CREOCEAN
Services et Conseil en Environnement Littoral et Marin et Océanographie

RAPPORT





ANALYSE SOCIO-ECONOMIQUE DE LA NAVIGATION FLUVIALE ET MARITIME, DE PLAISANCE ET COMMERCIALE DANS LES BASSINS RHÔNE MEDITERRANEE ET CORSE

Mission 1 : Analyse socio-économique
Rapport _V2

La Seyne sur Mer, mars 2012
Dossier 1-11205-L

CREOCEAN Agence PACA Corse
243, avenue de Bruxelles
83500 La Seyne sur mer - France
Tél : 04 98 00 25 80
Fax : 04 94 94 95 29

e-mail : paca@creocean.fr
web : www.creocean.fr

Agence de l'eau Rhône Méditerranée & Corse

ANALYSE SOCIO-ECONOMIQUE DE LA NAVIGATION FLUVIALE ET MARITIME, DE PLAISANCE ET COMMERCIALE DANS LES BASSINS RHÔNE MEDITERRANEE ET CORSE

Mission 1 : Analyse socio-économique
Rapport _V2

Groupement CREOCEAN | SCE | NAOMIS | GRELET Conseil | CTS

La Seyne-sur-mer, mars 2012
Dossier 11205L

CREOCEAN Agence PACA Corse
243,avenue de Bruxelles
83500 La Seyne sur mer - France
Tél : 04 98 00 25 80
Fax : 04 94 94 95 29

e-mail : paca@creocean.fr
web : www.creocean.fr

S O M M A I R E

TABLE DES FIGURES 4

TABLE DES TABLEAUX 5

INTRODUCTION 1

1 - NAVIGATION COMMERCIALE FLUVIALE 3

1.1 - PREALABLE : METHODOLOGIE RETENUE 3

1.1.1 - La navigation commerciale fluviale, un usage au cœur d'activités diversifiées 3

1.1.2 - Ratios retenus 4

1.2 - LE MARCHE 6

1.2.1 - Les trafics 6

1.2.2 - Les places portuaires 11

1.3 - ORGANISATION DE LA PROFESSION 18

1.4 - LA FLOTTE DE TRANSPORT 19

1.5 - ESTIMATION DES IMPACTS SOCIO-ECONOMIQUES 20

1.5.1 - Impacts socio-économiques directs 20

1.5.2 - Impacts socio-économiques indirects 25

2 - NAVIGATION COMMERCIALE MARITIME 26

2.1 - IMPORTANCE DES BASSINS RM&C PAR RAPPORT A L'IMPORTANCE ECONOMIQUE DE L'ACTIVITE EN FRANCE 26

2.2 - LES PORTS 28

2.3 - ORGANISATION DES ACTEURS 28

2.3.1 - Organisation de l'activité 28

2.3.2 - Les professionnels associés 30

2.4 - ESTIMATION DES IMPACTS SOCIO-ECONOMIQUES 31

2.4.1 - Données de cadrage et méthodologie 31

2.4.2 - Estimation des impacts par port 32

3 - TRAFIC PASSAGER MARITIME 44

3.1 - ELEMENTS DE CADRAGE 44
3.1.1 - Les ferries 44
3.1.2 - Les paquebots maritimes 45
3.2 - LOCALISATION DE L'USAGE 47
3.2.1 - Les ferries 47
3.2.2 - Les paquebots maritimes 49
3.3 - ORGANISATION DES ACTEURS 52
3.3.1 - Les ferries 52
3.3.2 - Les paquebots maritimes 53
3.4 - ESTIMATION DES IMPACTS SOCIO-ECONOMIQUES 54
3.4.1 - Les ferries 54
3.4.2 - Les paquebots maritimes 57
4 - NAVIGATION DE PLAISANCE FLUVIALE 62
4.1 - ELEMENTS DE CADRAGE 62
4.1.1 - Présentation des différents types de navigation de plaisance 62
4.1.2 - Importance du bassin RM par rapport à l'importance de l'activité en France 66
4.2 - ORGANISATION DES ACTEURS 68
4.2.1 - Fonctionnement global 68
4.2.2 - Les professionnels 69
4.2.3 - Les profils de clientèles 78
4.3 - ESTIMATION DES IMPACTS SOCIO-ECONOMIQUES 82
4.3.1 - La plaisance privée 82
4.3.2 - La location de bateaux habitables sans permis 91
4.3.3 - Les paquebots fluviaux 96
4.3.4 - Les péniches hôtels 99
4.3.5 - Les bateaux promenade 103
4.3.6 - Synthèse 111
5 - NAVIGATION DE PLAISANCE MARITIME 113
5.1 - ELEMENTS DE CADRAGE 113
5.1.1 - Présentation des différents types de navigation de plaisance 113
5.1.2 - Importance des bassins RM et C par rapport à l'importance de l'activité en France 117

5.2 - ORGANISATION DES ACTEURS 118
5.2.1 - Fonctionnement global 118
5.2.2 - Les professionnels 119
5.2.3 - Les clientèles 122
5.3 - LOCALISATION DE L'ACTIVITE 126
5.4 - ESTIMATION DES IMPACTS SOCIO-ECONOMIQUES 130
5.4.1 - Plaisance maritime 130
5.4.2 - Les bateaux promenade littoraux 134
5.4.3 - Synthèse plaisance maritime 136
GLOSSAIRE 138
ANNEXES 140

TABLE DES FIGURES

Figure 1 – Trafics de matériaux de construction sur le bassin Saône-Rhône 7
Figure 2 – Trafic de bois et de céréales sur le bassin Saône-Rhône 8
Figure 3 – Trafic fluviaux conteneurisés sur le bassin Saône-Rhône 9
Figure 4 – Flux de combustibles minéraux solides via les sites portuaires sur le bassin Saône-Rhône 10
Figure 5 – Flux fluviaux d'engrais sur le bassin Saône-Rhône 11
Figure 6 – Organisation de la gestion des sites portuaires 18
Figure 7 – Répartition des tonnages de marchandises par ports français 26
Figure 8 – Evolution du trafic maritime entre 2000 et 2008 par port 27
Figure 9- Typologie des activités d'un port et profils des employés 30
Figure 10 - Répartition des types d'emplois générés par l'activité d'un port maritime 31
Figure 11 - Emplois directs et indirects d'une zone portuaire 32
Figure 12 – Impacts économiques directs et indirects du GPMM en termes de chiffre d'affaires 35
Figure 13Tonnage des ports de commerce des bassins RM&C 43
Figure 14 : Exemples de ferries 44
Figure 15 : Exemples de paquebots maritimes 45
Figure 16 : Exemples de bateaux de location 63
Figure 17 : Exemples de paquebots fluviaux 64
Figure 18 Exemples de péniches hôtels 65
Figure 19 : Exemple de bateau promenade 65
Figure 20 : Flotte privée résidente sur le bassin RM par voie d'eau et lac en 2010 66
Figure 21 : Répartition de l'offre en location de bateaux habitables sans permis par voie d'eau sur le bassin RM en 2010 73
Figure 22 : Offre en bateaux promenade lacustres et fluviaux par voie d'eua / lac sur le bassin RM en 2010 77
Figure 23 : Exemples de bateaux de plaisance maritime 113
Figure 24 - Répartition des unités immatriculées dans le bassin RM&C en 2010 114
Figure 25 – Mode de propulsion de la flotte immatriculée en 2010 115
Figure 26 – Typologie des emplois dans les ports de plaisance 119
Figure 27 - Découpage de la cible « plaisanciers » en 5 groupes 122
Figure 28 – Origine géographique des plaisanciers du Languedoc Roussillon 123
Figure 29 - Origine géographique des plaisanciers en PACA Corse 124
Figure 30 - Exemple de travail de cartographie des flux de plaisanciers 128
Figure 31 - Importance de l'activité de plaisance en PACA, face à la Corse. 132
Figure 32 - Répartition des dépenses des activités de plaisance en PACA Corse 133
Figure 33 - Evolution du nombre de passages plaisance sur la Petite Saône de 2002 à 2010 141

Figure 34 - Répartition des passages aux ecluses par type d'embarcation sur la Petite Saône en 2010 142
Figure 35 - Evolution du nombre total de passages plaisance aux écluses sur le canal du Rhône au Rhin de 2002 à 2010 142
Figure 36 - Répartion des passages aux écluses par type d'embarcation sur le canal du Rhône au Rhin en 2010 143
Figure 37 - Evolution du nombre total de passages plaisance aux écluses sur le canal de Bourgogne de 2002 à 2010 144
Figure 38 - Répartition des passages aux écluses par type d'embarcation sur le canal de Bourgogne en 2010 145
Figure 39 - Evolution du nombre total de passages plaisance aux écluses sur le canal du Centre 2002 à 2009 146
Figure 40 - Répartition des passages aux écluses par type d'embarcation sur le canal du Centre en 2009 146
Figure 41 - Evolution du nombre total de passages plaisance sur la Saône de 2002 à 2010.....147
Figure 42 - Répartition des passages aux écluses par type d'embarcation sur la Saône en 2010.....148
Figure 43 - Evolution du nombre total de passage plaisance aux écluses sur le Rhône de 2002 à 2010 148
Figure 44 – Répartition des passages aux écluses par type d'embarcation sur le Rhône en 2010....149
Figure 45 - Evolution du nombre total de passages plaisance aux écluses sur le canal du Rhône à Sète de 2004 à 2010 150
Figure 46 - Evolution du nombre total de passages plaisance aux écluses sur le canal du Midi de 2002 à 2009 151
Figure 47 – Répartition des passages aux écluses par type d'embarcation sur le canal du Midi en 2009 152

TABLE DES TABLEAUX

Tableau 1 - Répartition de la capacité d'emport de marchandise par compagnie.....19
Tableau 2 – Répartition des emplois générés par VNF par catégories 21
Tableau 3 : Synthèse des impacts de la navigation commerciale maritime 42
Tableau 4 - Evolution des activités de croisière sur les ports français 46
Tableau 5 - Nombre de passagers des lignes régulières accueillis dans les ports 47
Tableau 6 – Parts des liaisons Corse-continent dans le transport de passagers par lignes régulières 49
Tableau 7 - Nombre de passagers croisiéristes accueillis dans les ports des bassins Rhône Méditerranée et de Corse 51
Tableau 8 - Principales compagnies de ferries présentes sur les bassins RM & C 52

Tableau 9 - Estimation des impacts économiques des lignes régulières sur les bassins RM et C en 2010 55
Tableau 10: Estimation des impacts économiques des lignes régulières sur les bassins RM et C en 2010 56
Tableau 11 -Estimation des impacts économiques des paquebots maritimes sur les bassins RM&C en 2010 59
Tableau 12 - Estimation des impacts économiques des paquebots maritimes sur les bassins RM&C par région en 2010 59
Tableau 13 - Tarifs des vignettes de navigation sur le réseau VNF en 2011 69
Tableau 14 - Recensement des chantiers navals sur le bassin RM 71
Tableau 15 - Flotte de paquebots présents sur le bassin Rhône-Saône 74
Tableau 16 - Répartition des escales par voie d'eau en 2010 76
Tableau 17 – Profils des plaisanciers privés sur le bassin RM 79
Tableau 18 - Estimation des impacts économiques de la plaisance privée résidente sur le bassin RM par voie d'eau en 2010 84
Tableau 19 - Estimation des impacts économiques de la plaisance privée résidente sur le bassin RM par zone en 2010 86
Tableau 20 - Estimation du nombre d'emplois dans les ports de plaisance fluviaux par voies d'eau en 2010 87
Tableau 21 - Estimation du nombre d'emplois dans les ports de plaisance intérieurs par voie d'eau / lac en 2010 87
Tableau 22 - Estimation des impacts économiques de la plaisance privée de transit sur le bassin RM en 2010 88
Tableau 23 - Estimation des impacts économiques de la plaisance de transit par voie d'eau en 201089
Tableau 24 - Estimation des impacts économiques de la plaisance privée de transit par zone en 2010 90
Tableau 25 - Estimation des impacts économiques de la location de bateaux habitables par voies d'eau sur le bassin RM en 2010 93
Tableau 26 - Estimation des impacts économiques de la location de bateaux habitables par zone sur le bassin RM en 2010 94
Tableau 27 - Estimation du nombre d'emplois permanents dans la filière location par voie d'eau en 2010 95
Tableau 28 - Estimation du nombre d'emplois permanents dans la filière location par zone en 2010..96
Tableau 29- Estimation des impacts économiques des paquebots fluviaux sur le bassin RM par voie d'eau en 2010 97
Tableau 30 - Estimation des impacts économiques des paquebots fluviaux sur le bassin RM par zone en 2010 98
Tableau 31 - Estimation des impacts économiques des péniches hôtels sur le bassin RM en 2010 .100
Tableau 32 - Estimation des impacts économiques des péniches hôtels sur le bassin RM par voies d'eau en 2010 101

Tableau 33 – Estimation des impacts économiques des péniches hôtels sur le bassin RM par zone en 2010 102
Tableau 34 - Estimation des impacts économiques des bateaux promenade fluviaux et lacustres sur le bassin RM en 2010 105
Tableau 35 - Estimation des impacts économiques des bateaux promenade fluviaux et lacustres par voie d'eau sur le bassin RM en 2010 106
Tableau 36 - Estimation des impacts économiques des bateaux promenades fluviaux et lacustres sur le bassin RM par zone en 2010 108
Tableau 37 - Estimation du nombre d'emplois permanents sur les bateaux promenades fluviaux et lacustres par voie d'eau/lac en 2010 110
Tableau 38 - Estimation du nombre d'emplois permanents sur les bateaux promenades fluviaux et lacustres par zone en 2010 111
Tableau 39 : Synthèse des impacts de la plaisance fluviale et lacustre sur le bassin RM 112
Tableau 40 - Structure de la flotte immatriculée par taille 116
Tableau 41 – Estimation de la flotte de plaisance active par région littorale 116
Tableau 42 - Typologie des métiers de la plaisance pour les régions Languedoc Roussillon, PACA et Corse 120
Tableau 43 - Nombre de bateaux en escale par région méditerranéenne 125
Tableau 44 - Localisation des ports et des mouillages organisés par région méditerranéenne 129
Tableau 45 – Ports accueillant des loueurs de bateaux de plaisance 130
Tableau 46 - Estimation des impacts socio-économiques directs de la plaisance maritime 132
Tableau 47 - Estimation des impacts économiques de la plaisance - retombées indirectes 134
Tableau 48 - Estimation des impacts économiques des bateaux promenades littoraux par région en 2010 135

INTRODUCTION

L'Agence de l'Eau Rhône Méditerranée et Corse, dans le cadre de la Directive Cadre sur l'Eau, a lancé une étude sur l'analyse socio économique de la navigation fluviale et maritime, de plaisance et commerciale, dans les bassins Rhône Méditerranée et Corse.
Cette première mission de l'étude consiste en un dimensionnement socio-économique de l'activité de navigation fluviale et maritime, commerciale et de plaisance, sur les bassins Rhône Méditerranée et Corse.

Notre étude s'intéresse donc à des usages diversifiés, puisque en partie industriels (secteur d'activité du transport de marchandises et de passagers), et en partie de loisirs (plaisance, bateaux-promenades).
D'autre part, cette navigation s'exerce sur des plans d'eau très divers:

- Plans d'eau Intérieurs
  - Voies d'eau classées navigables aux gabarits variés,
  - Lacs
- Et Littoraux
  - Bande littorale
  - Etangs

L'analyse est ici présentée par activité. Le découpage retenu pour les activités est le suivant :

- Navigation commerciale fluviale (transport de marchandises)
- Navigation commerciale maritime (transport de marchandises)
- Transport maritime de passagers (ferries et paquebots de croisières)
- Plaisance fluviale (dont paquebots fluviaux, bateaux promenade, plaisance privée et locative, et péniches hôtels)
- Plaisance maritime (et promenades en mer)

Les activités nautiques légères (pratiquées sur de menues embarcations) ne sont pas analysées dans le cadre de cette étude mais font l'objet d'un autre travail spécifique, mené en parallèle pour l'Agence de l'Eau Rhône Méditerranée et Corse.

En raison de l'importante superficie du territoire d'étude, et de l'enchevêtrement d'usages gérés par certaines structures, une approche estimative a été retenue pour évaluer une grande partie de cet impact socio-économique. Nous avons mis au point des ratios issus d'ouvrages et d'organismes de référence, et de notre expertise dans les domaines du trafic de marchandises, du transport de passagers, de la navigation de plaisance fluviale et maritime.
En fonction des types de navigation, l'échelle d'analyse varie, en respectant une logique de fonctionnement économique et de pratique de chaque type de navigation.

Le Groupement tient ici à remercier l'ensemble des personnes sollicitées dans le cadre de cette étude, et qui ont participé à l'élaboration de cette analyse socio-économique.

NOTA :

La hiérarchisation des masses d'eau par rapport à l'importance socio-économique des usages est en cours de réalisation. Les indicateurs sont rattachés à la BD du SIG, avec dans certains cas des clés de répartition. Ce travail est très lié à la phase 2 : nous réalisons une typologie des masses d'eau en fonction de l'importance des usages de la navigation.

A l'issue de la deuxième phase qui s'intéresse principalement à l'incidence environnementale de la navigation, des documents de synthèse, par usage, seront réalisés en phase 3.

1 - NAVIGATION COMMERCIALE FLUVIALE

La navigation commerciale fluviale ne concerne que la partie Rhône Méditerranée du bassin; il n'y a pas de navigation intérieure en Corse.

1.1 - Préalable : méthodologie retenue

1.1.1 -La navigation commerciale fluviale, un usage au cœur d'activités diversifiées

Si les volumes sont relativement significatifs au global, de l'ordre de 7 MT en 2010, l'activité « marchandises » issue de la navigation commerciale fluviale est distribuée sur un large réseau **et ne représente pas pour les industriels portuaires l'unique activité**.

- Les volumes sur les plateformes « public » (port public ou terminal privé avec prestation pour compte de tiers) ne permettent pas systématiquement d'équilibrer l'équation économique.
  La compétitivité du mode routier, agressive et largement plus flexible sur certains trafics, impose un nivellement du marché du transport multimodal vers le bas.

- Pour certains industriels disposant d'un embranchement fluvial*, le transport par barge ne représente par un centre de profit mais peut être intégré dans le processus opérationnel comme données d'entrée grâce à l'effet de massification (ex : matériaux de construction).

- En revanche, les opérateurs de plateforme de transfert et stockage pour compte de tiers doivent élargir le panel de services afin de trouver d'autres sources de revenus que la manutention, comme le stockage, la traction ferroviaire, prestation logistique (empotage, dépotage, conditionnement, tri, préparation de commandes, …), prestation spécialisée (exemple pour la filière bois : séchage, étuvage, traitement, …) réparation de conteneur, location de foncier, …

L'approche statistique de collecte d'informations sur le trafic effectué (tonnage annuel par filière) et sur la structure de l'entreprise (chiffre d'affaires et emplois) ne

permet pas d'isoler la donnée propre à l'activité liée à la navigation commerciale fluviale.

De ce fait, l'hypothèse prise en considération pour traiter le bassin fluvial Rhône Saône, a été de reconstruire macroscopiquement l'économie de la chaine logistique et de ses principales composantes dérivées (approche bottom-up).

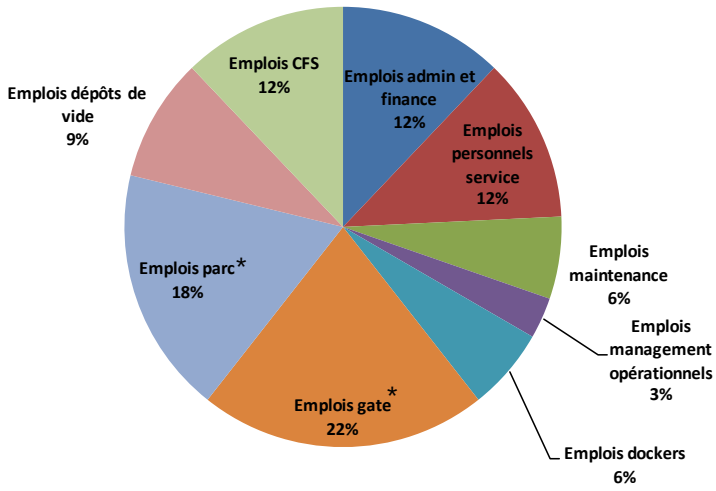
La remodélisation de la structure est issue de l'expertise de CTS et d'entretiens avec les industriels : opérateurs de transport fluvial et opérateurs de plateforme multimodale pour la définition des ratios les plus pertinents.
La reconstitution des données manquantes par CTS, a été élaborée à partir des ratios validés avec l'Agence de l'Eau RM&C.

1.1.2 -Ratios retenus

- **<u>En termes d'emploi direct</u>**, nous avons établi que :

- Une plateforme à **conteneurs** génère **25 emplois pour un traitement de 100 000 EVP***
- Une plateforme **vrac** génère **10 emplois pour un traitement de 500 000 tonnes** de marchandises
- Une plateforme **céréales** génère **4 emplois pour un traitement de 500 000 tonnes** de marchandises

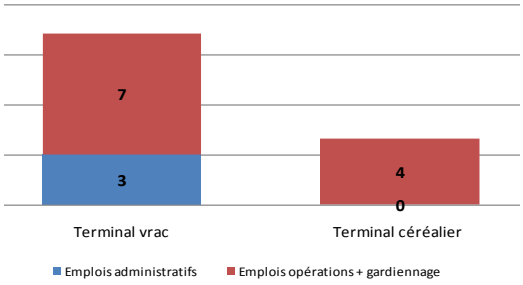
Typologie des emplois générés par une plateforme à conteneur



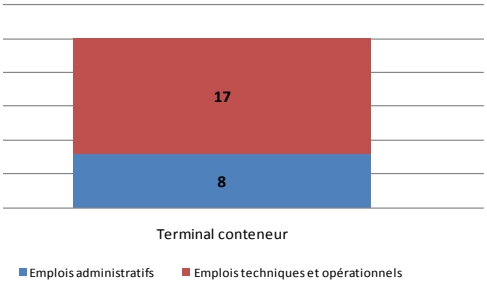
~ 1/3 des emplois sont des emplois dits « de bureau » (Directeur, administratif, chef d'équipe/contremaitre).

~ 2/3 sont des emplois techniques liés à l'activité (Conducteurs d'engins, techniciens de maintenance, portiqueurs, manutentionnaire).

Emplois générés pour un traitement de 500 000 tonnes



Emplois générés pour un traitement de 100 000 EVP



➢ **<u>En termes d'emploi indirect</u>**, nous avons établi que :

Les activités de transport et les achats de service peuvent être évalués par un ratio de 1 emploi direct => 1 à 3 emploi(s) indirects.

➢ **<u>En termes de chiffre d'affaires direct</u>**, nous avons établi que :

- Les activités en vracs solides, directement liées au port gérèrent un revenu de 2.5 à 3 € / T
- Les activités conteneurs, directement liées au port gérèrent un revenu de :
  1.6 EVP* = 16 T = 2.5 € / T (à 40 € le double mouvement*)

1.2 - Le marché

Le Grenelle Environnement s'engage de manière concrète dans le développement du transport de marchandises par mode fluvial et ferroviaire. Les objectifs définis permettront de faire progresser la part modale du non-routier et du non-aérien de 14% à 25% à l'horizon 2022**.**

La réussite de ces objectifs nécessite la reconquête de parts de marché dans le transport de marchandises par le fret fluvial et ferroviaire**.** A l'horizon 2022, la croissance des modes les plus respectueux de l'environnement devrait être assurée à 85 % par le ferroviaire et à 15 % par le fluvial.

1.2.1 - Les trafics

Selon les données Voies Navigables de France, en 2010, le trafic fluvial sur le bassin Rhône-Saône est de 7 millions de tonnes. Le transport des marchandises se réparti en 9 grandes filières qui sont, de manière hiérarchique :

- les produits minéraux bruts (matériaux de construction),
- les produits agricoles (céréales et bois),
- les produits pétroliers,
- les produits chimiques,
- les conteneurs,
- les déchets métallurgiques,
- les combustibles solides,
- les engrais,
- et les produits métallurgiques.

1.2.1.1 - Les produits minéraux : 43%

3 millions de tonnes de produits minéraux (granulats, sables et graviers, ciment, clinker, laitier, cendres volantes) ont été transportés par mode fluvial (2%), dont 2 millions de matériaux de construction. 70% des flux ont été effectués en descente et 30% en montée. Les Régions Provence-Alpes-Côte-D'azur (PACA) et Rhône-Alpes produisent respectivement 24 Mt et 42 Mt de granulats, soit près de 18% de la production nationale. Les départements du bassin Rhône-Saône consomment 16% du ciment produit au niveau national.

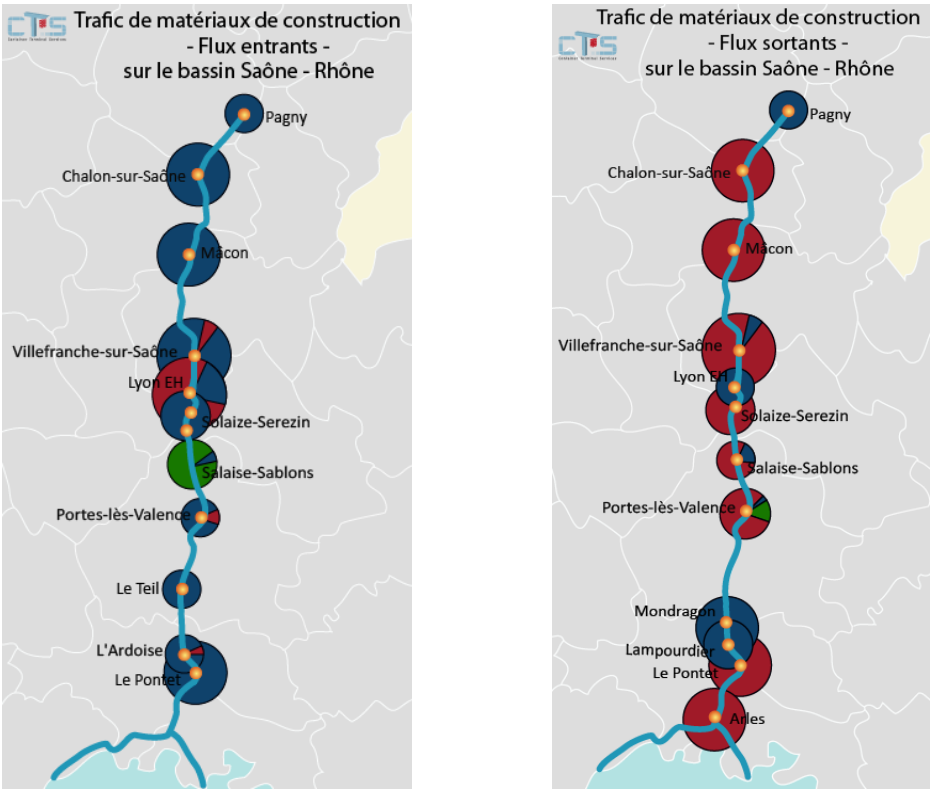


Figure 1 – Trafics de matériaux de construction sur le bassin Saône-Rhône

1.2.1.2 - Les produits agricoles : 20%

1.4 millions de tonnes de produits agricoles (Céréales et Bois) ont été transportés par mode fluvial - *Dont 590 000 tonnes de céréales transportées par mode fluvial (68%).* Les céréales transportées sont constituées à 56% de blé, 23% de maïs et 17% d'orge. Les territoires situés le long du bassin Saône-Rhône produisent 9,6 % des céréales françaises soit près de 6,8 millions de tonnes.

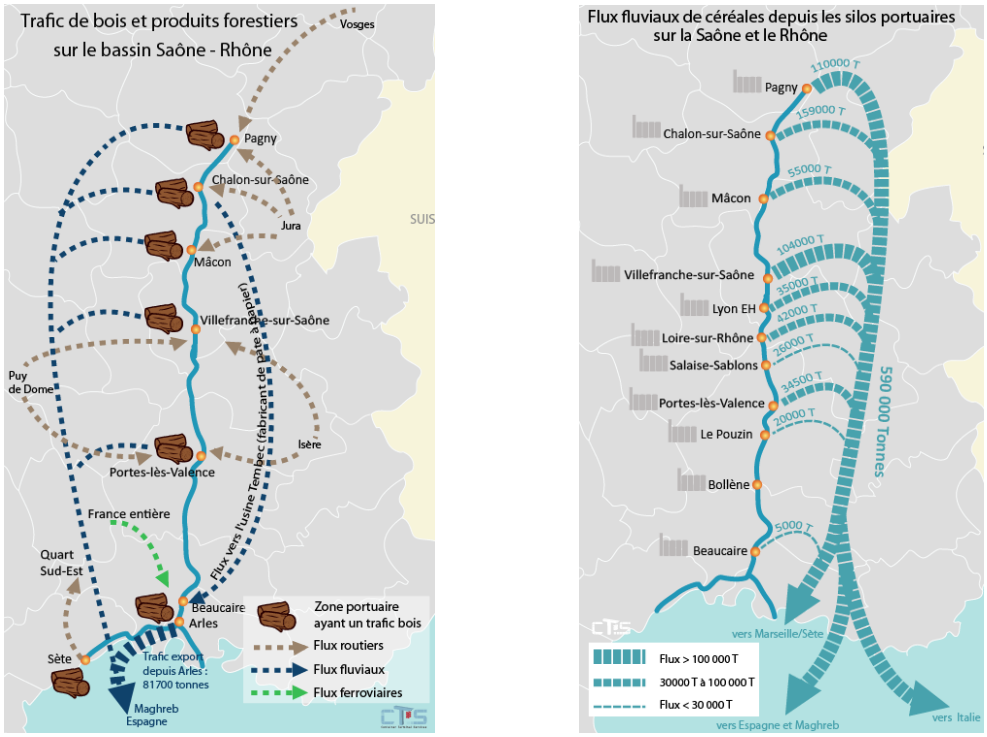


Figure 2 – Trafic de bois et de céréales sur le bassin Saône-Rhône

- *Dont 120 000 tonnes de bois transportées par le mode fluvial (26%)*, depuis les principaux ports du bassin Saône Rhône sont : Chalon-sur-Saône, Villefranche-sur-Saône et Arles. La récolte de bois des exploitations forestières s'élève à 2 millions de m^3, soit 8 % du volume national. La richesse sylvicole place la région Rhône-Alpes au 3ème rang des régions françaises exportatrices de bois ronds.

- *Dont 690 000 tonnes de produits agricoles autres* (pommes de terre, fruits et légumes, betteraves à sucre, matières textiles, matières premières d'origine animale ou végétale.

1.2.1.3 - Les produits pétroliers

680 000 tonnes de produits pétroliers ont été transportées par mode fluvial.

1.2.1.4 - Les produits chimiques

510 000 tonnes de produits chimiques ont été transportées par mode fluvial. 93% des trafics proviennent de la région PACA.

1.2.1.5 - Les produits en conteneurs

42 600 EVP* ont été transportées par mode fluvial, soit 426 000 tonnes. 82% du trafic est traité par le terminal à conteneur du port de Lyon Edouard Herriot. Le Grand Port Maritime de Marseille détient actuellement entre 57 et 60% de part de marché en Rhône-Alpes. Nous avons identifié environ 200 000 EVP* (pleins + vides) en provenance ou à destination de Marseille/Fos via le bassin Rhône-Saône.

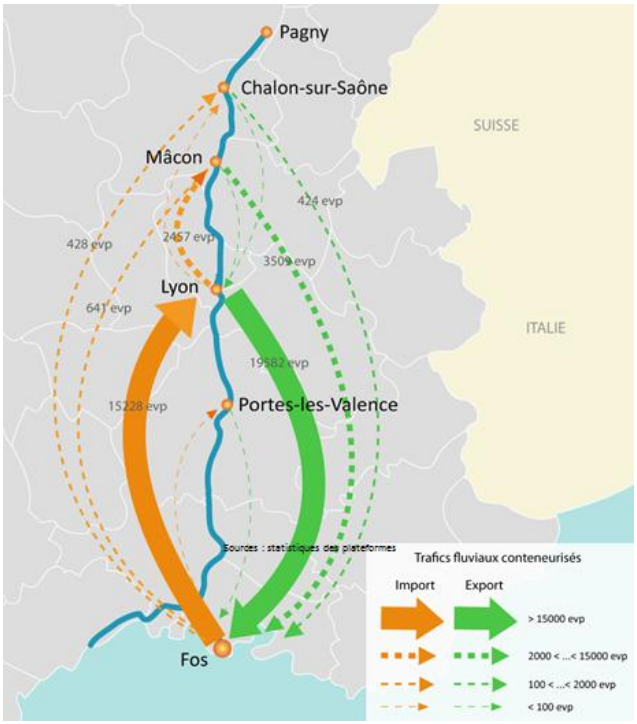


Figure 3 – Trafic fluviaux conteneurisés sur le bassin Saône-Rhône

1.2.1.6 - Les produits combustibles solides

240 000 tonnes de produits combustibles solides (à 93% de houille, lignite, coke et charbon), ont été transportées par mode fluvial (40%). 98% des flux proviennent du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM), puisque l'ensemble des combustibles solides sont importés.

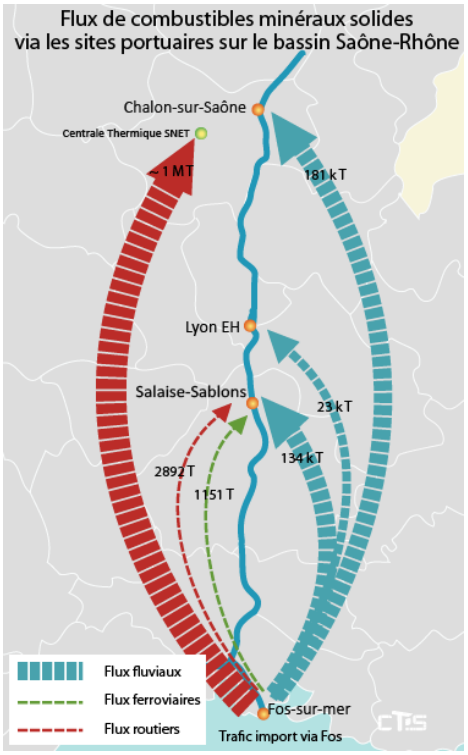


Figure 4 – Flux de combustibles minéraux solides via les sites portuaires sur le bassin Saône-Rhône

1.2.1.7 - Les déchets métallurgiques

240 000 tonnes de déchets métallurgiques ont été transportées par mode fluvial.

1.2.1.8 - Les engrais

200 000 tonnes d'engrais (engrais organiques et engrais minéraux) ont été transportées par mode fluvial (32%).

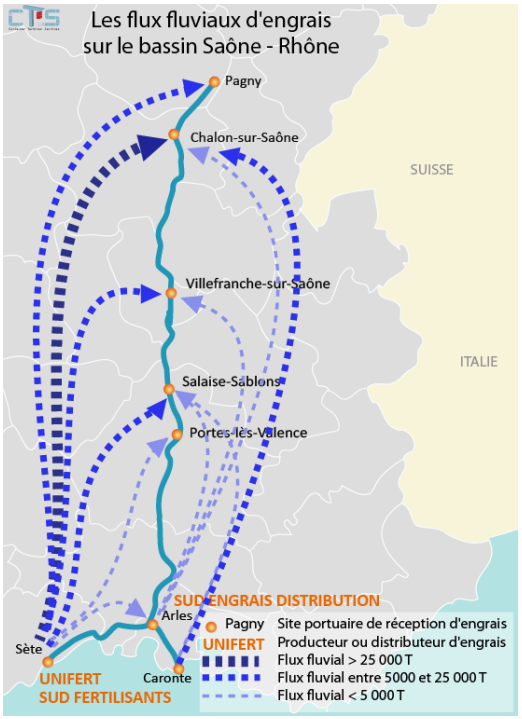


Figure 5 – Flux fluviaux d'engrais sur le bassin Saône-Rhône

1.2.1.9 - Les produits métallurgiques

120 000 tonnes de produits métallurgiques ont été transportées par mode fluvial.

1.2.2 - Les places portuaires

Les principales places portuaires du bassin RM sont ici présentées : gestionnaire, principaux trafics. Les emplois et chiffres d'affaires associés aux sites (données transmises par les différents gestionnaires) sont ici retranscrits. Cela permet de hiérarchiser l'importance de l'activité sur chaque site.

Les données socio-économiques présentées à la fin du chapitre consacré à la navigation commerciale fluviale, sont en revanche issues d'une reconstitution de la chaîne logistique, pour raccrocher à un tonnage considéré, un impact en termes d'emplois et chiffre d'affaires, par secteur d'activité. Elles ne peuvent être superposées aux données par port (Cf. § 1.1.1 de la méthodologie retenue) cela générerait des doubles comptes.

1.2.2.1 - Port marchand de Chalon-sur-Saône



APROPORT

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE SAÔNE-ET-LOIRE

Le port de commerce de Chalon-sur-Saône est exploité par la CCI de Saône et Loire. En 1989, la CCI a créé le service portuaire APROPORT afin de gérer les plateformes multimodales de Chalon-sur-Saône et Mâcon.

En termes d'impact économique direct : Le chiffre d'affaires est de 2.6 millions d'euros.

Le port a traité en 2010, 0.73 million de tonnes de marchandises

- Dont 0.17 million de tonnes en expédition (0.14 million de tonnes de produits agricoles)
- Dont 0.56 million de tonnes en réception (0.32 million de tonnes de minerais bruts)

En termes d'impact économique indirect : Le chiffre d'affaires est de 3.5 millions d'euros.

En termes d'impact social direct : Le port génère 27 emplois directs.

En termes d'impact social indirect : La CCI estime que les emplois indirects sont au nombre de 19.

1.2.2.2 - Port marchand de Mâcon



APROPORT

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE SAÔNE-ET-LOIRE

Le port de commerce de Mâcon est exploité par la CCI de Saône et Loire. En 1989, la CCI a créé le service portuaire APROPORT afin de gérer les plateformes multimodales de Chalon et Mâcon.

En termes d'impact économique direct : Le chiffre d'affaires est de 2.4 millions d'euros.

Le port a traité en 2009 :

- 0.44 million de tonnes de marchandises

- Dont 0.17 million de tonnes en expédition (0.08 million de tonnes de produits agricoles)
- Dont 0.27 million de tonnes en réception (0.26 million de tonnes de minéraux brut)

En termes d'impact économique indirect : Le chiffre d'affaires est de 2.1 millions d'euros.

En termes d'impact social direct : Le port génère 19 emplois directs.

En termes d'impact social indirect : La CCI estime que les emplois indirects sont au nombre de 12.

1.2.2.3 - Port marchand de Villefranche-sur-Saône



Le port de commerce de Villefranche est exploité par la CCI de Villefranche et du Beaujolais

En termes d'impact économique direct : Le chiffre d'affaires est de 1.33 millions d'euros. Toutefois, ce chiffre d'affaires est sous-dimensionné puisqu'il ne comprend que l'activité liée à la CCI et non la manutention. A partir des trafics traités en 2009, nous estimons que ce chiffre peut être réévalué entre 2.5 et 3 millions d'euros. Le port a traité en 2009 : 1.37 million de tonnes de marchandises :

- Dont 0.81 million de tonnes en expédition (0.66 million de tonnes de minéraux bruts et 0.13 million de tonnes de produits agricoles),
- Dont 0.56 million de tonnes en réception (0.53 million de tonnes de minéraux bruts).

En termes d'impact économique indirect : Le chiffre d'affaires est de 2.1 millions d'euros.

En termes d'impact social direct : Le port génère 8 emplois directs au sein de la CCI. Toutefois, l'essentiel des effectifs est dédié à l'activité de manutention granulat. L'impact direct est donc selon nos estimations à 36 emplois.

En termes d'impact social indirect : La CCI estime que les emplois indirects sont au nombre de 12.

1.2.2.4 - Port de Lyon Edouard Herriot



Le port de Lyon Edouard Herriot est géré directement par la Compagnie Nationale du Rhône (CNR). Toutefois, les deux terminaux à conteneurs sont gérés par une filiale de la CNR : Lyon Terminal (dont le GPMM est actionnaire à hauteur de 16%)

En termes d'impact économique direct : Le chiffre d'affaires est de 3.5 millions d'euros.

Le port a traité en 2010 : 1.2 millions de tonnes de marchandises par mode fluvial (19%), dont 17% du tonnage correspond au trafic conteneurs : 35 000 EVP* fluviaux.

- Dont 0.42 million de tonnes en expédition (0.63 million de tonnes de minerais bruts et 0.27 million de tonnes de produits agricoles)
- Dont 0.75 million de tonnes en réception (0.26 million de tonnes de produits pétroliers, 0.16 million de minéraux bruts et 0.11 million de produits métallurgiques)

En termes d'impact économique indirect : Le chiffre d'affaires est de 8.6 millions d'euros.

En termes d'impact social direct : Le port génère 419 emplois directs.

En termes d'impact social indirect : La CNR estime que les emplois indirects sont au nombre de 24.

L'impact socio-économique du port E. Herriot de Lyon est très important en raison du cumul d'activité de la Compagnie Nationale du Rhône.

1.2.2.5 - Port marchand de Salaise



Le port de commerce de Vienne Sud-Salaise est exploité par la CCI de Nord Isère.

En termes d'impact économique direct : Le chiffre d'affaires est de 2.2 millions d'euros. Toutefois, ce chiffre d'affaires est sous-dimensionné puisqu'il ne comprend que l'activité liée à la CCI et non la manutention. A partir des trafics traités en 2009, nous estimons que ce

chiffre peut être réévalué entre 2.7 millions d'euros. Le port a traité en 2009, 0.88 million de tonnes de marchandises :

- Dont 0.41 million de tonnes en expédition,
- Dont 0.47 million de tonnes en réception.

En termes d'impact économique indirect : Le chiffre d'affaires est de 4.2 millions d'euros.

En termes d'impact social direct : Le port génère 18 emplois directs au sein de la CCI. Toutefois l'essentiel des effectifs est dédié à l'activité de manutention granulat. L'impact direct est donc selon nos estimations à 22 emplois.

En termes d'impact social indirect : La CCI estime que les emplois indirects sont au nombre de 24.

1.2.2.6 - Port marchand de Portes-lès-Valence



Le port de commerce de Portes-lès-Valence est géré par la CCI de la Drôme.

En termes d'impact économique direct : Le chiffre d'affaires est de 0.32 millions d'euros. Le port a traité en 2009, 0.11 million de tonnes de marchandises :

- Dont 0.04 million de tonnes en expédition,
- Dont 0.07 million de tonnes en réception (0.06 million de tonnes de minerais bruts).

En termes d'impact économique indirect : Le chiffre d'affaires est de 0.5 millions d'euros.

En termes d'impact social direct : Le port génère 8 emplois directs au sein de la CCI. Toutefois l'essentiel des effectifs est dédié à l'activité de manutention granulat. L'impact direct est donc selon nos estimations à 11 emplois.

En termes d'impact social indirect : La CCI estime que les emplois indirects sont au nombre de 14.

1.2.2.7 - Port marchand d'Arles



Chambre de Commerce et d'Industrie du Pays d'Arles

PORT FLUVIAL D'ARLES
La Solution Multi - Transports

Le port de commerce d'Arles est géré par la CCI du Pays d'Arles

En termes d'impact économique direct : Le chiffre d'affaires est de 0.32 millions d'euros. Le port a traité en 2009, 0.70 million de tonnes de marchandises :

- Dont 0.31 million de tonnes en expédition (0.23 million de tonnes de produits agricoles),
- Dont 0.39 million de tonnes en réception (0.18 million de tonnes de minerais bruts et 0.15 million de tonnes de produits agricoles).

