



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

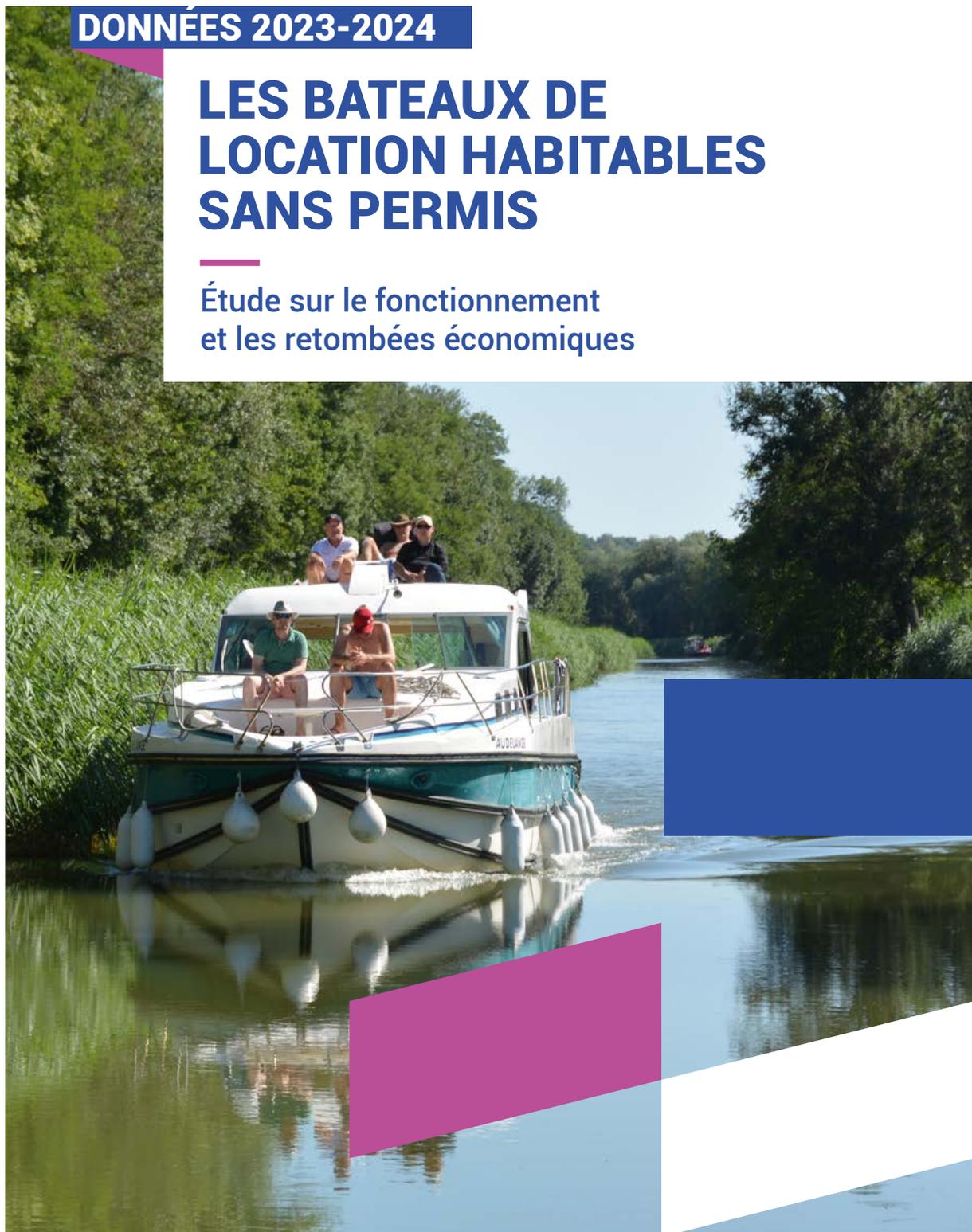
*Liberté
Égalité
Fraternité*



DONNÉES 2023-2024

LES BATEAUX DE LOCATION HABITABLES SANS PERMIS

Étude sur le fonctionnement
et les retombées économiques



SOMMAIRE

- P.4** LA FLOTTE
- P.6** LE NOMBRE DE CONTRATS
- P.7** LA CLIENTÈLE ÉTRANGÈRE
- P.8** LE RAJEUNISSEMENT DE LA CLIENTÈLE
- P.10** DESCRIPTION DE LA CROISIÈRE
- P.11** LE NOMBRE DE JOURNÉES
DE LOCATION
- P.12** LES DÉPENSES DES CLIENTS
POUR ET PENDANT LA CROISIÈRE
- P.15** LES DÉPENSES PRÉ ET POST-SÉJOUR
- P.16** ÉCONOMIE DES OPÉRATEURS
- P.18** LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES
- P.22** LA DYNAMIQUE DE FIDÉLISATION
- P.24** CONCLUSION
- P.25** MÉTHODOLOGIE

INTRODUCTION

Tous les 4 à 5 ans, Voies navigables de France réalise une étude des retombées économiques des filières du tourisme fluvial (location de bateaux habitables, paquebots fluviaux, péniches hôtels et bateaux promenade). Ces études socio-économiques ont pour objectif de permettre à l'ensemble des acteurs, publics ou privés, de disposer d'informations qualitatives sur l'offre et la demande d'une part, sur les retombées économiques et les perspectives de développement de la filière à court et moyen terme, d'autre part. VNF a engagé une étude d'actualisation des 4 études filières réalisées en 2019. Le présent rapport présente les résultats 2024 de la filière de la location de bateaux habitables sur le territoire national. Les autres filières seront analysées en 2025.



Les bateaux de location habitables sans permis sont mis à disposition par des loueurs, appelés noliseurs. **Ils ne nécessitent pas d'être titulaires d'un permis de navigation intérieur.**

Les bateaux de location habitables sans permis ne dépassent pas les 15 mètres de longueur et disposent d'espaces de vie à bord (couchages, cuisine, salle d'eau). Ils accueillent jusqu'à 12 personnes. Sont ainsi exclues du champ de l'étude :

- la location de bateaux non habitables nolisés ;
- la location de bateaux habitables loués entre particuliers.

L'étude porte sur la location de bateaux habitables sans permis en France métropolitaine sur l'ensemble du réseau national (réseau géré par VNF et hors réseau VNF). Les 7 bassins de navigation, identiques pour chaque filière, retiennent les mêmes contours que ceux de l'étude 2019.

Pour la location de bateaux habitables, seuls 4 bassins sont présentés. Les bassins Seine, Rhône-Alpes et Hauts-de-France ne comptent pas ou trop peu d'activité pour permettre une étude représentative et confidentielle.

