAR LES PERSONNELS DE BORD.....	80
Poids économique généré par les croisiéristes et les personnels de bord	81
POIDS ÉCONOMIQUE GLOBAL : OPÉRATEURS, PASSAGERS ET PERSONNELS DE BORD.....	82

Poids économique au niveau national	82
Poids économique au niveau des bassins	83
L'IMPACT ÉCONOMIQUE SUR LES TERRITOIRES	85
De la dépense globale à l'impact économique	87
QUELQUES DONNÉES DE SYNTHÈSE À L'ÉCHELLE NATIONALE	88
CARACTÉRISTIQUES ET RETOMBÉES ÉCONOMIQUES DE LA FILIÈRE PAR BASSIN DE NAVIGATION	89
Caractéristiques des bassins	89
Spécificités des bassins :	91
Le bassin Hauts-de-France	92
Le bassin Seine	93
Le bassin Centre Bourgogne-Franche-Comté	94
Le bassin Rhône-Alpes	95
Le bassin Aquitaine Occitanie et Ouest	96

ANNEXES..... 100



ANNEXE 1 : MODE OPÉRATOIRE GÉNÉRAL DE L'ÉVALUATION DES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES	100
ANNEXE 2 : CARACTÉRISTIQUES DE L'ENQUÊTE AUPRÈS DES CROISIÉRISTES	103
ANNEXE 3 : LES ENTRETIENS	104

Remerciements

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

Pilotage de l'étude

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

Réalisation de l'étude

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

État des lieux, enquête auprès des passagers, évaluations économiques :

Éric Maurence Consultants

Cartographie : Richard Bosquillon

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

Photo de couverture : Vikingcruises-White Rain Productions

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