En termes d'impact économique indirect : Le chiffre d'affaires est de 0.5 millions d'euros.

En termes d'impact social direct : Le port génère 8 emplois directs au sein de la CCI. Toutefois l'essentiel des effectifs est dédié à l'activité de manutention granulat. L'impact direct est donc selon nos estimations à 11 emplois.

En termes d'impact social indirect : La CCI estime que les emplois indirects sont au nombre de 14.

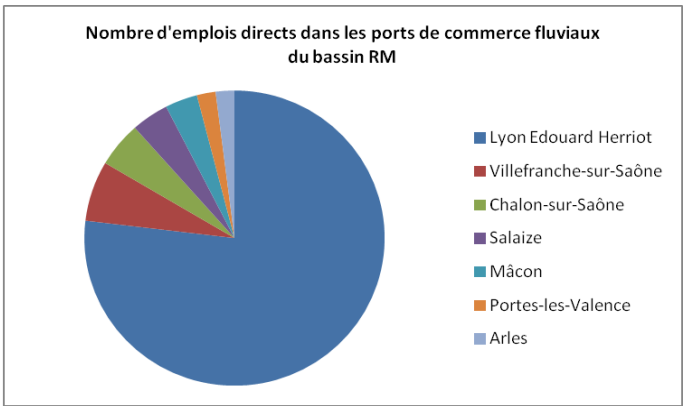
1.2.2.8 - Synthèse de l'activité des différents ports de commerce fluviaux du bassin RM

L'impact économique direct cumulé représente 7.3 millions de tonnes. Les retombées sur les territoires se chiffrent à hauteur de 14.6 millions d'euros, dont 23% par le Port Edouard Herriot et Lyon Terminal.

L'impact économique indirect cumulé est 1.5 fois plus important sur les territoires puisqu'il représente 21.5 millions d'euros, dont 40% par le Port Edouard Herriot et Lyon Terminal.

L'impact social direct cumulé représente 545 emplois sur les sites portuaires, dont 77% pour le site de Lyon en raison de l'importance de l'activité conteneurs.

L'impact social indirect cumulé dans les zones d'activités des enceintes portuaires représente quant à lui 119 emplois.



	Impact socio-éco direct			Impact socio-éco indirect	
Port	tonnage (millions de T)	Nombre d'emplois	Chiffre d'affaires (millions d'€)	Nombre d'emplois	Chiffre d'affaires (millions d'€)
Chalon-sur-Saône	2,6	27	2,6	19	3,5
Mâcon	0,44	19	2,4	12	2,1
Villefranche-sur-Saône	1,37	36	2,75	12	2,1
Lyon Edouard Herriot	1,2	419	3,5	24	8,6
Salaize	0,88	22	2,7	24	4,2
Portes-les-Valence	0,11	11	0,32	14	0,5
Arles	0,7	11	0,32	14	0,5
total	**7,3**	**545**	**14,59**	**119**	**21,5**

1.3 - Organisation de la profession

La gestion des sites portuaires (Chalon-sur-Saône, Mâcon et Villefranche-sur-Saône) le long de la Saône fait partie des attributions de **Voies Navigables de France**, tandis que la **Compagnie Nationale du Rhône** dispose de la gestion des ports sur le Rhône. La relation entre VNF / CNR avec les exploitants d'infrastructures (principalement des CCI) est contractualisée par des formes juridiques différentes : la **concession d'outillage** ou **l'autorisation d'occupation temporaire**.

L'ensemble des sites portuaires implantés au bord de la Saône et du Rhône sont exploités par des CCI, à l'exception du Port de Lyon Edouard Herriot, directement piloté par la CNR.

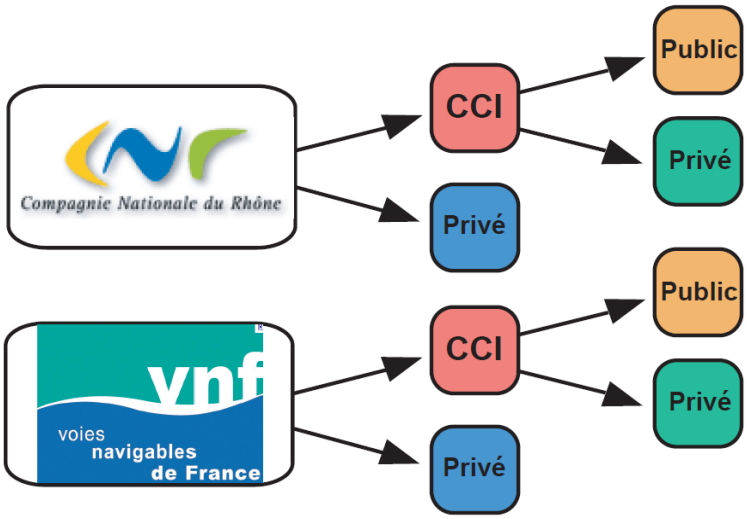


Figure 6 – Organisation de la gestion des sites portuaires

Concession d'outillage public

Les ports fluviaux appartenant à l'Etat ou délégués à VNF et à la CNR, sont exploités en grande majorité sous le régime de la concession d'outillage public. Ces concessions sont généralement données aux Chambres de Commerce et d'Industrie, même s'il est possible de les accorder à des syndicats mixtes, syndicats intercommunaux ou sociétés d'économie mixte.

Accordé par arrêté ministériel, la concession est un contrat administratif composé en deux parties :

- une partie réglementaire (cahier des charges type du décret de 1955 puis de 1997 modifié en 1999)
- une partie contractuelle qui rapporte sur la situation financière du concessionnaire.

Par exemple, la concession d'outillages publics du Port marchand de Chalon-sur-Saône a été instituée au profit de la C.C.I. arrêté ministériel, le 25 juin 1942.

Autorisations d'occupation du domaine public

Les autorisations d'occupation du domaine public peuvent revêtir différentes formes, telles que les autorisations d'occupation temporaire (AOT). A l'origine, les AOT sont des contrats administratifs, limités dans le temps, qui permettent d'évaluer le potentiel de l'exploitant pendant la préparation de la convention de concession. Toutefois, depuis les années 1970, l'utilisation de ce régime s'est répandue au détriment de la convention, afin de conclure de nouvelles conventions plus adaptées. Ce régime précaire a donc perduré par des renouvellements annuels ou quinquennaux. La Convention d'occupation temporaire (COT) est un dispositif complémentaire qui peut être annexé à l'AOT.

1.4 - La flotte de transport

En 2009, on compte sur le bassin Rhône-Saône une flotte de transport de marchandise d'une capacité d'emport globale de 172 000 tonnes, dont la répartition entre les compagnies est la suivante :

Tableau 1 - Répartition de la capacité d'emport de marchandise par compagnie

Compagnie	Tonnage approximatif de la flotte totale (T)
CFT	72 000
RSC	9 000
ACN	35 000
Navisudest	30 000
Lafarge	10 000
Port Inter	4 000
JP Services	4 000
DDM	8 000

Source : CTS (entretien avec professionnel du transport fluvial)

1.5 - Estimation des impacts socio-économiques

1.5.1 -Impacts socio-économiques directs

En termes d'impact socio-économique direct, on totalise les impacts suivants :

1.5.1.1 - Gestionnaires de l'infrastructure

Cette catégorie comprend les responsables de la gestion, l'exploitation et de la maintenance du réseau fluvial. Si VNF est l'établissement de référence en France, le Rhône a été concédé à la CNR (Compagnie Nationale du Rhône) jusqu'en 2023.

1.5.1.1.1 - Voies Navigables de France

VNF est un établissement public à caractère industriel et commercial, créé en 1991. Cet organisme remplace l'ONN (Office National de la Navigation) créé par la loi des 27-28 février 1912. Placé sous la tutelle du ministère chargé des transports, VNF est chargé de cinq grandes fonctions :

- Exploiter, entretenir et améliorer les voies navigables, ports fluviaux et dépendances du domaine public fluvial dont elle a la gestion,
- Réaliser des infrastructures nouvelles sur le réseau,
- Gérer le domaine et l'eau qui s'y écoule,
- Centraliser et porter à la connaissance du public, les informations sur l'utilisation des voies navigables,
- Rechercher tous les moyens propres à développer l'utilisation des voies navigables.

VNF dispose d'un siège situé à Béthune et de 7 directions territoriales dont la direction interrégionale Saône-Rhône Méditerranée est localisée à Lyon. Ce secteur (de Sète au sud-ouest à Marseille au sud-est, jusqu'à Port-sur-Saône au Nord du bassin Rhône-Saône) couvre l'essentiel du bassin versant RM.

En 2010, 73 millions de tonnes de marchandises ont été transportés par mode fluvial en France, dont 7 millions de tonnes sur le bassin Rhône-Saône. Parmi les cinq grands bassins de navigation (Nord-Pas-de-Calais, Seine-Oise, Moselle, Rhin et Rhône-Saône), le bassin Rhône-Saône enregistre le plus faible tonnage transporté.

Au sein du périmètre du bassin versant RM, VNF procède à des travaux de modernisation du canal du Rhône à Sète (63 km). Inscrit au plan Rhône 2007-2013, le canal permettra d'augmenter la capacité du tonnage de 200 tonnes par l'accès des bateaux de 2500 T, ainsi que le transport de conteneurs de type high cube sur deux rangs.

VNF compte 419 agents sur le bassin dont la segmentation est précisée dans le tableau ci-dessous.

Tableau 2 – Répartition des emplois générés par VNF par catégories

Catégorie	ETP
Ingénieurs	20
Techniciens	39
Cadres administratifs	108
Contrôleurs des travaux	31
Chefs d'équipes exploitation	62
Agents d'exploitation spécialisés	109
Dessinateurs	6
Hydrographe	1
Ouvriers des parcs* et ateliers	39
Autres agents	4

Le chiffre d'affaires VNF lié à la navigation commerciale du bassin n'a pu être déterminé.

1.5.1.1.2 - Compagnie Nationale du Rhône

Créée en 1933, la CNR est une société anonyme d'intérêt général. L'Etat lui confie l'année suivante, la concession unique d'aménagement du Rhône de la frontière suisse à la mer. Le cahier des charges définit les trois missions historiques et toujours réaffirmées, qui sont :

- la production d'électricité,
- la navigation,
- l'irrigation et autres usages agricoles.

Le programme général d'aménagement du Rhône est à l'origine des projets sur le port de Lyon Edouard Herriot, de la construction de 19 centrales hydroélectriques, 19 barrages, 12

écluses à grand gabarit, de l'équipement d'une trentaine de sites industriels et portuaires, de ports de plaisance, haltes nautiques et zones de loisirs.

Sur le Rhône, en tenant compte d'un trafic fluvial réalisé par les entreprises en bord voie d'eau en 2010 (hors ports CCI et Lyon Terminal) de 2,3 MT (en origine + destination), l'impact économique issu de la location du domaine concédé sur les sites industriels et portuaires CNR (hors ports CCI et LT) est de 8,64 M€ CA (dont 7 M€ au PLEH) et un impact social lié à l'activité portuaire (hors ports CCI et LT) de 30 ETP (27 ETP au siège de Lyon et 1 ETP par Direction Régionale).

Port de Lyon Edouard Herriot (PLEH)

Unique site portuaire géré par la CNR, le PLEH a été aménagé entre 1935 et 1938 par la Compagnie Nationale du Rhône. En 1996, le Port Autonome de Marseille a signé des accords avec le Port de Lyon afin d'acter le PLEH comme port avancé de Marseille. Depuis 1993 ce trafic a été multiplié par 21. 170 000 EVP* ont été enregistrés en 2003 au PLEH tous modes confondus, et 150 000 EVP* en 2009. Une navette fluviale et une navette ferroviaire circulent chaque jour entre Lyon et Marseille. Entre 2002 et 2009, le trafic fluvial a été multiplié par 4, en passant respectivement de 14 454 à 54 291 EVP*. Pour désengorger le terminal existant, la CNR a réalisé un second terminal à conteneurs multimodal en 2007.

1.5.1.2 - Opérateurs portuaires

Cette catégorie comprend les gestionnaires de port public (type CCI) ainsi que les industriels embranchés* au réseau fluvial et utilisant la voie d'eau.

Les ratios, définis et validés par les industriels du secteur, pris en compte pour l'évaluation socio-économique pour 1 MT de marchandises transportées (vrac solide) sont :

- Un impact économique de 3 M€ de CA,
- Un impact social de 25 ETP.

Sur le bassin, en tenant compte d'un trafic fluvial de 7,15 MT, cela représente approximativement un impact emplois de 180 ETP et un impact économique de 21,5 M€ CA.

1.5.1.3 - Industrie du transport fluvial

Cette catégorie comprend tous les opérateurs du transport fluvial, du niveau batelier à l'industriel possédant une flotte de bateaux.

Les ratios, définis et validés par les industriels du secteur, pris en compte pour l'évaluation socio-économique pour 1 MT de marchandises transportées sont :

- Un impact économique de 8,5 M€ de CA,
- Un impact social de 50 ETP (personnel navigant) auquel il faudra ajouter les structures des sièges évaluées à 60 ETP au total.

Exemple CFT Rhône Saône :

- *Personnel non navigant (direction, opérationnel, commerce, administratif, RH, …) : 20 ETP au siège de Loire-sur-Rhône + 8 ETP à la Direction de Valence*
- *Personnel navigant : 135 ETP (salariés, sous-traitants, artisans)*
  - ✓ *77 ETP pour 7 unités en rotation 24/24*
  - ✓ *58 ETP pour 15 unités en rotation journée*

Les autres activités liées au transport ont été évaluées en fonction de la structure de coûts d'un transporteur fluvial. Cette structure peut être modélisée macroscopiquement en fonction de l'organisation :

- Industriel du transport fluvial (ex : CFT) :
  - ✓ 20% coûts de structure,
  - ✓ 20% coûts de personnel,
  - ✓ 20% coûts d'amortissement des unités fluviales,
  - ✓ 20% coûts de carburant,
  - ✓ 20% coûts de maintenance des unités fluviales.
- Batelier artisan
  - ✓ 25% coûts de personnel,
  - ✓ 25% coûts d'amortissement des unités fluviales,
  - ✓ 25% coûts de carburant,
  - ✓ 25% coûts de maintenance des unités fluviales maintenance.

Sur le bassin, en tenant compte d'un trafic fluvial de 7,15MT, cela représente approximativement un impact emplois de 420 ETP (60 non-navigants et 360 ETP navigants) et un impact économique de 60M€ CA.

1.5.1.4 - Services aux navires : réparation navale

Selon les professionnels, 2/3 de l'activité de réparation est effectuée en France, le reste est effectué en Hollande. Un industriel du transport fluvial (ex : CFT) effectue approximativement 60% d'opération préventive et 40% de réparation alors qu'un batelier effectue approximativement 1/3 de préventif et 2/3 de curatif.

Il y a 3 sites actuellement sur le bassin Rhône-Saône :

- **Arles** (chantier de Barriol en cale sèche), traitant approximativement 2/3 de l'activité réalisée en France,
- **Lyon** (dock au PLEH en cale semi sèche), traitant approximativement 1/3 de l'activité réalisée en France,
- **Chalon sur Saône** (Hors Service depuis quelques années mais devrait être remis en état …).

Le ratio, défini et validé par les industriels du secteur, pris en compte pour l'évaluation socio-économique, pour 1 M€ de CA, est un impact social de 10 ETP.

Sur le bassin, en tenant compte d'un trafic fluvial de 7,15 MT, cela représente approximativement un impact emplois de 90 ETP et un impact économique de 90 M€ CA.

1.5.1.5 - Services aux navires (approvisionnement en carburant)

Sur le bassin, 3 sites d'approvisionnement en carburant : Lyon, Loire-sur Rhône et Arles.

Les ratios, définis et validés par les industriels du secteur, pris en compte pour l'évaluation socio-économique sont : 3 ETP liés à la gestion de chaque site + 3 ETP sur le bassin lié au transport par route et concernant près de la moitié du volume carburant.

Sur le bassin, cela représente approximativement un impact emplois de 12 ETP et un impact économique de 13,5 M€ CA.

1.5.2 -Impacts socio-économiques indirects

1.5.2.1 - Industrie du transport routier

Les ratios pris en compte pour l'évaluation socio-économique pour 1 MT de marchandises transportées sont :

- Un impact économique de 4,8 M€ de CA,
- Un impact social de 27 ETP.

Sur le bassin, en tenant compte d'un trafic fluvial de 7,15 MT, cela représente approximativement un impact emplois de 190 ETP et un impact économique de 34,5 M€ CA.

2 - NAVIGATION COMMERCIALE MARITIME

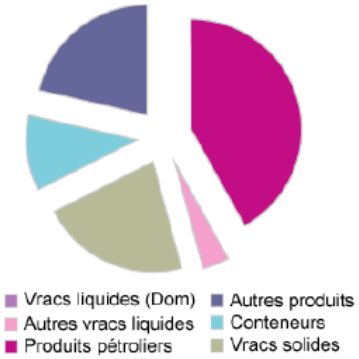
2.1 - Importance des bassins RM&C par rapport à l'importance économique de l'activité en France

La façade méditerranéenne s'étale sur 46000 km de côtes, dont 2000 km sur le territoire français et 1000 km pour la Corse.

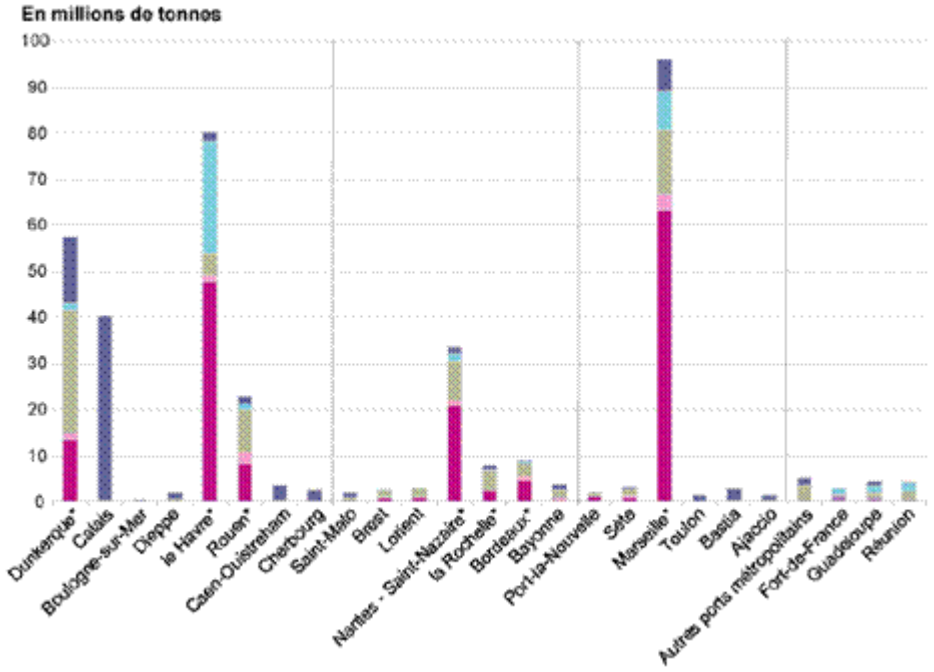
Le trafic de transport de marchandises en Méditerranée représente 25% du trafic planétaire et 30 % du trafic pétrolier mondial. La capacité de cales est de 2000 navires (220 000 navires/an) dont 200 à 300 pétroliers.

Marseille est le premier port français et méditerranéen en termes de trafic de marchandises. Selon la PREMAR, l'impact social indirect de l'activité maritime génère 60 000 emplois en région PACA.

Figure 7 – Répartition des tonnages de marchandises par ports français



Source : *MEDDTL-DGITM, 2008*



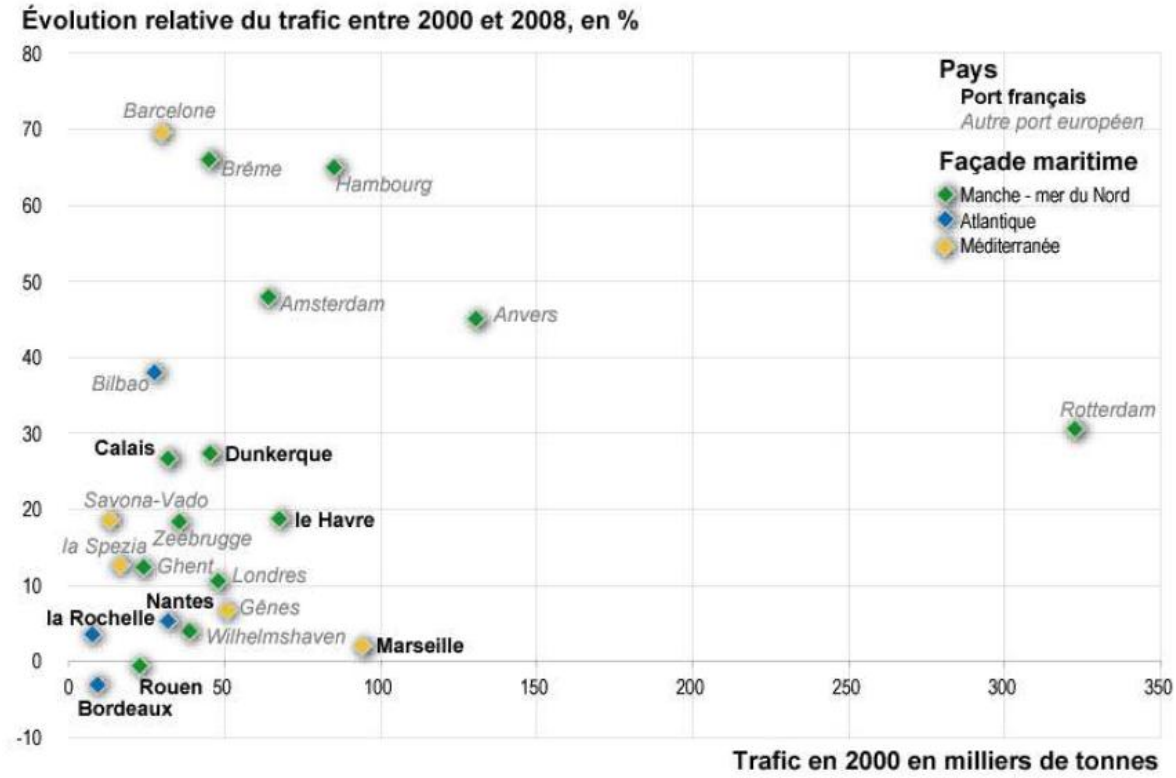


Figure 8 – Evolution du trafic maritime entre 2000 et 2008 par port

2.2 - Les ports

On s'intéresse ici aux 11 principaux ports de commerce des bassins RM&C, dont 6 en Corse et 5 sur le bassin Rhône Méditerranée. Leur gestion et les trafics associés sont présentés dans le paragraphe consacré à l'impact socio-économique de l'activité.

Ils sont présentés sur la carte de la navigation commerciale maritime (cf. Atlas Cartographique).

2.3 - Organisation des acteurs

2.3.1 -Organisation de l'activité

Décentralisation de 18 ports maritimes de « proximité »

L'année 2007 est marquée par la décentralisation de 18 ports français d'intérêt national de l'Etat vers les **Collectivités Locales**, par la signature des conventions de transfert de compétences.

Concernant le bassin RM&C :

- le port de Sète (3.8 MT) et Port-la-Nouvelle (2.3 MT) sont transférés à la **Région** Languedoc Roussillon,
- le port de Toulon (1 MT) revient au **Département** du Var,
- le port de Nice (0.3 MT) au **Département** des Alpes Maritimes,
- Le transfert de compétences des ports maritimes de Bastia et d'Ajaccio a été acté en 2004 en faveur de la **Région**.

Cette décentralisation permet aux 18 ports maritimes de disposer de centres *in situ* et d'outils performants en termes de développement économique local.

Concernant les modalités de transfert, il faut mentionner que :

- le transfert de patrimoine a été opéré à titre gratuit,
- les concessions d'exploitation en cours (principalement détenues par les chambres de commerce et d'industrie) restent en vigueur afin d'assurer la continuité du service public. Toutefois, la Région Languedoc-Roussillon (en tant que nouvelle autorité portuaire) a été contrainte de reprendre en régie directe la concession du Port de Sète en raison de l'interdit d'emprunt et de la mise sous tutelle de la CCI de Sète.

Privatisation de l'activité de manutention dans les 8 ports maritimes d'Etat

En 2008, l'Etat fait évoluer le statut des 8 ports autonomes métropolitains en grands ports maritimes, tout en restant des établissements publics d'Etat. En ce qui concerne le bassin RM&C, seul le Grand Port Maritime de Marseille est concerné par ce changement.

Cette loi induit la privatisation et l'ouverture à la concurrence des équipements de manutention, jusque-là gérés par les ports autonomes. La propriété des grues et portiques, ainsi que les contrats de travail des manutentionnaires sont donc transférés à des entreprises privées.

Il y a donc une diversification de la gouvernance portuaire au sein des ports maritimes du bassin RM&C, avec :

- ***d'une part, le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) qui relève de l'Etat (hors activité de manutention),***
- ***les ports de Sète, Port-la-Nouvelle et corses, qui relèvent de leur Région,***
- ***et les Ports de Nice et Toulon qui dépendent de leurs départements respectifs.***

2.3.2 -Les professionnels associés

Les profils de l'emploi dans un port maritime

- Parmi les profils employés plus de **40% concernent des emplois techniques** et **32% des emplois administratifs,**
- Le niveau de **formation requis est « intermédiaire » à 56%.** Les profils hautement qualifiés représentent 20% des besoins en termes d'emplois. Ces profils sont recherchés principalement pour pourvoir des postes « administratifs ».

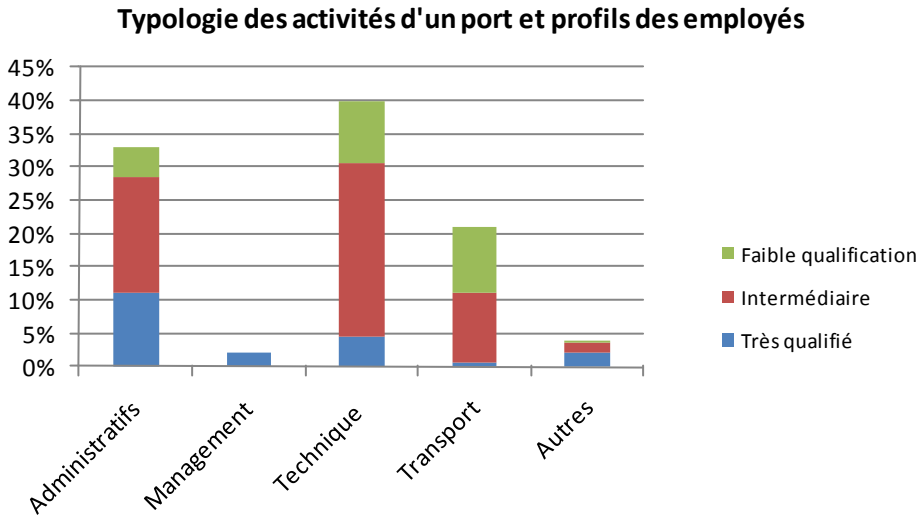


Figure 9- Typologie des activités d'un port et profils des employés

Les emplois directs peuvent être de type :

- Manutentionnaire : docker, portiqueur, conducteurs d'engins.
- Services aux navires : pilote, remorqueur, lamaneur, ravitailleur.
- Administration : douanes, phytosanitaire, service maritime, marins-pompiers, capitainerie etc.
- Clients et représentants : transitaires, armateur*, courtiers maritimes.

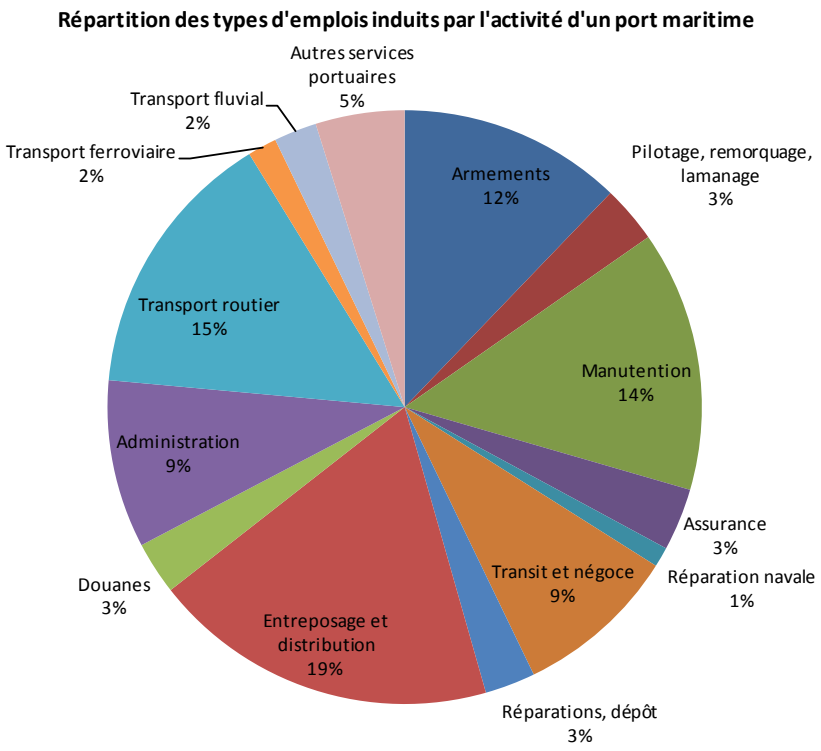


Figure 10 - Répartition des types d'emplois générés par l'activité d'un port maritime

Les emplois indirects peuvent être de type :

- Pré/post acheminement : ferroviaire, fluvial, routier.
- Emplois liés aux activités logistiques et industrielles.

2.4 - Estimation des impacts socio-économiques

2.4.1 -Données de cadrage et méthodologie

Impact de l'activité portuaire sur l'emploi dans un port maritime

- **10 000 tonnes de marchandises** transportées génèrent en moyenne **5 emplois au total** (directs et indirects),
- Les **emplois directement liés au port ne représentent que 13% du total**. La majorité des emplois est concentrée dans la zone industrialo-portuaire.

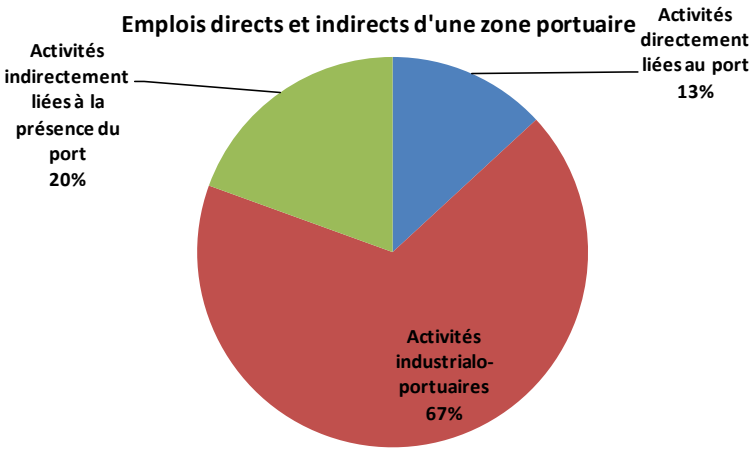


Figure 11 - Emplois directs et indirects d'une zone portuaire

A la différence du trafic de marchandises en fluvial, il est possible de connaître l'impact socio-économique en se concentrant sur l'activité sur le site du port.

2.4.2 -Estimation des impacts par port

2.4.2.1 - Ports du bassin Méditerranée

2.4.2.1.1 - Port marchand de Port la Nouvelle



Le port de commerce de Port la Nouvelle appartient à la Région Languedoc-Roussillon depuis 2007 et est exploité par la CCI de Narbonne.

<u>En termes d'impact économique direct :</u> chiffre d'affaires non communiqué.

Le port a traité en 2009, 1.9 millions de tonnes de marchandises :

- 1.2 millions de tonnes de vrac liquide (import d'hydrocarbure),
- 48 000T d'import en vrac solide (dont 24 000T de tourteaux et 16 000T d'Anhydrite),
- 514 000T d'export en vrac solide (céréales),
- 70 000T d'import « autres marchandises » (engrais),

- 78 000T d'export « autres marchandises » (48 000T farine et 27 000T d'engrais).

En termes d'impact économique indirect : chiffre d'affaires non communiqué.

En termes d'impact social direct : Le port génère 59 emplois directs.

En termes d'impact social indirect : La CCI estime que les emplois indirects sont au nombre de 308 emplois.

2.4.2.1.2 - Port marchand de Sète Sud de France



Le port est un établissement public à caractère industriel et commercial, appartenant à la Région Languedoc-Roussillon (régie déléguée). La CCI Sète-Frontignan-Mèze dispose de la concession du port de commerce.

En termes d'impact économique direct : Le port a traité en 2010, 3.4 millions de tonnes de marchandises maritimes pour 956 escales, dont 0.27 million de tonnes par mode fluvial. Le chiffre d'affaires est de 13 millions d'euros pour l'année 2010.

En termes d'impact social direct : Le port génère 200 emplois portuaires et 210 emplois administratifs (douane, service maritime).

En termes d'impact social indirect : La CCI estime que les emplois indirects sont de l'ordre de 720 emplois, dont 240 emplois dans le secteur du transport, 120 emplois dans les entreprises de réparation navale et 360 emplois dans le commerce en gros de marchandises.

2.4.2.1.3 - Grand Port Maritime de Marseille



En termes d'impact économique direct : Le port a généré un chiffre d'affaires consolidé de 2 114 millions d'euros (activité transport de passagers incluse).

Le port a traité en 2010, 86 millions de tonnes de marchandises, contre 96 millions de tonnes en 2008 et 92 millions de tonnes en 2002.

Le trafic global reste toutefois en hausse de 3% par rapport à 2009, soit un trafic supplémentaire de 2,8 millions de tonnes, porté par les échanges de vrac solide (+40%) et des marchandises diverses (+9%).

Le trafic sur Marseille-Fos est ventilé tel que :

- Vrac solide : 11,8 millions de tonnes dont 7,6 millions de tonnes pour le vrac sidérurgique et 1 million de tonnes de produits agro-alimentaires
- Vrac liquide : 58,3 millions de tonnes dont 55,1 millions de tonnes pour les hydrocarbures et 3 millions de tonnes pour les trafics chimiques et alimentaires
- Marchandises diverses : 15,8 millions de tonnes, dont 953 435 EVP* pour le trafic conteneur, 4,3 millions de tonnes pour les équipements roulants non conteneurisées (184 454 remorques), 2,17 millions de tonnes pour le trafic conventionnel

Le trafic fluvial s'élève à 2,7 millions de tonnes, principalement marqué par une forte progression des échanges fluviaux de marchandises diverses (+10,8%).

- Vrac solide : 1,035 millions de tonnes
- Vrac liquide : 1,034 millions de tonnes
- Marchandises diverses : 0,65 millions de tonnes dont 59 419 EVP* pour le trafic conteneur

La part modale du fleuve est stable par rapport à 2009 (6,2%).

En termes d'impact économique indirect : le GPMM estime à 8.6 milliards le chiffre d'affaires indirect lié à l'activité du port.

En termes d'impact social direct : Le port a généré 9 121 emplois en 2002, 13 530 emplois en 2007 et 13 584 emplois en 2008.

En termes d'impact social indirect : Le GPMM estime l'impact indirect à 30 698 emplois en 2002, 30 892 emplois en 2007 et 31 817 emplois en 2008.

En 2009, le GPMM a été à l'initiative d'une étude intitulée « enquête entreprises et territoire », qui nous fournit des informations très précises sur les impacts socio-économiques par type d'activités :

- **Parmi l'impact direct économique de 2 114 millions d'euros,** 57% du chiffre d'affaires correspond à l'activité d'armateur* et d'affrètement* et seulement 8% du chiffre d'affaires est dû au GPMM (175 millions d'euros, activité transport de passagers incluse),

- **Parmi l'impact indirect économique de 8.6 milliards d'euros,** 63% du chiffre d'affaires correspond à l'activité industrielle portuaire, à laquelle participe le groupe CMA CGM*.

  Au sein des activités de logistique terrestre, l'activité négoce représente 27% du chiffre d'affaires (2.3 milliards d'euros) et l'activité de transport routier représente 10% du chiffre d'affaires global.
  L'impact économique indirect pour les activités de transport fluvial, ferroviaire et par conduite n'a pas été quantifié dans le cadre de l'enquête de 2009 faute de communication des entreprises concernées.

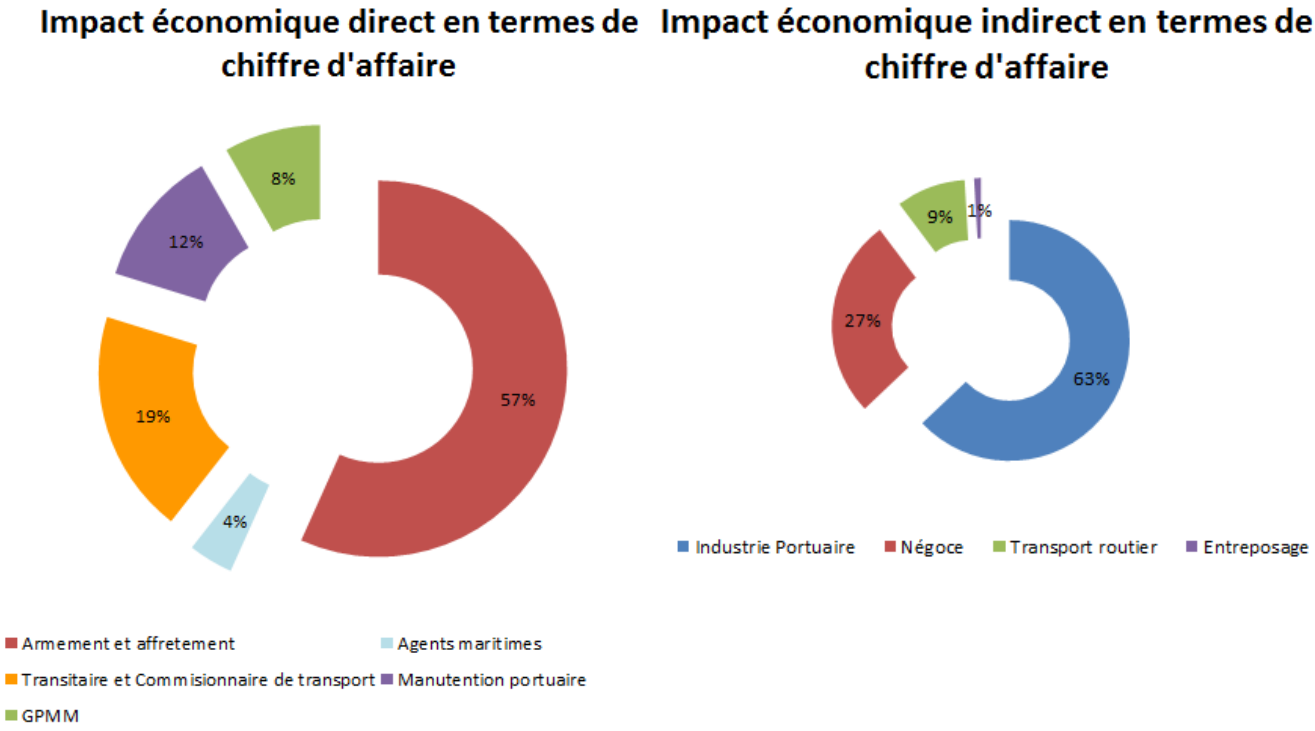
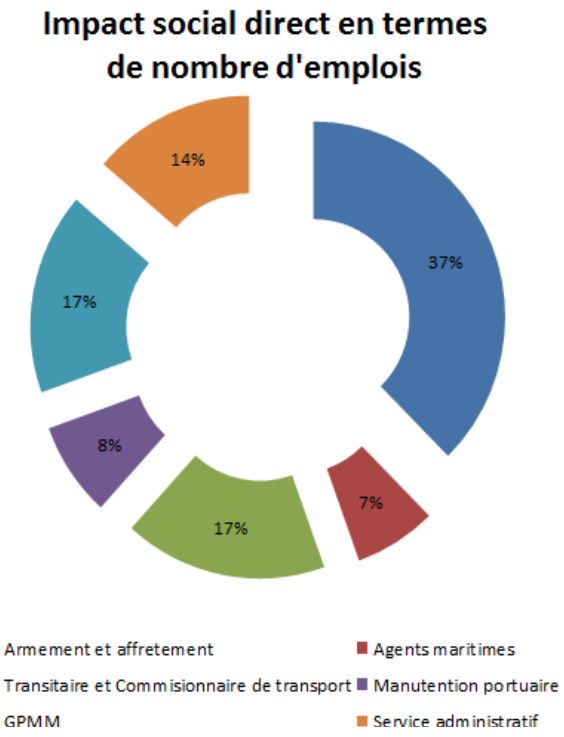
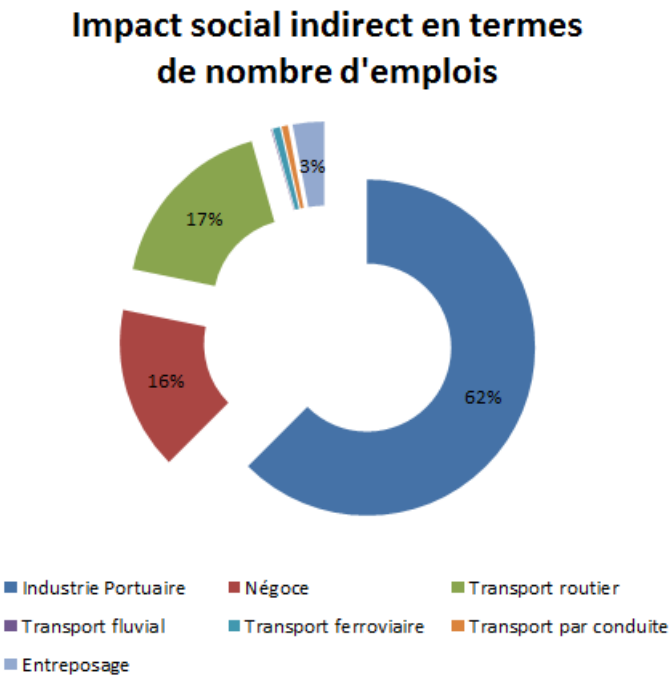


Figure 12 – Impacts économiques directs et indirects du GPMM en termes de chiffre d'affaires





- **Parmi l'impact direct social de 13 584 emplois,** 37% des emplois sont spécialisés dans l'activité d'armateur* et d'affrètement*, 17% des emplois sont au sein même du GPMM et 17 % au sein de l'activité transitaire et commissionnaire de transport.

- **Parmi l'impact indirect social de 31 817 emplois,** 63% des emplois sont spécialisés dans l'industrie portuaire (16 700 emplois). Toutefois, ce chiffre comprend les effectifs - 13% - du siège du groupe CMA CGM* (2 200 emplois dans la Tour CMA CGM* sur les 17 000 emplois du groupe dans le monde). 22% des emplois correspondent au secteur du transport avec une nette prédominance du transport routier à hauteur de 93% des emplois. Enfin, 16% des emplois sont répartis dans l'activité de négoce.

Evolution majeure de ces dernières années dans le secteur portuaire maritime : la réforme portuaire de 2008.