UNE FLOTTE EN RECUL

CONCENTRÉE AUTOUR DE QUATRE ACTEURS MAJEURS

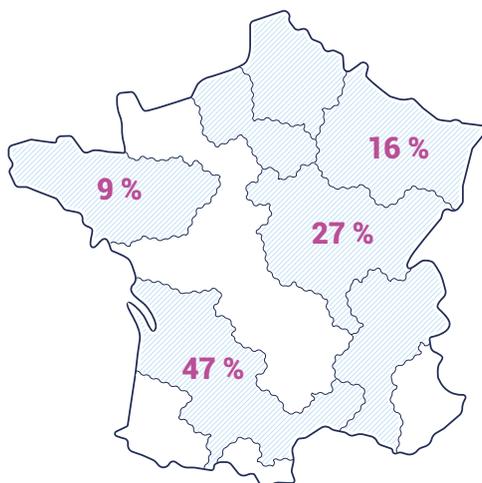
En 2024, la flotte de bateaux de location de plaisance comptait 1 372 unités. Quatre acteurs majeurs (Le Boat, Les Canalous, Locaboat et Nicols) en détenaient à eux seuls 84 %, soit près de 290 bateaux chacun, répartis en moyenne sur 13 bases d'exploitation. Ayant par ailleurs une activité à l'international, ces sociétés sont ici caractérisées comme des « loueurs internationaux ».

À côté de ces acteurs principaux, 20 « loueurs régionaux » se partagent le reste du marché, avec des flottes bien plus réduites de 10 bateaux en moyenne, opérant généralement depuis une seule base.

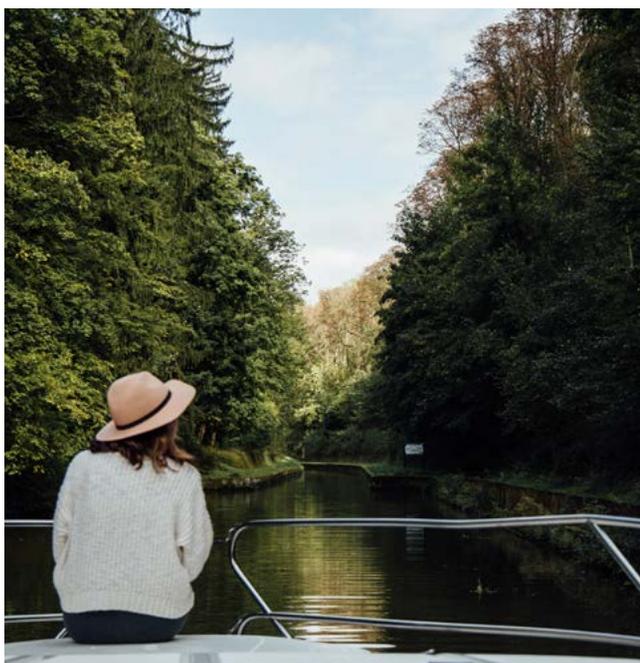
Près de la moitié de ces bateaux est concentrée sur le bassin Aquitaine Occitanie.

Entre 2018 et 2024, le nombre total de bateaux disponibles à la location a diminué de 231 unités (-14 %), soit une baisse annuelle moyenne de 2,6 %. Sur le temps long, de 2003 à 2024, la flotte s'est contractée de 539 bateaux. Seule la période 2012-2018 avait marqué une forme de stabilité, interrompue depuis, probablement sous l'effet de la crise sanitaire.

RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DE LA FLOTTE 2024



ÉVOLUTION DE LA FLOTTE ENTRE 2003 ET 2024



Le nombre d'opérateurs a également chuté : on comptait 37 loueurs en 2018, contre 24 en 2024. Ce recul concerne principalement les structures régionales, passées de 33 à 20, soit une baisse de 35 %, avec trois absorptions par des groupes internationaux.

Entre 2018 et 2024, la flotte moyenne des loueurs internationaux a diminué de 9 %, contribuant pour moitié à la baisse globale. Celle des loueurs régionaux pérennes a chuté de 17 %. Ces tendances moyennes masquent cependant des trajectoires différenciées : parmi les opérateurs encore actifs en 2024, 11 ont vu leur flotte se réduire (en moyenne de 16 bateaux), tandis que 5 ont connu une progression (de 4 bateaux en moyenne).



IMPLANTATION DES BASES ET PRINCIPAUX ITINÉRAIRES 2024

Flotte des bases de location recensement 2024

Bases de location et principaux itinéraires

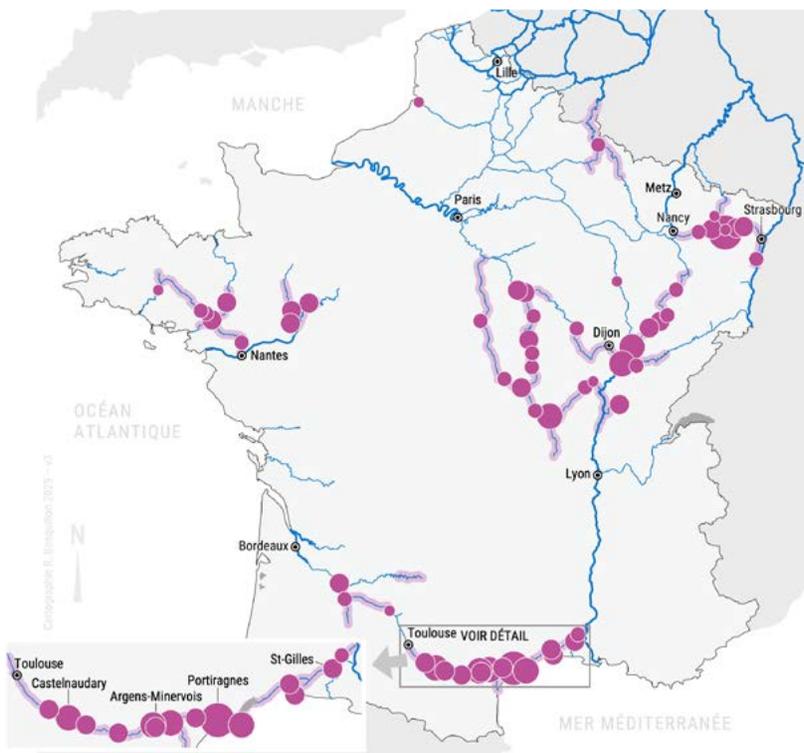
Nombre de bateaux de plaisance habitables à louer, par site :

- Plus de 60
- De 31 à 60
- De 16 à 30
- De 6 à 15
- De 1 à 5

Échelle de 200 km



Voies d'eau les plus fréquentées par les bateaux de location



LE NOMBRE DE CONTRATS

SE CONTRACTE PLUS RAPIDEMENT QUE LA FLOTTE



Cette érosion de la flotte reflète un marché sous tension, étroitement corrélé à la baisse du nombre de contrats de location enregistrés sur la même période. En 2014, on estimait que le nombre de contrats annuels était d'environ 31 500. En 2018, lors de la précédente enquête, 27 800 contrats avaient été dénombrés. En 2024, on estime que 21 500 contrats ont été signés entre les loueurs et leurs clients. Le recul du nombre de contrats entre 2018 et 2024 s'établit à -23 %. Entre 2014 et 2024, le volume annuel de contrats s'est rétréci de 10 000 (-31 %). Depuis la fin des années 2000 jusqu'en 2024, on assiste à une lente érosion du nombre de contrats annuels, tendancielle entre -3 % et -4 % chaque année. Précisons cependant que l'année 2024 a connu une forte pluviométrie jouant sur les réservations de façon exceptionnelle.