Rappel des grands principes :

- **Situation Initiale** : Les activités de manutention portuaire étaient avant la réforme assurées par deux entités distinctes :
  - ✓ La manutention verticale (grues, portiques, et autres engins de levages) était la fonction de l'autorité portuaire. Les outils et la main d'œuvre appartenant à l'autorité portuaire étaient rémunérés en taxe d'usages par les manutentionnaires pour ces opérations.
  - ✓ La manutention horizontale était la fonction des entreprises de manutention bénéficiant d'une convention d'exploitation du terminal concerné.

- **Ce que dit la réforme** : la réforme portuaire du 4 Juillet 2008 dit que dans un délai de deux ans, l'ensemble des activités relevant de la manutention verticale devra être sorti du périmètre d'actions de l'autorité portuaire.
- **Période de transition** : préalablement à toute négociation pour la cession des outillages et de la main d'œuvre, l'autorité portuaire est chargée de réaliser un projet stratégique qui définit le périmètre des activités et des terminaux. La loi indique la démarche à suivre pour le transfert des activités de l'autorité portuaire vers les entreprises de manutention :
  - ✓ Négociation avec l'opérateur historique pour la vente de cet outillage.
  - ✓ A défaut, l'autorité portuaire lance un « *appel à candidatures. Il négocie ensuite librement avec les candidats, qui sont sélectionnés dans le cadre d'une procédure transparente et non discriminatoire. Au terme de cette négociation, le grand port maritime choisit l'opérateur avec lequel une convention de terminal est conclue. Cette convention, qui vaut autorisation d'occupation du domaine public, peut prévoir des objectifs de trafic* » (loi du 4 juillet 2008) ;
  - ✓ A défaut encore, *le grand port maritime confie l'activité à une filiale pour une période n'excédant pas cinq ans. Au terme de cette période, l'établissement procède à un nouvel appel à candidatures. En cas d'appel à candidatures infructueux, l'activité continue d'être exercée par la filiale si le projet stratégique le prévoit. Le processus décrit ci-dessus est renouvelé autant de fois que nécessaire dans un délai n'excédant pas cinq ans à chaque fois, jusqu'à ce qu'un appel à candidatures soit fructueux.*

- ✓ Le cas de l'exploitation des vracs liquides a été différemment traité puisqu'une filiale a été directement créée compte tenu de l'intérêt stratégique de l'activité. Cette notion avait été aussi intégrée dans la loi.

2.4.2.1.4 - Port marchand de Toulon



Propriété du Département du Var, le port de commerce de Toulon est exploité par le Syndicat Mixte Ports Toulon Provence, qui réunit le Conseil Général du Var et la Communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée.

En termes d'impact économique direct : Le port a réalisé un chiffre d'affaires de 10.5 millions d'euros. En 2010, le port a traité environ 1.5 million de tonnes de marchandises. De nouveaux services maritimes ont été mis en place en 2010, avec :

- la Turquie, et génère un transport de 35 000 poids lourds en Ro-Ro*, soit 0,5 million de tonnes. L'impact direct est chiffré à 80 emplois dont 50 dockers.
- la Corse, et génère un transport Ro-Ro* de 0.5 million de tonnes (1000 rotations/an).
- Trafic marchandises locale (iles Porquerolles, Levant) : 70 000 tonnes.

En termes d'impact économique indirect : Données non disponibles.

En termes d'impact social direct : Le port génère 189 emplois.

En termes d'impact social indirect : Données non disponibles.

Toulon, premier port militaire de Méditerranée

La base militaire de Toulon accueille 70% de la flotte militaire française.
En terme d'impact économique, le port militaire traite un trafic lié aux approvisionnements en denrées alimentaires, munitions, produits pétroliers etc… Les informations concernant le détail des chiffres d'affaires directs, indirects et des flux traités restent confidentielles.
En termes d'impact social, le port est le premier employeur industriel du département avec u total de 24 000 emplois, dont 15 000 marins et 9 000 emplois privés répartis au sein des 2 500 entreprises sous contrat avec l'armée, pour le service et l'entretien des navires notamment. La première de ces entreprises est le groupe DCNS (Direction de Constructions et Armes Navales) implantée sur le port et qui emploie 2 000 personnes sous contrat privé.

2.4.2.1.5 - Port marchand de Nice



Propriété du département des Alpes Maritimes, le port de commerce de Nice est exploité par la CCI de Nice Côte-d'Azur. La volonté du gestionnaire est de développer le volet trafic passager, au détriment peut être du trafic de marchandises.

En termes d'impact économique direct : Le port a traité en 2010, 282 502 tonnes de marchandises de ciment, pour 1670 passages de bateaux. Deux chargeurs réalisent ce volume, il s'agit de Lafarge et Vicat. 40% du tonnage est à destination de la Corse et 60% pour l'export. Le chiffre d'affaires est de 10.3 millions d'euros pour l'année 2010.

En termes d'impact économique indirect : Le chiffre d'affaires des sociétés est de 42 millions d'euros pour l'année 2010.

En termes d'impact social direct : Le nombre d'emplois indirects est de 23 emplois.

En termes d'impact social indirect : La CCI estime que les emplois indirects concernent 96 emplois.

2.4.2.2 - Ports du bassin Corse

2.4.2.2.1 - Port marchand de Bastia



Le port de commerce de Bastia est exploité par la CCI de Haute Corse.

En termes d'impact économique direct : Le chiffre d'affaires du port est de 9 millions d'euros. Le port a traité en 2010, environ 1 million de tonne de marchandises :

- 600 000 tonnes sont transportées par camion et remorque, dont 65% depuis le GPMM, 20% depuis le port de Toulon et 15% depuis les ports italiens. (80 000 unités, dont 50 000 unités pleines et 30 000 unités vides)

- 400 000 tonnes sont transportées en vrac, dont 60 000 tonnes de ciment en provenance du port de Nice et 340 000 tonnes d'hydrocarbures en provenance du GPMM.

Le chiffre d'affaires est de 31 millions d'euros pour l'année 2010.

En termes d'impact économique indirect : Le chiffre d'affaires des sociétés est de 41 millions d'euros pour l'année 2010.

En termes d'impact social direct : Le port génère 338 emplois directs.

En termes d'impact social indirect : La CCI estime que le nombre d'emplois indirects est de 878 emplois.

2.4.2.2.2 - Port marchand de l'Ile Rousse



Le port de commerce de l'Ile Rousse est exploité par la CCI de Haute Corse.

En termes d'impact économique direct : Le port a traité en 2010, 0.14 million de tonnes de marchandises, pour un chiffre d'affaires de 0.3 million d'euros.

En termes d'impact économique indirect : Données non disponibles.

En termes d'impact social direct : Le port génère 3 emplois.

En termes d'impact social indirect : Données non disponibles.

2.4.2.2.3 - Port marchand d'Ajaccio



Le port de commerce d'Ajaccio est exploité par la CCI d'Ajaccio et de la Corse du Sud.

En termes d'impact économique direct : Le chiffre d'affaires du port est de 10.3 million d'euros.

Le port a traité en 2010, environ 1.1 millions de tonnes de marchandises.

En termes d'impact économique indirect : Données non disponibles.

En termes d'impact social direct : Le port génère 74 emplois.

En termes d'impact social indirect : Données non disponibles.

2.4.2.2.4 - Port marchand de Propriano



Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ajaccio et de la Corse-du-Sud

Le port de commerce de Propriano est exploité par la CCI d'Ajaccio et de la Corse du Sud.

En termes d'impact économique direct : Le port a traité en 2010, 0.13 million de tonnes pour un chiffre d'affaires de 0.7 million d'euros.

En termes d'impact économique indirect : Données non disponibles.

En termes d'impact social direct : Le port génère 2 emplois.

En termes d'impact social indirect : Données non disponibles.

2.4.2.2.5 - Port marchand de Bonifacio



Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ajaccio et de la Corse-du-Sud

Le port de commerce de Bonifacio est exploité par la CCI d'Ajaccio et de la Corse du Sud

En termes d'impact économique direct : Le port a traité en 2010, 0.03 million de tonnes de marchandises pour un chiffre d'affaires de 0.7 million d'euros.

En termes d'impact économique indirect : Données non disponibles.

En termes d'impact social direct : Le port génère 7 emplois.

En termes d'impact social indirect : Données non disponibles.

2.4.2.2.6 - Port marchand de Porto Vecchio



Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ajaccio et de la Corse-du-Sud

Le port de commerce de Porto Vecchio est exploité par la CCI d'Ajaccio et de la Corse du Sud.

En termes d'impact économique direct : Le port a traité en 2010, 0.2 million de tonnes de marchandises pour un chiffre d'affaires de 0.8 million d'euros

En termes d'impact économique indirect : Données non disponibles.

En termes d'impact social direct : Le port génère 4 emplois.

En termes d'impact social indirect : Données non disponibles.

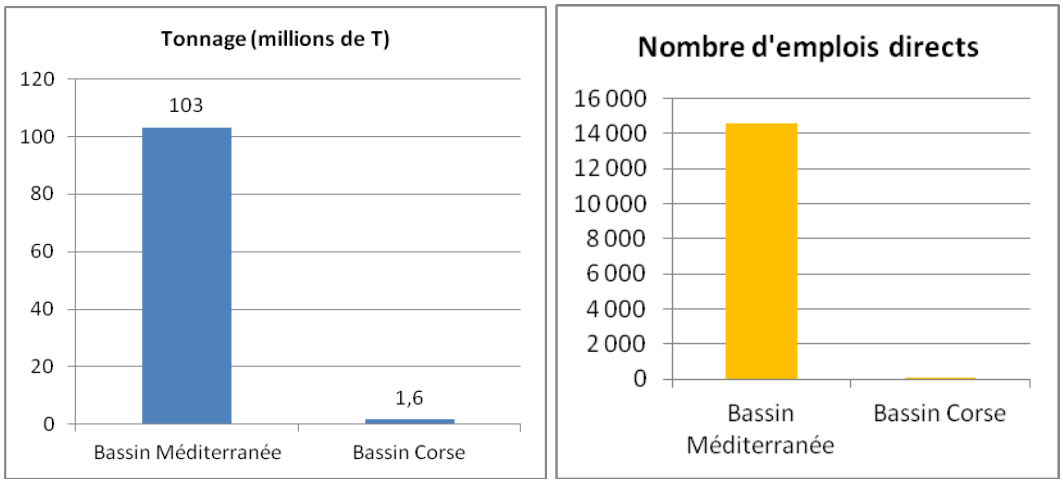
2.4.2.3 - Synthèse

La façade maritime méditerranéenne compte 11 sites portuaires de commerce, dont 6 ports insulaires.

Les échanges entre Corse et Continent se font principalement entre Bastia et Ajaccio, et les ports de Marseille, Toulon et Nice.

Tableau 3 : Synthèse des impacts de la navigation commerciale maritime

	Impact socio-éco direct			Impact socio-éco indirect	
Port	tonnage (millions de T)	Nombre d'emplois	Chiffre d'affaires (millions d'€)	Nombre d'emplois	Chiffre d'affaires (millions d'€)
Port marchand de Port la Nouvelle	1,99	59	nc	308	nc
Sète Sud de France	3,4	410	13	720	nc
Grand Port Maritime de Marseille	96	13 854	2 114	31 817	8 600
Toulon	1,5	189	10,5	nc	nc
Nice	0,28	23	10,3	96	42
Bastia	1	31	9	878	41
Ile Rousse	0,14	3,00	0,30	nc	nc
Ajaccio	1,1	74	10,3	nc	nc
Propriano	0,13	2	0,70	nc	nc
Bonifacio	0,03	7	0,70	nc	nc
Porto Vecchio	0,2	4	0,80	nc	nc



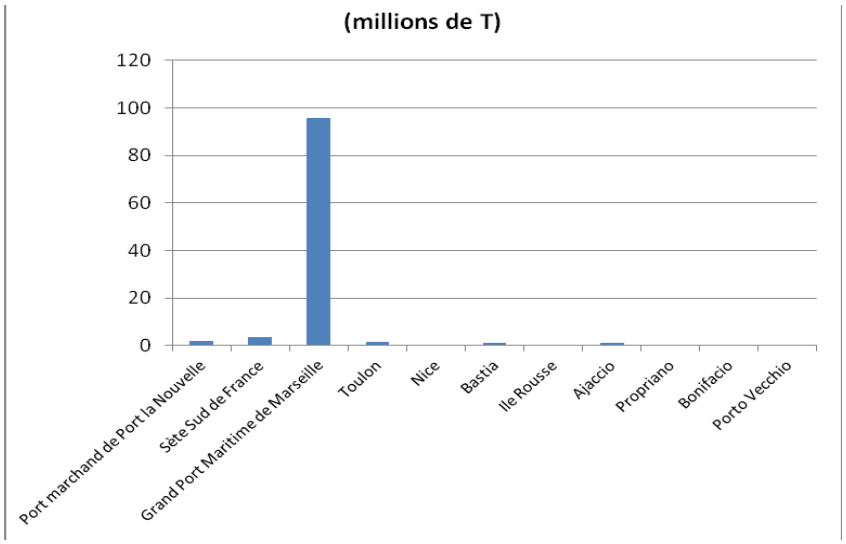
L'impact économique direct cumulé représente 105 millions de tonne, dont 91% par le GPMM et 2.5% pour les ports insulaires. Les retombées sur les territoires se chiffrent à hauteur de 2.2 milliards d'euros, dont 98% par le GPMM.

L'impact économique indirect cumulé n'est pas mesurable en raison du manque de visibilité des sites portuaires. Seul le GPMM estime son impact économique indirect à 8.6 milliards d'euros.

L'impact social direct cumulé représente 16 300 emplois, dont 85% par le GPMM.

L'impact social indirect cumulé est difficilement mesurable. Seul trois ports sur les onze dispose d'une vision de leur impact indirect. Cet impact représente globalement 34 000 emplois, dont 94% par le GPMM et 3% dans les ports insulaires.

Figure 13Tonnage des ports de commerce des bassins RM&C



3 - TRAFIC PASSAGER MARITIME

Nous nous intéressons ici aux lignes régulières (ferries) et aux paquebots maritimes.

3.1 - Eléments de cadrage

3.1.1 -Les ferries

Navires de 140 à 180 mètres de long, 28 à 30 mètres de large en moyenne, pouvant transporter 2 000 à 2 500 passagers et 5 à 800 voitures, les ferries effectuent des lignes régulières entre différents ports. Certains sont mixtes (transport de personnes/fret).



Figure 14 : Exemples de ferries[1]

En 2010, le nombre de passagers de ferries accueillis dans les ports des bassins Rhône Méditerranée et de Corse est estimé à environ 8,6 millions[2].

A titre de comparaison, les ports de la Manche ont accueilli les nombres de passagers suivants en 2010[3] :

- Dunkerque : 2,5 millions de passagers

[1] Source : sites internet des compagnies
[2] Source : Observatoire Régional des Transports de la Corse ; Etablissement Public Régional Sète/Sud de France pour le port de Sète, voir le détail dans le tableau plus loin, paragraphe « Les flux »
[3] Source : CCI des différents ports

- Calais : 10 millions de passagers
- Caen-Ouistreham : 1 million de passagers
- Le Havre : 525 000 passagers

3.1.2 -Les paquebots maritimes

On trouve plusieurs types de paquebots maritimes[4], allant des petits paquebots (capacité 50 à 300 passagers, longueur comprise entre 90 et 150 mètres) aux grandes unités de plus de 300 mètres pouvant accueillir 1 500 à 5 400 passagers.

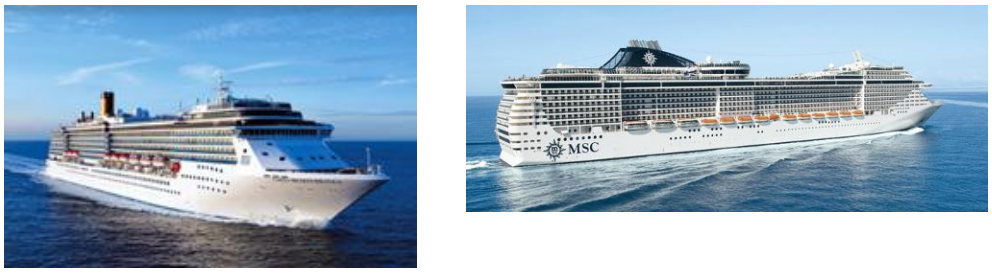


Figure 15 : Exemples de paquebots maritimes[5]

Les chiffres les plus récents et fiables du nombre de passagers transportés sur les paquebots de croisière maritime font état de 17,5 millions de passagers transportés dans le monde en 2009[6]. L'offre mondiale de paquebots de croisière maritime est estimée en 2010 à plus de 250 navires pour une capacité d'accueil de 420 000 lits[7].

[4] Rapport du Conseil National du Tourisme : *Essor prometteur des croisières en France*, 2010, pp. 31 et suivantes
[5] Sources : sites internet des compagnies
[6] Rapport du Conseil National du Tourisme : *Essor prometteur des croisières en France*, 2010, p. 19, source : ECC (European Cruise Council) dans le cadre de l'étude annuelle *"Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe"* effectuée pour le compte d'ECC par BREA (Business research & Economic Advisors) et G.P.Wild (international) Ltd., 14 septembre 2010
[7] Rapport du Conseil National du Tourisme : *Essor prometteur des croisières en France*, 2010, p. 22, source : Cruise Market Watch

En 2009, 45 compagnies de croisières étaient établies en Europe pour une flotte de 124 navires (127 000 lits), auxquels s'ajoutaient 64 navires appartenant à des compagnies non européennes[8].

La première destination de croisières au niveau mondial est les Caraïbes. En Europe, la première destination est la zone Méditerranéenne au sens large (Ouest et Est)[9].

Au niveau français, les ports de Marseille, Nice, Ajaccio et Toulon s'imposent. Ils ont connu l'évolution suivante depuis 2000 :

Tableau 4 - Evolution des activités de croisière sur les ports français

PORTS	2000		2005		Estimation 2010		Evolution 2000-2010
	Escales	**000 pax***	*Escales*	**000 pax**	*Escales*	**000 pax**	
Marseille	*182*	**164**	*240*	**360**	*351*	**720**	**x 4**
Nice-Cannes-Villefranche	*426*	**300**	*561*	**495**	*541*	**665**	**x 2**
Ajaccio	*138*	**117**	*156*	**164**	*243*	**325**	**x 3**
Toulon	*36*	**43**	*74*	**83**	*115*	**250**	**x 6**

Les ports de Manche et d'Atlantique sont loin derrière avec 284 000 passagers accueillis en 2010[10]. Le Havre se démarque avec 122 000 passagers accueillis, suivi de Cherbourg (35 000 passagers) puis Rouen-Honfleur (26 000 passagers) sur la façade de la Manche. En Atlantique, Brest est en tête avec 37 000 passagers, suivi de La Rochelle (23 000 passagers) et Bordeaux (14 000 passagers)[11].

[8] Rapport du Conseil National du Tourisme : *Essor prometteur des croisières en France*, 2010, p. 24
[9] Rapport du Conseil National du Tourisme : *Essor prometteur des croisières en France*, 2010, p. 24
[10] Rapport du Conseil National du Tourisme : *Essor prometteur des croisières en France*, 2010, p. 62
[11] Rapport du Conseil National du Tourisme : *Essor prometteur des croisières en France*, 2010, p. 63

3.2 - Localisation de l'usage

3.2.1 -Les ferries

3.2.1.1 - Les ports concernés

Les ports concernés par les lignes régulières de transport de passagers sont les suivants :

Sète,
Marseille,
Toulon,
Nice,
Bastia,
Calvi,
L'Ile Rousse,
Ajaccio,
Propriano,
Bonifacio,
Porto Vecchio.

Ils figurent sur la carte du trafic commercial maritime de l'atlas (Corse et littoral Méditerranéen)

3.2.1.2 - Les flux

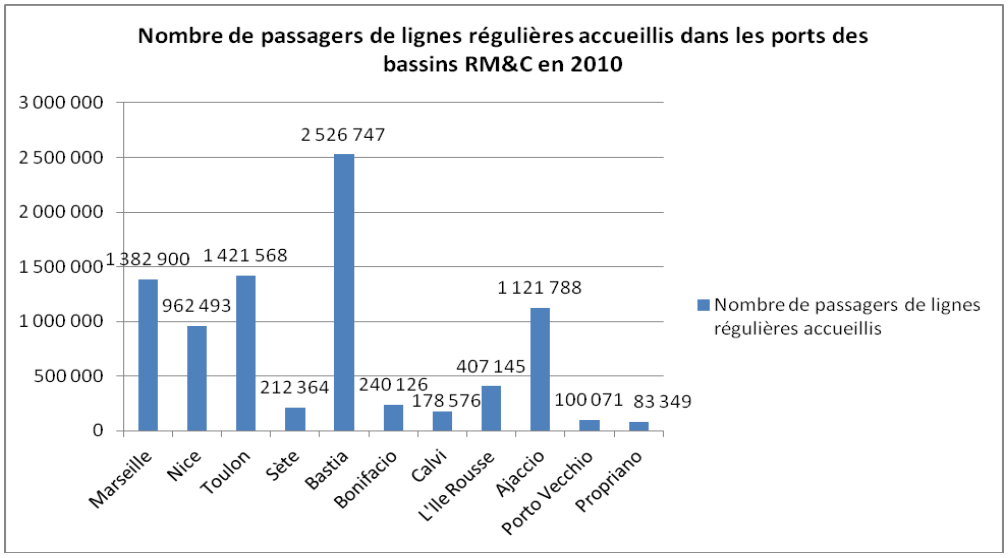
En 2010, le nombre de passagers de lignes régulières accueillis dans les ports des bassins Rhône Méditerranée et de Corse est estimé à environ 8,6 millions répartis ainsi sur les différents ports[12] :

Tableau 5 - Nombre de passagers des lignes régulières accueillis dans les ports

NOMBRE DE PASSAGERS LIGNES REGULIERES ACCUEILLIS DANS LES PORTS	
Port	**Nombre de passagers 2010**
Marseille	1 382 900
Nice	962 493
Toulon	1 421 568
SOUS-TOTAL PACA	***3 766 961***
Sète	212 364
SOUS-TOTAL LANGUEDOC-ROUSSILLON	***212 364***

[12] Sources : ORTC, *Bilan 2010* ; statistiques du port de Sète : www.sete.port.fr

Port	Nombre de passagers 2010
Bastia	2 526 747
Bonifacio	240 126
Calvi	178 576
L'Ile Rousse	407 145
Ajaccio	1 121 788
Porto Vecchio	100 071
Propriano	83 349
SOUS-TOTAL CORSE	***4 657 802***
TOTAL	**8 637 127**



Bastia se distingue par un nombre plus élevé de passagers accueillis ; Toulon, Marseille et Ajaccio arrivent ensuite avec un nombre de passagers ferries accueillis de plus d'un million.

La grande majorité des liaisons au départ et à l'arrivée des ports des bassins Rhône Méditerranée et de Corse sont des liaisons Corse-continent, comme le montre le tableau ci-dessous13

[13] Données issues de l'ORTC, *Bilan 2010*

Tableau 6 – Parts des liaisons Corse-continent dans le transport de passagers par lignes régulières

Port	Part des liaisons Corse-continent dans le total des passagers transportés sur lignes régulières
Marseille	58%
Toulon	99%
Nice	100%
Bastia	52%
L'Ile Rousse	98%
Calvi	96%
Ajaccio	99%
Propriano	96%
Bonifacio	100%
Porto Vecchio	93%

3.2.2 -Les paquebots maritimes

3.2.2.1 - Les ports concernés

Les ports concernés par les paquebots maritimes sur les bassins Rhône Méditerranée et de Corse sont les suivants :

Sète,
Port Vendres,
Marseille,
Toulon,
Nice-Villefranche-Cannes,
Monaco,
Saint Tropez,
Sanary, Bandol, Ste Maxime,
Bastia,
Calvi,
L'Ile Rousse,
Ajaccio,
Propriano,
Bonifacio,
Porto Vecchio.

Ces ports peuvent être utilisés comme tête ou fin de ligne (embarquement/débarquement des passagers pour une croisière, c'est le cas de Marseille en particulier), mais également comme ports d'escales au départ desquels les passagers font des excursions.

Le port de Marseille Provence Cruise Terminal est géré conjointement par les compagnies Costa, MSC et Louis Cruises[14], tandis que ceux de Nice, Cannes et Villefranche sur Mer sont gérés par la CCI de Nice[15].

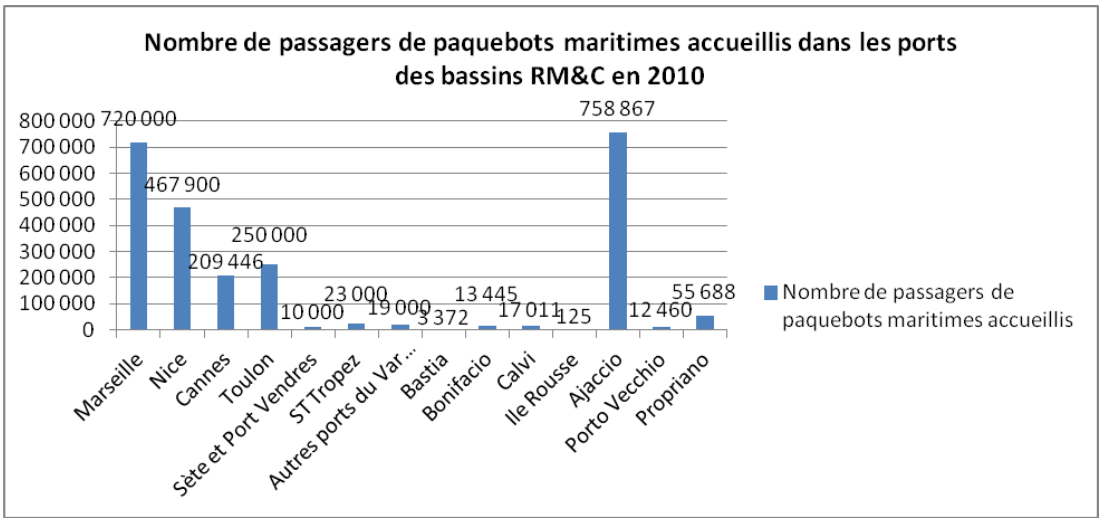
3.2.2.2 - Les flux

En 2010, le nombre de passagers transportés sur les paquebots maritimes est estimé à presque 2,6 millions répartis ainsi[16] :

[14] Rapport du Conseil National du Tourisme : *Essor prometteur des croisières en France*, 2010, p. 47
[15] Rapport du Conseil National du Tourisme : *Essor prometteur des croisières en France*, 2010, p. 60
[16] Sources : données de l'ORTC et, à défaut, Rapport du Conseil National du Tourisme : *Essor prometteur des croisières en France*, 2010

Tableau 7 - Nombre de passagers croisiéristes accueillis dans les ports des bassins Rhône Méditerranée et de Corse

NOMBRE DE PASSAGERS CROISIERISTES ACCUEILLIS DANS LES PORTS DU BASSIN RM&C	
Port	**Nb de passagers 2010**
Marseille	720 000
Nice	467 900
Cannes	209 446
Toulon	250 000
ST Tropez	23 000
Autres ports du Var hors Toulon (Sanary, Bandol, Ste Maxime…)	19 000
SOUS-TOTAL PACA	***1 689 346***
Sète et Port Vendres	10 000
SOUS-TOTAL LANGUEDOC-ROUSSILLON	***10 000***
Bastia	3 372
Bonifacio	13 445
Calvi	17 011
Ile Rousse	125
Ajaccio	758 867
Porto Vecchio	12 460
Propriano	55 688
SOUS-TOTAL CORSE	***860 968***
TOTAL	**2 560 314**



Ces chiffres de fréquentation sont hétérogènes ; Ajaccio et Marseille se distinguent de l'ensemble des ports méditerranéens, arrivent ensuite Nice, Toulon et Cannes.

3.3 - Organisation des acteurs

3.3.1 -Les ferries

Les principaux acteurs identifiés dans la filière des ferries sur les bassins Rhône Méditerranée et de Corse sont les compagnies maritimes citées dans le tableau suivant :

Tableau 8 - Principales compagnies de ferries présentes sur les bassins RM & C

PORTS CONCERNES	COMPAGNIES DE FERRIES
Sète	Comarit Comanav
Marseille	SNCM
	CTN
	Algérie Ferries
	CMN La Méridionale
Toulon	Corsica Ferries
	SNCM
	Moby Lines
Nice	Corsica Ferries
Bastia	Moby Lines
	Corsica Ferries
	SNCM
	CMN La Méridionale
Calvi	Corsica Ferries
	SNCM
L'Ile Rousse	Corsica Ferries
	SNCM
Ajaccio	Corsica Ferries
	CMN La Méridionale
	SNCM
Propriano	SNCM
	CMN La Méridionale
Bonifacio	Moby Lines
Porto Vecchio	SNCM

Ces compagnies assurent principalement des liaisons continent-Corse, mais également à destination de l'Italie, du Maghreb et de la zone méditerranéenne orientale.

3.3.2 -Les paquebots maritimes

Compagnies de croisière

La plupart du temps, les paquebots maritimes sont organisés en groupes auxquels appartiennent plusieurs compagnies. D'autres compagnies sont indépendantes.

Les principaux groupes présents en Europe sont[17] :

- Carnival (compagnies Costa Cruise Lines, P&O, AIDA, Ibero Cruises et Ocean Village),

- Royal Caribbean (compagnies Pullmantour et Croisières de France),

- compagnies MSC, Thomson, Hapag-Lloyd, Saga Cruises, All Leisure Holidays, Easy Cruise (Grèce), Ponant Cruises (yachting de croisière) et Louis Cruises.

Les leaders sur le marché de la croisière en France sont Costa et MSC[18].

Les clientèles des paquebots maritimes

Les clientèles des paquebots maritimes sont à majorité étrangère. En 2009, sur les 17,5 millions de passagers transportés au niveau mondial, quelque 5 millions sont Européens. Parmi eux, on compte 1,5 millions de Britanniques, 1 million d'Allemands, 800 000 Italiens et pas loin de 600 000 Espagnols. La clientèle française est moins nombreuse avec environ 350 000 passagers[19].

Les clients des paquebots maritimes de luxe sont fortunés et s'apparentent aux clientèles des hôtels clubs[20]. Les clientèles des paquebots traditionnels sont le troisième âge, les

[17] Rapport du Conseil National du Tourisme : *Essor prometteur des croisières en France*, 2010, p. 23
[18] Rapport du Conseil National du Tourisme : *Essor prometteur des croisières en France*, 2010, p. 45
[19] Rapport du Conseil National du Tourisme : *Essor prometteur des croisières en France*, 2010, p.21, chiffres concernant les marchés émetteurs
[20] Rapport du Conseil National du Tourisme : *Essor prometteur des croisières en France*, 2010, p.30

groupes, les voyages d'entreprise, les familles[21]… La compagnie Costa se démarque par une clientèle familiale importante, grâce à une politique de prix permettant de la capter (voyage des enfants à moitié prix voire gratuit)[22].

3.4 - Estimation des impacts socio-économiques

3.4.1 -Les ferries

Méthode

Nous avons calculé les impacts socio-économiques des ferries sur l'année 2010 à partir du nombre de passagers transportés présenté plus haut.

Le ratio retenu d'impact économique par passager est de 13 €. Il s'agit de l'impact direct par passager de paquebot maritime standard, prenant en compte les frais portuaires divers (taxes, lamanage…)[23]. Les dépenses des passagers dans le port d'arrivée ou de départ n'ont pas été estimées, étant considérées comme relevant du pré- et post-séjour, le « séjour » n'étant en fait que la traversée, donc le temps passé à bord du bateau[24].

[21] Rapport du Conseil National du Tourisme : *Essor prometteur des croisières en France*, 2010, p.47
[22] Rapport du Conseil National du Tourisme : *Essor prometteur des croisières en France*, 2010, p.46
[23] Ratio issu du rapport du Conseil National du Tourisme : *Essor prometteur des croisières en France*, 2010
[24] Cf. décision prise en comité technique le 12 décembre 2011

Impacts

Ainsi, les impacts économiques des ferries sont de l'ordre de **112,3 millions d'€**.

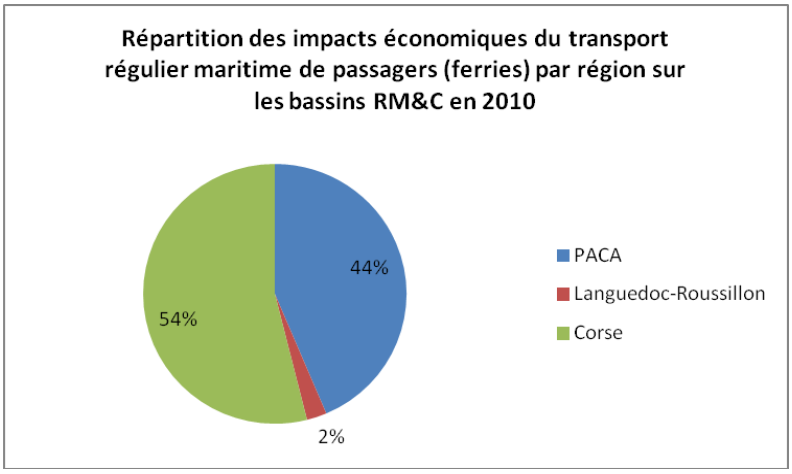
Tableau 9 - Estimation des impacts économiques des lignes régulières sur les bassins RM et C en 2010

ESTIMATION DES IMPACTS ECONOMIQUES DES LIGNES REGULIERES SUR LES BASSINS RM&C EN 2010, ARRONDI	
Nombre de passagers transportés	8 637 130
Impact moyen par passager	13 €
TOTAL €	**112 283 000 €**

La répartition de ces impacts par région est synthétisée dans le tableau suivant :

Tableau 10: Estimation des impacts économiques des lignes régulières sur les bassins RM et C en 2010

ESTIMATION DES IMPACTS ECONOMIQUES DES LIGNES REGULIERES SUR LES BASSINS RM&C PAR REGION EN 2010, ARRONDI		
Région	**Nombre de passagers transportés**	**TOTAL**
PACA	3 766 960	**48 971 000 €**
Languedoc-Roussillon	212 370	**2 761 000 €**
Corse	4 657 800	**60 551 000**
TOTAL	**8 637 130**	**112 283 000 €**



La Corse concentre plus de la moitié des impacts économiques des ferries sur l'ensemble des bassins Rhône Méditerranée et Corse. Le Languedoc-Roussillon enregistre une part marginale (2%) de ces impacts.

Concernant les emplois, nous ne nous sommes intéressés qu'aux compagnies ayant leur siège social en France, à savoir la SNCM, la CNM et Corsica Ferries.

Les chiffres recensés sont les suivants :

- un peu plus de 2000 emplois à la SNCM[25],

[25] Source : France 3 Corse, chiffre avancé par le tribunal de commerce de Marseille en 2010

- 433 emplois à la CNM, dont 310 membres de personnel navigant[26].

Pour Corsica Ferries, il est difficile d'obtenir des chiffres étant donné que Corsica Ferries est en fait un groupe auquel appartiennent plusieurs sociétés, sous la coupe d'une holding dont le siège est en Suisse. Les chiffres du tribunal de commerce de Bastia font état de 150 emplois dans la partie française de la société[27].

3.4.2 -Les paquebots maritimes

Méthode

Le calcul des impacts économiques des paquebots maritimes en 2010 se base sur les données suivantes :

- nombre de passagers transportés : 2 560 314 (cf. tableau plus haut)
- impact économique par passager : quand des chiffres existaient par port, nous les avons pris. Pour les ports pour lesquels il n'existait pas de chiffres spécifiques, nous nous sommes basés sur le ratio communément admis de 100 € par passager transporté[28].

En effet, les ratios diffèrent beaucoup selon les ports[29] :

- les retombées directes par passager (services portuaires) varient entre 12 et 23 € selon les ports,
- les retombées indirectes par passager (dépenses des passagers au cours de l'escale, achat d'excursions…) varient entre 34 € à Marseille et 39 € dans les ports de la Côte d'Azur.

Ces impacts comprennent les impacts directs (services portuaires de tous ordres : remorquage, lamanage, taxes…), les impacts indirects (dépenses des passagers, achat d'excursions…) et les impacts induits.

[26] Source : site Internet de la compagnie, rubrique « Ressources humaines »
[27] Source : France 3 Corse
[28] Rapport du Conseil National du Tourisme : *Essor prometteur des croisières en France*, 2010, p. 77
[29] Rapport du Conseil National du Tourisme : *Essor prometteur des croisières en France*, 2010, p. 77

Impacts

Nous arrivons à un total de l'ordre de **307,2 millions d'€** répartis tel que précisé dans le tableau suivant :

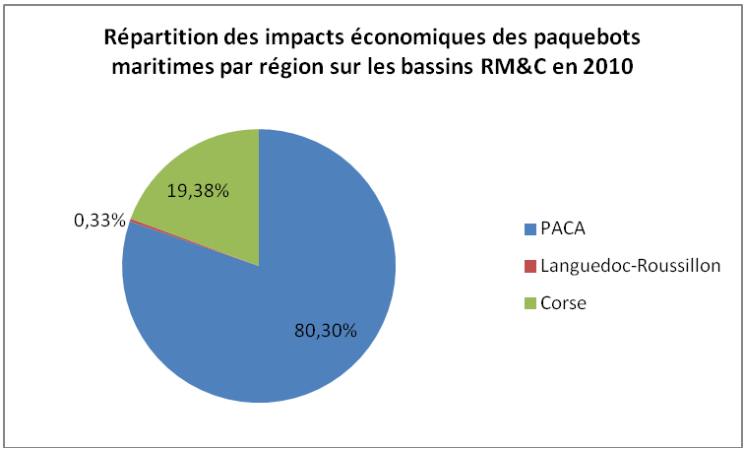
Tableau 11 -Estimation des impacts économiques des paquebots maritimes sur les bassins RM&C en 2010

ESTIMATION DES IMPACTS ECONOMIQUES DES PAQUEBOTS MARITIMES SUR LES BASSINS RM&C EN 2010, ARRONDI			
Port	**Nombre de passagers accueillis en 2010**	**Impact économique moyen par passager**	**TOTAL**
Marseille	720 000	135 €	**97 200 000 €**
Nice	467 900	210 €	**98 259 000 €**
Cannes	209 446	165 €	**34 559 000 €**
Toulon	250 000	50 €	**12 500 000 €**
St Tropez	23 000	100 €	**2 300 000 €**
Autres ports du Var hors Toulon (Sanary, Bandol, Ste Maxime…)	19 000	100 €	**1 900 000 €**
Sète et Port Vendres	10 000	100 €	**1 000 000 €**
Bastia	3 372	100 €	**337 000 €**
Bonifacio	13 445	100 €	**1 344 000 €**
Calvi	17 011	100 €	**1 701 000 €**
Ile Rousse	125	100 €	**13 000 €**
Ajaccio	758 867	65 €	**49 326 000 €**
Porto Vecchio	12 460	100 €	**1 246 000 €**
Propriano	55 688	100 €	**5 569 000 €**
TOTAL	**2 560 314**		**307 254 000 €**

La répartition par région est indiquée dans le tableau qui suit :

Tableau 12 - Estimation des impacts économiques des paquebots maritimes sur les bassins RM&C par région en 2010

ESTIMATION DES IMPACTS ECONOMIQUES DES PAQUEBOTS MARITIMES SUR LES BASSINS RM&C PAR REGION EN 2010, ARRONDI		
Région	**Nombre de passagers accueillis en 2010**	**TOTAL**
PACA	1 689 346	**246 718 000 €**
Languedoc-Roussillon	10 000	**1 000 000 €**
Corse	860 968	**59 536 000 €**
TOTAL	**2 560 314**	**307 254 000 €**



La région PACA concentre une grande majorité (80%) des impacts économiques des paquebots maritimes ; le Languedoc-Roussillon n'est que très marginalement concerné par les impacts de l'activité.

Notons que la Compagnie du Ponant est une des rares compagnies de paquebots maritimes françaises et a son siège social à Marseille. A titre indicatif, elle a réalisé un chiffre d'affaires de 45,2 millions d'€ en 2010[30].

En termes d'emplois à bord des paquebots, il est très difficile de les estimer, étant donné que la plupart des compagnies sont étrangères et le personnel de bord est employé sous contrat ne relevant pas du droit du travail français. A titre d'exemple, on compte environ 1 membre d'équipage pour 3 passagers[31]. Le personnel de bord est rarement français, particulièrement parmi les personnels de cuisine, d'accueil et d'hôtellerie[32].

La Compagnie du Ponant dont le siège est situé à Marseille compte un total de 530 emplois, dont 465 navigants[33].

[30] Source : bilan de la société
[31] Rapport du Conseil National du Tourisme : *Essor prometteur des croisières en France*, 2010, p.32
[32] Rapport du Conseil National du Tourisme : *Essor prometteur des croisières en France*, 2010, p.10
[33] Rapport du Conseil National du Tourisme : *Essor prometteur des croisières en France*, 2010, p.53

Le transport maritime de passagers a généré des impacts économiques directs et indirects de l'ordre de 420 millions d'€ sur les bassins Rhône Méditerranée et Corse en 2010. Les paquebots représentent une large part de ces impacts, avec des dépenses des passagers importantes au cours des escales. La Corse est en tête pour les lignes régulières, tandis que PACA enregistre la majorité des impacts de l'activité de paquebots maritimes.

Les ports de Bastia (2,5 millions de passagers accueillis), Marseille (2,1 millions de passagers accueillis), Ajaccio (1,9 millions de passagers accueillis), Toulon (1,7 millions de passagers accueillis) et Nice (1,4 millions de passagers accueillis) s'imposent dans l'accueil de paquebots maritimes et lignes régulières.

SYNTHESE DES ACTIVITES DE TRANSPORT MARITIME DE PASSAGERS SUR LES BASSINS RM&C EN 2010		
Activité	**Nombre de passagers accueillis**	**Impacts €**
Ferries	8 637 130	112 283 000 €
Paquebots	2 560 314	307 254 000 €
TOTAL	**11 197 444**	**419 537 000 €**

La navigation de plaisance, présentée dans les chapitres qui suivent, est volontairement segmentée entre plaisance fluviale et plaisance maritime.

4 - NAVIGATION DE PLAISANCE FLUVIALE

Rappelons en préambule que la plaisance fluviale ne concerne que la partie Rhône Méditerranée du bassin; il n'y a pas de navigation intérieure en Corse.

4.1 - Eléments de cadrage

4.1.1 -Présentation des différents types de navigation de plaisance

4.1.1.1 - La plaisance individuelle

La plaisance individuelle regroupe plusieurs types de pratiques :

1) la plaisance privée :

On distingue plusieurs types de plaisance au sein de la plaisance dite « privée » (propriétaires de bateaux) :

- La plaisance résidente : il s'agit de propriétaires de bateaux ayant leur port d'attache dans le périmètre d'étude et réalisant de la croisière dans le bassin ou allant naviguer dans d'autres bassins.
- La plaisance de transit : il s'agit de propriétaires de bateaux ayant leur port d'attache hors du périmètre d'étude et qui traversent ce dernier pour aller vers une autre région. Sur le bassin Rhône Méditerranée, on observe une logique de transit Nord-Sud avec des bateaux empruntant le réseau pour rejoindre la Méditerranée.

2) la plaisance locative :

Cette activité, également appelée location de coches de plaisance, consiste, pour un loueur,

à mettre un bateau de plaisance à disposition des clients[34]. Deux à 12 personnes maximum peuvent séjourner sur un bateau selon sa taille (8 à 15 ml maximum)




Figure 16 : Exemples de bateaux de location

4.1.1.2 - Les bateaux à passagers

On distingue trois types de bateaux à passagers fluviaux : les paquebots fluviaux, les péniches hôtels et les bateaux promenade.

1) Les paquebots fluviaux :

Ces bateaux, d'une capacité d'accueil variant de 50 à 200 passagers, offrent des croisières d'une semaine en moyenne alliant navigation, visites et activités à terre[35]. Ces bateaux font en moyenne 110 mètres de longueur et naviguent sur les voies d'eau à grand gabarit ; deux paquebots du bassin Rhône Saône font 125 mètres (ceux de la société A Rosa), et des paquebots de 135 m de long sont prévus dans les années à venir. Sur notre périmètre d'étude, la capacité d'accueil maximale observée à ce jour est de 175 passagers (société A Rosa). A l'inverse, quelques unités plus petites (80 à 90 ml) accueillent 50 passagers (Chardonnay et Provence).

[34] Cf. ODIT/VNF, *Le tourisme fluvial en France en 2007,* p.12
[35] Cf. ODIT/VNF, *Le tourisme fluvial en France en 2007,* p.54





Figure 17 : Exemples de paquebots fluviaux

2) Les péniches hôtels :

Les péniches-hôtels sont un produit haut de gamme[36], offrant aux passagers des circuits sur des péniches au gabarit Freycinet d'une capacité variant entre 4 et 30 places avec couchage à bord. Les circuits proposés allient en général la découverte de sites et savoir-faire terrestres (s'appuyant sur des sites renommés) et la découverte de la gastronomie. Les péniches-hôtels sont surtout présentes en Bourgogne et dans le Languedoc-Roussillon, notamment sur le canal du Midi.

[36] Cf. ODIT/VNF, *Le tourisme fluvial en France en 2007,* p.43





Figure 18 Exemples de péniches hôtels[37]

3) Les bateaux promenade :

Les bateaux-promenade proposent des produits de 1 heure à 1 journée, avec ou sans restauration, avec ou sans escale pour des visites à terre[38] ; les produits sont très divers et variés. Il peut s'agir de croisières à thème, de séminaires… La capacité des bateaux-promenade peut varier entre 5 et 1000 passagers. Ils se développent sur les sites touristiques attractifs.



Figure 19 : Exemple de bateau promenade

[37]Source : site internet pour la photo du Roi Soleil

[38] Cf. ODIT/VNF, *Le tourisme fluvial en France en 2007,* p.33

4.1.2 -Importance du bassin RM par rapport à l'importance de l'activité en France

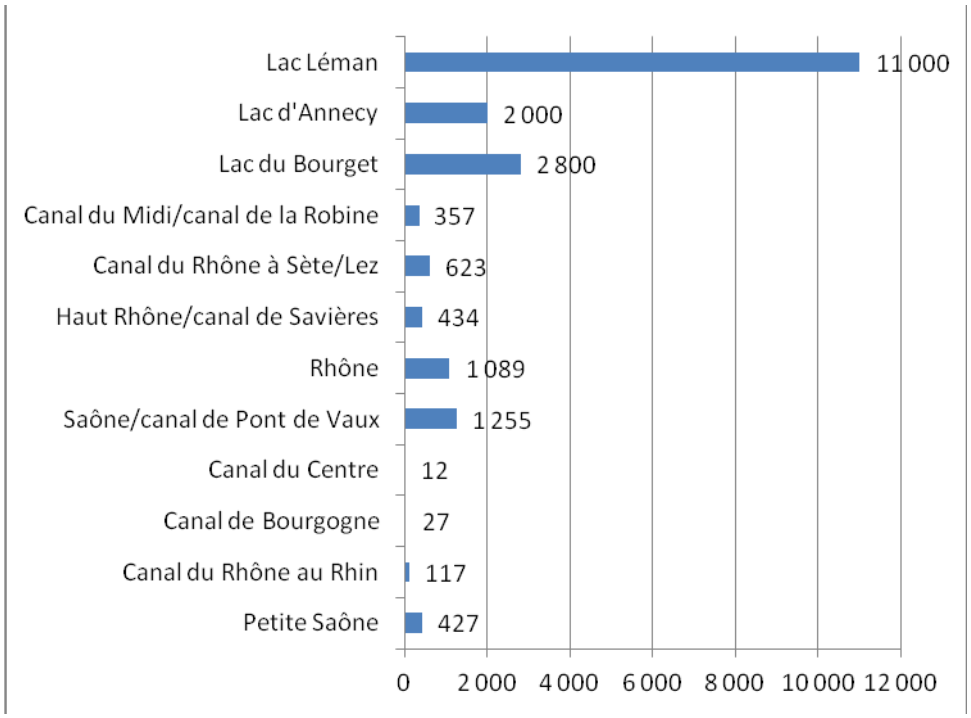
4.1.2.1 - La plaisance privée

Le bassin Rhône Méditerranée se distingue par une flotte privée résidente importante de par la présence des lacs alpins notamment.

Nous avons estimé la flotte résidente à 20 330 bateaux sur le bassin, dont une grande partie positionnée sur le lac Léman.

En comparaison avec d'autres bassins de navigation français, le bassin Rhône Méditerranée dispose d'une offre importante, avec de nombreux ports de capacités d'accueil importante, tels que Saint-Jean-de-Losne, Valence l'Epervière, Chalon sur Saône, Mâcon…

Figure 20 : Flotte privée résidente sur le bassin RM par voie d'eau et lac en 2010



Le lac Léman arrive de loin en tête en termes de plaisance privée résidente. Concernant les voies d'eau, la Saône se distingue par une plaisance privée résidente importante liée à la

présence de plusieurs ports aux capacités d'accueil importantes : Saint-Jean-de-Losne, Chalon-sur-Saône, Mâcon, Saint-Germain au Mont-d'Or, Albigny…

Le canal de l'Est et le canal entre Champagne et Bourgogne, bien que compris dans le périmètre d'étude, n'apparaissent pas dans le recensement de l'offre car ils ne disposent pas dans notre périmètre d'étude de ports offrant du stationnement de longue durée (donc permettant la présence d'une flotte privée résidente).

4.1.2.2 - La plaisance locative

La plaisance locative se développe sur les voies d'eau sur lesquelles la navigation ne nécessite pas de permis de navigation, c'est pourquoi on ne trouve pas de base de location sur le Rhône.

Le bassin Rhône Méditerranée regroupe une flotte de 757 bateaux (37 bases) en 2010 sur les 116 bases (1636 bateaux) recensées au niveau national[39].

4.1.2.3 - Les paquebots fluviaux

En France, on trouve des paquebots fluviaux sur les bassins Saône-Rhône, Rhin-Moselle, Seine-Oise, et depuis peu sur la Garonne et la Dordogne.

Le bassin Saône-Rhône est le plus développé. En 2010, on y recensait 15 paquebots, contre 9 sur la Seine. En 2012, dix-neuf paquebots sont programmés sur le bassin Rhône Saône.

4.1.2.4 - Les péniches hôtels

En France, l'offre en péniches hôtels est concentrée sur les canaux bourguignons et le canal du Midi.

Sur les 74 péniches hôtels recensées en France en 2009-2010[40], on en comptait 38 sur le bassin Rhône Méditerranée. Beaucoup d'autres péniches naviguent en Bourgogne, notamment sur le canal de Bourgogne, mais en dehors de notre périmètre d'étude.

[39] VNF, Données pratiques et statistiques
[40] VNF, Données pratiques et statistiques

4.1.2.5 - Les bateaux promenade

En France, on dénombrait 386 bateaux promenade (avec et sans restauration) en 2009-2010[41] ; on en recense 76 sur le bassin Rhône Méditerranée (incluant les bateaux lacustres, y compris 5 bateaux suisses sur le lac Léman).

4.2 - Organisation des acteurs

4.2.1 -Fonctionnement global

Les principaux acteurs de la gestion des voies d'eau navigables sont, comme dans le cas du trafic commercial fluvial, VNF et CNR, dont les compétences sont présentées dans le chapitre sur la navigation commerciale fluviale.

Les bateaux fluviaux doivent s'acquitter d'une vignette les autorisant à naviguer sur le réseau VNF.

Le montant de la vignette dépend de la surface du bateau et de la durée de navigation.

Les tarifs des vignettes en 2011 sont indiqués dans le tableau suivant :

[41] VNF, Données pratiques et statistiques

Tableau 13 - Tarifs des vignettes de navigation sur le réseau VNF en 2011

TARIFS VIGNETTES VNF, 2011					
Formule	**Cat. 1 (- 12 m²)**	**Cat. 2 (12 à - 25 m²)**	**Cat. 3 (25 à - 40 m²)**	**Cat. 4 (40 à - 60 m²)**	**Cat. 5 (60 m² et +)**
Liberté (toute l'année)	86,50 €	123,90 €	248,90 €	435,90 €	564,30 €
Hiver (01/01-20/03)	76,80 €	109,80 €	220,70 €	317 €	392
Printemps (21/03-20/06)	79,10 €	113,10 €	227,30 €	326,50 €	404,20 €
Eté (21/06-20/09)	82,90 €	118,60 €	238,30 €	342,40 €	423,90 €
Automne (21/09-31/12)	79,10 €	113,10 €	227,30 €	326,50 €	404,20 €
Loisirs (30 jours consécutifs)	31,60 €	65,10 €	96,70 €	128,40 €	161,70 €
Vacances (16 jours consécutifs)	23,80 €	49,40 €	73,40 €	97,30 €	122,90 €
3 jours (3 jours consécutifs)	17 €	33,40 €	50,40 €	67,20 €	83,90 €
1 jour	12,20 €	32,80 €	36,10 €	48 €	59,90 €

En plus des vignettes, certains bateaux peuvent avoir des Conventions d'Occupation Temporaires avec VNF pour stationner à un emplacement défini.

4.2.2 -Les professionnels

1) Les ports de plaisance :

On recense 63 ports de plaisance sur le périmètre d'étude, hors lacs du Bourget, d'Annecy et Léman. On trouve plusieurs cas de figure en termes de gestion de ces derniers :

- certains ports sont gérés par des collectivités, telles que communes ou communautés de communes. Il arrive souvent, dans le cas où une base se trouve sur le port, que le loueur présent gère le port pour le compte de la collectivité.
- d'autres sont gérés par des chambres consulaires (c'est le cas du port de Valence l'Epervière, géré par la CCI de la Drôme)
- d'autres, enfin, sont gérés par des privés (associations, sociétés en nom propre, SARL…).

Les ports de plaisance recensés sur le périmètre d'étude sont listés en annexe et apparaissent également dans l'atlas cartographique associé au rapport (NOTA : il s'agit uniquement des ports de plaisance offrant des places de stationnement de longue durée).

- *Zone Lorraine/Bourgogne/Franche-Comté :*
  Aucun port du canal de l'Est et du canal entre Champagne et Bourgogne ne figure dans ce tableau car aucun équipement de ces voies d'eau dans notre périmètre d'étude n'offre de possibilité de stationnement de longue durée.

- *Zone PACA/Languedoc-Roussillon :*
  Sur le canal du Midi, il est difficile d'identifier les ports offrant du stationnement de longue durée. La fréquentation ne fait pas toujours l'objet de suivi, et beaucoup de ports sont gérés par des loueurs dont la flotte occupe en priorité les anneaux.

2) Les chantiers navals

Souvent, l'activité de chantier naval est couplée à l'activité de gestion de port.

Sur le périmètre d'étude, on recense les 25 chantiers navals qui sont présentés dans le tableau suivant :

Tableau 14 - Recensement des chantiers navals sur le bassin RM

Nom du chantier	Localisation	Voie d'eau	Région
Fluvial Loisirs	Corre	Petite Saône	Franche-Comté
Franche Comté Nautic	Port sur Saône	Petite Saône	Franche-Comté
Saône Plaisance	Savoyeux	Petite Saône	Franche-Comté
Bourgogne Marine	St Symphorien sur Saône	Canal du Rhône au Rhin	Bourgogne
Chantier l'Escale	La Truchère	Seille	Bourgogne
H2O	Saint Jean de Losne	Saône	Bourgogne
Blanquart SARL	Saint Jean de Losne	Saône	Bourgogne
Atelier Fluvial	Saint Jean de Losne	Saône	Bourgogne
Chalon Nautic	Chalon sur Saône	Saône	Bourgogne
Pavillon Saône	Tournus	Saône	Bourgogne
Scite Plaisance	Pont de Vaux	Saône	Rhône Alpes
Bateau Concept	Mâcon	Saône	Bourgogne
Nautic Auto	Genay	Saône	Rhône Alpes
Chantier d'Albigny	Albigny sur Saône	Saône	Rhône Alpes
Alexandre Nautic et camping-car	Montalieu Vercieu	Haut Rhône	Rhône Alpes
Marine Technique	Montalieu Vercieu	Haut Rhône	Rhône Alpes
Mecanautic	Valence	Rhône	Rhône Alpes
Delta Marine	Avignon	Rhône	PACA
CNS – CO	Port St Louis	Rhône	PACA
HB-Inox	Port St Louis	Rhône	PACA
Constance Boat	Aigues Mortes	Canal du Rhône à Sète	Languedoc Roussillon
Nautic Diesel	Sète	Canal du Rhône à Sète	Languedoc Roussillon
Chantier naval Marine et Compagnie	Agde	Canal du Midi	Languedoc Roussillon
Chantier naval Michel	Agde	Canal du Midi	Languedoc Roussillon
Port Nautic Service	Agde	Canal du Midi	Languedoc Roussillon

Le chantier naval America situé à Chardonnay sur la Saône a cessé son activité de construction en 2011 pour faire de la location.

3) Les loueurs de bateaux habitables sans permis :

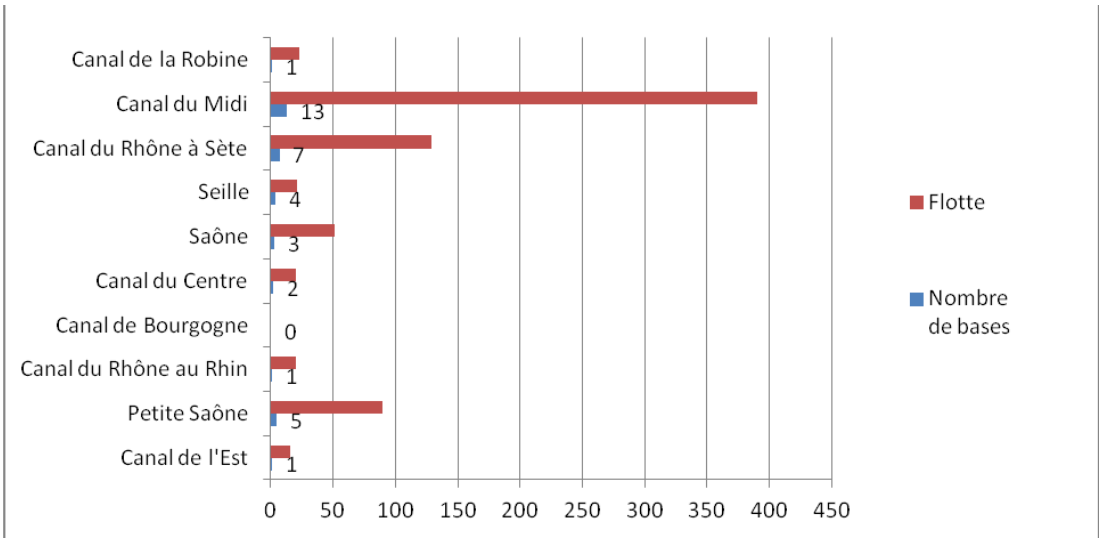
On distingue les loueurs régionaux des loueurs nationaux/internationaux.
Les **loueurs régionaux** sont en général implantés sur une région, parfois plusieurs, mais ne couvrent pas tout le territoire national. Ces loueurs sont le plus souvent indépendants, même si certains sont affiliés à un loueur national. Ils vont la plupart du temps, chercher leur clientèle au niveau régional voire local. Certains sont propriétaires de la totalité de leur flotte, d'autres de 75-80%. Leur flotte est très variable, elle peut aller de quelques unités à une trentaine.

Les **loueurs nationaux/internationaux** sont quant à eux implantés sur l'ensemble du territoire national ; certains travaillent à l'international et ont des bases à l'étranger (c'est le cas de Le Boat ou Locaboat par exemple).
Le Boat est un groupe issu de la fusion de plusieurs sociétés (Crown Blue Line, Connoisseur et Emerald Star) et possédant des bases sur l'ensemble de la France et à l'étranger. Ce loueur est totalement indépendant et n'a pas de bases affiliées. Son siège social se situe dans notre périmètre d'étude : à Castelnaudary, sur le canal du Midi.
Locaboat, à l'inverse, possède des bases sur l'ensemble du territoire français et à l'étranger, ainsi que quelques bases affiliées en France.
Nicols, quant à lui, est un loueur national mais fonctionnant avec de nombreux affiliés.
Les Canalous est un loueur bourguignon à l'origine, mais qui a développé son activité sur l'ensemble du territoire français.
Les bases de ces loueurs sont créées et supprimées au gré des opportunités ; certaines, bien que peu rentables, sont maintenues pour étoffer les catalogues des loueurs et leur déficit est comblé par les bases qui fonctionnent bien (les bases du Sud de la France et de l'Europe en règle générale).

Les bases recensées sur le périmètre d'étude en 2011 sont recensés en annexe et présentés sur les cartes relatives à la navigation de plaisance fluviale.

La répartition de la flotte par voie d'eau est la suivante :

Figure 21 : Répartition de l'offre en location de bateaux habitables sans permis par voie d'eau sur le bassin RM en 2010



Le canal du Midi est en tête avec 13 bases pour une flotte de près de 400 bateaux.

4) Les paquebots fluviaux

Les acteurs de la filière des paquebots fluviaux sont divers.

On identifie :

- les **armateurs** : l'armateur est la personne qui est propriétaire d'un navire, l'arme et l'exploite. Souvent, les armateurs font appel à des tour-opérateurs pour faire commercialiser les circuits à bord de leurs paquebots. C'est le cas de Scylla Tours par exemple.

- les **tour-opérateurs** (TO): le tour-opérateur est l'agence qui commercialise des circuits. Il sert d'intermédiaire entre les armateurs et les clients. Dans cette filière, les tour-opérateurs sont principalement anglais, américains, allemands et suisses. Les tour-opérateurs français sont peu nombreux.

- les **armateurs-tour-opérateurs** : ce type de compagnie prend tout en charge, de la construction/l'acquisition du paquebot jusqu'à sa commercialisation. La gestion du paquebot (marketing, achats, gestion technique, gestion de l'hôtellerie etc.) est également assurée par cette compagnie. Sur l'axe Saône-Rhône, l'exemple le plus abouti pour ce type de compagnie est CroisiEurope. Cette entreprise familiale basée à Strasbourg gère et

commercialise sa flotte de paquebots fluviaux depuis plus de 30 ans. Sur ce même type de fonctionnement, on trouve également Continentale de Croisière (Grand Circle Travel), avec la restriction que Grand Circle Travel n'a pas fait construire les paquebots actuellement exploités sur le bassin Saône-Rhône puisqu'elle les a rachetés à la société française Continentale de Croisière. Cela dit, cette compagnie reste un armateur tour-opérateur puisqu'elle possède, gère entièrement et commercialise ses propres bateaux. A Rosa fonctionne également selon ce modèle. Ces armateurs tour-opérateurs offrent souvent des allotements (semaines, mois…) à d'autres tour-opérateurs pour « remplir » leurs paquebots. Ainsi, CroisiEurope travaille avec les TO allemands Phoenix Reisen et Anton Götten notamment.

- les **compagnies tour-opérateurs** : ce sont des tour-opérateurs qui ont investi, parfois à travers la création d'une société, dans un paquebot et le commercialisent par eux-mêmes. La gestion technique du paquebot est en général confiée à un armateur. C'est le cas de l'ensemble des investisseurs TO présents sur le bassin Saône-Rhône qui sont gérés par River Advice.

Le tableau ci-dessous récapitule la flotte de paquebots présente sur le bassin Rhône-Saône en 2010 et les acteurs qui y sont associés :

Tableau 15 - Flotte de paquebots présents sur le bassin Rhône-Saône

Armateurs tour-opérateurs			
Paquebot	**Propriétaire**	**Exploitant**	**TO commercialisant le paquebot**
Chardonnay	Grand Circle Travel (USA)	Continentale de croisière	Grand Circle Travel
Provence			
Camargue	CroisiEurope (F)	CroisiEurope	CroisiEurope, Phoenix Reisen (D), Anton Götten (D)
Mistral			
Van Gogh			
Luna	A Rosa Flussschiff (D)	A Rosa Flussschiff	A Rosa Flussschiff, Mittelthurgau (CH), Twerenbold (CH)
Stella			
Maribelle	Premicon (D)	KD Cruises (D)	Transocean Kreuzfahrten (D)
River Royale	Uniworld (USA)	Global River Cruises	Uniworld
Viking Neptune	Viking River Cruises (USA/CH/Norvège)	Aqua Viva (filiale française de Viking River Cruises)	Viking River Cruises

Armateurs			
Paquebot	**Propriétaire**	**Exploitant**	**TO commercialisant le paquebot**
Swiss Pearl	Scylla (CH)	Scylla	Plantours (D), Amicitia (NL), AMA Waterways (USA), TO russe
Avalon Scenery	River Advice (CH)	River Advice	Avalon Waterways (USA et UK)

Compagnie tour-opérateurs			
Paquebot	**Propriétaire**	**Exploitant**	**TO commercialisant le paquebot**
Rembrandt	Noble Caledonia (UK)	River Advice	Noble Caledonia, Vantage (USA)
Princesse de Provence	Nicko Tours (D) (50%)/River Advice (50%)	River Advice	Nicko Tours, Thurgau (CH) (allotements)
Excellence Rhône	Twerenbold (CH)/Mittelthurgau (CH) (réunis sous le nom Swiss Excellence River Cruise)	River Advice	Mittelthurgau, Phoenix Reisen (D), Twerenbold (CH), GTA Sky Ways (Autriche)

En 2011, deux nouveaux paquebots sont arrivés sur le bassin de navigation : l'Amadeus Symphony (Lüftner, groupe autrichien) et le Swiss Emerald (Scylla Tours). En 2012, deux nouvelles unités sont prévues.

Les sites d'escale des paquebots et leur fréquentation en 2010 sont les suivants[42] :

Tableau 16 - Répartition des escales par voie d'eau en 2010

REPARTITION DES ESCALES PAR VOIE D'EAU EN 2010			
Site	**Voie d'eau**	**Région**	**Nombre d'escales en 2010**
St Jean de Losne	Saône	Bourgogne	10
Losne			0
Seurre			12
Chalon			276
Tournus			275
Mâcon			388
Montmerle		Rhône Alpes	47
Trévoux			192
Collonges			78
Lyon C Bernard	Rhône	Rhône Alpes	661
Lyon Fillon			12
Ste Colombe			15
Vienne			249
Chavanay			6
Tain			136
Tournon			258
La Voulte			168
Le Pouzin			57
Châteauneuf du Rhône			5
Viviers			508
St Etienne des Sorts		Languedoc Roussillon	42
Châteauneuf du Pape		PACA	96
Roquemaure		Languedoc Roussillon	22
Avignon		PACA	600
Arles			532
Port St Louis			136
TOTAL ESCALES			**4781**

[42] Source : VNF

5) Les péniches hôtels

Les exploitants de péniches hôtels sont pour la plupart des indépendants qui n'exploitent qu'une péniche, voire deux. Rares sont les sociétés qui exploitent plusieurs péniches. La société Orex, implantée à Saint Jean de Losne, en est un exemple, avec une flotte de cinq péniches (Amaryllis, Fleur de Lys, Hirondelle, Napoléon et Alouette) naviguant en Bourgogne et sur le canal du Midi.

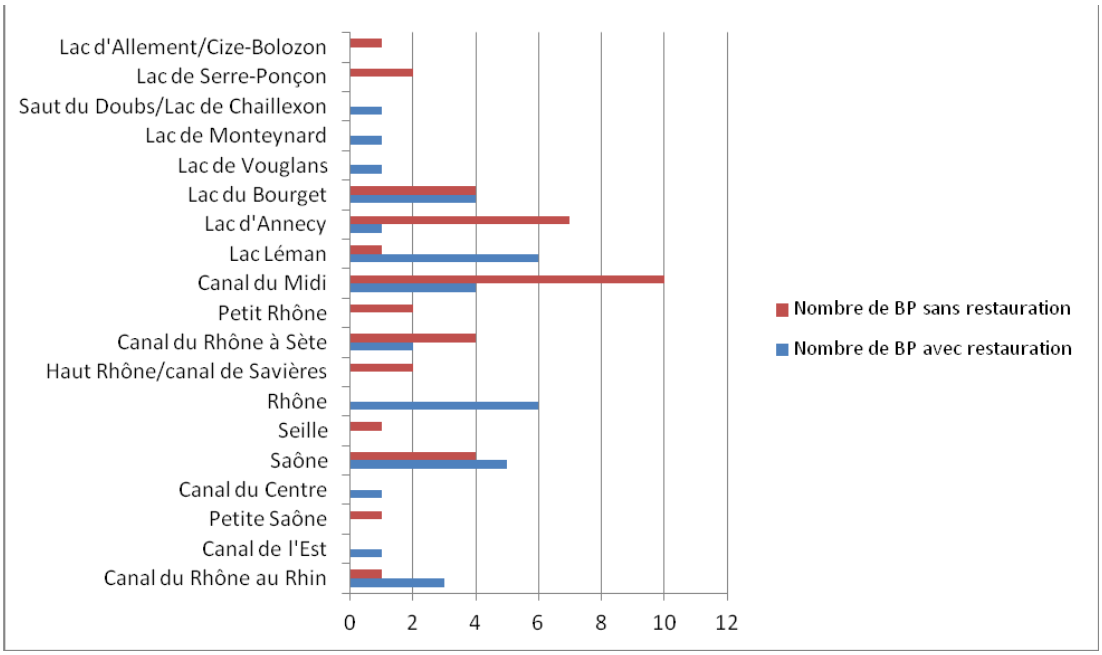
Le détail de l'offre en péniches hôtels sur le bassin est présenté en annexe.

6) Les bateaux promenade

Là encore, on trouve différents modèles de gestion, allant des sociétés exploitant plusieurs bateaux (ex. : La Compagnie des Bateaux du Saut du Doubs et de Besançon) à celles n'en exploitant qu'un (la majorité). Il existe également des cas de gestion par des associations (ex. : le bateau Les Sept Ecluses à Ecuisses géré par Canal du Centre association) ou encore des collectivités (c'est le cas du Ville de Pont de Vaux 2).

La flotte identifiée sur le périmètre d'étude se répartit ainsi (y compris les cinq bateaux sur le Léman ayant leur siège en Suisse) :

Figure 22 : Offre en bateaux promenade lacustres et fluviaux par voie d'eua / lac sur le bassin RM en 2010



Le canal du Midi se trouve en tête en termes de flotte de bateaux promenade.

Le détail des bateaux par voie d'eau est présenté en annexe.

4.2.3 -Les profils de clientèles

4.2.3.1 - 1) Les plaisanciers privés

En 2006, une étude a été réalisée par ODIT France, VNF et le Réseau National d'Observation du Tourisme Fluvial (RNOTF) sur la plaisance privée.
Il en ressort un profil du plaisancier privé sur notre périmètre d'étude qui est décrit par région dans le tableau suivant[43] :

[43] ODIT France/VNF/RNOTF, *Le tourisme fluvial en France en 2006, Etude plaisance privée*, pp. 163 et suivantes

Tableau 17 – Profils des plaisanciers privés sur le bassin RM

	Profil global France	Profil Bourgogne*	Profil Rhône-Alpes**	Languedoc-Roussillon***
Age moyen	56 ans	57 ans	56 ans	59 ans
CSP	Retraité (41%), cadre supérieur (16%)	Retraité (47%), cadre moyen (14%)	Retraité (45%), cadre moyen (14%)	Retraité (55%), cadre supérieur (13%)
Nationalité	Français (67%), Allemands (12%), autres (21%)	Français (66%), Allemands (11%), Néerlandais (5%)	Français (67%), autres (16%), Allemands (12%)	Français (64%), autres (19%), Allemands (14%)
Ancienneté de possession du bateau	6 ans	7 ans	6 ans	6 ans
Capacité moyenne d'accueil	6 places dont 4 couchettes	6 places dont 3 couchettes	6 places dont 3 couchettes	7 places dont 4 couchettes
Habitable?	Oui (63%)	Oui (71%)	Oui (65%)	Oui (85%)
Taille moyenne du bateau	9 m de long, 3 m de large	9 m de long, 3 m de large	9 m de long, 3 m de large	10 m de long, 3 m de large
Nombre moyen d'années de navigation	13 ans	14 ans	13 ans	13 ans
Durée moyenne de navigation	56 jours par an	61 jours par an	58 jours par an	63 jours par an
Navigation à l'étranger?	Non (56%)	Non (59%)	Non (61%)	Non (60%)
Nombre moyen de personnes à bord	2,7 adultes et 0,7 enfant	2,7 adultes et 0,7 enfant	2,7 adultes et 0,7 enfant	2,8 adultes et 0,5 enfant
Budget moyen par jour	39 €	41 €	43 €	39 €
Budget moyen par an	2 170 €	2 520 €	2 480 €	2 490 €

* Bourgogne : canaux bourguignons, Saône, canal du Rhône au Rhin, Doubs

** Rhône Alpes : Saône, Seille, Haut Rhône, Rhône

*** Languedoc Roussillon : canal du Midi, canal du Rhône à Sète, canal de la Robine, étang de Thau…

Une étude **spécifique sur le canal des Deux Mers** menée en 2008[44] a fait ressortir les points suivants :

- 16% des plaisanciers sont des privés ; parmi eux, les nationalités les plus représentées sont les Français et les Britanniques[45]. 51% des propriétaires de bateaux sont Français ; parmi eux, 78% viennent du Sud Ouest. La clientèle propriétaire française est donc principalement locale[46],
- 56% font des croisières de 22 jours et plus,
- les retraités sont majoritaires (56%) ; la profession la plus représentée est les chefs d'entreprise (13%),
- 63% naviguent en couple.

La **flotte privée résidente** sur le périmètre d'étude est estimée à environ **20 330 bateaux**[47] en 2010, tandis que la **flotte de transit** est estimée à **750 unités**[48].

Notons que les plaisanciers privés sont regroupés au sein d'une association nationale dénommée ANPEI (Association Nationale des Plaisanciers en Eaux Intérieures). Une seconde association, européenne, rassemble des propriétaires de grandes unités : la Dutch Barge Association.

Sur notre périmètre d'étude, dans les ports de PACA et du Languedoc-Roussillon, une partie des bateaux résidents sont en réalité des bateaux maritimes dont les propriétaires ne trouvent pas de place dans les ports littoraux.

[44] VNF, *Enquête de satisfaction des navigants plaisanciers*, Saison et arrière-saison 2008
[45] idem
[46] idem
[47] Méthode : recensement des capacités d'accueil des ports en stationnement de longue durée et taux d'occupation ; pour le lac Léman : données issues de l'étude *Actualisation du diagnostic plaisance sur le lac Léman*, juillet 2009
[48] Méthode : étude des passages aux écluses pour identifier le nombre de bateaux n'effectuant qu'un aller ou un retour sur le bassin Saône Rhône

4.2.3.2 - Les plaisanciers locataires

Sur le canal du Midi[49], 84% des plaisanciers sont locataires.

- Parmi eux, 75% font une croisière de 1 à 7 jours,
- En termes de catégorie socioprofessionnelle, on trouve à part égale (21%) les retraités, les chefs d'entreprise et les cadres ; viennent ensuite les employés (19%) ; on constate donc une clientèle relativement aisée et qui a du temps.,
- 58% de ces plaisanciers locataires ont déjà navigué[50], ce qui signifie un certain engouement pour ce produit,
- 25% des plaisanciers locataires ont moins de 15 ans, ce qui souligne l'importance de familles (42% des équipages).

Le nombre de plaisanciers locataires transportés sur le périmètre d'étude est estimé à **environ 69 900** en 2010 (voir méthodologie détaillée dans le paragraphe sur les impacts économiques).

4.2.3.3 - Les passagers des paquebots fluviaux

Les passagers des paquebots fluviaux sont à forte dominante étrangère. Plus l'on monte en gamme, plus l'on observe un panel de nationalités important. Les clients américains se situent en particulier sur l'offre haut de gamme. La clientèle allemande est présente sur toutes les gammes de paquebots.

Certaines compagnies travaillent en exclusivité avec un type de clientèle : la Continentale de Croisière a une clientèle à 100% américaine, l'Avalon Scenery également, tandis que le Maribelle et le Princesse de Provence ont une clientèle à 100% germanophone.

Les clients sont en majorité des retraités, avec une moyenne d'âge située au-dessus de 60 ans. Cependant, on observe une baisse de l'âge avec la diversification de l'offre.

[49] Source : VNF, *Enquête de satisfaction des navigants plaisanciers*, Saison et arrière-saison 2008
[50] VNF, *Enquête de satisfaction des navigants plaisanciers*, Saison et arrière-saison 2008, p. 11

Les clients français sont transportés uniquement à bord des paquebots de la société CroisiEurope (3 paquebots sur le bassin Saône Rhône en 2010 : le Mistral, le Van Gogh et le Camargue), seule société positionnée sur ce marché.

En 2010, on estime le nombre de passagers transportés sur le bassin Rhône-Saône à environ **62 000**[51].

4.2.3.4 - Les passagers des péniches hôtels

Les clientèles des péniches hôtels sont aisées. La part des Américains est importante ; les clientèles européennes sont principalement suisses, britannique et allemande. Cependant, depuis quelques années, de nouvelles clientèles apparaissent : Brésiliens, Russes…

Le nombre de passagers transportés sur le périmètre d'étude en 2010 est estimé à **4 800**[52].

4.2.3.5 - Les passagers des bateaux promenade

Les passagers des bateaux promenade sont en général les clientèles touristiques en séjour dans la région. Il s'agit d'une part d'individuels, et d'autre part de groupes (comités d'entreprise, scolaires…).

Le nombre de passagers transportés sur les bateaux promenade fluviaux et lacustres, sur le périmètre d'étude, est estimé à **790 000**[53]. en 2010.

4.3 - Estimation des impacts socio-économiques

4.3.1 -La plaisance privée

4.3.1.1 - La plaisance privée résidente

Méthode

[51] Méthode : taux d'occupation de 90% sur 33 semaines d'exploitation
[52] Méthode : 90 passagers transportés par an pour les unités de capacité de 1 à 15 personnes, 430 pour les unités de capacité 16-29 personnes, 1330 pour les unités de capacité supérieure (source : ODIT France/RNOTF, *Le tourisme fluvial en France*)
[53] Méthode : moyenne de 10 395 passagers transportés par an par bateaux (ratio ODIT France/RNOTF)

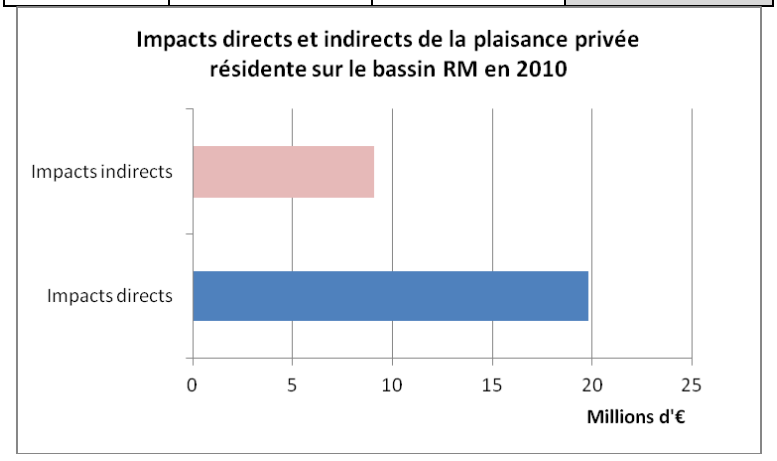
Pour la plaisance privée résidente, nous sommes partis des bases de calcul suivantes :

- flotte : 20 330 bateaux sur l'ensemble du bassin,
- impacts directs : 1 000 € par bateau (frais de port principalement, entretien, réparations…) ; pour le lac d'Annecy : 1000 € pour 1000 bateaux, 500 € pour les 1000 autres bateaux (forte part de plaisance non habitable)[54],
- impacts indirects : 1 300 € par bateau[55] (correspondant aux dépenses des plaisanciers privés au cours de leurs croisières) ; pour les lacs : 200 € par bateau.

Impacts

Ainsi, les impacts économiques de la plaisance privée résidente sont de l'ordre de **28,9 millions d'€** sur le bassin Rhône Méditerranée en 2010 :

ESTIMATION DES IMPACTS ECONOMIQUES DE LA PLAISANCE PRIVEE RESIDENTE SUR LE BASSIN RM EN 2010, ARRONDI			
Flotte	**Impacts directs**	**Impacts indirects**	**TOTAL**
20 330	19 830 000 €	9 049 000 €	**28 879 000 €**

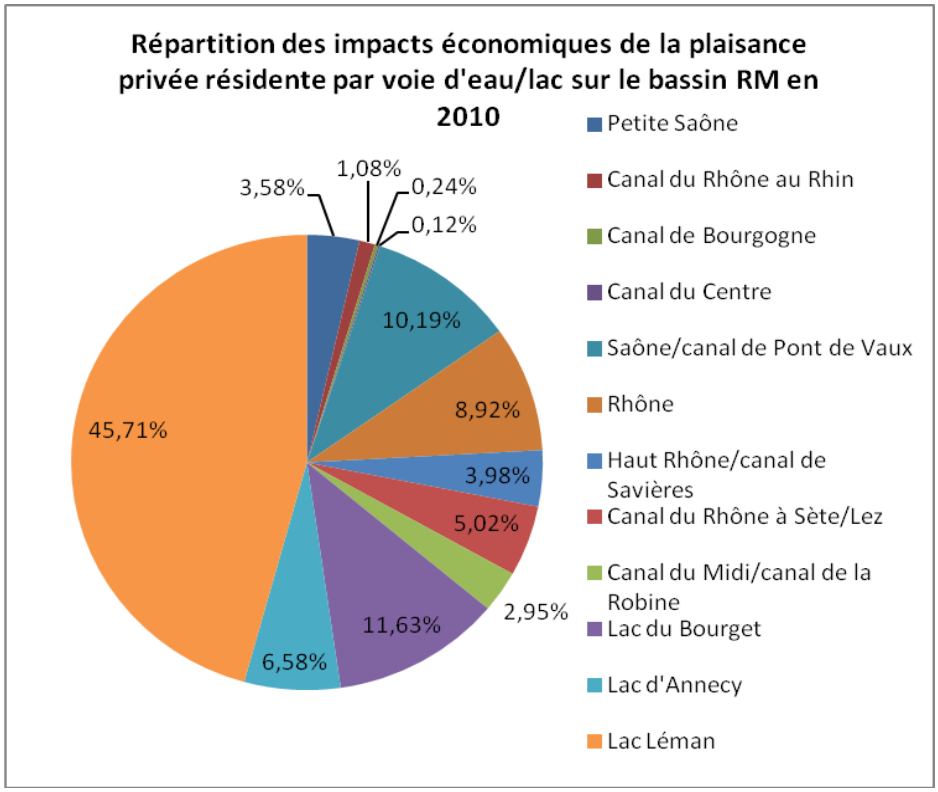


La répartition par voie d'eau et par zone est décrite dans le tableau suivant :

[54] Source : ratios étude VNF Saône Rhône Méditerranée
[55] Source : étude ODIT France/RNOTF Plaisance privée, 2007

Tableau 18 - Estimation des impacts économiques de la plaisance privée résidente sur le bassin RM par voie d'eau en 2010

ESTIMATION DES IMPACTS ECONOMIQUES DE LA PLAISANCE PRIVEE RESIDENTE SUR LE BASSIN RM PAR VOIE D'EAU EN 2010, ARRONDI						
Voie d'eau/lac	**Flotte**	**Impacts directs par bateau**	**Total impacts directs**	**Impacts indirects par bateau**	**Total impacts indirects**	**TOTAL**
Petite Saône	450	1 000 €	450 000 €	1 300 €	585 000 €	**1 035 000 €**
Canal du Rhône au Rhin	135	1 000 €	135 000 €	1 300 €	175 500 €	**310 500 €**
Canal de Bourgogne	30	1 000 €	30 000 €	1 300 €	39 000 €	**69 000 €**
Canal du Centre	15	1 000 €	15 000 €	1 300 €	19 500 €	**34 500 €**
Saône/canal de Pont de Vaux	1 280	1 000 €	1 280 000 €	1 300 €	1 664 000 €	**2 944 000 €**
Rhône	1 120	1 000 €	1 120 000 €	1 300 €	1 456 000 €	**2 576 000 €**
Haut Rhône/canal de Savières	500	1 000 €	500 000 €	1 300 €	650 000 €	**1 150 000 €**
Canal du Rhône à Sète/Lez	630	1 000 €	630 000 €	1 300 €	819 000 €	**1 449 000 €**
Canal du Midi/canal de la Robine	370	1 000 €	370 000 €	1 300 €	481 000 €	**851 000 €**
Lac du Bourget	2 800	1 000 €	2 800 000 €	200 €	560 000 €	**3 360 000 €**
Lac d'Annecy	2 000	1 000 € pour 1 000 bateaux, 500 € pour 1 000 bateaux	1 500 000 €	200 €	400 000 €	**1 900 000 €**
Lac Léman	11 000	1 000 €	11 000 000 €	200 €	2 200 000 €	**13 200 000 €**
TOTAL	**20 330**		**19 830 000 €**		**9 049 000 €**	**28 879 000 €**

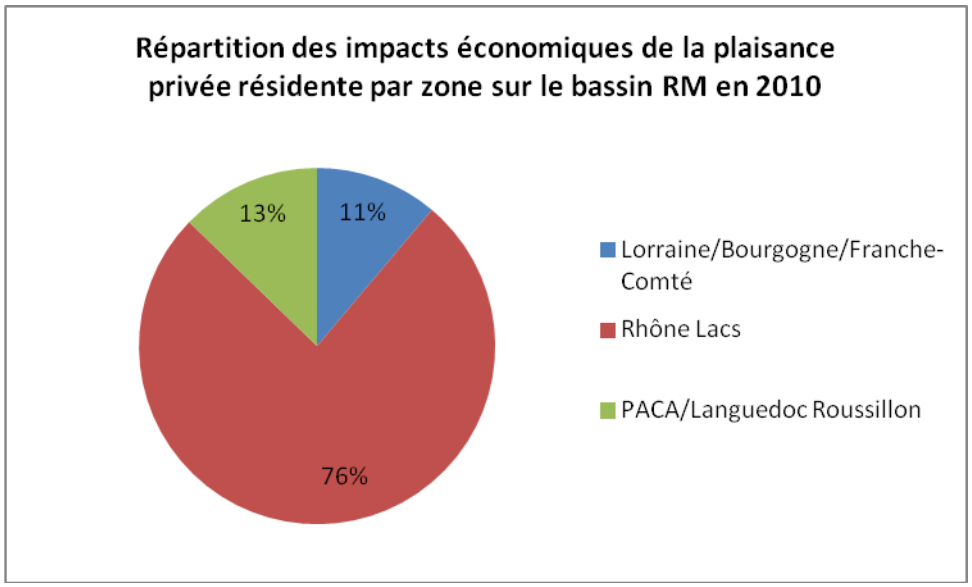


Le lac Léman, et les lacs alpins de façon générale, sont en tête grâce à une flotte importante. Le lac Léman enregistre à lui seul pas loin de la moitié des impacts économiques estimés sur l'ensemble du bassin Rhône Méditerranée.