En 2011, chaque bateau était loué en moyenne 21,3 fois par an. En 2018, ce ratio était tombé à 17,4. En 2024, il n'est plus que de 15,7. Le recul de la demande a été absorbé pour les trois quarts par le recul de la flotte et un quart la réduction de la rotation des bateaux.

RÉPARTITION PAR BASSIN DE LA FLOTTE ET DES CONTRATS EN 2024 ET ÉVOLUTION 2019-2024

	FLOTTE	NOMBRE DE CONTRATS	PART DES CONTRATS ÉTRANGERS	NOMBRE DE CONTRATS ÉTRANGERS	NOMBRE DE CONTRATS FRANÇAIS	ÉVOLUTION 2019-2024 NB DE CONTRATS
GRAND-EST	219	4 100	75 %	3 067	1 028	+ 500 (+14 %)
CENTRE BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ	376	5 800	64 %	3 704	2 113	- 2 200 (-27 %)
RHÔNE-ALPES	14	200	64 %	104	59	+ 100 (+15 %)
AQUITAINE OCCITANIE	638	9 700	61 %	5 919	3 770	- 4 300 (-31 %)
OUEST	125	1 700	36 %	625	1 111	-400 (-16 %)
TOTAL	1 372	21 500	62 %	13 419	8 081	- 6 300 (-23 %)

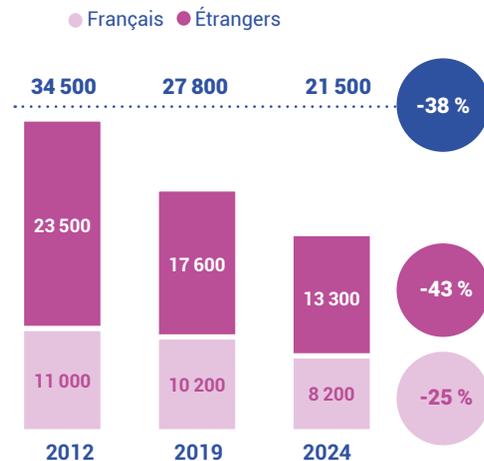
LE RECUL

EST PLUS MARQUÉ POUR LES CLIENTÈLES ÉTRANGÈRES

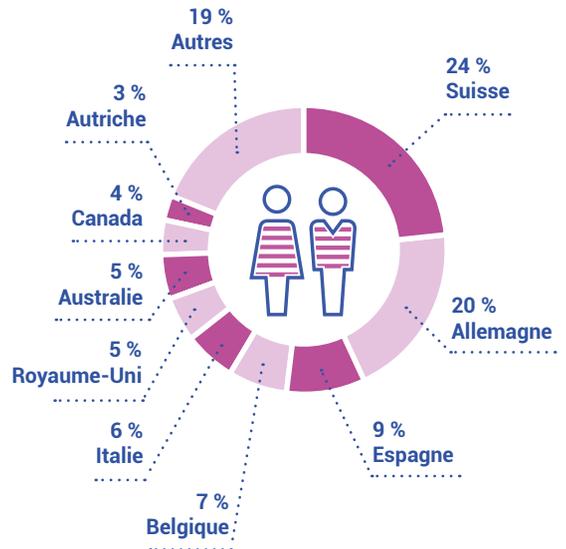
En 2024, les contrats auprès des clients étrangers ont représenté 62 % de l'activité, un chiffre quasiment identique à celui de la précédente étude de 2019. Ainsi, la diminution globale du volume de contrats entre 2018 et 2024 s'est concrétisée par un recul un peu plus important pour les clientèles étrangères que pour les clientèles françaises. Selon le ressenti des acteurs de la filière, la dégradation des conditions économiques, géopolitiques et climatiques a pu contribuer à cette baisse des clientèles étrangères (Brexit, JO de Paris, hausse des prix des carburants, médiatisation sur des épisodes de sécheresse, disponibilité du réseau navigable...).

Sur la longue période (2012-2024), le recul en volume des contrats étrangers (-43 %) est presque deux fois plus important que celui des contrats français (-25 %). Ces différents rythmes d'évolution se traduisent mécaniquement par **une hausse de la part de la clientèle française**.

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE CONTRATS ENTRE 2012 ET 2024, SELON LA NATIONALITÉ



RÉPARTITION 2024 DES CLIENTS NON-RÉSIDENTS EN FRANCE



Les clientèles allemandes et suisses représentent près de la moitié des clients étrangers. En 2019, elles représentaient respectivement 27 % et 22 % des clients étrangers. Ces proportions se sont inversées pour passer, là encore respectivement à 20 % et 24 %.

Traduit en volume, on peut penser que la clientèle allemande s'est réduite de 50 % entre 2019 et 2024. Ainsi que mentionné par les opérateurs, les clients allemands étaient très présents, en 2019, dans le bassin Grand Est, directement accessible, ces clients bénéficiant de la santé de l'économie allemande. Avec le recul de cette dernière depuis 2023, les clients allemands ont été sensiblement moins nombreux.



UN RAJEUNISSEMENT DE LA CLIENTÈLE

En 2012, les plaisanciers de plus de 40 ans représentaient 67 % des personnes à bord. En 2019, ils étaient 73 %, soit 6 points de plus. En 2024, ils ne sont plus que 65 %, revenant au chiffre de 2012. De plus, **les moins de 30 ans représentaient 19 % des plaisanciers en 2019, contre 29 % cette année 2024**. Le rajeunissement de la clientèle peut s'observer au travers de la baisse de l'âge moyen, passant de 50 à 46 ans. Ce rajeunissement vaut pour les clientèles française et étrangère.

Autre évolution marquante, **41 % des groupes de navigants de 2024 comptent au moins un enfant ou un adolescent de moins de 18 ans**, contre seulement 25 % en 2019.

Précisons que si l'analyse des enquêtes 2019 et 2024 conclut à un rajeunissement, il convient d'avoir à l'esprit que la clientèle française est globalement plus âgée de 5 ans que la population générale. Une telle comparaison est plus difficile pour les clientèles étrangères mais le fait que ces

clients soient plus âgés que la population générale semble ne pas faire de doute.

Dans ce contexte, on observe ainsi une évolution intéressante. La clientèle devient plus souvent **transgénérationnelle**. Petits-enfants, parents et grands-parents partagent davantage cette expérience de navigation, donnant au tourisme fluvial une dimension familiale élargie, porteuse de nouvelles opportunités pour le secteur.