Parmi les voies d'eau, la Saône se place un premier rang grâce à un bon maillage de ports ayant des capacités d'accueil importantes (Saint Jean de Losne, Chalon, Mâcon notamment). Le canal de l'Est et le canal entre Champagne et Bourgogne ne figurent pas ici car on n'y trouve pas de ports offrant des possibilités de stationnement de longue durée.

Tableau 19 - Estimation des impacts économiques de la plaisance privée résidente sur le bassin RM par zone en 2010

ESTIMATION DES IMPACTS ECONOMIQUES DE LA PLAISANCE PRIVEE RESIDENTE SUR LE BASSIN RM PAR ZONE EN 2010, ARRONDI				
Zone	**Flotte**	**Total impacts directs**	**Total impacts indirects**	**TOTAL**
Lorraine/Bourgogne/Franche-Comté	1 400	1 400 000 €	1 820 000 €	**3 220 000 €**
Rhône Lacs	17 330	16 830 000 €	5 149 000 €	**21 979 000 €**
PACA/Languedoc Roussillon	1 600	1 600 000 €	2 080 000 €	**3 680 000 €**
TOTAL	**20 330**	**19 830 000 €**	**9 049 000 €**	**28 879 000 €**



Logiquement, la zone Rhône Lacs est en tête grâce au réservoir de plaisanciers recensé sur les lacs alpins.

En termes d'emplois, on estime le nombre d'emplois directs dans les ports de plaisance sur le périmètre d'étude à 203 emplois permanents (à partir d'un ratio d'un emploi permanent pour 100 places) :

Tableau 20 - Estimation du nombre d'emplois dans les ports de plaisance fluviaux par voies d'eau en 2010

ESTIMATION DU NOMBRE D'EMPLOIS DANS LES PORTS DE PLAISANCE FLUVIAUX PAR VOIE D'EAU EN 2010			
Voie d'eau/lac	**Flotte**	**Ratio 1 emploi ETP pour 100 bateaux**	**Nombre d'emplois**
Petite Saône	450	100	**4,5**
Canal du Rhône au Rhin	135	100	**1,35**
Canal de Bourgogne	30	100	**0,3**
Canal du Centre	15	100	**0,15**
Saône/canal de Pont de Vaux	1 280	100	**12,8**
Rhône	1 120	100	**11,2**
Haut Rhône/canal de Savières	500	100	**5**
Canal du Rhône à Sète/Lez	630	100	**6,3**
Canal du Midi/canal de la Robine	370	100	**3,7**
Lac du Bourget	2 800	100	**28**
Lac d'Annecy	2 000	100	**20**
Lac Léman	11 000	100	**110**
TOTAL	**20 330**		**203,3**

Tableau 21 - Estimation du nombre d'emplois dans les ports de plaisance intérieurs par voie d'eau / lac en 2010

ESTIMATION DU NOMBRE D'EMPLOIS DANS LES PORTS DE PLAISANCE FLUVIAUX PAR ZONE EN 2010			
Zone	**Flotte**	**Ratio 1 emploi ETP pour 100 bateaux**	**Nombre d'emplois**
Lorraine/Bourgogne/Franche-Comté	1 400	100	**14**
Rhône Lacs	17 330	100	**173**
PACA/Languedoc Roussillon	1 600	100	**16**
TOTAL	**20 330**		**203,3**

En plus de ces emplois permanents, il arrive très souvent que des saisonniers soient embauchés pour la haute saison.

4.3.1.2 - La plaisance privée de transit

Méthode

Pour cette catégorie, les bases de calcul sont les suivantes :

- flotte : 750 bateaux[56],
- nombre de passagers transportés : 2 550 (ratio : 3,4 personnes par bateau[57]),
- nombre de jours de navigation : 26 jours pour effectuer le transit Nord-Sud,
- impacts directs par bateau (stationnement) : 110 €[58],
- dépenses des passagers : 11 € par personne par jour[59].

Impacts

Ainsi, les impacts économiques sont estimés à environ **812 000 €** sur l'ensemble du bassin en 2010 (Tableau 22) La répartition en fonction du linéaire par voies d'eau et par zone est présentée dans le Tableau 23

Tableau 22 - Estimation des impacts économiques de la plaisance privée de transit sur le bassin RM en 2010

ESTIMATION DES IMPACTS ECONOMIQUES DE LA PLAISANCE PRIVEE DE TRANSIT SUR LE BASSIN RM EN 2010, ARRONDI							
Nombre de bateaux	**Nombre de passagers par bateau**	**Nombre de passagers transportés**	**Impacts directs par bateau**	**Total impacts directs**	**Impacts indirects**	**Total impacts indirects**	**TOTAL €**
750	3,4	2 550	110 €	82 500 €	11 € / personne et par jour	729 300 €	**811 800 €**
ARRONDI				**83 000 €**		**729 000 €**	**812 000 €**

[56] Source : étude des passages aux écluses
[57] Source : ratio ODIT France/RNOTF
[58] Source : étude VNF Saône Rhône Méditerranée
[59] Source : ratio ODIT France/RNOTF

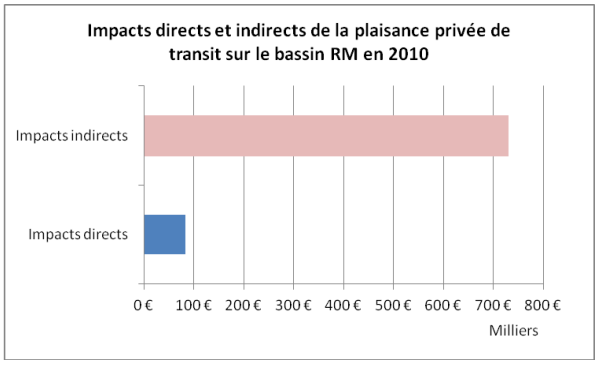
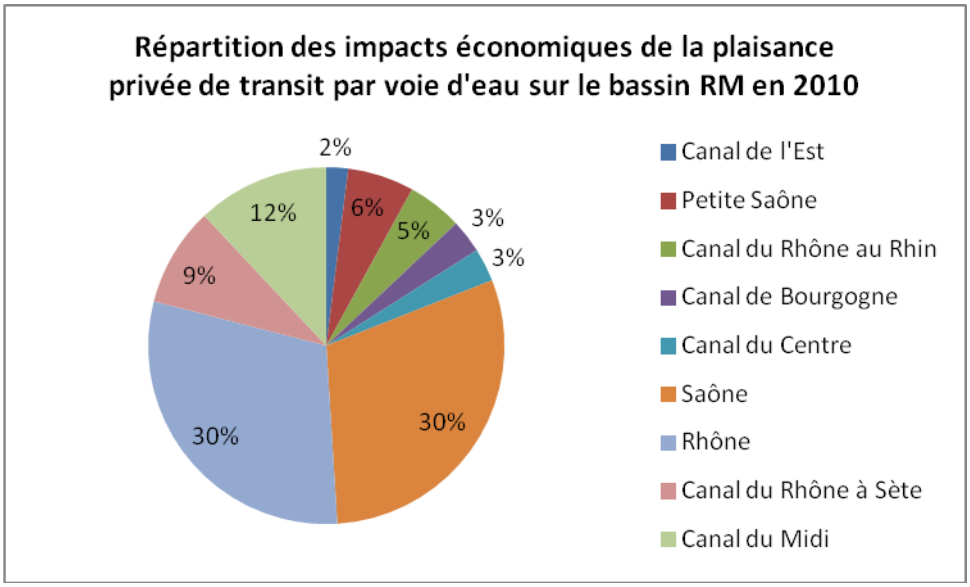


Tableau 23 - Estimation des impacts économiques de la plaisance de transit par voie d'eau en 2010

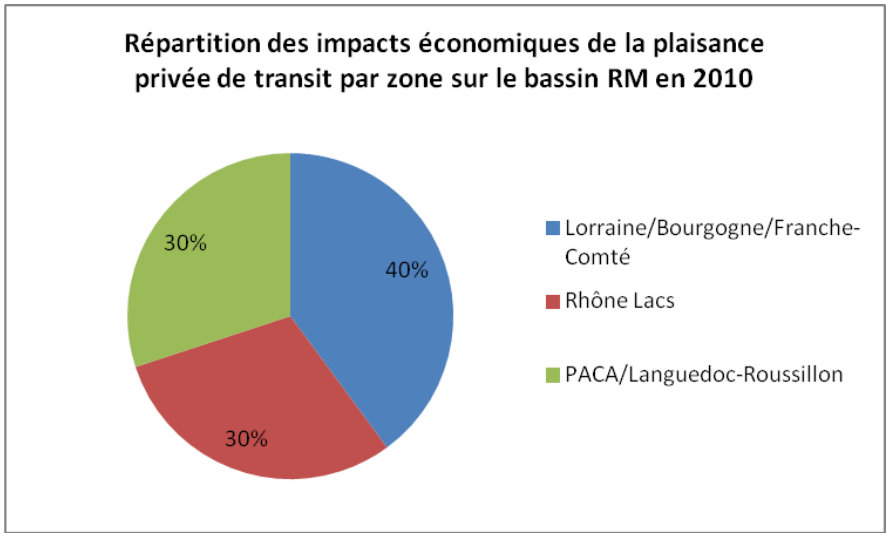
ESTIMATION DES IMPACTS ECONOMIQUES DE LA PLAISANCE PRIVEE DE TRANSIT PAR VOIE D'EAU EN 2010, ARRONDI				
Voie d'eau	**Pourcentage appliqué**	**Impacts directs**	**Impacts indirects**	**TOTAL €**
Canal des Vosges	2%	1 500 €	14 500 €	**16 000 €**
Petite Saône	6%	5 000 €	44 000 €	**49 000 €**
Canal du Rhône au Rhin	5%	4 000 €	36 500 €	**40 500 €**
Canal de Bourgogne	3%	2 500 €	22 000 €	**24 500 €**
Canal du Centre	3%	2 500 €	22 000 €	**24 500 €**
Saône	30%	25 000 €	218 500 €	**243 500 €**
Rhône	30%	25 000 €	218 500 €	**243 500 €**
Canal du Rhône à Sète	9%	7 500 €	65 500 €	**73 000 €**
Canal du Midi	12%	10 000 €	87 500 €	**97 500 €**
TOTAL	**100%**	**83 000 €**	**729 000 €**	**812 000 €**



L'essentiel des impacts économiques est concentré sur la Saône et le Rhône.

Tableau 24 - Estimation des impacts économiques de la plaisance privée de transit par zone en 2010

ESTIMATION DES IMPACTS ECONOMIQUES DE LA PLAISANCE PRIVEE DE TRANSIT PAR ZONE EN 2010, ARRONDI				
Zone	**Pourcentage appliqué**	**Impacts directs**	**Impacts indirects**	**TOTAL €**
Lorraine/Bourgogne/Franche-Comté	40%	33 000 €	291 000 €	**324 000 €**
Rhône Lacs	30%	25 000 €	219 000 €	**244 000 €**
PACA/Languedoc-Roussillon	30%	25 000 €	219 000 €	**244 000 €**
TOTAL	**100%**	**83 000 €**	**729 000 €**	**812 000 €**



La zone Lorraine/Bourgogne/Franche-Comté est le point d'entrée du réseau pour le transit Nord-Sud et se trouve en tête grâce à un linéaire de voies navigables important.

4.3.2 -La location de bateaux habitables sans permis

Méthode

Les bases de calcul des impacts économiques de la location de bateaux habitables sans permis sont les suivantes :

- flotte : 757 bateaux,
- nombre de semaines louées par bateau par an : 18,5 dans les bases du Nord, 20 dans les bases du Sud,
- prix moyen d'une semaine de location : 1 700 € pour les loueurs régionaux, 2 000 € pour les loueurs nationaux[60],
- chiffre d'affaires des sociétés : nombre de semaines louées x flotte. Part retombant dans le périmètre d'étude : 70% pour les loueurs régionaux, 45% pour les loueurs nationaux[61],

[60] Source : étude de l'offre
[61] Source : entretien avec les professionnels concernant la répartition de leur chiffre d'affaires

- nombre de passagers transportés : 4,5 dans les bases du Nord, 4,8 dans les bases du Sud[62],
- durée moyenne de la croisière : 6 jours[63],
- dépense moyenne : 22 € par personne par jour[64],
- part des dépenses des plaisanciers retombant dans le périmètre d'étude : 97,5% (les quelques pourcents restants « retombant » hors de notre périmètre d'étude ; ceci concerne principalement le canal de l'Est, le canal du Centre, le canal de Bourgogne et le canal du Midi qui ne sont pas pris en compte dans leur intégralité dans cette étude).

Le cas de Castelnaudary a été traité à part car il s'agit du siège de la société Le Boat. Une étude plus fine du site nous a permis d'estimer les retombées de la base et du siège à environ 1,5 million d'€.

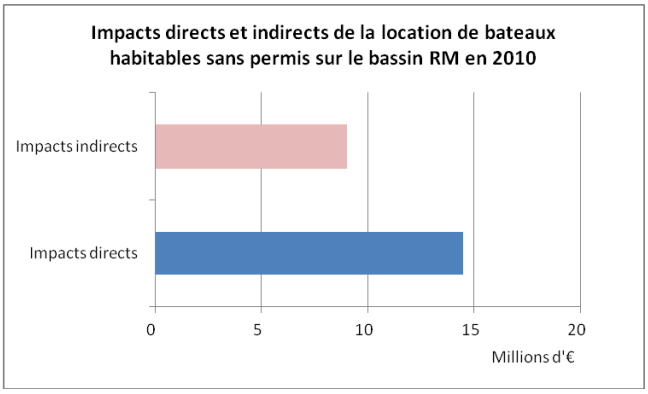
Le siège des Canalous, implanté sur le canal du Centre à Digoin, se trouve en-dehors de notre périmètre d'étude.

Impacts

Ainsi, les impacts économiques de la location de bateaux habitables sans permis sur le bassin Rhône Méditerranée sont estimés à environ **23,5 millions d'€** en 2010 :

ESTIMATION DES IMPACTS ECONOMIQUES DE LA LOCATION DE BATEAUX HABITABLES SUR LE BASSIN RM EN 2010, ARRONDI					
Nombre de bases	**Flotte**	**Nombre de passagers transportés**	**CA des sociétés sur le périmètre d'étude**	**Dépenses des passagers sur le périmètre d'étude**	**TOTAL**
37	760	69 900	14 500 000 €	8 995 000 €	**23 495 000 €**

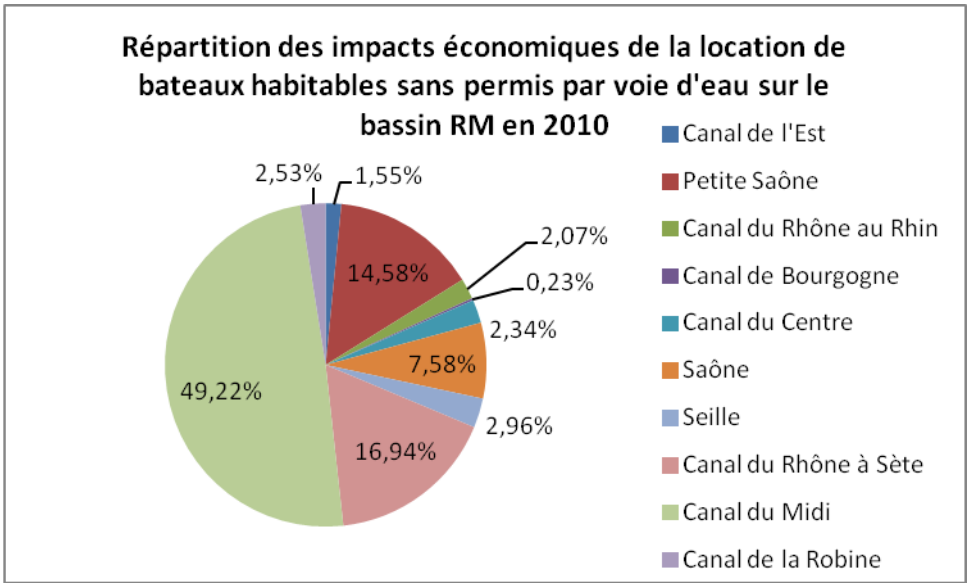
[62] Source : ratios ODIT France/RNOTF
[63] Car augmentation du nombre de contrats à la mini-semaine et au week-end
[64] Source : ratio ODIT France/RNOTF



L'étude des itinéraires empruntés par les plaisanciers a permis d'appliquer des pourcentages aux différentes voies d'eau et zones. Ainsi, les impacts économiques se répartissent comme suit sur le périmètre d'étude (Tableau 25)

Tableau 25 - Estimation des impacts économiques de la location de bateaux habitables par voies d'eau sur le bassin RM en 2010

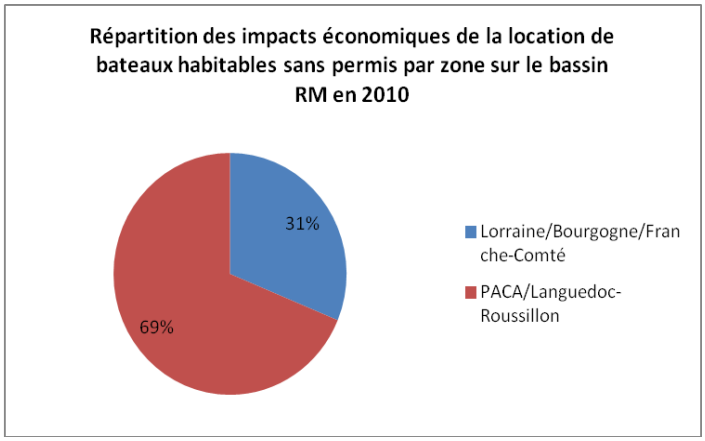
ESTIMATION DES IMPACTS ECONOMIQUES DE LA LOCATION DE BATEAUX HABITABLES PAR VOIE D'EAU EN 2010, ARRONDI					
Voie d'eau	**Nombre de bases**	**Flotte**	**CA des sociétés**	**Dépenses des passagers**	**TOTAL**
Canal de l'Est	1	16	266 000 €	99 000 €	**365 000 €**
Petite Saône	5	90	1 546 000 €	1 880 000 €	**3 426 000 €**
Canal du Rhône au Rhin	1	20	333 000 €	153 000 €	**486 000 €**
Canal de Bourgogne	0	0	0 €	54 000 €	**54 000 €**
Canal du Centre	2	20	360 000 €	189 000 €	**549 000 €**
Saône	3	51	919 000 €	863 000 €	**1 782 000 €**
Seille	4	21	371 000 €	324 000 €	**695 000 €**
Canal du Rhône à Sète	7	129	2 496 000 €	1 484 000 €	**3 980 000 €**
Canal du Midi	13	390	7 795 000 €	3 769 000 €	**11 564 000 €**
Canal de la Robine	1	23	414 000 €	180 000 €	**594 000 €**
TOTAL	**37**	**760**	**14 500 000 €**	**8 995 000 €**	**23 495 000 €**



Le canal du Midi se situe en tête grâce à une offre importante et la présence du siège de la société Le Boat. Globalement, les régions du Sud, attractives, enregistrent des impacts économiques importants. Dans les voies d'eau du Nord, la Petite Saône est en tête grâce à de nombreuses bases rencontrant un bon succès lié à un décor pittoresque.

Tableau 26 - Estimation des impacts économiques de la location de bateaux habitables par zone sur le bassin RM en 2010

ESTIMATION DES IMPACTS ECONOMIQUES DE LA LOCATION DE BATEAUX HABITABLES sur le bassin RM EN 2010, ARRONDI					
Zone	**Nombre de bases**	**Flotte**	**CA des sociétés**	**Dépenses des passagers**	**TOTAL**
Lorraine/Bourgogne/ Franche-Comté	16	220	3 795 000 €	3 553 000 €	**7 348 000 €**
PACA/Languedoc-Roussillon	21	540	10 705 000 €	5 442 000 €	**16 147 000 €**
TOTAL	**37**	**760**	**14 500 000 €**	**8 995 000 €**	**23 495 000 €**



La zone Rhône-Lacs est absente de ces données car on n'y recense pas de base de location (celles de la Saône étant situées en région Bourgogne) et la navigation est interdite sur le Rhône sans permis de navigation.

En termes d'emplois, on peut estimer les emplois directs permanents de la location de bateaux habitables à environ 140 sur le périmètre d'étude (sur la base d'un emploi permanent pour 6,5 bateaux[65] ; le siège de la société Le Boat à Castelnaudary compte à lui seul 32 emplois, entre la base de location et le siège). Ces emplois directs permanents sont répartis par voies d'eau et par zone dans les tableaux suivants :

Tableau 27 - Estimation du nombre d'emplois permanents dans la filière location par voie d'eau en 2010

ESTIMATION DU NOMBRE D'EMPLOIS PERMANENTS DANS LA FILIERE LOCATION PAR VOIE D'EAU EN 2010		
Voie d'eau	**Flotte**	**Nombre d'emplois**
Canal de l'Est	16	**2,5**
Petite Saône	90	**13,8**
Canal du Rhône au Rhin	20	**3,1**
Canal du Centre	20	**3,1**
Saône	51	**7,8**
Seille	21	**3,2**
Canal du Rhône à Sète/Lez	129	**19,8**
Canal du Midi/canal de la Robine	410	**86,6**
TOTAL	**757**	**140,0**

[65] Source : entretiens avec professionnels

Tableau 28 - Estimation du nombre d'emplois permanents dans la filière location par zone en 2010

ESTIMATION DU NOMBRE D'EMPLOIS PERMANENTS DANS LA FILIERE LOCATION sur le bassin RM EN 2010		
Zone	**Flotte**	**Nombre d'emplois**
Lorraine/Bourgogne/Franche-Comté	218	**33,5**
PACA/Languedoc Roussillon	539	**106,5**
TOTAL	**757**	**140,0**

Là encore, de nombreux saisonniers sont employés en haute saison ; on peut ainsi estimer le nombre total d'emplois ETP à environ 200.

4.3.3 -Les paquebots fluviaux

Méthode

Les bases de calcul des impacts économiques des paquebots fluviaux sont les suivantes[66] :

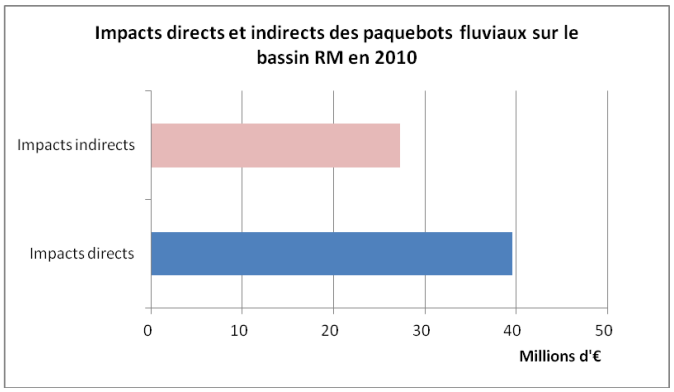
- nombre de passagers transportés : 61 865[67],
- prix moyen d'une croisière : 1 600 €[68],
- part du chiffre d'affaires des sociétés retombant dans le périmètre d'étude : 40% (correspondant aux achats principalement : nourriture, carburant, blanchisserie…),
- durée moyenne de la croisière : 7 jours[69],
- impacts indirects : dépense moyenne par passager : 37 € jour, auxquels s'ajoute la participation à 4 excursions en moyenne d'un montant de 45 €.

[66] Ces bases sont issues de l'étude de l'offre et des entretiens menés avec les opérateurs
[67] Ce chiffre est supérieur à celui de l'étude VNF Saône Rhône Méditerranée qui portait sur l'année 2008. En 2010, trois paquebots supplémentaires naviguaient sur le bassin Saône Rhône et les opérateurs allongent leur exploitation (33 semaines minimum sur l'année).
[68] Ce chiffre est supérieur au tarif retenu pour l'étude VNF Saône Rhône Méditerranée qui se basait sur les données de 2008. Depuis, de nouveaux paquebots, plus luxueux, sont arrivés sur le bassin de navigation, faisant augmenter les prix moyens observés.
[69] Ce chiffre est supérieur au ratio retenu dans l'étude VNF Saône Rhône Méditerranée, car les croisières de plus de huit jours se sont développées depuis.

Impacts

Les impacts économiques des paquebots fluviaux sont ainsi estimés à environ **66,7 millions d'€** en 2010 :

ESTIMATION DES IMPACTS ECONOMIQUES TOTAUX DES PAQUEBOTS FLUVIAUX SUR LE BASSIN RM EN 2010, ARRONDI				
Flotte	**Nombre de passagers transportés**	**Impacts directs**	**Impacts indirects**	**TOTAL €**
15	61 865	39 593 000 €	27 159 000 €	**66 752 000 €**



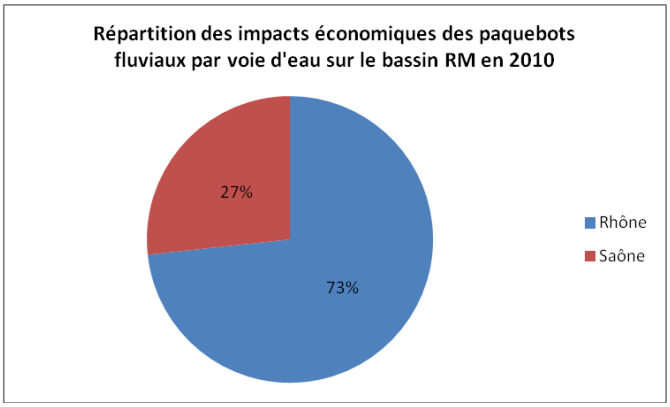
Les impacts directs de l'activité de paquebots fluviaux sont élevés ; en effet, les sociétés injectent une assez forte part de leur chiffre d'affaires dans les territoires traversés par le biais d'achats (nourriture, boissons, produits frais au marché, carburant…), et font appel à des sociétés locales pour certains services (maintenance, réparation, blanchisserie…).

A partir du pourcentage d'escales par site[70], les impacts ont été estimés par voie d'eau et par zone :

Tableau 29- Estimation des impacts économiques des paquebots fluviaux sur le bassin RM par voie d'eau en 2010

ESTIMATION DES IMPACTS ECONOMIQUES DES PAQUEBOTS FLUVIAUX SUR LE BASSIN RM PAR VOIE D'EAU EN 2010, ARRONDI				
Voie d'eau	**Part des escales (%)**	**Impacts directs**	**Impacts indirects**	**TOTAL €**
Rhône	73,3	29 022 000 €	19 907 000 €	**48 929 000 €**
Saône	26,7	10 571 000 €	7 252 000 €	**17 823 000 €**
TOTAL	**100,0**	**39 593 000 €**	**27 159 000 €**	**66 752 000 €**

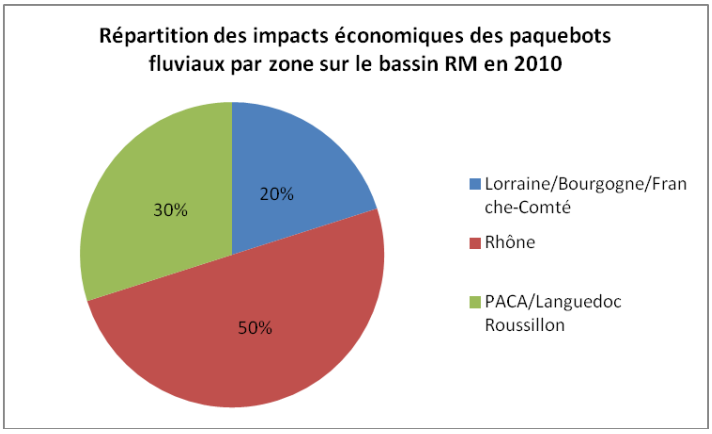
[70] Source : VNF DI Saône Rhône Méditerranée



Le Rhône enregistre une part importante des impacts économiques grâce à un linéaire important et de nombreux sites d'escales au départ desquels des excursions sont organisées.

Tableau 30 - Estimation des impacts économiques des paquebots fluviaux sur le bassin RM par zone en 2010

ESTIMATION DES IMPACTS ECONOMIQUES DES PAQUEBOTS FLUVIAUX SUR LE BASSIN RM PAR ZONE EN 2010, ARRONDI				
	Part des escales (%)	**Impacts directs**	**Impacts indirects**	**TOTAL €**
Lorraine/Bourgogne/ Franche-Comté	20,1	7 958 000 €	5 459 000 €	**13 417 000 €**
Rhône Lacs	50,0	19 797 000 €	13 579 000 €	**33 376 000 €**
PACA/Languedoc Roussillon	29,9	11 838 000 €	8 121 000 €	**19 959 000 €**
TOTAL	**100,0**	**39 593 000 €**	**27 159 000 €**	**66 752 000 €**



La zone Rhône (correspondant à la région Rhône-Alpes) enregistre à elle seule la moitié des impacts économiques de l'activité.
En termes d'emplois directs, le nombre d'emplois à bord des paquebots varie selon la capacité d'accueil. Les moyennes observées sur les paquebots de le bassin Saône-Rhône se situent entre 27 et 49 membres de personnel embarqués (capitaine, matelots, personnel hôtelier, cuisine…). Ainsi, on estime le personnel navigant sur les paquebots à 580 personnes en 2010.

A ce chiffre s'ajoutent les emplois à terre (gestion nautique, agences commerciales…). Sur notre périmètre d'étude. Ces emplois sont principalement concentrés sur Lyon et estimés à une quinzaine.

4.3.4 -Les péniches hôtels

Méthode

Les bases de calcul des impacts économiques des péniches hôtels sont les suivantes[71] :

- nombre de passagers transportés : 4 780,
- prix moyen d'une croisière : 3 200 €[72],
- part du chiffre d'affaires des sociétés retombant sur le périmètre d'étude : 70% (correspondant principalement aux achats de nourriture, boissons, carburant, frais de commercialisation…),
- durée moyenne de la croisière : 6,9 jours,
- dépense moyenne par passager : 55 € par jour.
- part des dépenses des passagers sur le périmètre d'étude : 97,75% (le reste « retombant » en-dehors de notre périmètre d'étude ; ceci concerne le canal du

[71] Bases issues de l'étude de l'offre et d'entretiens menés avec les opérateurs
[72] Ce tarif est plus élevé que celui retenu dans l'étude VNF Saône Rhône Méditerranée et que celui retenu dans l'étude des retombées économiques du tourisme fluvial sur la Bourgogne car on recense très peu de péniches hôtels de capacité d'accueil de plus de 15 passagers, et car l'offre du canal du Midi, particulièrement luxueuse et aux tarifs élevés, est incluse dans notre périmètre d'étude actuel.

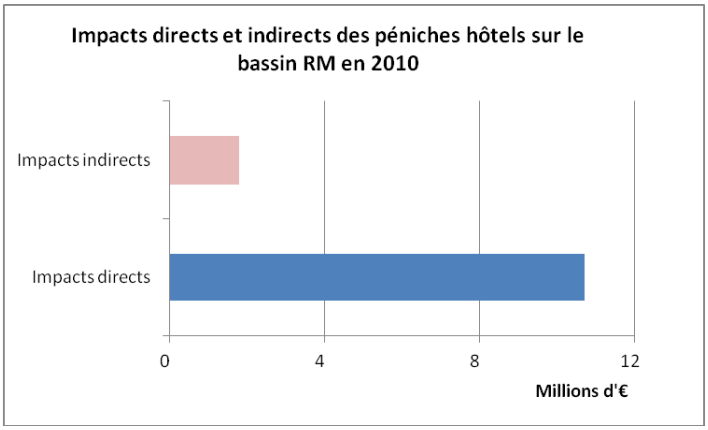
Midi, le canal du Centre et le canal de Bourgogne principalement qui ne sont pas pris en compte dans leur totalité dans la présente étude).

Impacts

Ainsi, les impacts économiques des péniches hôtels sur le bassin Rhône Méditerranée en 2010 sont estimés à environ **12,5 millions d'€** :

Tableau 31 - Estimation des impacts économiques des péniches hôtels sur le bassin RM en 2010

ESTIMATION DES IMPACTS ECONOMIQUES DES PENICHES HOTELS SUR LE BASSIN RM EN 2010, ARRONDI				
Flotte	**Nombre de passagers transportés**	**Impacts directs**	**Impacts indirects**	**TOTAL**
38	4780	10 707 000 €	1 773 000 €	**12 480 000 €**

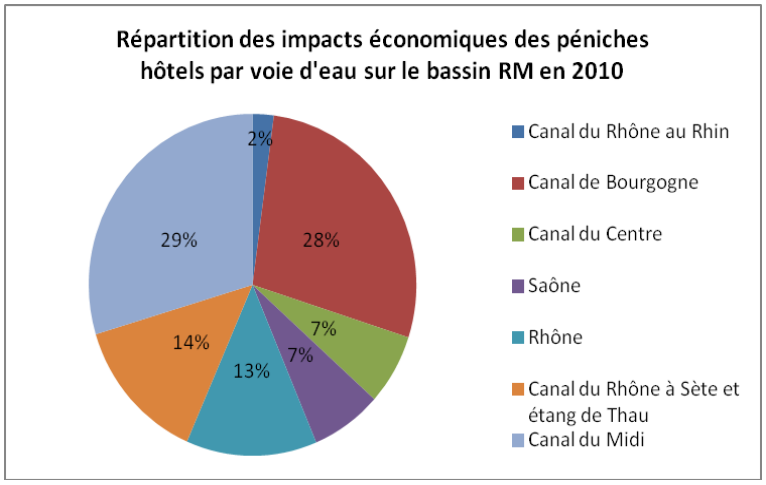


Comme pour les paquebots fluviaux, les péniches hôtels réalisent beaucoup de dépenses (impacts directs) sur les territoires traversés : nourriture (produits frais notamment), boissons (vins en particulier), fleurs, carburant, entretien et réparation, services…

A partir des programmes de croisière, il est possible de déterminer la part des impacts par voie d'eau et par zone :

Tableau 32 - Estimation des impacts économiques des péniches hôtels sur le bassin RM par voies d'eau en 2010

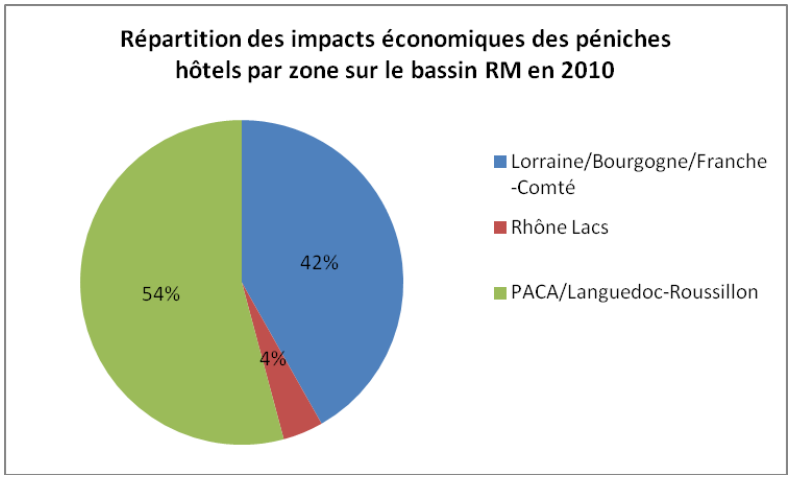
ESTIMATION DES IMPACTS ECONOMIQUES DES PENICHES HOTELS SUR LE BASSIN RM PAR VOIE D'EAU EN 2010, ARRONDI				
Voie d'eau	**% appliqué**	**Impacts directs**	**Impacts indirects**	**TOTAL €**
Canal du Rhône au Rhin	2,09%	224 000 €	37 000 €	**261 000 €**
Canal de Bourgogne	27,87%	2 984 000 €	494 000 €	**3 478 000 €**
Canal du Centre	6,68%	715 000 €	118 000 €	**833 000 €**
Saône	7,00%	749 000 €	124 000 €	**873 000 €**
Rhône	12,94%	1 386 000 €	230 000 €	**1 616 000 €**
Canal du Rhône à Sète et étang de Thau	13,78%	1 475 000 €	244 000 €	**1 719 000 €**
Canal du Midi	29,64%	3 174 000 €	526 000 €	**3 700 000 €**
TOTAL	**100,00%**	**10 707 000 €**	**1 773 000 €**	**12 480 000 €**



Le canal de Bourgogne et le canal du Midi se démarquent grâce à une offre importante ; arrive ensuite le canal de Rhône à Sète.

Tableau 33 – Estimation des impacts économiques des péniches hôtels sur le bassin RM par zone en 2010

ESTIMATION DES IMPACTS ECONOMIQUES DES PENICHES HOTELS SUR LE BASSIN RM PAR ZONE EN 2010, ARRONDI				
Zone	**% appliqué**	**Impacts directs**	**Impacts indirects**	**TOTAL €**
Lorraine/Bourgogne/Franche-Comté	41,80%	4 476 000 €	741 000 €	**5 217 000 €**
Rhône Lacs	4,03%	431 000 €	71 000 €	**502 000 €**
PACA/Languedoc-Roussillon	54,17%	5 800 000 €	961 000 €	**6 761 000 €**
TOTAL	**100,00%**	**10 707 000 €**	**1 773 000 €**	**12 480 000 €**



La zone PACA/Languedoc-Roussillon est en tête grâce à la présence du canal du Midi et du canal du Rhône à Sète sur lesquels l'offre est bien développée. Ces régions bénéficient des atouts qui attirent les opérateurs de péniches hôtels, à savoir des canaux relativement « confidentiels », un climat doux, une richesse gastronomique et la présence de sites renommés.

En termes d'emplois directs, on estime le nombre d'emplois ETP à 6 par péniche. Ainsi, le total d'emplois ETP sur le périmètre d'étude peut être évalué à 228. Il est difficile d'affecter ce nombre d'emplois par voie d'eau ou zone étant donné que les péniches naviguent pour la plupart sur des voies d'eau différentes selon la période (Bourgogne en début et fin de saison, Midi en haute saison, par exemple).

4.3.5 -Les bateaux promenade

Méthode

Nous avons pris en compte ici les impacts directs et indirects des bateaux promenade ayant leur siège en France.

Pour les 5 bateaux promenade du lac Léman ayant leur siège en Suisse, nous n'avons pris en compte qu'une part d'impacts indirects (sachant que sur le lac Léman, deux autres bateaux ont leur siège en France).

Les bases de calcul sont les suivantes :

1) bateaux français :

- flotte : 71 bateaux, 38,2% de places en bateaux avec restauration, 61,8% de places en bateaux sans restauration[73],
- nombre total de passagers transportés : 738 045[74] ; sur les bateaux avec restauration : 65% de passagers transportés en restauration, et parmi eux 60% transportés en groupe[75],
- tarifs moyens : 11 € sans restauration, 44 € avec restauration[76],
- 100% du chiffre d'affaires des sociétés retombant sur le périmètre d'étude,
- impacts indirects : dépense moyenne des passagers en restauration en groupe : 40 € ; dépense moyenne des autres passagers : 7 €[77].

2) bateaux suisses (lac Léman) :

- 5 bateaux, tous avec restauration
- nombre de passagers transportés : 51 975[78], dont 65% transportés en restauration, et parmi eux, 60% transportés en groupe

[73] Source : étude de l'offre
[74] A partir du ratio ODIT France/RNOTF de 10 395 passagers transportés par bateau en Province
[75] Source : entretiens avec des professionnels
[76] Source : étude de l'offre
[77] Source : entretiens avec des professionnels
[78] A partir du ratio ODIT France/RNOTF de 10 395 passagers transportés par bateau en Province

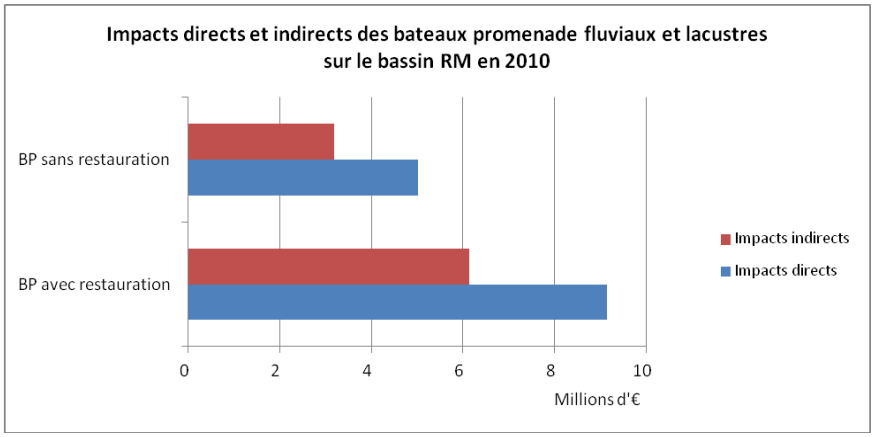
- dépenses des passagers retombant en France : 20 € pour les passagers transportés en restauration en groupe, 4 € pour les autres passagers (en restauration en individuel, et en promenade)

Impacts

Ainsi, les impacts économiques des bateaux promenade sont estimés à presque **23,5 millions d'€** en 2010 :

Tableau 34 - Estimation des impacts économiques des bateaux promenade fluviaux et lacustres sur le bassin RM en 2010

ESTIMATION DES IMPACTS ECONOMIQUES DES BATEAUX PROMENADE FLUVIAUX ET LACUSTRES FRANCAIS SUR LE BASSIN RM EN 2010, ARRONDI				
Flotte	**Nombre de passagers transportés**	**Impacts directs**	**Impacts indirects**	**TOTAL**
Bateaux promenade français avec restauration				
31	281 933	9 149 000 €	5 602 000 €	14 751 000 €
Bateaux promenade français sans restauration				
40	456 112	5 017 000 €	3 193 000 €	8 210 000 €
Bateaux promenade suisses (lac Léman, tous avec restauration)				
5	51 975	-	532 000 €	532 000 €
TOTAL				
76	**790 020**	**14 166 000 €**	**9 327 000 €**	**23 493 000 €**

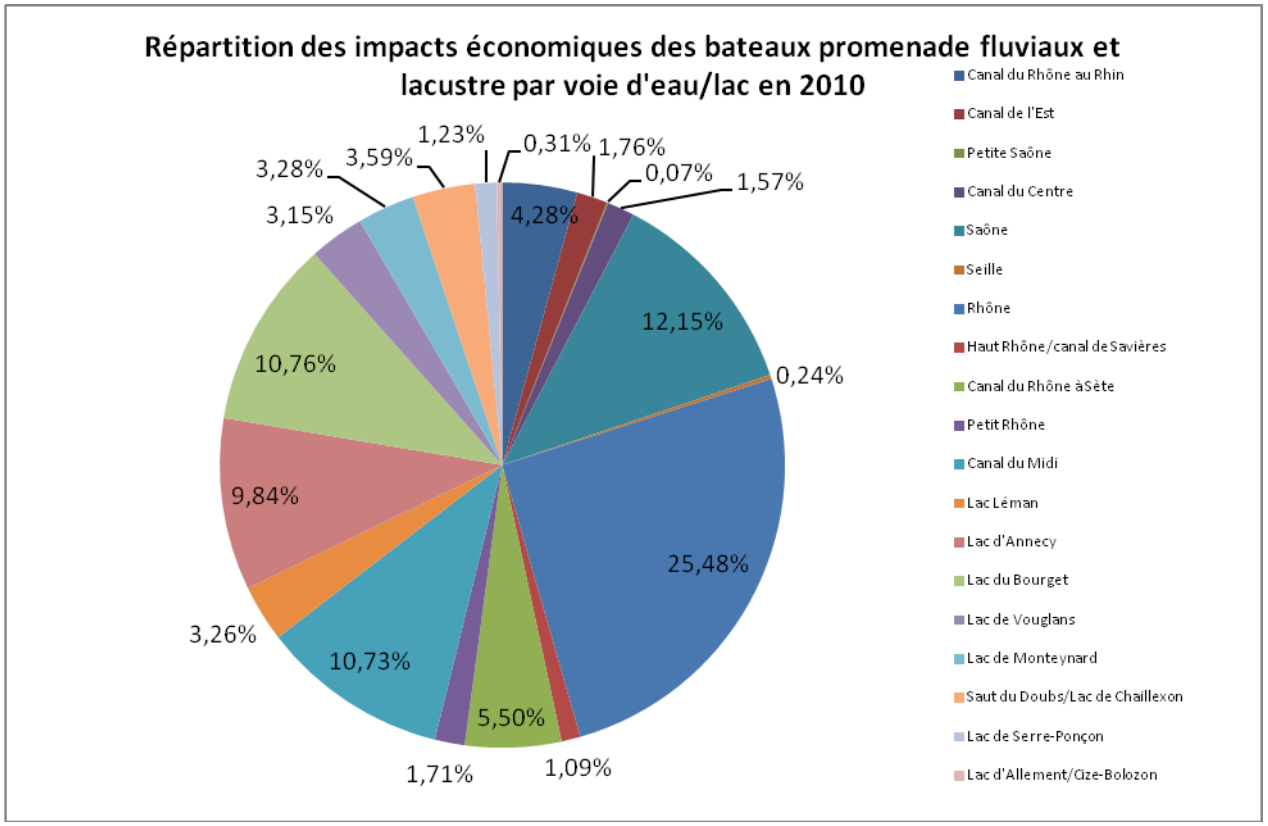


Logiquement, les bateaux promenade avec restauration génèrent des impacts économiques supérieurs à ceux sans restauration.