Si les clientèles jeunes et familiales sont clairement en progression, le tourisme fluvial peine cependant à s'imposer comme une véritable « tendance », à l'image du cyclotourisme par exemple. Ce rajeunissement, bien que réel, reste freiné par un déficit de notoriété : **la plaisance locative continue d'être perçue comme une activité « chère, compliquée et réservée aux seniors »**.¹

¹ Source : entretiens avec les opérateurs et représentants de la filière.



ANALYSE DE LA CLIENTÈLE FRANÇAISE : « PART DE MARCHE » DE LA PLAISANCE LOCATIVE SELON L'ÂGE DE LA PERSONNE RÉFÉRENTE, ÉVOLUTION ENTRE 2019 ET 2024

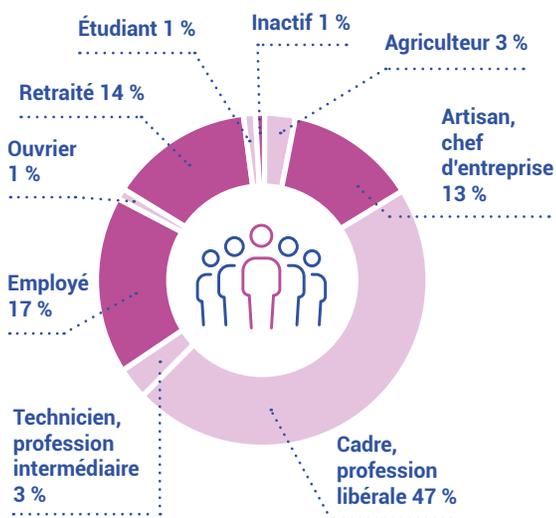


En focalisant l'analyse sur les seuls publics français, il est possible de synthétiser ces différents résultats. On retient ici un indicateur comparant le nombre de contrats en fonction de l'âge de la personne référente rapporté au nombre de ménages de la même classe d'âge. Il s'agit en quelque sorte d'une mesure de la part de marché.

En moyenne, en 2024, la filière de la plaisance locative a pu capter 2,9 ménages pour 10 000 ménages français. Au-delà du résultat absolu de cet indicateur, il est plus utile de procéder à des comparaisons selon l'âge des clients. Ce score moyen varie très sensiblement selon l'âge du chef de ménage. Il est compris entre 4,1 et 4,7 pour les ménages de 40 à 69 ans, alors qu'il n'est que de 1,9 pour les ménages de 30 à 39 ans. En outre, il est maximal pour les ménages de 60 à 69 ans.

Par la comparaison 2019-2024 au travers de cet indicateur de part de marché auprès des clients français (démarche estimative), on observe une forte baisse de l'intérêt des 60 ans et plus entre 2019 et 2024 ainsi qu'un léger recul pour les 40-59 ans.

CATÉGORIES SOCIOPROFESSIONNELLES DES CLIENTÈLES (MÉNAGE)



L'intérêt des ménages de moins de 40 ans tend à progresser, bien que très en dessous des niveaux observés pour les plus de 40 ans.

La baisse de la fréquentation française apparaît donc liée à l'âge, 9/10^e de la baisse de fréquentation de la clientèle française étant le fait des personnes de 60 ans et plus. Malgré cette baisse, cette clientèle de 60 ans et plus représente toujours en 2024 plus du tiers de la clientèle française totale.

DESCRIPTION

DE LA CROISIÈRE

Entre 2019 et 2024, la durée moyenne de location a diminué, passant de 6,7 jours à 6,5 jours (-3%). Cette baisse repose plutôt sur la clientèle française qui a connu une décroissance de la durée moyenne de 9% (passant de 5,6 à 5,1 jours), alors que les clientèles étrangères sont restées

stables (passant de 7,4 à 7,3 jours). Cette baisse du nombre de jours témoigne d'une évolution progressive du produit. La demande entraîne le développement d'offres de courts séjours sur le week-end chez certains opérateurs qui ne louaient précédemment qu'à la semaine.

NOMBRE DE JOURS DE LOCATION DU BATEAU HABITABLE



En moyenne pour l'année 2024, 4,6 personnes étaient à bord du bateau. Dans près de 30% des cas, seules deux ou trois personnes étaient à bord. À l'opposé, là encore dans près de 30% des cas, 6 ou 7 personnes naviguaient. Ce nombre moyen de personnes embarquées est stable dans le temps (résultats de 4,7 pour les deux études antérieures). Les clients français naviguent en moyenne avec 4,8 personnes à bord, soit un peu plus que les clients étrangers (4,5).

La totalité ou presque des plaisanciers réalise des escales tout au long de sa croisière. Dans huit cas sur dix, les plaisanciers ont fait escale 4 fois ou plus. En moyenne, les clients de 2024 ont réalisé 8,4 escales, contre 9,2 en 2019. Ce recul est principalement lié à la baisse de la durée de la croisière. En 2019, un bateau réalisait en moyenne 1,4 escale par jour, ce score n'étant plus que de 1,3 en 2024. 85% des personnes faisant escale restent dans un périmètre à moins de 5 km du bateau.

Pendant la croisière, 87% des plaisanciers ont pratiqué au moins une activité en complément de la navigation (résultat identique à celui de 2019). 61% ont pratiqué deux autres activités ou plus (50% en 2019). Les activités pratiquées ont très peu évolué entre les deux enquêtes en dehors de la course à pied qui a sensiblement progressé.

ACTIVITÉS PRATIQUÉES LORS DE LA CROISIÈRE



LE NOMBRE DE JOURNÉES

DE LOCATION EN REPLI SENSIBLE

Les mesures de la durée moyenne et du nombre de personnes à bord permettent d'estimer le nombre total de journées de location, indicateur majeur de la mesure des retombées économiques. L'analyse sur la moyenne période est riche d'enseignements. En 2012, la durée moyenne de location était estimée à 8 jours. En 2024, elle n'est plus que de 6,5 jours. Ainsi, sous l'influence du recul de la flotte, de la baisse du nombre de contrats et de la baisse de la durée moyenne de location, le nombre de journées de location annuelle a quasiment été divisé par 2 entre 2012 et 2024.

ÉVOLUTION 2012-2024 DE L'ACTIVITÉ

	2012	2018	2024
NOMBRE DE CONTRATS	34 150	27 800	21 500
NOMBRE DE PERSONNES À BORD	4,7	4,7	4,6
NOMBRE TOTAL DE PERSONNES À BORD	160 500	130 000	99 000
DURÉE MOYENNE DE LA LOCATION	8	6,7	6,5
NOMBRE DE JOURNÉES DE LOCATION	273 000	186 500	140 000

PRINCIPAUX INDICATEURS 2024 ET ÉVOLUTION EN % PAR RAPPORT À 2019



1 372

bateaux habitables (-14 %)



15,7

contrats par bateau et par an (-10 %)



21 500

contrats (-23 %)

4,6

personnes par croisière (source enquête)

6,5

jours par croisière (source ONTF)



99 000

personnes à bord (-24 %)



140 000

journées de location (-25 %)



643 000

journées-passagers (-27 %)

Un bateau est loué en moyenne **102 jours par an** (un peu moins de 3 mois et demi) -12 %



LES DÉPENSES DES CLIENTS

POUR ET PENDANT LA CROISIÈRE

Pour la location de leur bateau, les plaisanciers de 2024 ont dépensé en moyenne 3 160 € TTC, soit 490 € par jour (106 € par jour et par personne). Les clients français ont en moyenne dépensé 2 470 € TTC (487 € par jour), les clients étrangers 3 585 € TTC (490 € par jour). Ce budget total comprend 330 € TTC de carburant et de prestations réglées au loueur. Ces sommes complémentaires concernent 10 % des prix payés par les clients.