A partir de la répartition géographique de l'offre, on peut estimer les impacts économiques par voie d'eau et par zone :

Tableau 35 - Estimation des impacts économiques des bateaux promenade fluviaux et lacustres par voie d'eau sur le bassin RM en 2010

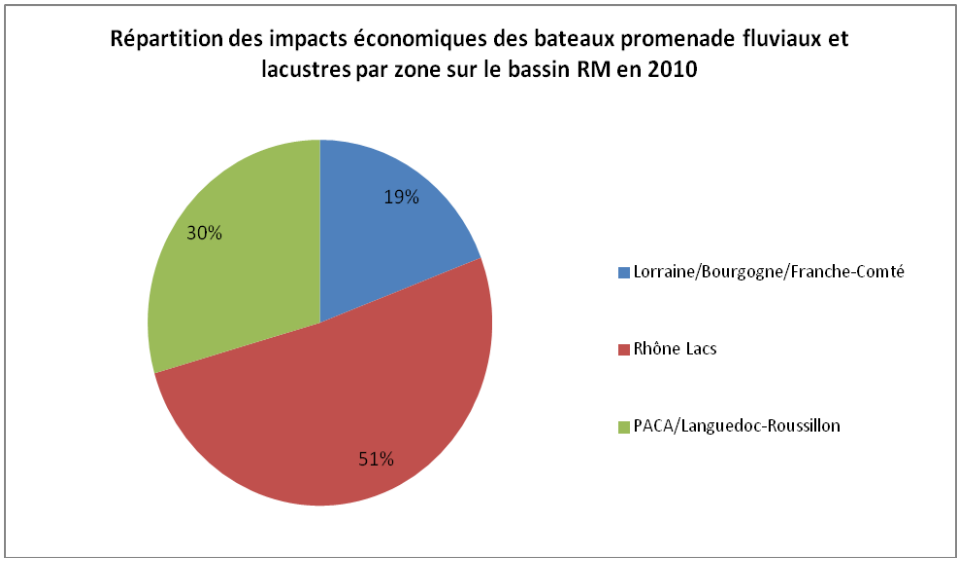
ESTIMATION DES IMPACTS ECONOMIQUES DES BATEAUX PROMENADE FLUVIAUX ET LACUSTRES SUR LE BASSIN RM PAR VOIE D'EAU EN 2010, ARRONDI							
Voie d'eau/lac	**% de BP avec restauration français**	***CA affecté sur la voie d'eau***	***Dépenses des passagers sur BP avec restauration***	**% de BP sans restauration**	***CA affecté sur la voie d'eau***	***Dépenses des passagers sur BP sans restauration***	**TOTAL €**
Canal du Rhône au Rhin	4,20%	*384 000 €*	*235 000 €*	4,70%	*236 000 €*	*150 000 €*	**1 005 000 €**
Canal de l'Est	2,30%	*210 000 €*	*129 000 €*	0,90%	*45 000 €*	*29 000 €*	**413 000 €**
Petite Saône	0%	*0 €*	*0 €*	0,20%	*10 000 €*	*6 000 €*	**16 000 €**
Canal du Centre	2,00%	*183 000 €*	*112 000 €*	0,90%	*45 000 €*	*29 000 €*	**369 000 €**
Saône	12,50%	*1 144 000 €*	*700 000 €*	12,30%	*617 000 €*	*393 000 €*	**2 854 000 €**
Seille	0%	*0 €*	*0 €*	0,70%	*35 000 €*	*22 000 €*	**57 000 €**
Rhône	32,80%	*3 001 000 €*	*1 837 000 €*	14,00%	*702 000 €*	*447 000 €*	**5 987 000 €**
Haut Rhône/canal de Savières	0,00%	*0 €*	*0 €*	3,10%	*156 000 €*	*99 000 €*	**255 000 €**
Canal du Rhône à Sète	3,80%	*348 000 €*	*213 000 €*	8,90%	*447 000 €*	*284 000 €*	**1 292 000 €**
Petit Rhône	0,00%	*0 €*	*0 €*	4,90%	*246 000 €*	*156 000 €*	**402 000 €**
Canal du Midi	9,30%	*851 000 €*	*521 000 €*	14,00%	*702 000 €*	*447 000 €*	**2 521 000 €**
Lac Léman	0,80%	*73 000 €*	*45 000 €*	1,40%	*70 000 €*	*45 000 €*	**233 000 €**
	bateaux suisses	-	*532 000 €*	-	-	-	**532 000 €**
Lac d'Annecy	9,60%	*878 000 €*	*538 000 €*	10,90%	*547 000 €*	*348 000 €*	**2 311 000 €**
Lac du Bourget	10,80%	*988 000 €*	*605 000 €*	11,40%	*572 000 €*	*364 000 €*	**2 529 000 €**
Lac de Vouglans	3,80%	*348 000 €*	*213 000 €*	2,20%	*110 000 €*	*70 000 €*	**741 000 €**
Lac de Monteynard	4,00%	*366 000 €*	*224 000 €*	2,20%	*110 000 €*	*70 000 €*	**770 000 €**
Saut du Doubs/Lac de Chaillexon	4,10%	*375 000 €*	*230 000 €*	2,90%	*146 000 €*	*93 000 €*	**844 000 €**
Lac de Serre-Ponçon	0,00%	*0 €*	*0 €*	3,50%	*176 000 €*	*112 000 €*	**288 000 €**
Lac d'Allement/Cize-Bolozon	0,00%	*0 €*	*0 €*	0,90%	*45 000 €*	*29 000 €*	**74 000 €**
TOTAL	**100,00%**	**9 149 000 €**	**6 134 000 €**	**100,00%**	**5 017 000 €**	**3 193 000 €**	**23 493 000 €**



Le Rhône est bien positionné car il dispose d'une offre importante. Arrivent ensuite la Saône et le canal du Midi où l'offre est également bien développée, liée à une offre touristique globale importante, puis les lacs du Bourget et d'Annecy. Sur le lac Léman, l'offre est très importante, mais 5 des 7 bateaux ont leur siège en Suisse, donc la totalité de leurs impacts économiques n'apparaît pas ici.

Tableau 36 - Estimation des impacts économiques des bateaux promenades fluviaux et lacustres sur le bassin RM par zone en 2010

ESTIMATION DES IMPACTS ECONOMIQUES DES BATEAUX PROMENADE FLUVIAUX ET LACUSTRES SUR LE BASSIN RM PAR ZONE EN 2010, ARRONDI							
Zone	**% de BP avec restauration**	***CA affecté sur la zone***	***Dépenses des passagers sur BP avec restauration***	**% de BP sans restauration**	***CA affecté sur la zone***	***Dépenses des passagers sur BP sans restauration***	**TOTAL €**
Lorraine/Bourgogne/Franche-Comté	15,40%	2 013 000 €	1 232 000 €	9,90%	773 000 €	492 000 €	**4 510 000 €**
Rhône Lacs	66,10%	4 712 000 €	3 417 000 €	66,50%	2 403 000 €	1 529 000 €	**12 061 000 €**
PACA/Languedoc-Roussillon	18,50%	2 424 000 €	1 485 000 €	23,60%	1 841 000 €	1 172 000 €	**6 922 000 €**
TOTAL	**100,00%**	**9 149 000 €**	**6 134 000 €**	**100,00%**	**5 017 000 €**	**3 193 000 €**	**23 493 000 €**


Répartition des impacts économiques des bateaux promenade fluviaux et lacustres par zone sur le bassin RM en 2010
19%
30%
51%
Lorraine/Bourgogne/Franche-Comté
Rhône Lacs
PACA/Languedoc-Roussillon

Le nombre d'emplois permanents liés aux bateaux promenade peut être estimé à environ 236 sur la base d'un emploi permanent pour 29 places (ratio issu d'entretiens avec des professionnels) ; il s'agit là uniquement des emplois sur les bateaux promenade ayant leur siège en France.

La répartition par voie d'eau et zone est la suivante :

Tableau 37 - Estimation du nombre d'emplois permanents sur les bateaux promenades fluviaux et lacustres par voie d'eau/lac en 2010

ESTIMATION DU NOMBRE D'EMPLOIS PERMANENTS SUR LES BATEAUX PROMENADE FLUVIAUX ET LACUSTRES PAR VOIE D'EAU/LAC EN 2010		
Voie d'eau/lac	**Nombre de places**	**TOTAL**
Canal du Rhône au Rhin	320	**11,0**
Canal de l'Est	60	**2,1**
Petite Saône	12	**0,4**
Canal du Centre	60	**2,1**
Saône	842	**29,0**
Seille	45	**1,6**
Rhône	960	**33,1**
Haut Rhône/canal de Savières	214	**7,4**
Canal du Rhône à Sète	610	**21,0**
Petit Rhône	339	**11,7**
Canal du Midi	962	**33,2**
Lac Léman (bateaux français)	96	**3,3**
Lac d'Annecy	748	**25,8**
Lac du Bourget	785	**27,1**
Lac de Vouglans	150	**5,2**
Lac de Monteynard	150	**5,2**
Saut du Doubs/Lac de Chaillexon	200	**6,9**
Lac de Serre-Ponçon	238	**8,2**
Lac d'Allement/Cize-Bolozon	60	**2,1**
TOTAL	**6 851**	**236,2**

Tableau 38 - Estimation du nombre d'emplois permanents sur les bateaux promenades fluviaux et lacustres par zone en 2010

ESTIMATION DU NOMBRE D'EMPLOIS PERMANENTS SUR LES BATEAUX PROMENADE FLUVIAUX ET LACUSTRES PAR ZONE EN 2010		
Zone	**Nombre de places**	**TOTAL EMPLOIS**
Lorraine/Bourgogne/Franche-Comté	1 054	**36,3**
Rhône Lacs	3 283	**113,2**
PACA/Languedoc-Roussillon	2 514	**86,7**
TOTAL	**6 851**	**236,2**

4.3.6 -Synthèse

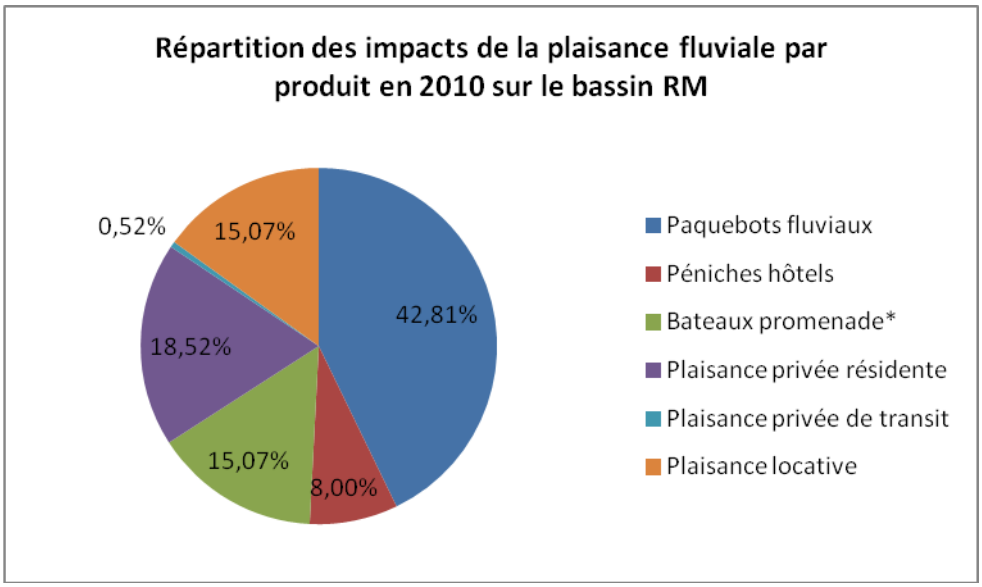
Les impacts totaux des activités de plaisance fluviale s'élèvent à environ 145 millions d'€ en 2010 sur l'ensemble du bassin SM. Les paquebots fluviaux sont le produit qui génère les impacts économiques les plus importants (plus de 40%) ; la plaisance privée arrive en seconde position avec près de 20% des impacts totaux si l'on additionne la plaisance résidente et celle de transit.

La zone Rhône Lacs est en tête avec plus de 68 millions d'€ de retombées économiques grâce à la plaisance privée et aux paquebots fluviaux ; arrive ensuite la zone PACA/Languedoc-Roussillon (53,7 millions d'€), puis la zone Lorraine/Bourgogne/Franche-Comté (34 millions d'€).

Tableau 39 : Synthèse des impacts de la plaisance fluviale et lacustre sur le bassin RM

SYNTHESE DES ACTIVITES DE PLAISANCE FLUVIALE/LACUSTRE SUR LE BASSIN RM EN 2010			
Activité	**Flotte**	**Nombre de passagers transportés**	**Impacts en €**
Paquebots fluviaux	15	61 865	66 752 000 €
Péniches hôtels	38	4 780	12 480 000 €
Bateaux promenade*	76	790 020	23 493 000 €
Plaisance privée résidente	20 330	69 120	28 879 000 €
Plaisance privée de transit	750	2550	812 000 €
Plaisance locative	760	69 900	23 495 000 €
TOTAL		**998 235**	**155 911 000 €**

* y compris les bateaux promenade ayant leur siège en Suisse



* y compris les bateaux promenade ayant leur siège en Suisse

5 - NAVIGATION DE PLAISANCE MARITIME

5.1 - Eléments de cadrage

5.1.1 -Présentation des différents types de navigation de plaisance

5.1.1.1 - Plaisance maritime

5.1.1.1.1 - Types de navires

Les bateaux de plaisance se distinguent par leur longueur et leur mode de propulsion principal. On compte sur la zone d'étude :

- Des petites unités de plaisance « classiques » :
  - ✓ Bateaux de « pêche promenade », majoritairement à moteur : ce sont les unités les plus représentées,
  - ✓ Des unités moyennes, de 6 à 10, en majorité à moteur,
  - ✓ Des unités de 10 à 24 m, voiliers en majorité.
- Au-delà de 24 m, on parle d'unités de Grande Plaisance. Ces navires ont obligatoirement à bord un équipage professionnel. **En France, ces unités sont presque exclusivement présentes en Méditerranée, plus particulièrement dans les ports de PACA, et en Corse au mouillage en saison.**





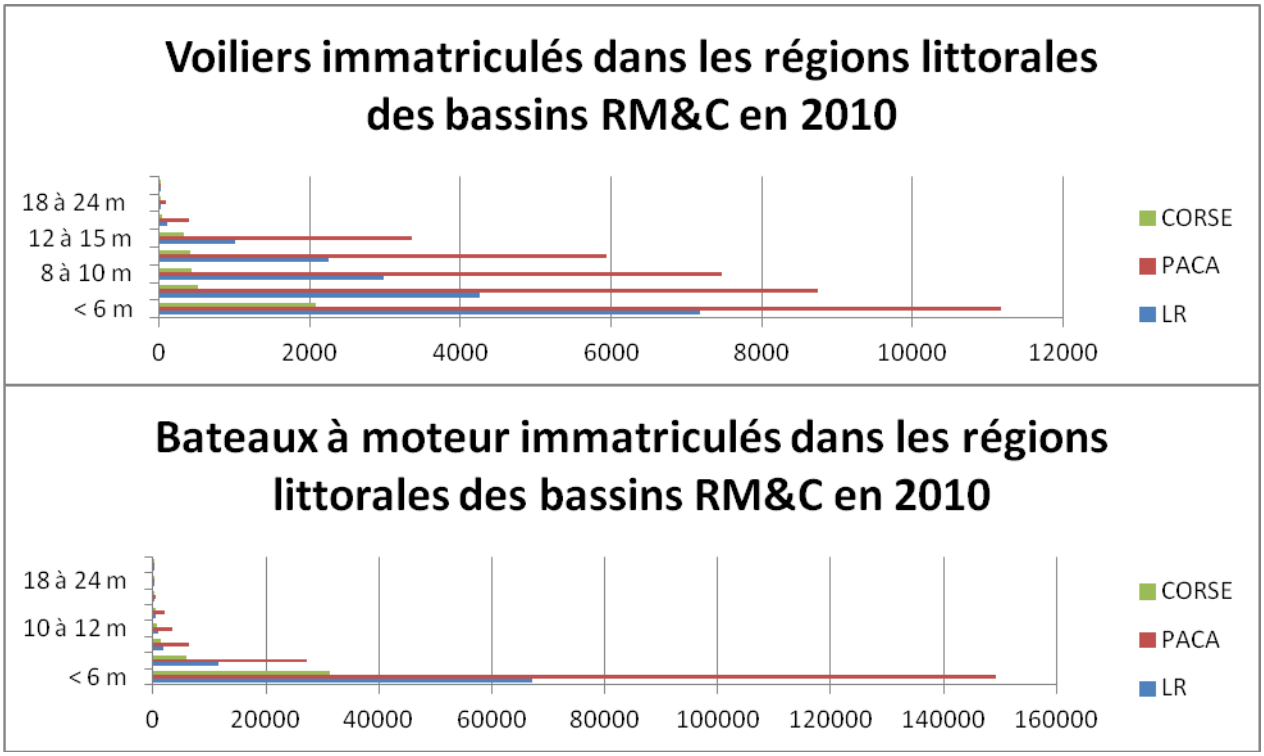

Figure 23 : Exemples de bateaux de plaisance maritime

Les tirants d'eau sont compris entre quelques dizaines de centimètres pour les bateaux à moteur, et jusqu'à 3m voire 4 pour les quelques unités de grande plaisance.

5.1.1.1.2 - Flotte immatriculée

Les bateaux de plaisance sont obligatoirement immatriculés. Cette démarche, faite par les propriétaires auprès des Affaires Maritimes, permet de disposer de statistiques sur la flotte de plaisance, à l'échelon régional.

La figure qui suit présente la répartition par taille des unités immatriculées sur le bassin RM&C et en France :



Source : Direction des Affaires Maritimes, 2010

Figure 24 - Répartition des unités immatriculées dans le bassin RM&C en 2010

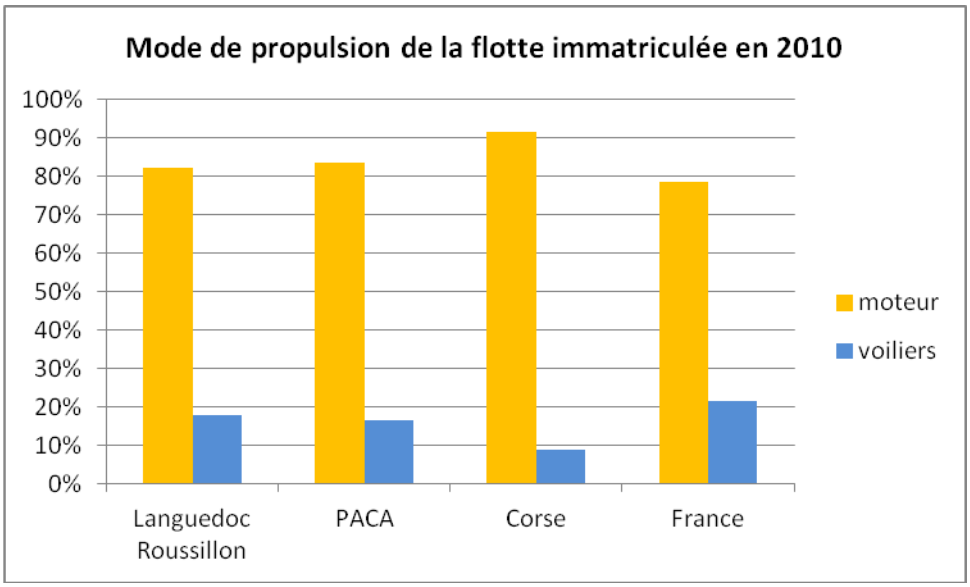
La très grande majorité des unités immatriculées sont des bateaux à moteur, et des bateaux de moins de 6 m. Ce constat est vrai sur la zone d'étude et à l'échelle nationale. Les très grandes unités (plus de 18m) sont presque exclusivement présentes en PACA : près de 110

voiliers de plus de 18 m immatriculés en PACA, contre environ 25 pour la Corse et le Languedoc Roussillon.

Cependant, on constate des particularités locales :

- **Mode de propulsion :**

Les unités à moteur sont surreprésentées sur les bassins M&C par rapport à ce qui peut être constaté à l'échelle nationale. C'est particulièrement marqué en Corse, avec 91% des unités immatriculées qui sont à moteur, contre 79% pour la moyenne en métropole.



Source : Direction des Affaires Maritimes, 2010

Figure 25 – Mode de propulsion de la flotte immatriculée en 2010

- **Structure par taille de la flotte immatriculée :**

La structure par taille est assez proche pour les bateaux à moteur, entre les régions du territoire d'étude et la moyenne nationale**. Pour les voiliers, les unités de plus de 12m sont surreprésentées sur le territoire d'étude, en particulier en PACA et en Corse**.

Tableau 40 - Structure de la flotte immatriculée par taille

moteur	**< 6 m**	6 - 8m	8-10 m	10 - 12 m	plus de 12 m
LR	82%	14%	2,2%	1,0%	0,6%
PACA	79%	14%	3,4%	1,9%	1,6%
CORSE	78%	15%	3,5%	1,7%	1,8%
France	**82%**	**13%**	**2,3%**	**1,1%**	**0,8%**

voiliers	**< 6 m**	6 - 8m	8-10 m	10 - 12 m	plus de 12 m
LR	40%	24%	17%	13%	6%
PACA	30%	24%	20%	16%	10%
CORSE	54%	13%	12%	11%	10%
France	**47%**	**24%**	**14%**	**9%**	**5%**

5.1.1.1.3 - Flotte active

La flotte immatriculée ne correspond pas à la flotte de plaisance présente dans les ports de plaisance. En effet, nombreuses unités immatriculées sont disparues ou plus en état de naviguer, en particulier au sein des petites unités. Des taux d'abattement sont communément admis dans le domaine[79], pour estimer la flotte de plaisance « active ».
Le tableau qui suit présente donc la flotte de plaisance active sur les régions littorales des bassins M&C.

Tableau 41 – Estimation de la flotte de plaisance active par région littorale

flotte active	**< 6 m**	6 - 8m	8-10 m	10 - 12 m	plus de 12 m	total
Languedoc Roussillon	37 198	11 086	3 352	2 161	1 128	54 925
PACA	80 255	25 197	9 708	6 619	4 764	126 544
Corse	16 723	4 568	1 289	774	770	24 123
total RM&C littoral	**134 176**	**40 851**	**14 350**	**9 554**	**6 663**	**205 592**

On estime à plus de 200 000 le nombre d'unités qui naviguent depuis le littoral méditerranéen français. Une grande partie des petites unités sont stockées à terre (jardins, hangars, ports à sec …) et mises à l'eau pour la journée.

Une partie de ces unités est proposée en location depuis les ports de plaisance. Dans le cas de la navigation de plaisance maritime, l'offre en matière de location, relativement à la plaisance privée, a un poids très inférieur à ce que l'on constate en fluvial. Son poids est donc présenté avec les autres activités liées à la plaisance.

[79] Ratio proposé par Act Ouest dans le cadre d'une étude pour la FFPP

5.1.1.2 - Les bateaux-promenade littoraux

Les bateaux-promenade littoraux sont des bateaux de capacités variables, allant de 10 à 300 places environ sur notre périmètre d'étude, et offrant aux passagers des promenades allant d'une demi-heure à la journée.

Cette activité est développée dans les sites littoraux où l'offre touristique existe. La côte méditerranéenne se prête bien à ce type d'activité, bénéficiant d'une fréquentation touristique importante et d'un littoral pittoresque, avec de nombreuses îles au large et des calanques permettant la mise en place de circuits intéressants.

Ces bateaux promenade n'offrent pas de possibilité de couchage à bord, contrairement aux bateaux de capacités variables pouvant être loués plusieurs jours, parfois avec skipper.

5.1.2 -Importance des bassins RM et C par rapport à l'importance de l'activité en France

5.1.2.1 - La plaisance

Le littoral Méditerranéen concentre une parte très importante de l'activité de plaisance en France.

Les données de la FFPP[80] sur l'emploi dans les ports de plaisance en France en sont une bonne illustration :

- 40 % des ces emplois sont concentrés en PACA,
- 19 % en Languedoc Roussillon,
- 4% en Corse.

Les régions PACA et Languedoc-Roussillon concentrent le plus d'emplois dans les ports de plaisance, devant la Bretagne (16% des emplois).

De même, la répartition par région des bateaux en escale place la région **PACA en tête** au plan national, avec 29% des unités, **devant la Corse**, avec 15% des bateaux en escale, puis la Bretagne (14%).

[80] Fédération Française des Ports de Plaisance, 2010

Les ports de la zone d'étude sont donc des acteurs majeurs de l'économie de la plaisance en France.

5.1.2.2 - Les bateaux-promenade littoraux

L'offre en bateaux promenade littoraux est difficile à cerner dans notre périmètre d'étude. Beaucoup de bateaux promenade ont un site internet, mais tous les sites ne sont pas actualisés. L'activité étant saisonnière, il a été difficile de contacter les opérateurs pour obtenir des données exhaustives quant à leur activité.

Nous estimons la flotte sur le bassin Languedoc-Roussillon/PACA/Corse à environ 170 bateaux. Les opérateurs sont divers ; dans la plupart des cas, ils sont privés. La flotte des différents opérateurs est variable ; certains possèdent un bateau, d'autres une flotte pouvant aller jusqu'à une dizaine de bateaux.

5.2 - Organisation des acteurs

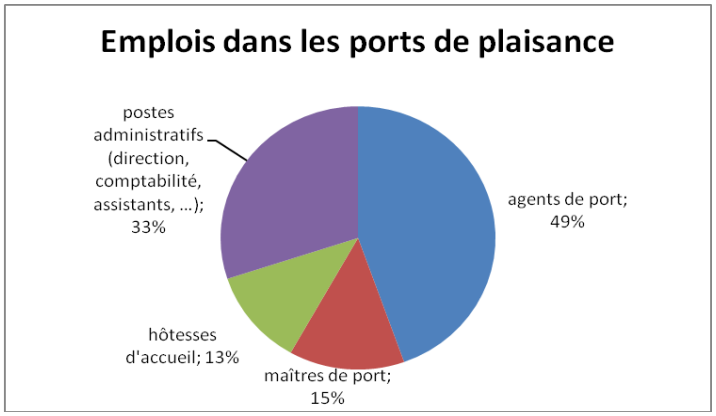
5.2.1 -Fonctionnement global

Les ports de plaisance sont implantés sur le Domaine Public Maritime (DPM). Ils sont propriétés de la collectivité, en général des communes ou des départements.

La gestion du port est portée soit par la collectivité (gestion en régie) soit par un concessionnaire. Dans beaucoup de ports de Méditerranée, comme pour le commerce, les CCI sont gestionnaires (d'un ou plusieurs sites). Certains ports sont gérés par des sociétés privés, ou des Société d'Economie Mixte.

Le gestionnaire fait payer un droit de port à tout bateau occupant un espace du plan d'eau ou du terre-plein dans l'enceinte du périmètre portuaire. Les professionnels implantés sur le port s'acquittent également d'une redevance auprès du gestionnaire (AOT). Tous ces contrats sont précaires et révocables.

Dans un port de plaisance, différents emplois sont représentés :



Source : FFPP 2010

Figure 26 – Typologie des emplois dans les ports de plaisance

Les services de l'Etat (DDTM) assurent l'immatriculation des navires de plaisance. Ils tiennent des statistiques qui permettent de suivre l'évolution de la demande. Ils ont également en charge la sécurité des navires avec d'autres services de l'état des différents ministères (gendarmerie maritime, CROSS, …).

5.2.2 -Les professionnels

5.2.2.1 - Plaisance

Les professionnels de la plaisance sont ceux qui assurent des services aux plaisanciers. Mais ce sont également les professionnels qui œuvrent en amont à la conception et à la construction des navires : designers, architectes, constructeurs…

La Fédération des Industries Nautiques (FIN) est l'organisation nationale qui représente la filière professionnelle. Elle a crée une typologie des métiers de la plaisance, présentée ci-dessous pour les régions Languedoc Roussillon – PACA et Corse :

Tableau 42 - Typologie des métiers de la plaisance pour les régions Languedoc Roussillon, PACA et Corse

Nombre de sociétés par branche d'activité en 2010	Languedoc Roussillon	PACA	Corse
Ports de plaisance	40	119	21
Stations services spécialisées	19	57	14
Architectes, design, bureaux d'études	5	30	2
Constructeurs de bateaux (séries)	4	1	0
Constructeurs de bateaux artisanaux	9	14	0
Voilerie, sellerie	16	46	3
Equipementiers exclusifs	5	30	2
Autres équipementiers	4	17	1
Fabricants Electricité / Electronique	1	5	0
Revendeurs Electricité / Electronique	15	66	2
Réparation, aménagement	83	346	63
Motoristes, importateurs	0	5	1
Moteurs : réparation, vente, entretien	38	104	18
Négoce de bateaux	67	209	36
Brokers, courtiers en bateaux	10	61	2
Importateurs de bateaux	8	66	1
Shipchandlers (y.c. Import)	27	138	7
Fabricants de vêtements, gilets	0	3	0
Négoce de vêtements spécialisés	4	25	1
Loueurs maritimes exclusifs	5	67	23
Loueurs occasionnels	26	65	34
Bateaux écoles, écoles de croisière	20	51	7
Gardiennage	19	82	21
Skippers, convoyage, transport	5	30	2
Assureurs et courtiers en assurance	3	33	2
Experts exclusifs, conseils, ingénierie	5	14	2
Experts occasionnels	17	56	4
Presse spéc., médias (hors glisse)	6	26	0
TOTAL GÉNÉRAL (incluant doublons)	**461**	**1766**	**269**
Parts régionales (hors doublon)	7%	24%	3%

Même si le travail de la FIN est fait au niveau national et qu'il peut manquer quelques PME, c'est la donnée la plus fiable et la plus pertinente pour effectuer des comparaisons inter régions.

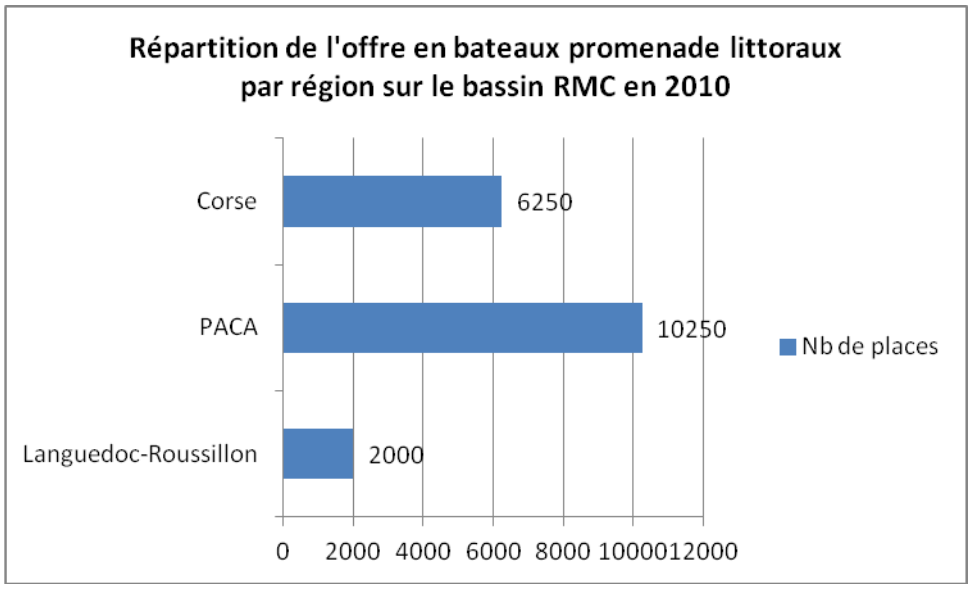
Les activités de réparation, de négoce de bateaux, équipementiers, location de bateaux, vente de matériel électronique, de négoce de moteurs, voileries sont celles qui concentrent le plus d'emplois.

La région PACA compte le plus grand nombre de sociétés, devant le Languedoc Roussillon et la Corse. En PACA, les communes qui concentrent le plus d'entreprises nautiques (plus de 500), sont Marseille, Cannes et Hyères[81]

NB : Dans notre analyse des impacts indirects de la plaisance, nous avons volontairement sorti de ces effectifs, les entreprises de conception / construction de bateaux et d'équipement. En effet, ces activités fonctionnent avec un marché externe. Et même si elles sont implantées sur les bassins RM&C, elles peuvent vendre leurs bateaux sur d'autres bassins en France et à l'étranger. De même, les unités de plaisance que l'on trouve sur le littoral méditerranéen sont souvent construites dans d'autres secteurs.

5.2.2.1 - Les bateaux-promenade

La répartition de l'offre en bateaux promenade littoraux par région est la suivante :



[81] CRCI PACA Corse, 2008

La capacité d'accueil totale de cette flotte est estimée à environ **18 500 places**[82].
Il est à noter que les opérateurs de Cassis se sont regroupés au sein d'un GIE.
Le détail de l'offre et des opérateurs est présenté en annexe.

5.2.3 -Les clientèles

5.2.3.1 - Plaisance privée et de location

Profil des plaisanciers

Le graphe qui suit est issu d'une étude sur les profils de plaisanciers menée en 2008 pour ODIT France. Il montre que la majorité des plaisanciers sont des habitués. Les plaisanciers qui naviguent le plus, que ce soit sur des petites unités à moteur, ou sur des voiliers, souvent plus grands, sont des personnes âgées de 62 ans en moyenne. Les plus jeunes (avec toutefois une moyenne d'âge de 42 ans) ont une pratique moins intense, en lien avec leurs disponibilités, et plus expérimentale, notamment par le biais de la location.

Un découpage de la cible plaisanciers en 5 groupes

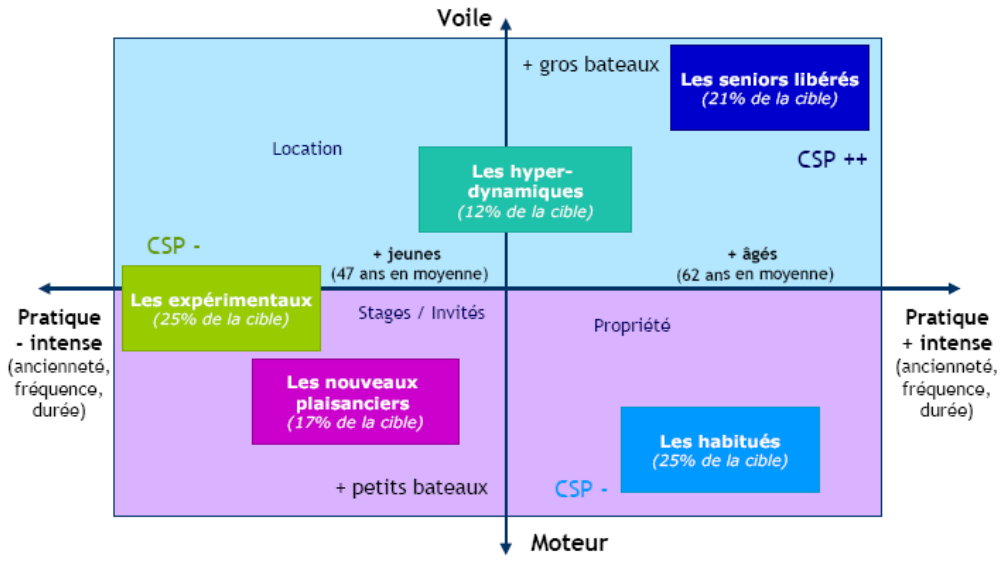


Figure 27 - Découpage de la cible « plaisanciers » en 5 groupes

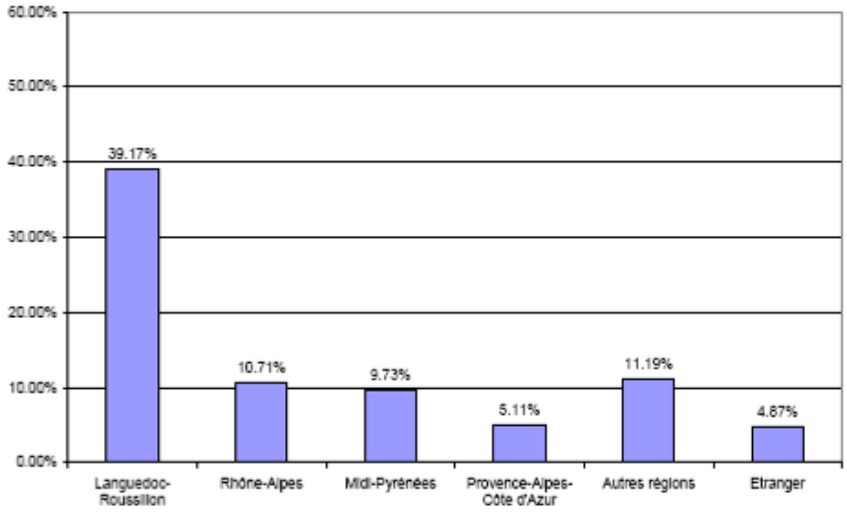
[82] Calculée à partir des données d'offre disponibles. Pour les bateaux dont nous n'avons pas pu obtenir la capacité d'accueil, nous avons tiré un ratio à partir des données disponibles. Ce ratio est de 98,5 places par bateau en moyenne.

La moyenne d'âge des plaisanciers, en France mais aussi dans d'autre pays comme les Etats-Unis, vieillit fortement, ce qui laisse s'interroger sur le devenir et les évolutions de cet usage.

Origine géographique

L'origine géographique des plaisanciers a été étudiée par différents organismes dans les 3 régions littorales des bassins RM et C. En voici une synthèse :

- **Languedoc Roussillon :** les pratiquants sont majoritairement originaires de la Région., de Midi Pyrénées et de la Vallée du Rhône[83]



Source : Etude BRL, Avenir de la plaisance en LR

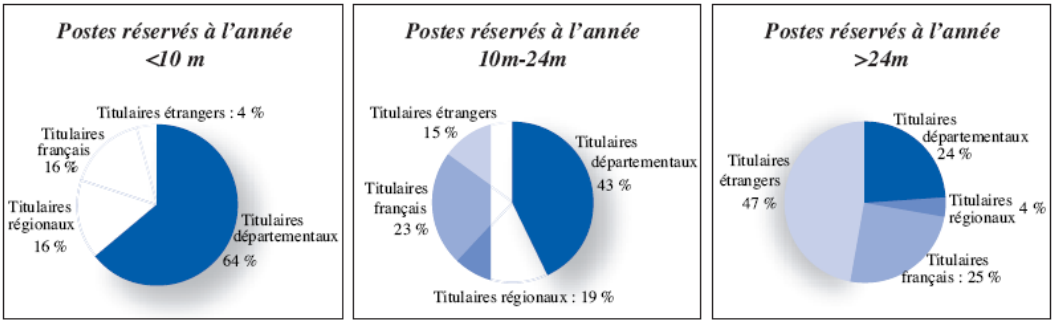
Figure 28 – Origine géographique des plaisanciers du Languedoc Roussillon

- **PACA – Corse**

Une étude menée par la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie de PACA Corse analyse l'origine des plaisanciers à l'année, et des plaisanciers en escale.

[83] Source : Etude BRL, Avenir de la plaisance et des activités nautiques en Languedoc Roussillon,

L'observation des titulaires de postes réservés à l'année en Provence-Alpes-Côte d'Azur et Corse fait ressortir que trois quarts des postes sont détenus par des résidents des régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Corse. Ce taux est cependant très variable en fonction de la taille des postes. Ainsi, les titulaires étrangers, qui ne représentent que 4% des postes de moins de 10 mètres, atteignent 47% pour les postes de plus de 24 mètres (au total, les titulaires étrangers représentent 8% des postes réservés).

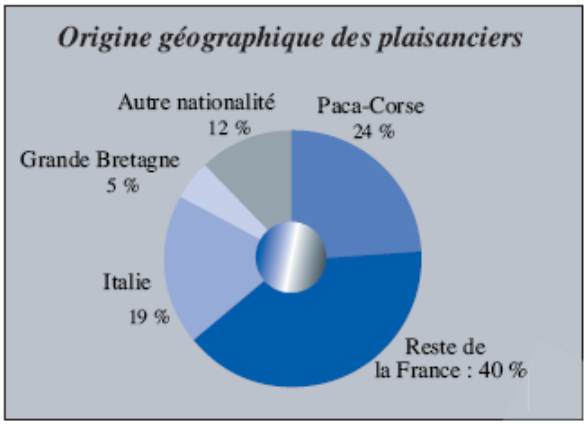


Source : CRCI PACA Corse, 2008

Comme en Languedoc Roussillon, les plaisanciers à l'année sont très majoritairement locaux (issus du département dans 64% des cas, ou du moins de la région dans 80% des cas, pour les unités petites et moyennes.

En revanche, plus les unités sont de taille importante, plus les nationalités hors région, mais surtout étrangères, sont représentées.

Dans le cas de l'escale, l'origine des plaisanciers est présentée ci-dessous :



Source : CRCI PACA Corse, 2008

Figure 29 - Origine géographique des plaisanciers en PACA Corse

On compte près de 70% de bateaux étrangers pour les unités de grande plaisance*.

Fréquentation

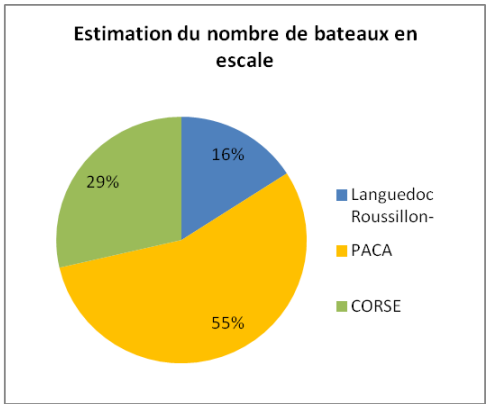
Il est très difficile de chiffrer la fréquentation des ports, il y a peu de comptages réalisés, mais plutôt des enquêtes. En fonction du type d'échantillon retenu, le résultat peut être assez variable. Dans tous les cas, les niveaux de sorties sont très hétérogènes en fonction des plaisanciers.