En 2019, le prix moyen par jour s'établissait à 350 € (303 € par jour en 2012). **L'inflation ayant été importante entre 2019 et 2024 (+ 15 %), une comparaison plus objective des montants moyens doit être conduite en annulant cet effet (revalorisation des montants 2019 en « euros 2024 »).**

Dans ce cadre hors inflation, on estime que le prix d'une journée a augmenté de 22 % entre 2019 et 2024 (+ 34 % pour les clientèles françaises et + 17 % pour les clientèles étrangères). Cette augmentation peut être corrélée à une montée en gamme progressive de l'offre de location pour répondre aux demandes croissantes des clientèles en termes de confort (par exemple : la climatisation).

En moyenne, l'ensemble des plaisanciers ont dépensé en 2024 lors d'une croisière 1 850 € TTC (hors frais de location et frais payés directement au loueur). En 2019, ce montant moyen était de 1 700 € TTC. La progression en euros courants (+ 9 %) masque en fait une baisse de -5 % si on annule l'effet de l'inflation.



Avec une dépense de 1 200 € TTC, les clients français dépensent 35 % de moins que la moyenne de l'ensemble des clients français et étrangers. Pour leur part, les étrangers se situent 22 % au-dessus de la moyenne, avec une dépense de 2 250 € TTC. En 2019 on observait une dépense moyenne de 1 250 € TTC pour les Français et 2 000 € TTC pour les étrangers. Hors inflation, la baisse a été de -16 % pour les clients français et de seulement -2 % pour les clients étrangers.

Les restaurants représentent 36 % des sommes dépensées en 2024, les dépenses alimentaires tout au long de la navigation 24 %, les cafés et bars 10 %, les produits locaux 8 %. Ces quatre postes de dépenses concentrent près de 80 % des achats.



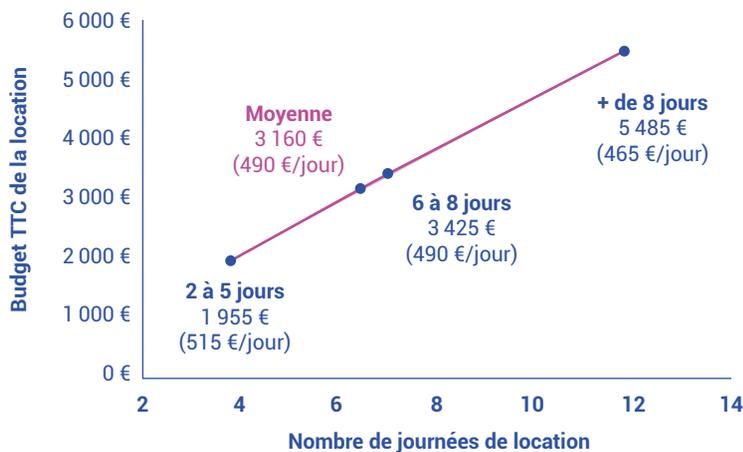
COMPARER LES DÉPENSES TOURISTIQUES

La comparaison des dépenses des plaisanciers avec celles observées dans d'autres secteurs touristiques reste complexe. Même en s'appuyant sur des données nationales décrivant les dépenses des vacanciers, l'exercice reste délicat : les études disponibles portent souvent sur des intentions de dépenses plutôt que sur des dépenses réelles. De plus, les résultats varient sensiblement d'une source à l'autre (écarts de l'ordre de $\pm 25\%$). Par ailleurs, les données issues d'organismes publics sont anciennes. Selon une étude Protourisme (2025) sur les vacances des Français⁽¹⁾, le budget moyen prévu par ménage s'élève à 2 350 € (montant intégrant 51 % de séjours sans hébergement payant et incluant également des départs à l'étranger). Rapporté à une personne et par jour, ce budget moyen peut être estimé à environ 50 €. Une autre étude, réalisée par Easy Voyage en 2024⁽²⁾, évalue le budget moyen par personne pour les vacances d'été à 1 225 €, pour une durée moyenne de 13,7 jours, soit environ 90 € par jour. Pour être pertinente, la comparaison avec les dépenses des plaisanciers doit inclure les frais de location ainsi que l'ensemble des dépenses touristiques durant la croisière. Une croisière type de 6,5 jours avec 4,6 personnes représente un coût total de 5 000 € (3 160 € + 1 850 €), soit un budget moyen estimé à 170 € par jour et par personne.

⁽¹⁾ 1 087 personnes représentatives de la population française pour définir le profil des vacanciers puis auprès de 2 100 personnes ayant l'intention de partir en Vacances en 2024 selon la méthode des quotas)

⁽²⁾ 2 500 réponses (sans plus de précision quant à la méthode)

BUDGET TOTAL DE LA LOCATION ET BUDGET PAR JOUR SELON LA DURÉE DE LA CROISIÈRE 2024

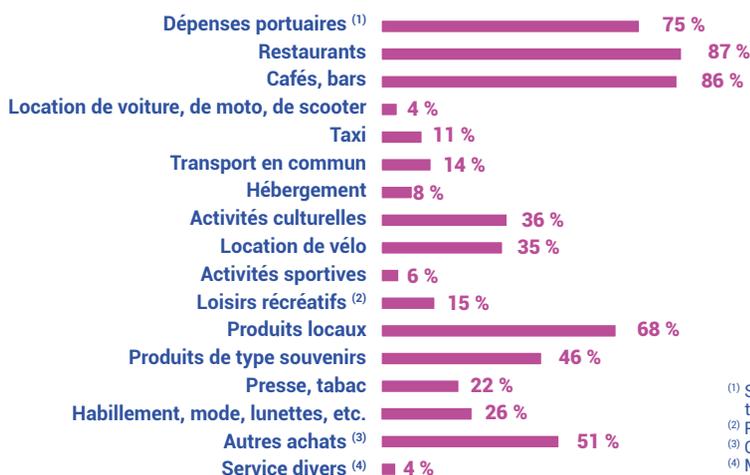


En moyenne, un passager présent à bord d'un bateau de location dépense 61 € TTC par jour de croisière (hors frais de location et dépenses réglées auprès du loueur), contre 57 € en 2019. Avec une dépense moyenne de 49 € TTC, les clients français dépensent 21 % de moins que la moyenne générale. À l'inverse, les clientèles étrangères se situent 10 % au-dessus de cette moyenne, avec une dépense journalière de 68 € TTC. En 2019, la dépense moyenne s'élevait à 54 € TTC pour les Français et à 64 € TTC pour les

étrangers. Hors inflation, la baisse a été de -21 % pour les clients français et de -8 % pour les clients étrangers.