- En Languedoc Roussillon, le nombre moyen de sorties annuelles par bateau est de l'ordre de 16 sorties[84],
- En PACA Corse, il serait de 56 jours en mer par an[85] *(l'échantillon de plaisanciers ici retenu est composé de plaisanciers en croisière, donc par définition il occulte les plaisanciers qui ne sortent presque pas ou ne font pas de croisières).*

En revanche, on a estimé le nombre de navires de plaisance faisant escale dans les ports de la zone d'étude. Les résultats sont présentés ci-dessous (la méthode est précisée dans le paragraphe sur les impacts socio-économiques de la plaisance maritime).

Tableau 43 - Nombre de bateaux en escale par région méditerranéenne

	Nombre de bateaux en escale
Languedoc Roussillon-	100 878
PACA	351 852
CORSE	181 326
TOTAL	**634 056**



[84] BRL, avenir de la plaisance en Languedoc Roussillon, 2007

[85] CRCI PACA Corse 2008

5.2.3.2 - Les clientèles des bateaux promenade

Nous avons estimé le nombre de passagers transportés sur les bateaux promenade littoraux à **6 475 000**[86]. Il s'agit de clientèles touristiques en séjour dans les régions PACA, Languedoc-Roussillon et Corse.

5.3 - Localisation de l'activité

Zones de navigation

La plaisance maritime s'exerce principalement **depuis les ports de plaisance et zones de mouillage**. Les petites unités de moins de 6 m sont pour partie stockées à terre, dans des jardins, hangars chez des professionnels ou des particuliers.

Les itinéraires de navigation ne sont pas suivis, toutefois, il est possible de décrire les types d'itinéraires empruntés par les plaisanciers.

- La plupart des plaisanciers font des sorties à la journée, sur quelques heures. C'est en particulier le cas de la pêche-promenade : plaisanciers qui sortent pour une activité de pêche de loisir ou d'autres plaisanciers en vacances qui font une promenade, ou vont au mouillage près d'un site de baignade. Le rayon de navigation est de l'ordre de quelques miles nautiques* (MN) autour du port (en général pas plus de 3 ou 4 MN),

- Au-delà, on recense des sorties sur la journée ou le week-end, avec des itinéraires d'une dizaine ou vingtaine de miles* et éventuellement une nuitée en escale.

- Enfin, les navires en croisières vont de port en port, et effectuent chaque jour une dizaine à une cinquantaine de miles* nautiques (très variable en fonction du type de bateau : mode de propulsion, taille)

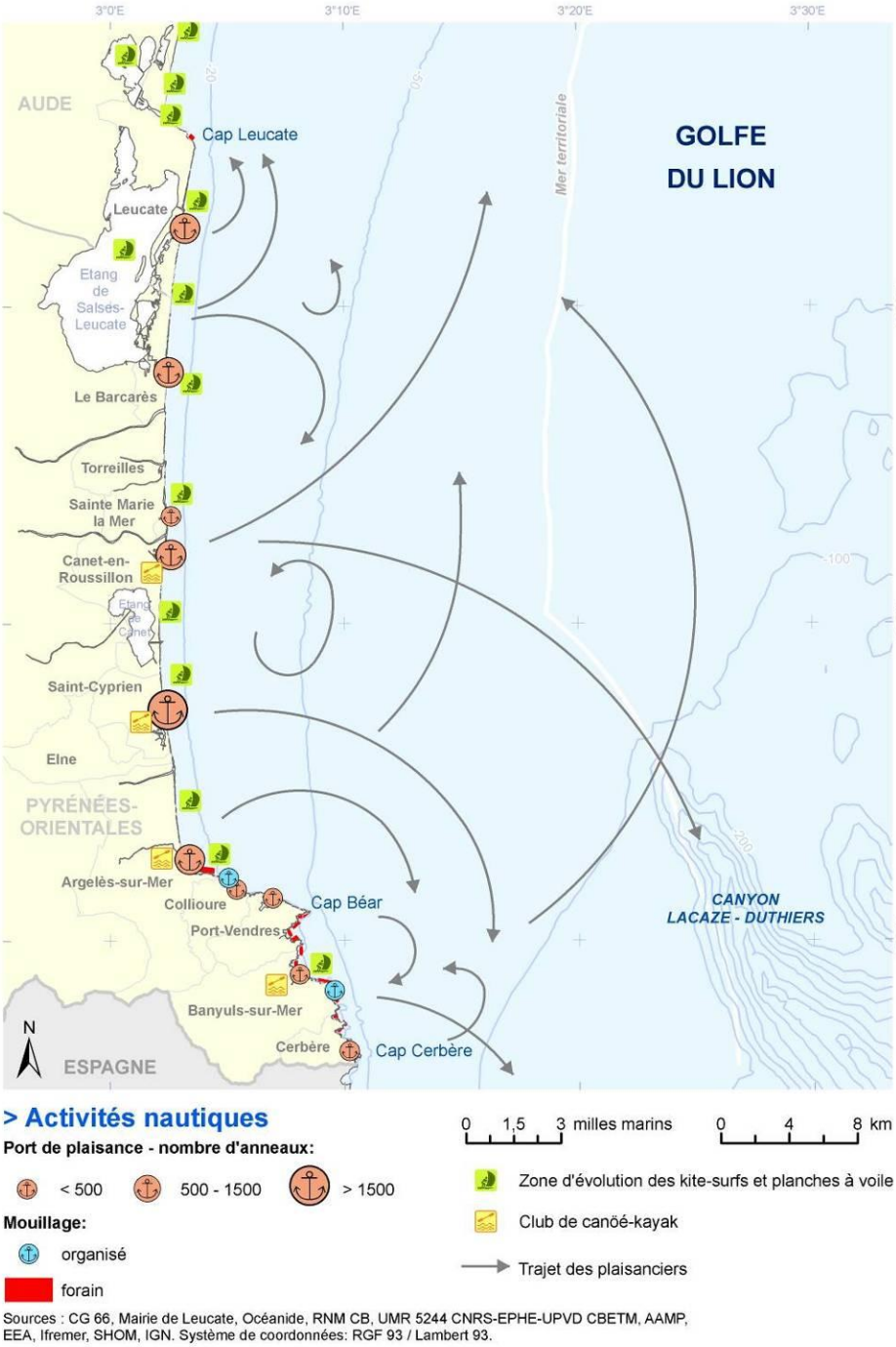
=> la grande majorité du trafic se concentre dans la bande des 3 à 5 M de la côte, et plus fortement dans ce même rayon près des ports.

[86] Sur la base de 350 passagers transportés par place de bateau ; ratio issu des données obtenues auprès du GIE des bateaux cassidains recoupées avec les données obtenues auprès d'autres professionnels.

Le secteur des Bouches du Rhône, entre la Grande Motte et Marseille, constitue une coupure en termes de navigation, entre le bassin Ouest, du Languedoc Roussillon ; et le bassin Est, de Provence-Alpes-Côte d'Azur. Schématiquement, seuls les plaisanciers en croisière sur plusieurs jours passent de l'un à l'autre de ces bassins.

Certaines expériences ont été menées pour tenter de mieux identifier les itinéraires des plaisanciers. C'est notamment le cas sur le périmètre du Parc Marin du Golfe du Lyon. La carte ci-après présente les itinéraires les plus empruntés par les plaisanciers.

De nouveaux systèmes de localisation des navires se mettent en place, comme l'AIS*. Ils sont obligatoires pour les unités de grande plaisance. En revanche, pour les bateaux de plaisance de plus petite taille, seuls certains propriétaires sont aujourd'hui équipés. A terme, ces données permettront certainement de mieux visualiser les flux de navigation de plaisance en mer.



Source : Parc Marin du Golfe du Lyon

Figure 30 - Exemple de travail de cartographie des flux de plaisanciers

Localisation de la flotte de plaisance

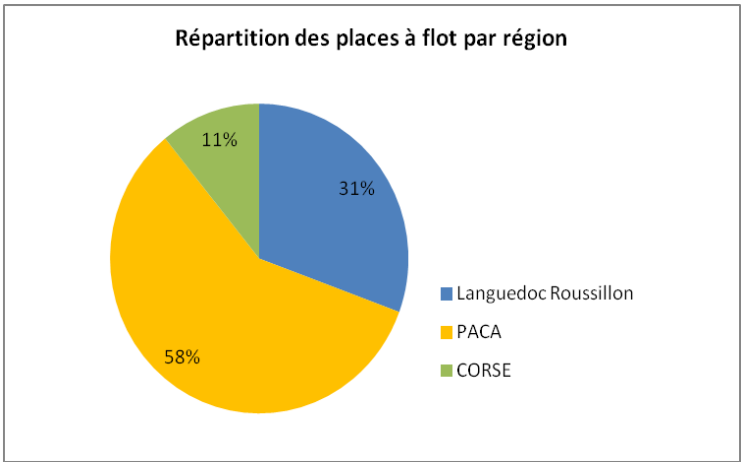
Ports

La carte de l'atlas présente la localisation des ports et mouillages organisés. Les capacités sont synthétisées dans le tableau qui suit.

Tableau 44 - Localisation des ports et des mouillages organisés par région méditerranéenne

	Total places à flot
Languedoc Roussillon	28 523
PACA	54 509
CORSE	10 100

Données : CREOCEAN, Bloc Marine 2011 (sur capacités 2010)



La région PACA est celle qui compte le plus grand nombre d'anneaux, près de 55 000, devant le Languedoc Roussillon et la Corse.

Les zones de mouillages sont relativement limitées en PACA et en Languedoc Roussillon. En revanche, elles représentent 30% des capacités d'accueil en Corse, ce qui est assez important.

Location de bateaux de plaisance

L'offre en matière de location de bateaux de plaisance (sont exclues les locations de VNM*) se concentre dans certains ports du littoral méditerranéen. En fonction des caractéristiques

de la côte, il peut s'agir de location de bateaux de croisière, ou bien de location de pneumatiques et semi-rigides (par exemple pour visiter les grottes en Corse).
L'offre se concentre dans les ports suivants :

Tableau 45 – Ports accueillant des loueurs de bateaux de plaisance

	Ports accueillant des loueurs de bateaux de plaisance
Languedoc Roussillon	Banyuls, Canet-en-Roussillon, Argelès-sur-Mer, Port Leucate, **Saint-Cyprien**, **Sète**, Frontignan, Port-Camargue, Le grau du Roi, **La Grande Motte**, **Port Vendre**, Mèze, **Cap d'Agde**, Palavas-les-Flots,
PACA	Sausset les Pins, Carry-le-Rouet, **Marseille**, **Cassis**, La **Ciotat**, Martigues, Carnoux-en-Provence, Cavalaire, **Toulon**, **Saint-Tropez**, **Hyères**, **Port grimaud**, **Bandol**, le Lavandou, **Port grimaud**, Porquerolles, **Bomes les Mimosas**, Port Fréjus, **Cogolin**, **Saint-Raphaël**, Sainte-Maxime, **Saint-Mandrier**, Six-Four-les-Plages, Sanary-sur-Mer, **Cannes**, **Antibes**, Cap d'Ail, Menton, **Golfe Juan**, **Mandelieu**, Nice, Saint-Jean de Cap Ferrat, **Saint-Laurent du Var, Beaulieu, Villeneuve Loubet, Vallauris, Le Cannet, Cagnes-sur-Mer, V**illefranche,
CORSE	**Calvi**, Maccinaggio, **Saint-Florent**, **Ile Rousse**, Figarella, Galeria, Ventiseri, **Propriano**, **Porto Vecchio**, **Ajaccio**, **Bonifacio**, Sari Solenzara, Porticio, Cargèse, Appietto, Pietrosella, Olmeto, Ota, Serriera, Sartène

Les communes en gras sont celles qui comptent au moins 3 professionnels, les communes soulignées en comptent une dizaine voire parfois plus (ex : Marseille, Hyères). L'offre est la plus étoffée en PACA.

5.4 - Estimation des impacts socio-économiques

5.4.1 -Plaisance maritime

5.4.1.1 - Impact direct

Les impacts socio-économiques directs sont les bénéfices pour le gestionnaire de l'usage de navigation (port) et les activités qui vivent à 100% de cette navigation.

Dans les ports de plaisance : il s'agit des recettes liées aux droits de port principalement, mais aussi de recettes liées à des services annexes, manutentions en particulier, et à la location de foncier (en AOT) à des professionnels du nautisme, ou de la restauration en particulier).

Parmi les services aux plaisanciers, on compte les métiers d'entretien et réparation, vente de matériel d'accastillage, voileries, assurances, location de voiliers …

Méthode

- Activité dans les ports de plaisance (capitainerie, services administratifs, entretien des équipements, …) :
  - ✓ Emplois : 1 emplois pour 100 places de port (Source : FFPP, moyenne vérifiée par différentes études CREOCEAN),
  - ✓ Chiffre d'affaires des ports: au *pro rata* du nombre de places, application d'un tarif annuel moyen / anneau
    - *Taille moyenne des navires de l'ordre de 8 m,*
    - *Tarif moyen par région pour cette taille de bateaux, avec données Bloc Marine et BD CREOCEAN (comptes d'exploitation de ports méditerranéens) :*

	tarif moyen annuel pour une unité de taille moyenne (8,5 m)
L-R	1600 €
PACA	3000 €
CORSE	1200 €

    - Le CA total est égal à la somme des droits de ports payés annuellement augmenté de 15%[87], qui correspondent aux revenus de location du foncier par le port (à des professionnels, restaurants, …) et aux recettes générées par les services rendus par le port (manutentions, …).
- Activité générée par la flotte de plaisance des ports (CA et nombre d'emplois) dans la filière nautique professionnelle (il s'agit des activités d'entretien réparation, assurance, achat d'équipement, experts, voiliers, motoristes, …) :

  Données à l'échelle régionale (Source Fédération des Industries Nautiques, 2010) redistribuées par port au prorata du nombre de places.

[87] Source : CREOCEAN BD comptes d'exploitation de ports de plaisance méditerranéens

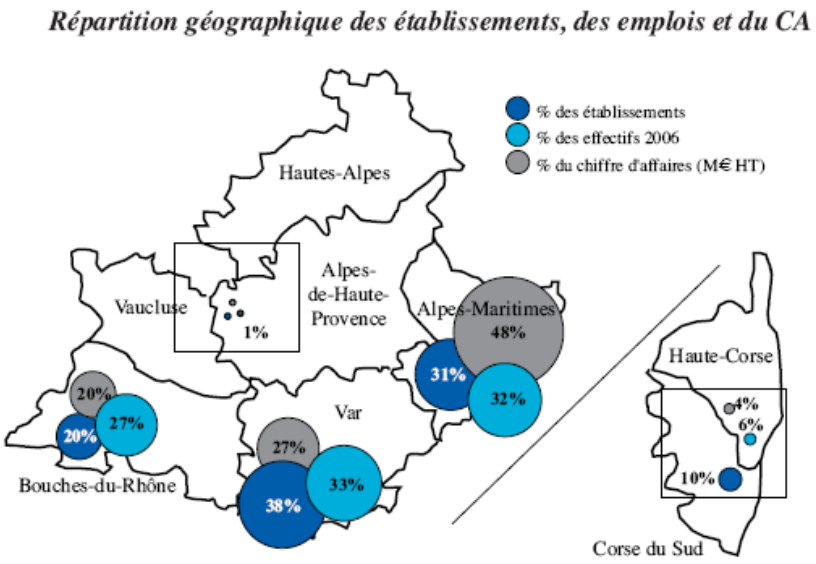
L'impact

Les résultats sont présentés dans le tableau qui suit :

Tableau 46 - Estimation des impacts socio-économiques directs de la plaisance maritime

	Estimation des impacts : retombées directes de la plaisance maritime			
	Ports de plaisance		Filière professionnelle : services aux plaisanciers	
	Nombre d'emplois	CA en Millions d'€	Effectifs	CA en Millions d'€
Languedoc Roussillon-	283	52	1 002	134,7
PACA	540	185,2	9 056	843,6
CORSE	84	11,5	534	76,1
TOTAL	**906**	**248,7**	**10 591**	**1 054**

Le poids économique directement lié à la plaisance est le plus élevé en PACA, puis en Languedoc Roussillon et en Corse. Cette ventilation est très liée au nombre de navires accueillis dans les ports.

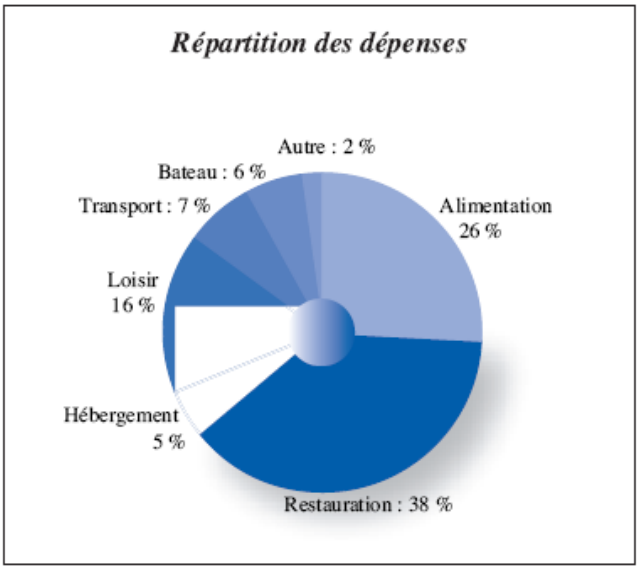


Source : Etude Nautisme PACA Corse CRCI PACA Corse 2008

Figure 31 - Importance de l'activité de plaisance en PACA, face à la Corse.

5.4.1.2 - Retombées indirectes

Par **retombées indirectes**, on entend les dépenses dans le tissu économique local non spécialisé dans l'activité de navigation considérée : dépenses dans divers commerces des plaisanciers en escale (restaurants, cafés, musées, …).



Source : CRCI PACA Corse 2008

Figure 32 - Répartition des dépenses des activités de plaisance en PACA Corse

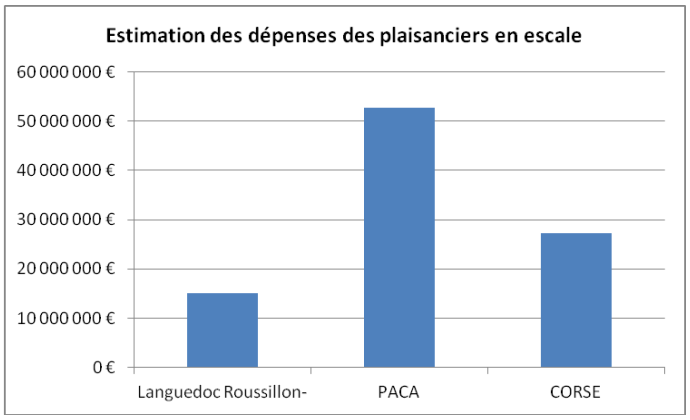
Méthode

- Nombre moyen de jours occupés pour les places réservées à l'escale : 60 (source : croisement étude Languedoc Roussillon et BD CREOCEAN – Enquête Escale menée en juillet 2010),
- Lorsque nous n'avions pas le nombre de places réservées à l'escale, nous avons retenu des ratios : 10 % de places réservées à l'escale (moyenne observée dans les ports pour lesquels nous avions la donnée),
- Dépense moyenne par bateau par jour : 150 € (source FFPP, 2010).

Les impacts indirects sont estimés à **plus de 95 millions d'euros**. Ils sont présentés dans le tableau qui suit.

Tableau 47 - Estimation des impacts économiques de la plaisance - retombées indirectes

	Estimation des impacts : retombées indirectes	
	Nombre de bateaux en escale	**Dépenses des plaisanciers en escale**
Languedoc Roussillon-	100 878	15 131 700 €
PACA	351 852	52 777 800 €
CORSE	181 326	27 198 900 €
TOTAL	**634 056**	**95 108 400**



La région PACA, est le secteur qui accueille le plus de bateaux en escale, les retombées pour les commerces locaux y sont donc les plus élevées.

En Corse, la part de places réservées à l'escale dans les ports et mouillages est plus élevée que dans les autres régions. La fréquentation estivale y est très importante, ce qui génère un impact économique relativement important sur le tissu économique local.

5.4.2 -Les bateaux promenade littoraux

5.4.2.1 - Ratios retenus

Les bases de calcul des impacts économiques des bateaux promenade littoraux sont les suivantes :

- capacité totale des bateaux : 18 500 places,

- nombre de passagers transportés : 6 475 000 (ratio : 350 passagers transportés par place, issu d'entretiens avec les professionnels),
- impact direct par passager transporté : 15 €[88],
- impact indirect par passager transporté : 15 €[89].

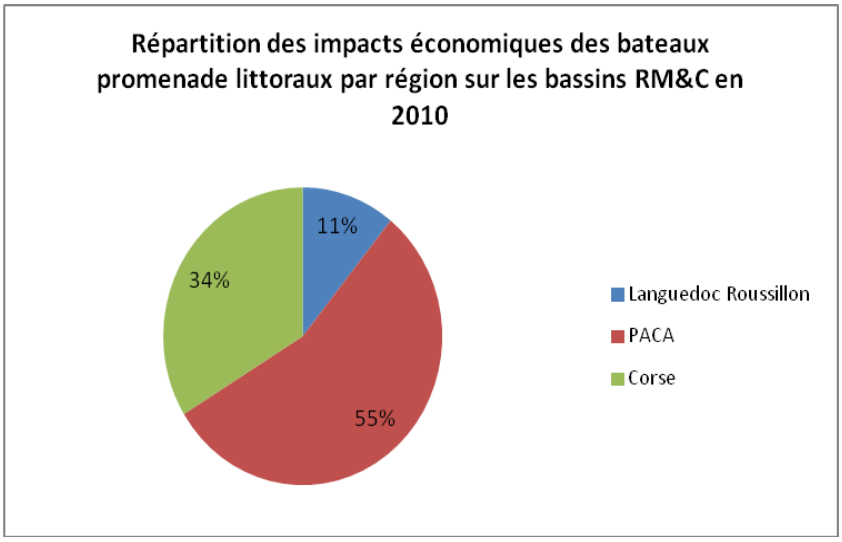
5.4.2.2 - Estimation des impacts

Ainsi, les impacts économiques de l'activité sont estimés à environ **194,2 millions d'€** répartis ainsi par région :

Tableau 48 - Estimation des impacts économiques des bateaux promenades littoraux par région en 2010

ESTIMATION DES IMPACTS ECONOMIQUES DES BATEAUX PROMENADE LITTORAUX PAR REGION EN 2010, ARRONDI					
Région	**Nombre de places**	**Nombre de passagers transportés**	**Impacts directs**	**Impacts indirects**	**TOTAL**
Languedoc Roussillon	2 000	700 000	10 500 000 €	10 500 000 €	**21 000 000 €**
PACA	10 250	3 587 500	53 812 500 €	53 812 500 €	**107 625 000 €**
Corse	6 250	2 187 500	32 812 500 €	32 812 500 €	**65 625 000 €**
TOTAL	**18 500**	**6 475 000**	**97 125 000 €**	**97 125 000 €**	**194 250 000 €**

[88] Source : étude de l'offre croisée avec données issues de l'entretien avec le GIE des bateaux cassidains
[89] Source : entretiens GIE des bateaux cassidains, sur une flotte de 15 bateaux



La région PACA est en tête (plus de la moitié des impacts économiques des bassins Rhône Méditerranée et Corse) grâce à une offre très développée.

On estime le nombre d'emplois permanents à près de 1 000 sur l'ensemble des régions Languedoc-Roussillon, PACA et Corse[90] ; en ajoutant les emplois saisonniers, le nombre total d'emplois ETP est estimé à entre 2 000 et 2 500.

5.4.3 -Synthèse plaisance maritime

Les impacts économiques totaux de la plaisance maritime (plaisance individuelle et bateaux promenade) s'élèvent à presque 1,6 milliards d'€ en 2010.Ils couvrent principalement les recettes de location des postes d'amarrage, de la filière professionnelle (promenades en mer, entretien bateaux de plaisance) et les dépenses des plaisanciers en escale et passagers des bateaux de promenade.

SYNTHESE DES ACTIVITES DE PLAISANCE MARITIME SUR LES BASSINS RM&C EN 2010	
Activité	**Impacts millions d'€**
Plaisance individuelle	1 397,80
Bateaux promenade	194,20
TOTAL	**1 592,00**

[90] Ratio de 0,05 emploi direct permanent par place de bateau (issu d'un entretien avec le GIE Bateaux Cassidains)

La région PACA est en tête, suivie du Languedoc Roussillon puis de la Corse. Les usages les plus touristiques : escales de bateaux de plaisance et bateaux promenades, se concentrent sur les régions PACA et Corse, qui ont les cotes les plus attractives pour ce type de pratiques (nombreuses îles, criques, ports renommés, …).

GLOSSAIRE

- **AIS** (Automatic Identification System) : système d'échanges automatisés d'informations entre navires qui permet de connaître l'identité, le statut, la position et la route des navires se situant dans la zone de navigation. Les itinéraires des navires sont gardés en mémoire dans des bases de données.
- **Affrètement** : location d'un navire selon un contrat passé entre le fréteur et l'affréteur.
- **Armateur** : personne qui arme, c'est à dire équipe à ses frais un ou plusieurs navires marchands (matériel, ravitaillement, … tout ce qui est nécessaire à l'exploitation et à l'expédition maritime). L'armateur peut donc être propriétaire du navire ou simplement affréteur.
- **CFS** : de l'anglais *Container Freight Station*, entrepôt logistique de déconsolidation/consolidation des flux conteneurisés
- **CMA CGM** : 3ème groupe mondial (numéro 1 français) de transport maritime en conteneurs, fondé en 1978, dont le siège social est basé à Marseille.
- **Dépôt de vide** : zone de stockage des conteneurs vides
- **Double mouvement** : appellation pour décrire l'opération globale de manutention (verticale) d'un conteneur entre 2 moyens de transport (1 mouvement entre le 1er moyen de transport et l'aire de stockage + 1 mouvement entre l'aire de stockage et le 2eme moyen de transport)
- **Embranchement fluvial** : interface logistique entre les installations terrestres des chargeurs et le réseau fluvial
- **Empotage** : opération de chargement des marchandises dans un conteneur
- **EVP** : Equivalent Vingt Pieds. Unité de mesure du trafic conteneur, qui correspond à la capacité d'un conteneur de 20 pieds.
- **Gate** : portail d'entrée/sortie camion d'un site multimodal, dont l'accès est le plus souvent sécurisé
- **Grande Plaisance** : Désigne les unités de plaisance de plus de 24m, ayant un équipage professionnel à bord.
- **Mile Nautique** : unité de mesure de distance utilisée en navigation maritime et aérienne, valant 1 852 mètres
- **Parc** : aire de stockage des marchandises sur une plateforme multimodale

- **PAX** : formule employée par les professionnels du tourisme pour désigner un passager ou un client
- **RoRo** : de l'anglais *Roll-On/Roll-Off*, l'appellation Ro-Ro fait référence à la technique de manutention : on charge et décharge les colis en les faisant rouler. Le Ro-Ro s'oppose à la technique du Lo-Lo (lift on/ lift off) qui recourt au chargement vertical
- **VNM** : Véhicule Nautique Motorisé (plus communément appelé scooter des mers ou jet ski), immatriculé par les affaires maritimes dans une catégorie spécifique, qui le différencie des bateaux de plaisance

ANNEXES

Table des annexes

Annexe 1 : Les passages plaisance aux écluses sur le bassin 141
Annexe 2 : Ports de plaisance recensés dans la zone d'étude 153
Annexe 3 : Recensement des bases de location sur le bassin RM 156
Annexe 4 : Offre des péniches hôtels sur le bassin RM 158
Annexe 5 : Flotte des bateaux promenade sur le bassin RM 160
Annexe 6 : Offre des bateaux promenades le long du littoral méditerranéen 162

Annexe 1 : Les passages plaisance aux écluses sur le bassin

1. La Petite Saône

Les passages plaisance aux écluses (plaisance privée, plaisance locative, bateaux à passagers, autres embarcations de plaisance) sur la Petite Saône ont connu l'évolution suivante :

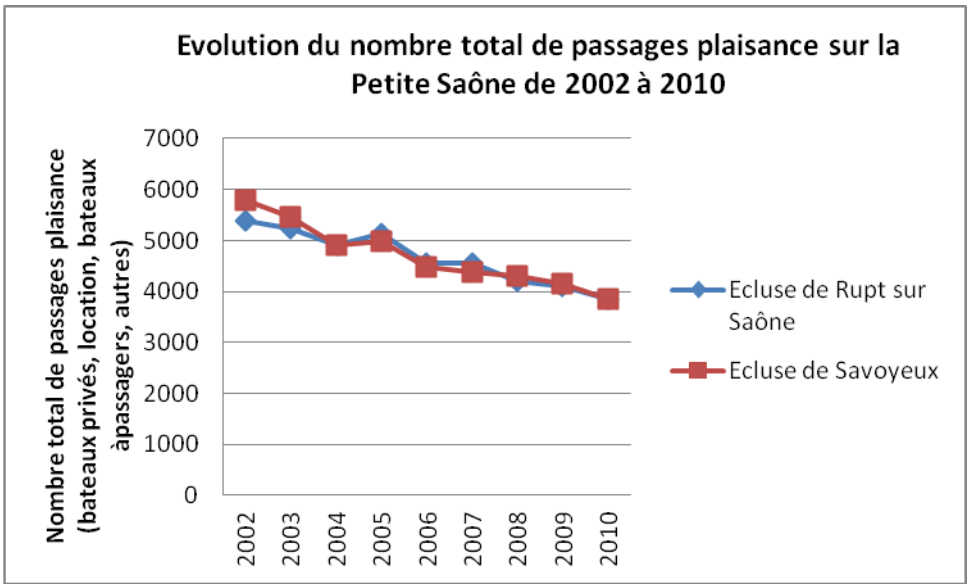


Figure 33 - Evolution du nombre de passages plaisance sur la Petite Saône de 2002 à 2010

On constate une baisse sur la période 2002-2010 liée principalement à la baisse de trafic de bateaux de location : presque -38% à l'écluse de Rupt sur Saône entre 2002 et 2010, -36,5% à l'écluse de Savoyeux entre 2003 et 2010. Le nombre de bases a peu évolué sur cette période, mais la flotte a baissé et le produit de location est arrivé à maturité.

Le détail par type d'embarcation en 2010 est le suivant :

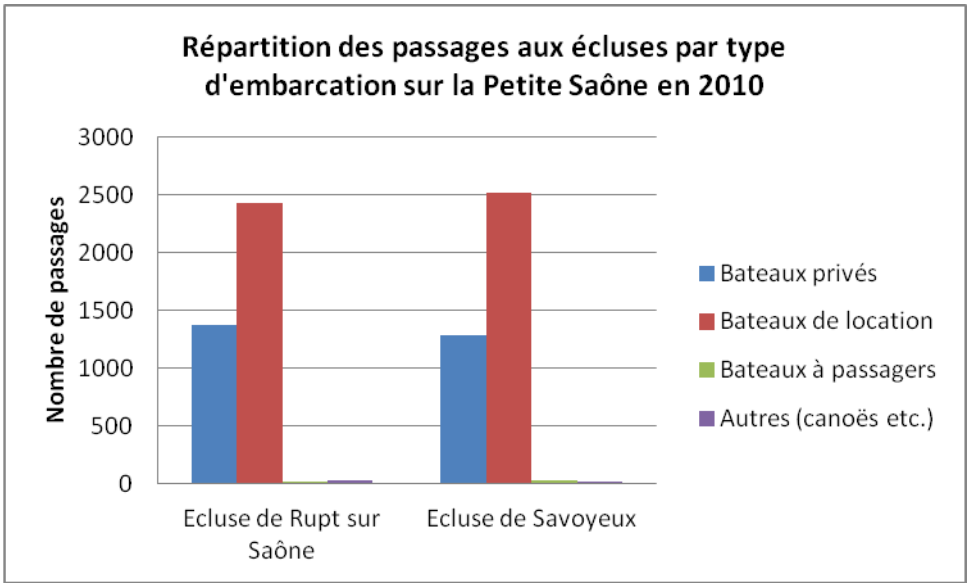


Figure 34 - Répartition des passages aux ecluses par type d'embarcation sur la Petite Saône en 2010

Malgré la forte baisse des passages de bateaux de location, la plaisance locative reste majoritaire sur le linéaire.

2. Le canal du Rhône au Rhin

Sur le canal du Rhône au Rhin, on observe l'évolution suivante :

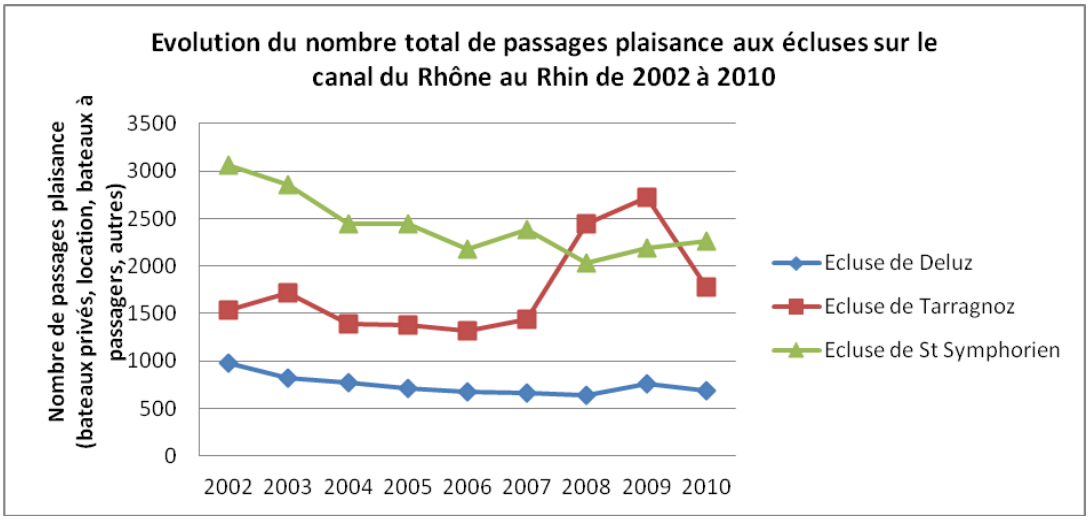


Figure 35 - Evolution du nombre total de passages plaisance aux écluses sur le canal du Rhône au Rhin de 2002 à 2010

Cette voie d'eau a également connu une baisse de fréquentation entre 2002 et 2010. Cette baisse se fait plus ressentir sur le sud du linéaire. Le trafic à l'écluse de Deluz a tendance à reprendre depuis 2009, ceci peut s'expliquer par le fait que la Communauté d'agglomération du Grand Besançon a ouvert de nouveaux équipements de plaisance à Besançon et Deluz en 2009. L'augmentation importante de passages à l'écluse de Tarragnoz en 2008 et 2009 est liée aux bateaux à passagers qui font la boucle du Doubs à Besançon et qui, selon leur parcours, passent par l'écluse de Tarragnoz. Cette augmentation n'est pas vraiment révélatrice d'une augmentation de l'activité fluviale.

La répartition par type de bateau est la suivante en 2010 :

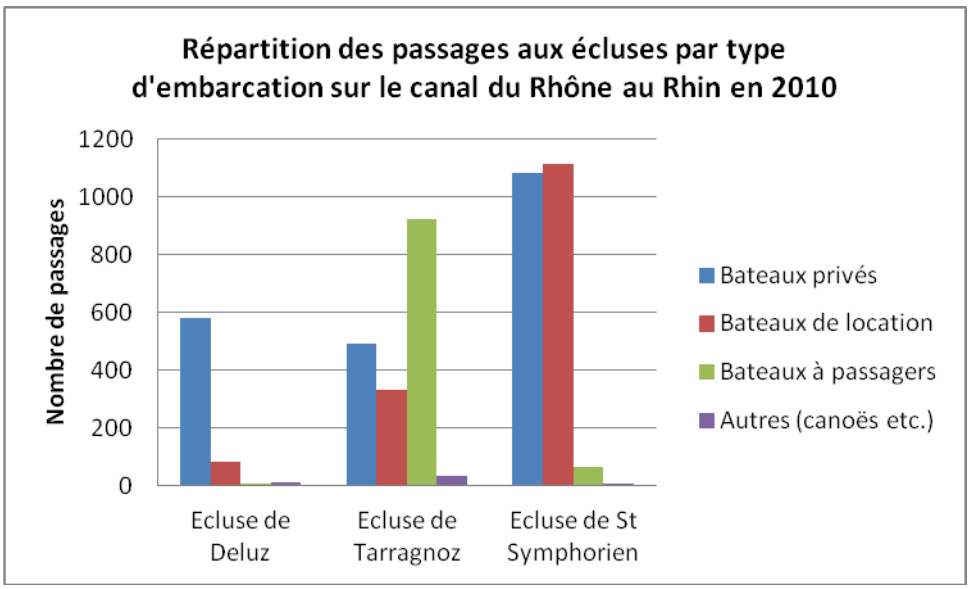


Figure 36 - Répartion des passages aux écluses par type d'embarcation sur le canal du Rhône au Rhin en 2010

On trouve peu de bateaux de location vers le Nord du linéaire car le canal du Rhône au Rhin offre peu de bases (une seule à Dole vers le Sud ; en 2011, un essai de base-relais Locaboat à Besançon a été fait). A St Symphorien, vers la jonction avec la Saône, le trafic est logiquement plus important, et la part de bateaux de location plus élevée grâce à la proximité de bases sur la Petite Saône et la Saône. La forte part de bateaux à passagers à l'écluse de Tarragnoz s'explique par l'activité de bateaux promenade développée à Besançon.

3. Le canal de Bourgogne

Le linéaire du canal de Bourgogne concerné par la présente étude a connu l'évolution de fréquentation suivante :

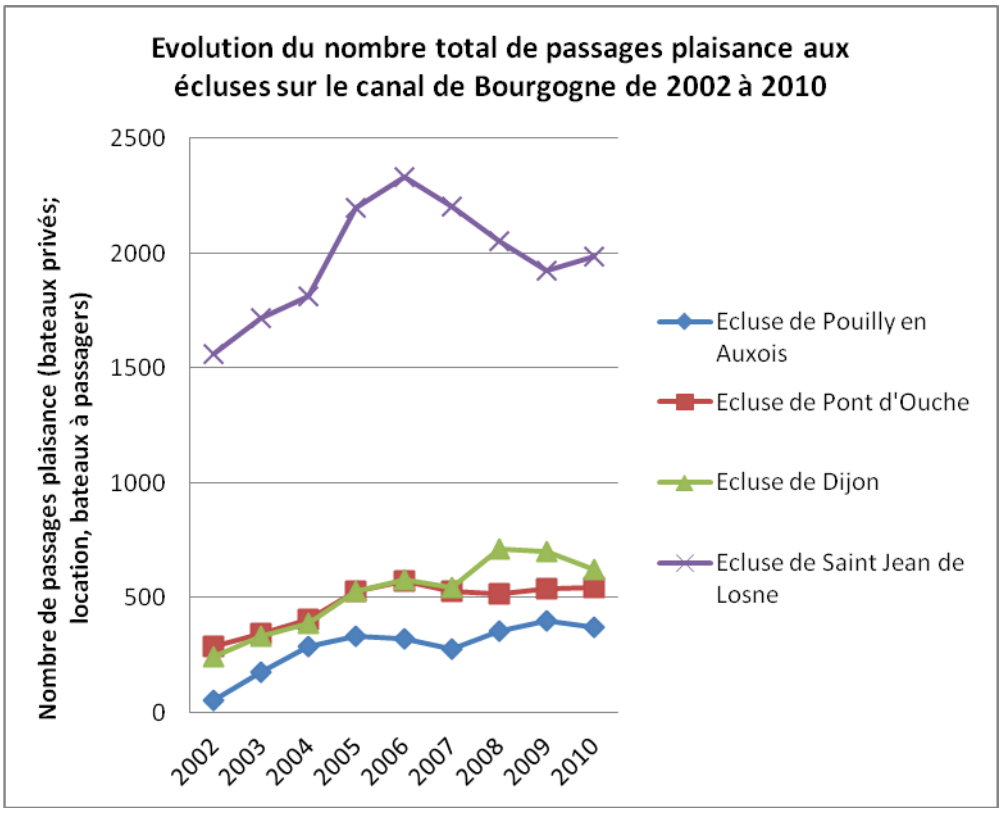


Figure 37 - Evolution du nombre total de passages plaisance aux écluses sur le canal de Bourgogne de 2002 à 2010

La fréquentation du canal de Bourgogne a connu une augmentation sur la période 2002-2010.

Le trafic est plus important vers la jonction avec la Saône. La partie centrale du canal de Bourgogne est peu fréquentée ; globalement ce canal est surtout fréquenté sur ses extrémités. Cette faiblesse de trafic s'explique par un nombre important d'écluses et une activité de tourisme fluvial relativement faible ; de nombreuses bases de location ont fermé au fil des années.

La répartition par type d'embarcation en 2010 est la suivante :

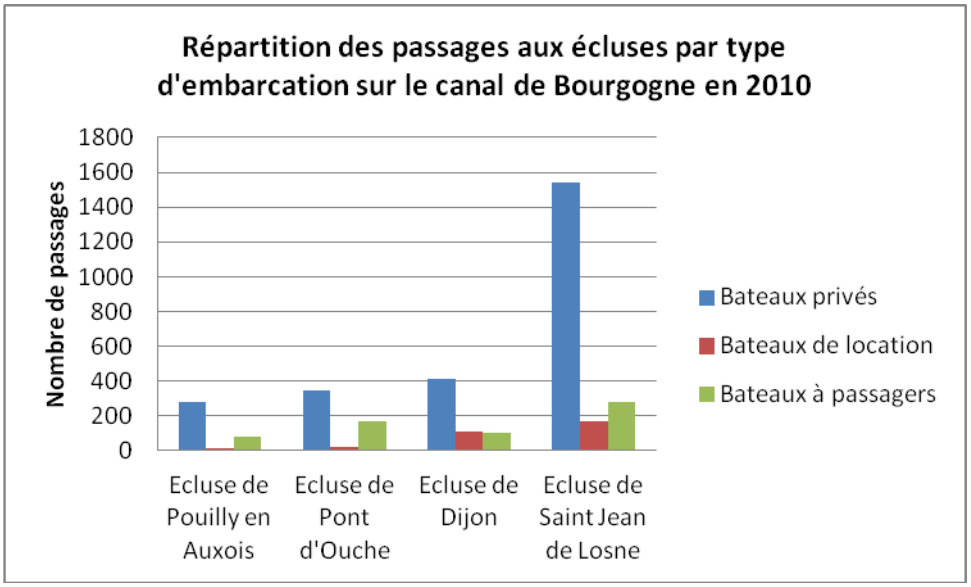


Figure 38 - Répartition des passages aux écluses par type d'embarcation sur le canal de Bourgogne en 2010

Au-delà de Dijon, on trouve très peu de bateaux de location, coïncidant avec l'absence de base de location sur cette partie du linéaire. La fréquentation des bateaux à passagers est principalement le fait de péniches hôtels, ainsi que de bateaux promenade (il en existe à Saint Jean de Losne et Pouilly en Auxois).