En cumulant les dépenses faites auprès des loueurs et les dépenses pendant la croisière, le budget global s'est élevé à 5 000 € TTC en 2024, alors que ce budget s'établissait à 4 000 € TTC en 2019. Hors inflation, la hausse correspond à +8 %, avec +17 % pour les frais de location et une baisse de 5 % des dépenses hors loueurs.

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



⁽¹⁾ Stationnement, eau, électricité, douches, traitements des eaux usées, laverie...
⁽²⁾ Parc d'attractions, balade, excursion...
⁽³⁾ Commerces, pharmacies...
⁽⁴⁾ Médecin, coiffeur...

DESCRIPTION DES MONTANTS TTC DES DÉPENSES MOYENNES LORS DE LA CROISIÈRE SELON LA NATIONALITÉ

DÉPENSES MOYENNES PAR CONTRAT	FRANÇAIS	ÉTRANGERS	MOYENNE
DÉPENSES PORTUAIRES	50 €	86 €	72 €
RESTAURANT	467 €	789 €	667 €
CAFÉS, BARS	115 €	227 €	184 €
DÉPENSES ALIMENTAIRES	297 €	522 €	436 €
DÉPENSES DE TRANSPORTS SUR PLACE	27 €	88 €	65 €
HÉBERGEMENT	5 €	67 €	43 €
ACTIVITÉS CULTURELLES	36 €	60 €	51 €
LOCATION DE VÉLO	33 €	58 €	49 €
ACTIVITÉS SPORTIVES ET LOISIRS RÉCRÉATIFS	22 €	28 €	26 €
PRODUITS LOCAUX	76 €	180 €	141 €
DÉPENSES SOUVENIRS, PRESSE TABAC...	66 €	126 €	103 €
DÉPENSES MOYENNES TOTALES	1 194 €	2 231 €	1 838 €

LECTURE : EN MOYENNE, L'ENSEMBLE DES PERSONNES À BORD DÉPENSE 667 € TTC AU RESTAURANT TOUT AU LONG DE LA CROISIÈRE. TOUJOURS EN MOYENNE, L'ENSEMBLE DES PERSONNES À BORD DÉPENSE AU TOTAL 1 838 € TTC QUELLE QUE SOIT LA NATURE DE CETTE DÉPENSE.



LES DÉPENSES

PRÉ ET POST-SÉJOUR

La mesure des retombées économiques dépasse le seul périmètre des jours de croisière. Selon la méthodologie recommandée par la Direction Générale des Entreprises, il convient également de prendre en compte les dépenses réalisées lors des pré et post-séjours (à moins de 200 km de la ville d'embarquement) pour les personnes venues principalement avec l'objectif de réaliser une croisière.

En 2024, 17 % des personnes ayant réalisé une croisière ont intégré un pré ou post-séjour correspondant à cette définition, soit une proportion en léger recul par rapport à 2019 (- 7 points). Les pré et post-séjours sont une pratique plus répandue pour les touristes étrangers (20 % contre 12 % pour les plaisanciers français). Ces pré et post-séjours ont une **durée moyenne de presque 3 jours**.

En moyenne, les plaisanciers ayant effectué un pré-séjour, un post-séjour ou les deux ont dépensé un total de **1 000 € TTC** pour cette extension de séjour, un montant stable par rapport à 2019. Cette somme inclut à la fois les frais d'hébergement et les dépenses touristiques. Hors inflation, les sommes dépensées ont reculé de 13 %.



ÉCONOMIE

DES OPÉRATEURS

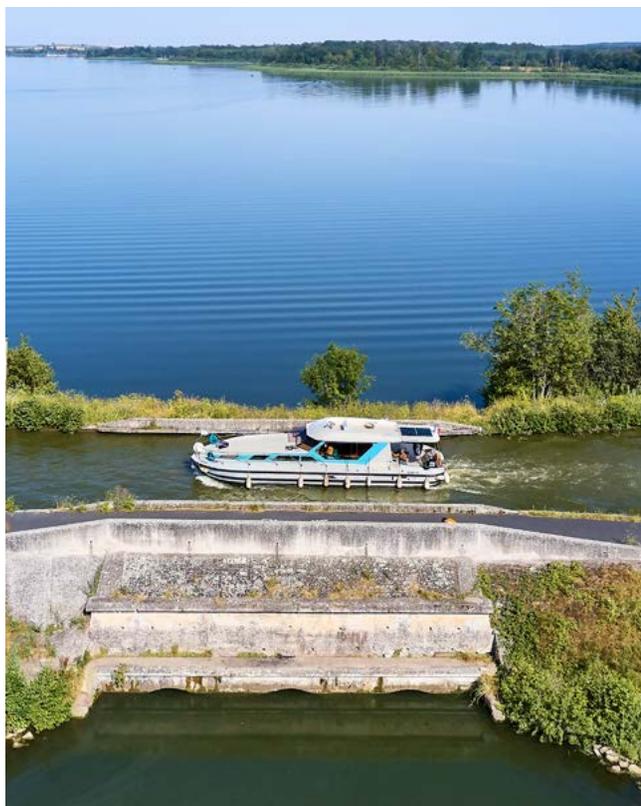
LE CHIFFRE D'AFFAIRES

Le chiffre d'affaires des opérateurs comprend l'ensemble des dépenses réalisées par les plaisanciers auprès de ces derniers, à savoir : la location du bateau, le carburant, éventuellement la location de vélos, et toutes autres prestations proposées. **Le chiffre d'affaires global des opérateurs est ainsi estimé, en 2024, à 54,5 millions d'euros HT.**

Les loueurs internationaux contribuent à hauteur de 87 % à ces résultats, soit sensiblement la même répartition qu'en 2019. Cette contribution est corrélée à la proportion de la flotte détenue par les loueurs internationaux (84 % de la flotte présente en France), une tarification un peu supérieure à celle pratiquée par les loueurs régionaux et enfin au nombre de semaines d'activités tout au long de l'année.

Depuis 2019 et malgré la contraction de la flotte, le chiffre d'affaires des opérateurs se maintient. Celui des loueurs régionaux accuse un recul d'environ 2 % compensé par une hausse estimée à 4 % de celui des loueurs internationaux.

Ce maintien est en grande partie dû à une augmentation des tarifs pratiqués qui masque une rentabilité fragilisée par rapport à 2019 du fait de la diminution croissante du nombre de clients et par ailleurs de l'augmentation des charges.



RÉPARTITION DU CHIFFRE D'AFFAIRES ESTIMÉ POUR 2024 SELON LE TYPE DE LOUEUR

TYPE D'OPÉRATEUR	CA HT PAR BATEAU	CA HT GLOBAL
LOUEURS INTERNATIONAUX	41 521 €	47 458 107 €
LOUEURS RÉGIONAUX	33 482 €	7 198 705 €
TOTAL	40 218 €	54 656 812 €

LA VALEUR AJOUTÉE

La valeur ajoutée (VA) représente la richesse créée par une entreprise ou une organisation au cours d'un cycle de production. Elle correspond à la différence entre la valeur des biens et services produits et la valeur des consommations intermédiaires utilisées pour leur production.

Autrement formulée, la valeur ajoutée mesure la **contribution réelle de l'entreprise à l'économie** en transformant des matières premières et des services achetés en produits finis ou en services vendus. En économie, la valeur ajoutée sert de base au calcul du PIB.

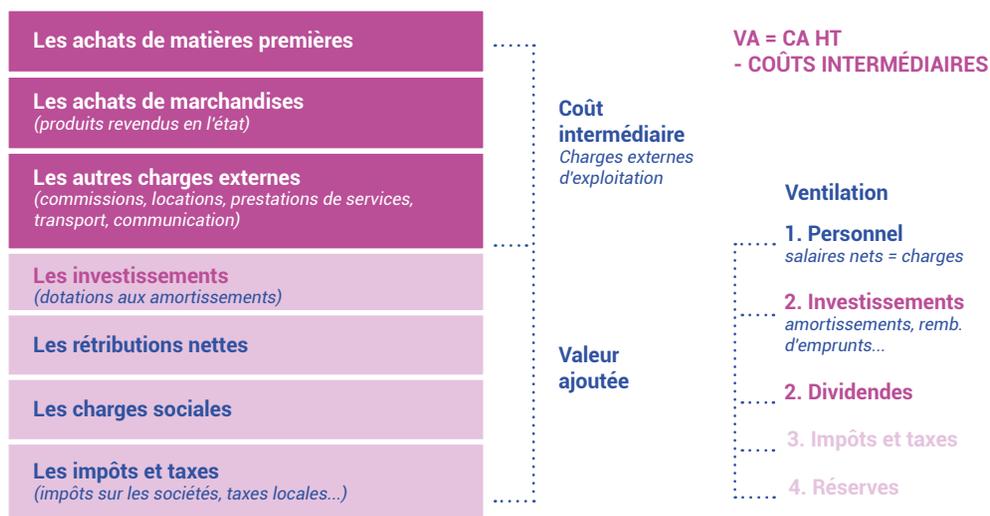
La valeur ajoutée totale générée par les opérateurs de la location de bateaux habitables sans permis est estimée à 24 millions d'euros en 2024. Cela représente 44 % du chiffre d'affaires des opérateurs. Cette part du chiffre d'affaires est en recul de 3,5 points de pourcentage par rapport à 2019, témoignant d'une rentabilité économique qui s'érode peu à peu.

L'EMPLOI

En termes d'emploi, on estime que la filière de la location de bateaux emploie l'équivalent d'environ 440 Équivalents Temps Pleins (ETP). Malgré la réduction observée sur la flotte depuis 2019, les emplois sont restés stables par rapport à 2019, la baisse d'activité n'a pas entraîné de diminution du nombre d'emploi. Le produit est en effet de plus en plus complexe et nécessite un nombre de personnels croissant (nécessité de maintenance et d'aide aux plaisanciers lors de problèmes sur les voies d'eau par exemple).

Il est important de noter que les opérateurs font part de leur difficulté croissante pour le recrutement d'un personnel qualifié, notamment sur les postes permanents. Cela entraîne mécaniquement une concurrence et une hausse des salaires proposés et demandés.

SCHÉMA DU CALCUL DE LA VALEUR AJOUTÉE ET DE SA VENTILATION



LES RETOMBÉES

ÉCONOMIQUES

POIDS ÉCONOMIQUE DE LA LOCATION DE BATEAUX HABITABLES SANS PERMIS

Les retombées économiques de la filière sont générées par 2 types d'acteurs, les opérateurs (loueurs) d'une part et les clientèles d'autre part. Le détail des dépenses prises en compte pour chacun de ces types d'acteurs figure en encadré méthodologique.

	À L'ÉCHELLE NATIONALE	À L'ÉCHELLE DES BASSINS
POIDS GÉNÉRÉ PAR LES OPÉRATEURS*	62 000 000 €	17 000 000 €
POIDS GÉNÉRÉ PAR LES CLIENTÈLES **	46 900 000 €	38 800 000 €
OCCASIONNELS	108 800 000 €	55 800 000 €

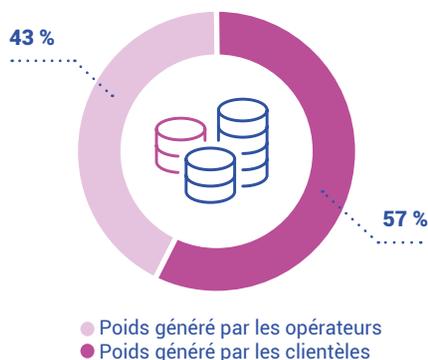
POIDS ÉCONOMIQUE À L'ÉCHELLE NATIONALE

À l'échelle nationale, on estime qu'en 2024 le poids économique de la filière de la location de bateaux habitables sans permis s'élevait à 109 millions d'euros TTC, les opérateurs contribuant pour 57 % de ces retombées et les clientèles à hauteur de 43 %.

Ces résultats de 2024 sont en **baisse d'environ 15 % par rapport à 2019**. Une baisse en grande partie liée au net recul des dépenses touristiques cumulées des clientèles (-33 %) qui correspond à la stabilité des dépenses individuelles des clients en valeur (sans augmentation significative au regard de l'inflation et donc une moindre consommation) et au **recul du nombre de contrats** (-23 %). Cet important manque à gagner est pour l'instant encore compensé par la hausse des dépenses opérateurs (+8 %) malgré la baisse du nombre de contrats. En effet, l'augmentation des tarifs pratiqués et le développement d'une offre plus haut de gamme ont permis de maintenir

le chiffre d'affaires des opérateurs à niveau par rapport à 2019. Cette évolution traduit une transformation du modèle économique des opérateurs, qui cherchent à compenser la diminution de la demande en optimisant leur offre et en adaptant leur stratégie commerciale.

Mais ce maintien et la moindre dégradation des retombées économiques en 2024 masquent une rentabilité de plus en plus fragile de la filière.