4. Le canal du Centre

La fréquentation plaisance du canal du Centre a connu l'évolution suivante :

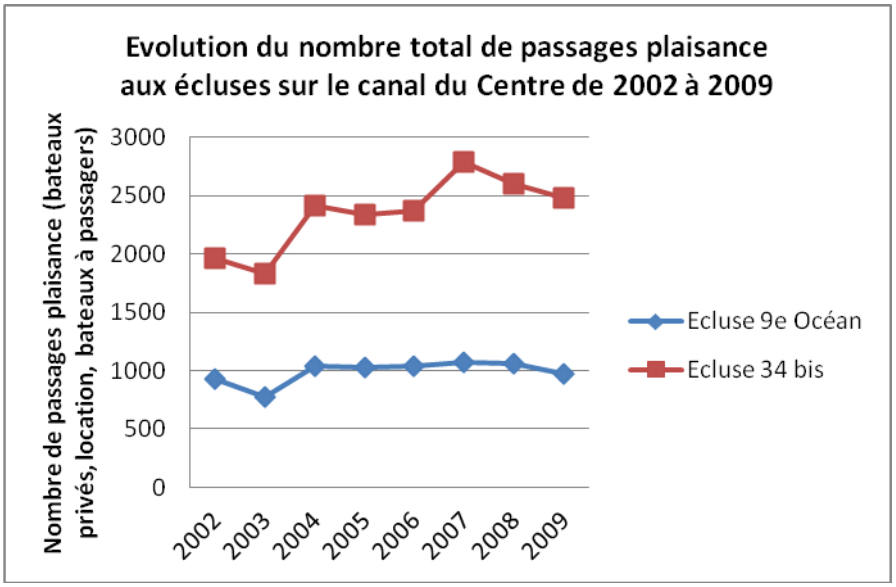


Figure 39 - Evolution du nombre total de passages plaisance aux écluses sur le canal du Centre 2002 à 2009

Globalement, le canal du Centre a connu une fréquentation stable voire à la hausse sur la période 2002-2009. Le trafic est plus important vers l'embranchement avec la Saône (écluse 34 bis). La répartition par type d'embarcation en 2009 est la suivante :

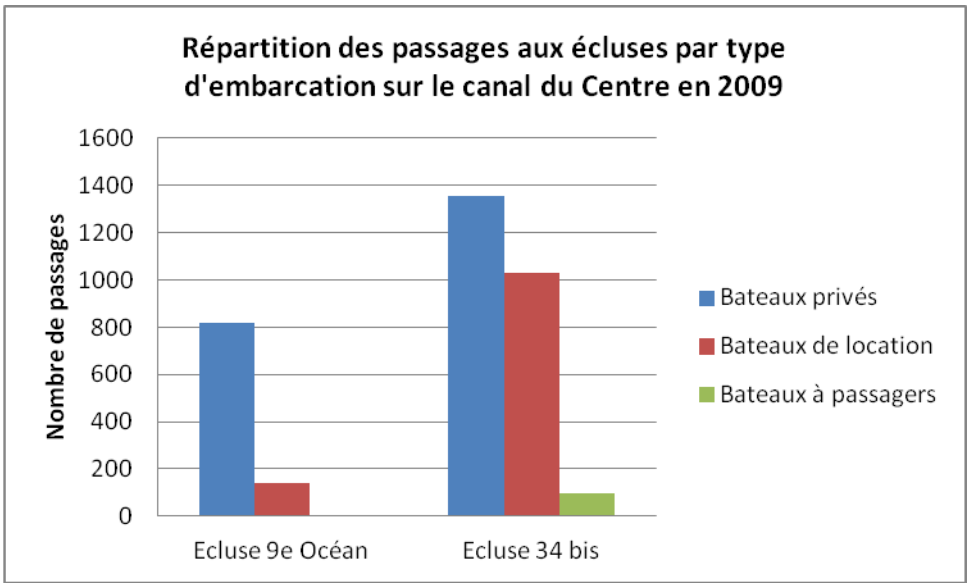


Figure 40 - Répartition des passages aux écluses par type d'embarcation sur le canal du Centre en 2009

La part de bateaux de location est plus importante à l'écluse 34 bis de par la proximité de bases de location sur la Saône et la Petite Saône. Sur le canal du Centre, deux bases sont également implantées sur notre périmètre d'étude (Saint Léger sur Dheune et Chagny) dont les clients ont plutôt tendance à aller naviguer sur la Saône.

Les passages de bateaux à passagers à l'écluse 34 bis sont liés à la présence de péniches hôtels et d'une offre de bateau promenade à Chalon sur Saône.

5. La Saône

Les passages plaisance aux écluses de la Saône ont connu l'évolution suivante :

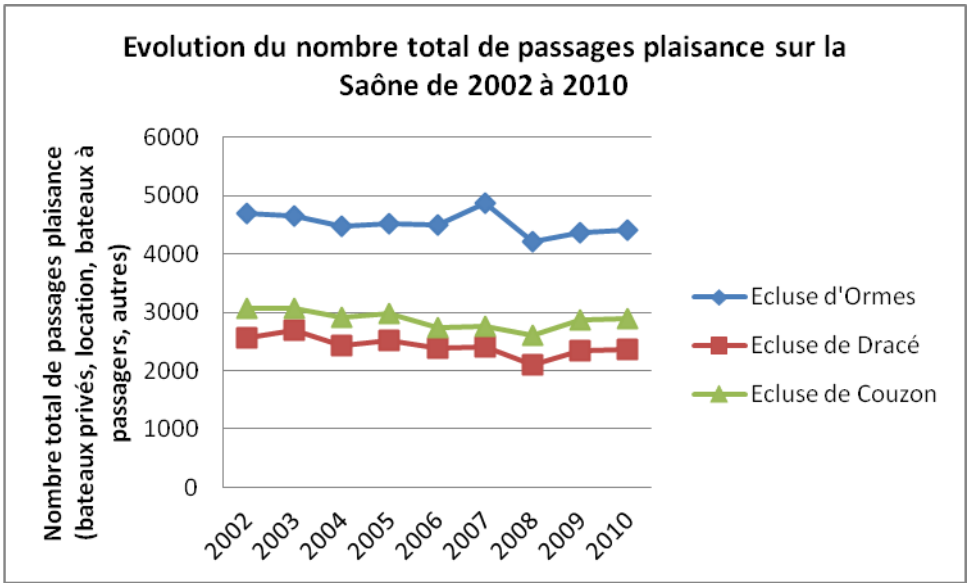


Figure 41 - Evolution du nombre total de passages plaisance sur la Saône de 2002 à 2010

Le trafic est plus important sur le Nord du linéaire (écluse d'Ormes). Globalement, la fréquentation des écluses de la Saône a été relativement stable, avec une légère tendance à la baisse sur la période 2002-2010. Dans le détail, la plaisance privée a connu une baisse, compensée par l'augmentation du trafic de bateaux à passagers (essor des paquebots fluviaux sur la période).

La répartition par type d'embarcation en 2010 est la suivante :

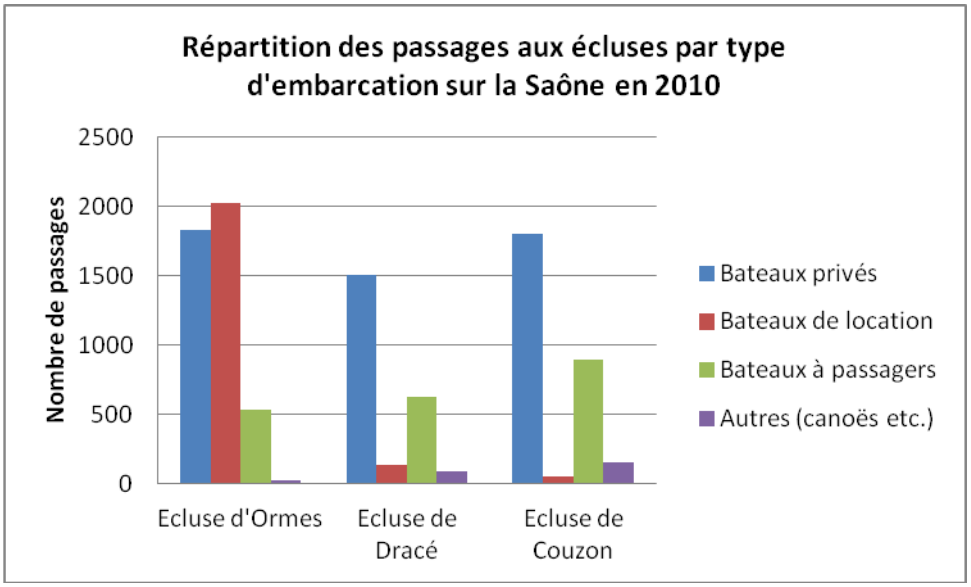


Figure 42 - Répartition des passages aux écluses par type d'embarcation sur la Saône en 2010

On trouve très peu de bateaux de location sur le Sud du linéaire car il s'y trouve peu de bases ; la part de bateaux privés est ainsi élevée. Les passages de bateaux à passagers sont le fait de nombreux paquebots fluviaux.

6. Le Rhône

Les passages plaisance aux écluses du Rhône ont connu l'évolution suivante :

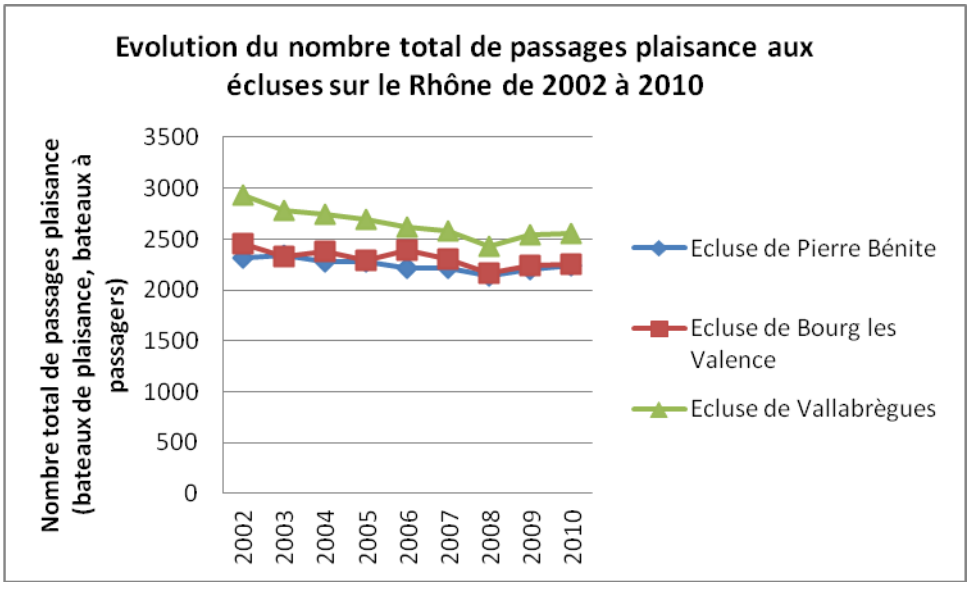


Figure 43 - Evolution du nombre total de passage plaisance aux écluses sur le Rhône de 2002 à 2010

La fréquentation du Rhône a connu une légère baisse sur la période 2002-2010 sur l'ensemble du linéaire. Cette baisse est due à la baisse de la fréquentation des bateaux privés ; elle n'a été qu'en partie compensée par l'augmentation des passages de bateaux à passagers. Le Sud (écluse de Vallabrègues) est plus fréquenté.

La répartition par type d'embarcation est la suivante :

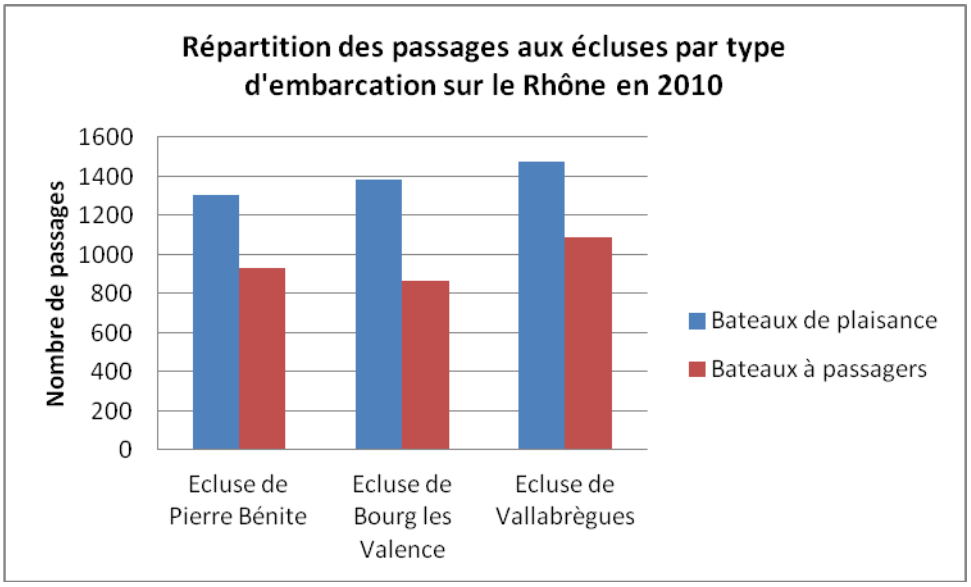


Figure 44 – Répartition des passages aux écluses par type d'embarcation sur le Rhône en 2010

On observe une très forte part de bateaux à passagers qui sont en fait des paquebots fluviaux. Il n'y a pas de bateaux de location car il faut un permis de navigation pour naviguer sur le Rhône.

7. Le canal du Rhône à Sète

Le canal du Rhône à Sète a connu l'évolution de fréquentation suivante :

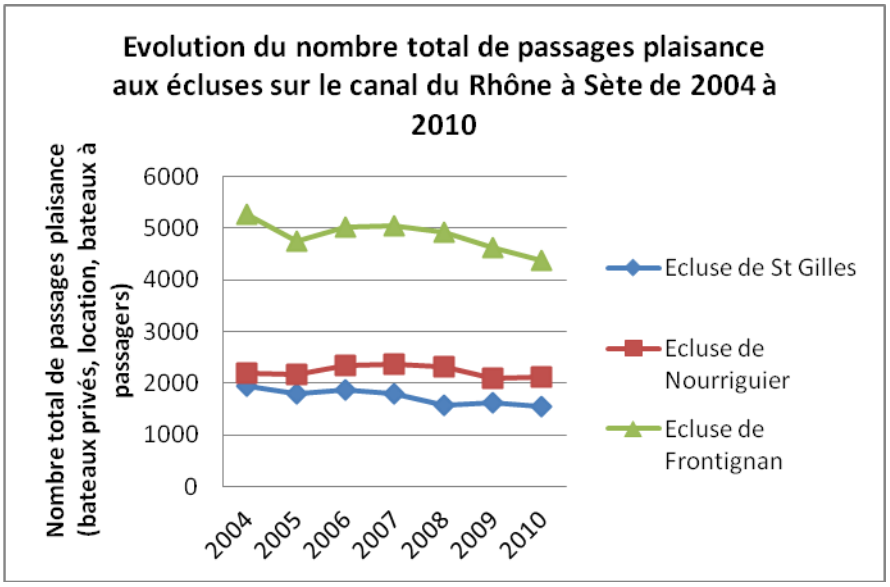


Figure 45 - Evolution du nombre total de passages plaisance aux écluses sur le canal du Rhône à Sète de 2004 à 2010

La fréquentation est relativement stable sur la partie Est du linéaire ; l'écluse de Frontignan a connu une baisse.

Nous n'avons pas le détail par type d'embarcation sur cette voie d'eau.

8. Le canal du Midi

La fréquentation du canal du Midi a connu l'évolution suivante :

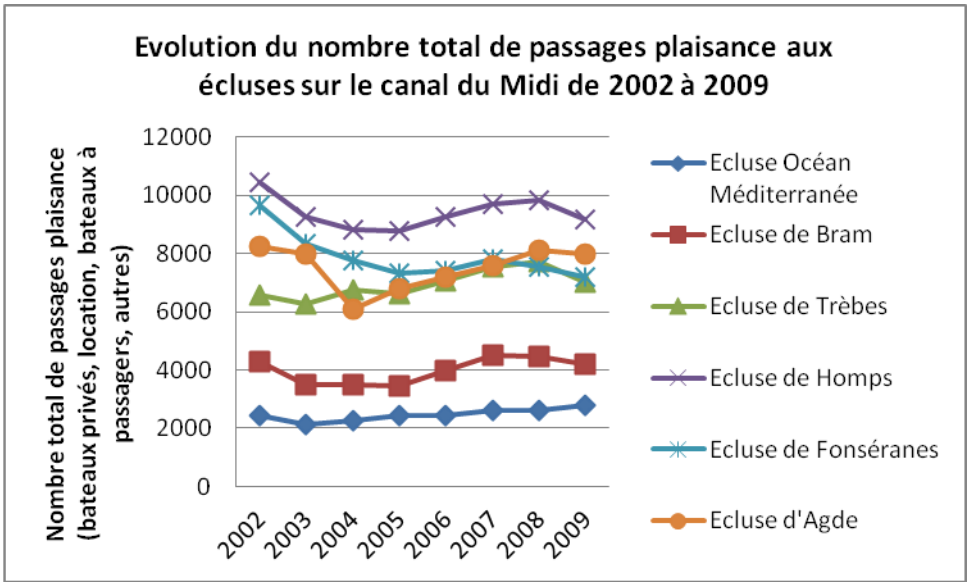


Figure 46 - Evolution du nombre total de passages plaisance aux écluses sur le canal du Midi de 2002 à 2009

L'évolution a été plus contrastée selon les écluses sur le canal du Midi sur la période 2002-2009. Quelques écluses ont connu une baisse de fréquentation. Le trafic est plus important à mesure que l'on se dirige vers l'Est.

La répartition par type d'embarcation en 2009 est la suivante :

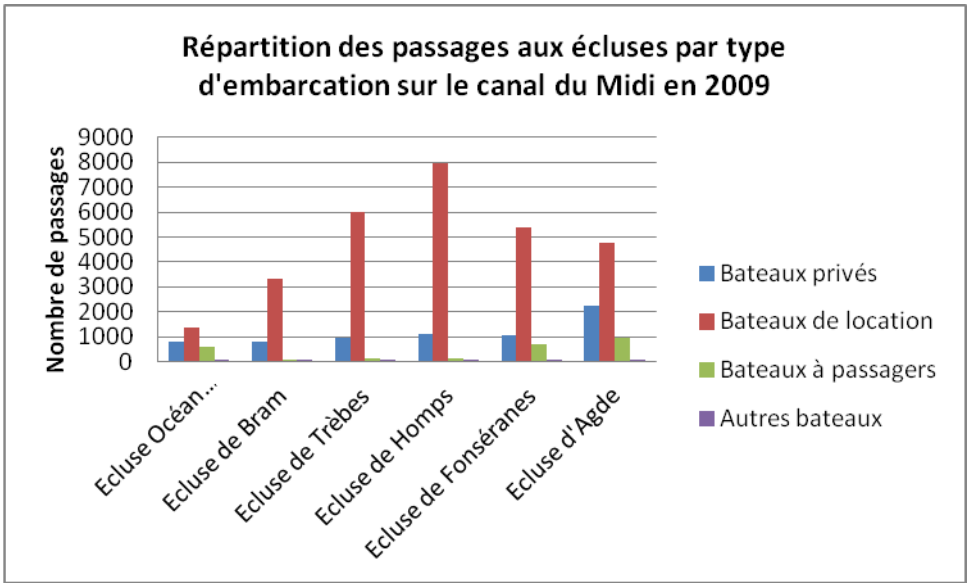


Figure 47 – Répartition des passages aux écluses par type d'embarcation sur le canal du Midi en 2009

La plaisance locative domine sur l'ensemble du linéaire, et particulièrement à Homps qui est l'écluse qui enregistre la fréquentation la plus importante grâce à la plaisance de location.

Annexe 2 : Ports de plaisance recensés dans la zone d'étude

Zone Lorraine/Bourgogne/Franche-Comté :

LORRAINE/BOURGOGNE/FRANCHE-COMTE		
	Voie d'eau/lac	**Région**
Corre (2 sites: privé et municipal)	Petite Saône	Franche-Comté
Port sur Saône		
Scey sur Saône (2 sites: site du loueur et site municipal)		
Traves		
Savoyeux		
Gray		
Pontailler sur Saône		Bourgogne
Montbéliard	Canal du Rhône au Rhin	Franche-Comté
Besançon		
Deluz		
Dole		
St Symphorien		
Port du Meix	Lac de Vouglans	
Port de la Saisse		
Port de la Mercantine		
Dijon	Canal de Bourgogne	Bourgogne
Saint Léger sur Dheune	Canal du Centre	
Saint Jean de Losne	Saône	
Seurre		
Verdun sur le Doubs		
Chalon sur Saône		
Mâcon		

Ainsi, aucun port du canal de l'Est et du canal entre Champagne et Bourgogne ne figure dans ce tableau car aucun équipement de ces voies d'eau dans notre périmètre d'étude n'offre de possibilité de stationnement de longue durée.

Zone Rhône Lacs :

RHONE LACS		
Port	**Voie d'eau/lac**	**Région**
Pont de Vaux	Canal de Pont de Vaux	Rhône Alpes
Fareins	Saône	Rhône Alpes
Parcieux	Saône	Rhône Alpes
St Germain au Mont d'Or	Saône	Rhône Alpes
Genay	Saône	Rhône Alpes
Albigny	Saône	Rhône Alpes
Les Roches de Condrieu	Rhône	Rhône Alpes
Valence	Rhône	Rhône Alpes
Cruas	Rhône	Rhône Alpes
Montalieu	Haut Rhône	Rhône Alpes
Briord	Haut Rhône	Rhône Alpes
Murs et Gélignieux	Haut Rhône	Rhône Alpes
Massignieu de Rives	Haut Rhône	Rhône Alpes
Seyssel	Haut Rhône	Rhône Alpes
Chanaz	Canal de Savières	Rhône Alpes
Tous ports	Lac du Bourget	Rhône Alpes
Tous ports	Lac d'Annecy	Rhône Alpes
Tous ports (France et Suisse)	Lac Léman	Rhône-Alpes/Suisse

Zone PACA/Languedoc-Roussillon :

PACA/LANGUEDOC-ROUSSILLON		
Port	**Voie d'eau/lac**	**Région**
L'Ardoise	Rhône	Languedoc-Roussillon
Port St Louis du Rhône (2 sites: port communal et port abri sur le Rhône)	Rhône	PACA
Beaucaire	Canal du Rhône à Sète	Languedoc-Roussillon
Bellegarde	Canal du Rhône à Sète	Languedoc-Roussillon
Saint Gilles	Canal du Rhône à Sète	Languedoc-Roussillon
Gallician	Canal du Rhône à Sète	Languedoc-Roussillon
Aigues Mortes	Canal du Rhône à Sète	Languedoc-Roussillon
Palavas-Les-Flots	Canal du Rhône à Sète	Languedoc-Roussillon
Lattes	Canal du Rhône à Sète	Languedoc-Roussillon
Agde	Canal du Midi	Languedoc-Roussillon
Portiragnes	Canal du Midi	Languedoc-Roussillon
Béziers	Canal du Midi	Languedoc-Roussillon
Colombiers	Canal du Midi	Languedoc-Roussillon
Capestang	Canal du Midi	Languedoc-Roussillon
Cuxac d'Aude	Canal du Midi	Languedoc-Roussillon
Argens- Minervois	Canal du Midi	Languedoc-Roussillon
Homps	Canal du Midi	Languedoc-Roussillon
Carcassonne	Canal du Midi	Languedoc-Roussillon
Bram	Canal du Midi	Languedoc-Roussillon
Narbonne	Canal de la Robine	Languedoc-Roussillon
La Robine	Canal de la Robine	Languedoc-Roussillon
Savines le Lac	Lac de Serre-Ponçon	PACA

Annexe 3 : Recensement des bases de location sur le bassin RM

Zone Lorraine/Bourgogne/Franche-Comté :

Société	Localisation	Voie d'eau	Région
Le Boat	Fontenoy le Château	Canal de l'Est	Lorraine
Franche-Comté Nautic	Port s/ Saône	Petite Saône	Franche-Comté
Locaboat	Scey s/ Saône	Petite Saône	Franche-Comté
Saône Plaisance	Savoyeux	Petite Saône	Franche-Comté
Le Boat	Gray	Petite Saône	Franche-Comté
Les Canalous	Pontailler s/ Saône	Petite Saône	Bourgogne
Nicols	Dole	Canal du Rhône au Rhin	Franche-Comté
L'escarg'eau	Chagny	Canal du Centre	Bourgogne
Locaboat	Saint Léger s/ Dheune	Canal du Centre	Bourgogne
Saône Plaisance	Louhans	Seille	Bourgogne
Les Canalous	Louhans	Seille	Bourgogne
Le Boat	Branges	Seille	Bourgogne
Locaboat	Loisy	Seille	Bourgogne
Le Boat	Saint Jean de Losne	Saône	Bourgogne
Saône Bateaux	Gigny s/ Saône	Saône	Bourgogne
Pavillon Saône	Tournus	Saône	Bourgogne

A noter qu'en 2011, la base Locaboat de Scey sur Saône a testé des allers simples avec Besançon. En 2012, une base secondaire devrait s'installer à Besançon[91].

[91] Source : entretien avec la Communauté d'agglomération du Grand Besançon

Zone PACA/Languedoc-Roussillon :

Société	Localisation	Voie d'eau	Région
Le Boat	Saint Gilles	Canal du Rhône à Sète	Languedoc-Roussillon
Le Boat	Beaucaire	Canal du Rhône à Sète	Languedoc-Roussillon
Arolles Marine	Bellegarde	Canal du Rhône à Sète	Languedoc-Roussillon
Locaboat	Lattes	Canal du Rhône à Sète	Languedoc-Roussillon
Caminav	Carnon	Canal du Rhône à Sète	Languedoc-Roussillon
Les Canalous	Carnon	Canal du Rhône à Sète	Languedoc-Roussillon
Les Canalous	Agde	Canal du Rhône à Sète	Languedoc-Roussillon
Le Boat	Portiragne/Port Cassafières	Canal du Midi	Languedoc-Roussillon
Rive de France	Colombiers	Canal du Midi	Languedoc-Roussillon
France Fluviale	Capestang	Canal du Midi	Languedoc-Roussillon
Minervois Cruisers	Le Somail	Canal du Midi	Languedoc-Roussillon
Nicols	Le Somail	Canal du Midi	Languedoc-Roussillon
Locaboat	Argens Minervois	Canal du Midi	Languedoc-Roussillon
Le Boat	Homps	Canal du Midi	Languedoc-Roussillon
Les Canalous	Homps	Canal du Midi	Languedoc-Roussillon
Le Boat	Trèbes	Canal du Midi	Languedoc-Roussillon
Les Canalous	Carcassonne	Canal du Midi	Languedoc-Roussillon
Castel Nautique	Bram	Canal du Midi	Languedoc-Roussillon
Le Boat	Castelnaudary	Canal du Midi	Languedoc-Roussillon
Locaboat	Montesquieu Lauragais	Canal du Midi	Languedoc-Roussillon
Le Boat	Narbonne	Canal de la Robine	Languedoc-Roussillon

Annexe 4 : Offre des péniches hôtels sur le bassin RM

Péniche	Capacité d'accueil	Circuits
Quiétude (Bathotel)	10	Besançon Montbéliard
Amaryllis	8	Dijon-Saint Léger sur Dheune
		Escommes - Dijon
Fleur de Lys	6	Dijon-St Léger
		Dijon-Escommes
Hirondelle	moins de 15	Escommes-Dijon
Napoléon	12	Tain – Arles
		Chalon – Tain
Alouette	4	Béziers- Carcassonne
La Reine Pédauque	8	Dijon-Vandenesse
MS Niagara	6	Dijon-Vandenesse
Who Knows	6	Dijon - Pouilly en Auxois
Farniente	6	Canal du Rhône à Sète, chb d'hôte faisant mini-croisières
Le Phénicien	18	Avignon- Aigues Mortes
		Avignon- Aigues Mortes (œnologie)
Saroche	6	Dijon - Vandenesse
		Beaucaire - Sète
Prospérité	8	Dijon-Vandenesse
Steile Bank	15	Dijon – Tournus
		Avignon - Aigues Mortes
Caprice	21	Dijon- St Léger sur Dheune
		Lyon- St Léger sur Dheune
L'impressionniste	12	Fleurey sur Ouche – Escommes
Après tout	6	Dijon- Pont d'Ouche
Bonheur	4	Saint Julien sur Dheune – Fragnes
Nénuphar	12	Dijon -St Léger
Papillon	6	Pont d'Ouche-Flavigny
Savoir vivre	8	Escommes-Fleurey sur Ouche
Sojourn	8	Chalon-Lyon
Alegria	4	Béziers-Puichéric
Anjodi	8	Le Somail-Marseillan
Athos	10	Argeliers-Marseillan
Caroline	6	Poilhes-Trèbes

Clair de Lune	6	Fonsérannes - Carcassonne
Colibri	4	Carcassonne- Castelnaudary
Emma	6	Carcassonne-Béziers
Enchanté	8	Sallèles d'Aude-Puichéric
		Avignon - Agde
Roi Soleil	6	Béziers-Homps
		Avignon-Béziers
L'Estello	20	Villeneuve les Avignon- Aigues Mortes
L'Etoile	7	Villeneuve les Avignon- Aigues Mortes
Rosa	8	Carcassonne-Toulouse
Lafayette	22	Avignon-Aigues Mortes
Espérance	6	Béziers-Carcassonne
		Avignon- Frontignan
Tango	8	Castelnaudary - Carcassonne
		Marseillan - Avignon
Fandango	6	Castelnaudary - Carcassonne

Annexe 5 : Flotte des bateaux-promenade sur le bassin RM

Bateaux	Restauration ?	Nombre total de places	Voie d'eau	Zone
Le Fontenoy	Oui	60	Canal des Vosges	LOR/BG/FC
Le Ronfleur	Non	12	Petite Saône	LOR/BG/FC
Le Vauban	Oui	150	Canal du Rhône au Rhin	LOR/BG/FC
Le Pont Battant	Oui	100	Canal du Rhône au Rhin	LOR/BG/FC
Le Jouffroy	Oui	60	Canal du Rhône au Rhin	LOR/BG/FC
Le Flomega	Non	10	Canal du Rhône au Rhin	LOR/BG/FC
L'Odyssée	Oui	200	Saut du Doubs/Lac de Chaillexon	LOR/BG/FC
Le Louisiane	Oui	150	Lac de Vouglans	LOR/BG/FC
Les Sept Ecluses	Oui	60	Canal du Centre	LOR/BG/FC
L'Escale	Non	45	Seille	LOR/BG/FC
Le Vagabondo	Oui	120	Saône	LOR/BG/FC
Le Delta	Oui	75	Saône	LOR/BG/FC
Le Jean Bart	Non	12	Saône	LOR/BG/FC
Le Ville de Pont de Vaux 2	Oui	145	Canal de Pont de Vaux/Saône	LOR/BG/FC
Elle*	Non	100	Saône	Rhône Lacs
Lui*	Non	100	Saône	Rhône Lacs
Le Saint Jean*	Non	100	Saône	Rhône Lacs
Volupté*	Oui	120	Saône	Rhône Lacs
Confluence*	Oui	70	Saône	Rhône Lacs
Hélios	Non	120	Haut Rhône/canal de Savières	Rhône Lacs
Le Savières	Non	94	Haut Rhône/canal de Savières	Rhône Lacs
Hydra Aix	Oui	200	Lac du Bourget	Rhône Lacs
Aix Space	Oui	75	Lac du Bourget	Rhône Lacs
Alain Prudhomme	Oui	75	Lac du Bourget	Rhône Lacs
L'étoile du Bourget	Non	75	Lac du Bourget	Rhône Lacs
Le village de Chanaz	Non	75	Lac du Bourget	Rhône Lacs
Le Bugey	Non	60	Lac du Bourget	Rhône Lacs
Savoyard	Oui	75	Lac du Bourget	Rhône Lacs
Savoyard II	Non	150	Lac du Bourget	Rhône Lacs
Le Savoie	Non	198	Lac d'Annecy	Rhône Lacs
L'Allobroge	Non		Lac d'Annecy	Rhône Lacs
Le Belle Etoile	Non		Lac d'Annecy	Rhône Lacs
Libellule	Oui	300	Lac d'Annecy	Rhône Lacs
Cygne	Non	198	Lac d'Annecy	Rhône Lacs
Arc en Ciel	Non	30	Lac d'Annecy	Rhône Lacs
Cyrano	Non	10	Lac d'Annecy	Rhône Lacs
Sphinx	Non	12	Lac d'Annecy	Rhône Lacs
La Mira	Oui	150	Lac de Monteynard	Rhône Lacs
Le Chambod	Non	60	Lac de Cize-Bolozon/Allement	Rhône Lacs

Grèbe 3	Oui	21	Lac Léman	Rhône Lacs
Colibri	Non	75	Lac Léman	Rhône Lacs
La Suisse	Oui	850	Lac Léman	Rhône Lacs
Simplon	Oui	980	Lac Léman	Rhône Lacs
Montreux	Oui	560	Lac Léman	Rhône Lacs
Savoie	Oui	560	Lac Léman	Rhône Lacs
Rhône	Oui	850	Lac Léman	Rhône Lacs
Hermès*	Oui	300	Rhône	Rhône Lacs
Ville de Lyon*	Oui	100	Rhône	Rhône Lacs
Le Livia	Oui	120	Rhône	Rhône Lacs
Le Corsaire	Oui	75	Rhône	Rhône Lacs
Mireio	Oui	250	Rhône	PACA/LR
Le Saône	Oui	115	Rhône	PACA/LR
Tiki III	Non	199	Petit Rhône	PACA/LR
Les Quatre Maries	Non	140	Petit Rhône	PACA/LR
Etraves Croisières	Non	100	Canal du Rhône à Sète	PACA/LR
Isle de Stel	Oui	140	Canal du Rhône à Sète	PACA/LR
Isle de Stel II	Non	120	Canal du Rhône à Sète	PACA/LR
Le St Louis	Non	100	Canal du Rhône à Sète	PACA/LR
L'Iris	Non		Canal du Rhône à Sète	PACA/LR
Le Pescalune	Oui	150	Canal du Rhône à Sète	PACA/LR
Le Cap Miol	Oui	120	Canal du Midi	PACA/LR
La Pascaluna	Non	44	Canal du Midi	PACA/LR
Le Mounto Dabalo	Non	75	Canal du Midi	PACA/LR
Le Capitan	Oui	140	Canal du Midi	PACA/LR
Le Santa Maria	Oui	75	Canal du Midi	PACA/LR
Hélios	Non	72	Canal du Midi	PACA/LR
Lou Gabaret	Non	48	Canal du Midi	PACA/LR
Le Saint Roch	Non	50	Canal du Midi	PACA/LR
Le Cocagne	Non	70	Canal du Midi	PACA/LR
Bateau Solal	Non	48	Canal du Midi	PACA/LR
Solal II	Non	30	Canal du Midi	PACA/LR
La Tramontane (les coches d'eau du patrimoine)	Oui	75	Canal du Midi	PACA/LR
La Capitane (gabare)	Non	50	Canal du Midi	PACA/LR
Le Saint Féréol (Croisières du Midi)	Non	65	Canal du Midi	PACA/LR
La Carline	Non	118	Lac de Serre-Ponçon	PACA/LR
Le Serre-Ponçon	Non	120	Lac de Serre-Ponçon	PACA/LR

* Ces bateaux implantés à Lyon naviguent sur la Saône et le Rhône, Lyon étant située à la confluence de ces deux voies d'eau.

Annexe 6 : Offre des bateaux promenades le long du littoral méditerranéen

Compagnie	Nom du bateau	Localisation	Région
Compagnie Maritime Roussillon Croisières	Roussillon I	Port Vendres	Languedoc-Roussillon
	Roussillon II		Languedoc-Roussillon
	Moby Dick II		Languedoc-Roussillon
	Sirène II		Languedoc-Roussillon
La navette du port	La navette du port	St Cyprien	Languedoc-Roussillon
Côté Mer			Languedoc-Roussillon
Balade Cap Béar	Barracuda	Argelès	Languedoc-Roussillon
	Visionaute		Languedoc-Roussillon
	Mikael II	Palavas les Flots	Languedoc-Roussillon
SARL Jolo Découvertes	Le Ville de Palavas I	Palavas les Flots	Languedoc-Roussillon
Camargue	Le Providence		Languedoc-Roussillon
	Picardie	Le Grau du Roi	Languedoc-Roussillon
	Provence III	Palavas les Flots	Languedoc-Roussillon
	La Venise languedocienne*	Sète	Languedoc-Roussillon
Sète croisères	Aquarius	Sète	Languedoc-Roussillon
	Explorer		Languedoc-Roussillon
	Canorama I		Languedoc-Roussillon
	Canorama II		Languedoc-Roussillon
Popeye	Aquapopeye	Sète	Languedoc-Roussillon
	Ecocanaux		
Catamaran Le Port Grusan	Le Port Grusan		Languedoc-Roussillon
Navivoile		Canet	Languedoc-Roussillon
Voilier Limnoreia	Limnoreia	Port Leucate	Languedoc-Roussillon
Catamaran Durandal II	Durandal II	Valras Plage	Languedoc-Roussillon
Valras plage	Lily II	Valras Plage	Languedoc-Roussillon
	Albatros II	Argelès	Languedoc-Roussillon
AETM	Marilou	Argelès	Languedoc-Roussillon
	La Belle Aude		Languedoc-Roussillon
Sea Safari		Nice	PACA
Acti Loisirs		Nice	PACA
Trans Côte d'Azur	Alizé	Cannes	PACA
	Archipel II	Cannes	PACA
	Azuréenne	Cannes	PACA
	Croisette II	Cannes	PACA
	Jules Verne IV	Cannes	PACA
	Méditerrannée III	Cannes	PACA
	Méditerrannée VI	Cannes	PACA
	Méditerrannée XI	Toulon	PACA
	Méditerrannée XII	Cannes/Nice	PACA
	Pearl of riviera	Nice	PACA
	Rivage Cote d'Azur	Nice	PACA
	Star Riviera	Cannes	PACA
	Vision des mers	Cannes	PACA
Visiobulle		Antibes	PACA
Croisières Marseille Calanques (CMC)	Green Calanques	Marseille	PACA
	L'Ilienne		PACA
	Calanques I		PACA
Icard Maritime	Aiglon III	Marseille	PACA
	Chourmo		PACA
	Revellata		PACA
	Vaillant		PACA

Compagnie	Nom du bateau	Localisation	Région
La visite des Calanques (membre du GIE Cassis)	Moby Dick III	Cassis	PACA
	Sirocco		PACA
	Notos		PACA
(membre du GIE Cassis)	Astérix	Cassis	PACA
	Tiki		PACA
	Flipper II		PACA
	Napo		PACA
Beteau Bois d'amour (membre du GIE Cassis)	Bois d'Amour	Cassis	PACA
Cassidain Nounours (membre du GIE Cassis)	Cassidain	Cassis	PACA
	Nounours		PACA
Œil de verre I (membre du GIE Cassis)	Œil de Verre	Cassis	PACA
Œil de verre II (membre du GIE Cassis)	Œil de Verre II	Cassis	PACA
Bateau Regali (membre du GIE Cassis)	Regali	Cassis	PACA
Bateau Thalassa (membre du GIE Cassis)	Thalassa	Cassis	PACA
Calendal (membre du GIE Cassis)	Le Calendal	Cassis	PACA
Les Amis des Calanques	Citharista	La Ciotat	PACA
	Mistral		PACA
	Ciotaden		PACA
Croix du Sud		Sanary	PACA
Les bateaux verts	Gipsy IX	Sainte Maxime	PACA
	Gipsy X		PACA
	Gipsy XI		PACA
	Gipsy XII		PACA
	Gipsy XIV		PACA
	Gispy XV		PACA
	Gipsy XX		PACA
	Gipsy VI		
	Aquascope		PACA
Aquascope	Atlantide	Bandol	PACA
	Nautilus		PACA
	Briefing I (semi rigide)		PACA
	Briefing II (semi rigide)		PACA
Bateliers de la Côte d'Azur	Jules Vernes	Port Miramar	PACA
	Cap au Sud		PACA
	Fée des Iles (en travaux)		PACA
	Brigantin II	Saint Tropez	PACA
TLV-TVM (Giens)	Amour des Iles XVI	Giens	PACA
	Méditerranée XI		PACA
	Méditerranée IX		PACA
	Vision de Iles		PACA
	Méditerranée VIII		PACA
	Porquerolles II		PACA
	Méditerranée XV		PACA
Les bateaux de St	St Raphael 88	St Raphael	PACA

Compagnie	Nom du bateau	Localisation	Région
Raphael	St Raphael 91		PACA
	Ville de St Raphael V		PACA
	Ville de St Raphael 4		PACA
	Capitaine Némo		PACA
	La Pouncho	St Tropez	PACA
Vedettes Iles d'Or		Le Lavandou	PACA
Noisy Bé Too		Marseille	PACA
Oustaou		Hyères	PACA
Voilier Hote Force 3		Hyères	PACA
Bateau Taxi Richard			PACA
L'Albatros Cote Bleue	L'Albatros	Carry le Rouet	PACA
AMC Azur	Taiti 75		PACA
	Taiti 78		PACA
	Tempest 900		PACA
Fréjus	La Brigante	Fréjus	PACA
Horizon	Caribe	Cannes	PACA
Martigues	Cisampo	Martigues	PACA
Les bateliers de la Rade	Eros II	Toulon	PACA
	Poseidon		PACA
Naveva	Capo Rosso	Ajaccio	Corse
	Senino		Corse
	Capu d'Ortu		Corse
	Punta Bianca		Corse
Colombo Line	Le Cristal	Calvi	Corse
	Le Palazzu		Corse
	Le Solana		Corse
Croisières Grand Bleu	Grand Bleu II	Cargèse	Corse
Via Mare	Girolata	Porto	Corse
	Porto		
Chiocca Croisières	Rouscana	Porto Vecchio	Corse
	Amour des iles		Corse
Rocca Croisières	6 vedettes	Bonifacio	Corse
	Doria		Corse
	Genovese		Corse
Thalassa			Corse
Le Corsaire	Vedettes	Bonifacio	Corse
Gina Promenades	Le Gina 7 + autres bateaux	Bonifacio	Corse
Bateau Promenade en Mer du Cap Corse	San Paulu	Macinaggio	Corse
Ambiance maxi catamaran	Taiti 75		Corse
	Taiti 78		Corse
	Tempest		Corse
Visite Scandola Promenades en mer			Corse
Corse émotion	4 semi-rigides		Corse
Albellu Croisières		Sagone	Corse
Alpana Promenades	Alpana	Porto	Corse
La Pass'Partout	Le Pass'Partout I	Porto	Corse
	Le Pass'Partout II		Corse
A Dieu Vat	A Dieu	Porto Vecchio	Corse
Corse Croisières	Bateau 1	St Florent	Corse
	Bateau 2 (catamaran)		
	2 vedettes semi-rigides		
Croisières Monte Cristo		Porto Vecchio	Corse
Découvertes naturelles		Ajaccio	Corse
Bateaux Promenade le	Le Djinn	Porto Vecchio	Corse

Compagnie	Nom du bateau	Localisation	Région
Djinn			
Le Popeye		St Florent	Corse
Porto Linea excursions maritimes	Mare Nostrum 1	Porto	Corse
	Mare Nostrum2		
	Mare Nostrum 3		
Promenades en mer CMPV	2 vedettes	Propriano	Corse
Promenade en mer Valinco	Vedette	Propriano	Corse
	Catamaran		
SARL San Antonio		Porto Vecchio	Corse
Stramare		Ajaccio	Corse
Vedettes Christina		Bonifacio	Corse

**ce bateau ne fonctionne plus à ce jour ; néanmoins il a été pris en compte dans le calcul des impacts économiques.*