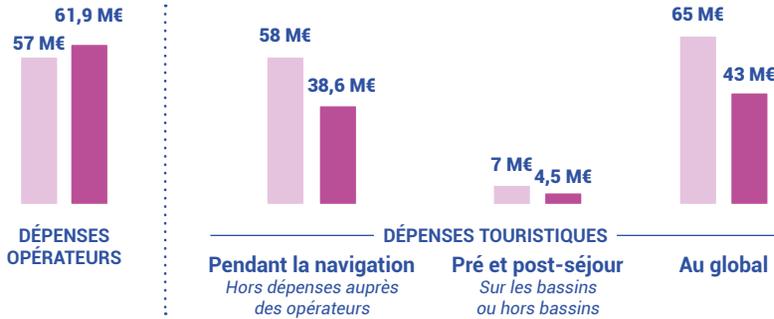


* Le différentiel entre l'échelle nationale et l'échelle des bassins est lié à la non-affectation à l'échelle des bassins des recettes fiscales et sociales (TVA, charges sociales...) et au recours à des entreprises et fournisseurs qui ne sont pas basés sur le bassin étudié.

** Le différentiel avec le niveau national résulte de la TVA et des rachats de cautions, montant non affectable par bassin.

DÉCOMPOSITION DU POIDS ÉCONOMIQUE

- Situation 2019, en M€ TTC 2024
- Situation 2024, en M€ TTC

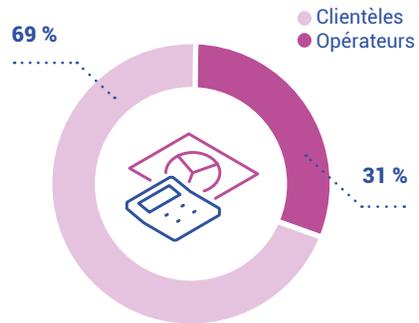


En toute rigueur, il convient d'ajouter à ces résultats des dépenses hors bassin des clients s'élevant à 3,8 millions d'euros TTC en 2024 (5 millions en 2019).

POIDS ÉCONOMIQUE À L'ÉCHELLE DES BASSINS

Le poids économique peut s'évaluer au niveau national ou bien encore à celui de l'ensemble des bassins. Le niveau national intègre l'ensemble des dépenses, y compris les taxes et les achats hors territoire. À l'échelle du cumul des bassins, seules les retombées locales sont prises en compte, ce qui explique l'écart entre les deux.

POIDS ÉCONOMIQUE À L'ÉCHELLE DES BASSINS



Le poids économique de la filière à l'échelle des bassins est quant à lui estimé à 56 millions d'euros. Les dépenses des clientèles constituent la majeure partie de ces retombées (69%), via les dépenses réalisées lors de la navigation et dans le cadre des pré et post-séjours.

POIDS ÉCONOMIQUE HT À L'ÉCHELLE DES BASSINS

	OPÉRATEURS	CLIENTÈLES	TOTAL	PART DU TOTAL
GRAND-EST	3 036 800 €	6 105 800 €	9 142 500 €	16 %
CENTRE BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ	4 738 300 €	8 904 200 €	13 642 500 €	24 %
AQUITAINE OCCITANIE	8 095 700 €	21 595 600 €	29 691 300 €	53 %
OUEST	1 408 200 €	2 167 600 €	3 575 800 €	6 %
TOTAL	17 278 800 €	38 773 100 €	56 051 900 €	

Le bassin Aquitaine Occitanie qui concentre 47 % de l'offre de location de bateaux, cumule également 53 % des retombées économiques associées (soit près de 30 millions d'euros). Le canal du Midi, destination emblématique, historique et internationale, reste la première destination en France pour le tourisme fluvial malgré quelques aléas climatiques sporadiques et une médiatisation qui est apparue parfois maladroitement voire anxiogène.

Le bassin Centre Bourgogne-Franche-Comté occupe la deuxième position avec 24 % des retombées économiques de la filière sur son territoire (plus de 13,5 millions d'euros). Cela représente un recul de 3 points de pourcentage par rapport à 2019.

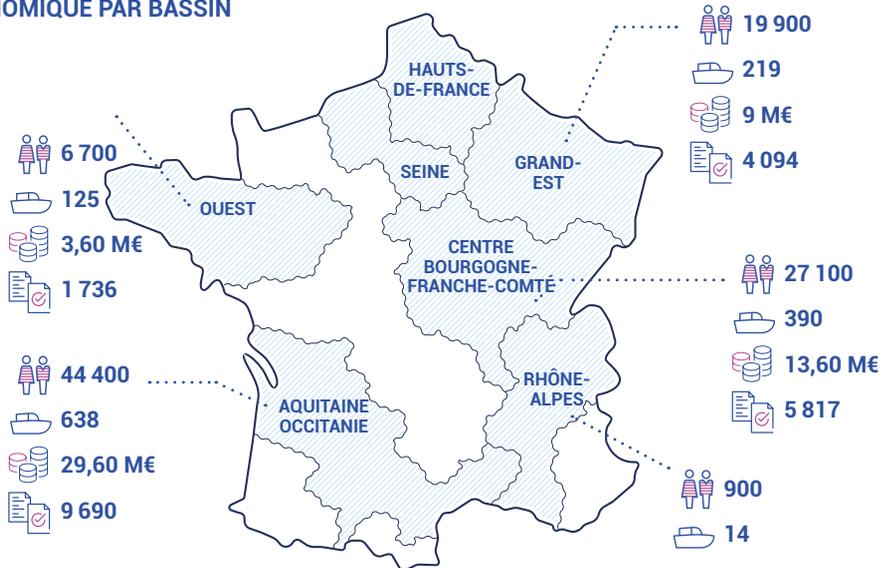
En effet, la saison 2024 a été marquée par la prolifération des plantes invasives en particulier le Myriophylle hétérophylle qui nuisent à la navigation et l'esthétique des linéaires ainsi que par des fermetures ponctuelles répétées.

Enfin, on observe une progression de 3 points de pourcentage pour le bassin Grand-Est qui cumule 16 % du poids économique à l'échelle des bassins contre 13 % en 2019. En effet, l'Alsace et la Bretagne sont considérées de plus en plus comme des destinations plus stables que les bassins Aquitaine Occitanie et Centre Bourgogne-Franche-Comté d'un point de vue climatique et s'appliquent à développer une offre de service innovante telles qu'un réseau de bornes électriques en bassin Alsacien.

POIDS ÉCONOMIQUE PAR BASSIN

-  Passagers
-  Flotte
-  Poids économique HT
-  Contrats

NATIONAL
 Poids éco
 TTC : 108,80 M€
 VA : 24 M€
 Emplois (ETP) :
 441



L'IMPACT ÉCONOMIQUE AU NIVEAU DES BASSINS

Contrairement au poids économique, qui correspond au montant total des dépenses réalisées par les opérateurs et les clientèles sur le territoire, l'impact économique mesure uniquement les ressources nouvelles apportées par l'activité. Il s'agit des dépenses qui n'auraient pas eu lieu en l'absence de la location de bateaux. À ce titre, l'impact économique exclut les

dépenses des habitants du territoire ainsi que le chiffre d'affaires généré localement auprès de cette clientèle.

L'impact économique, en recul de 33 % par rapport à 2019, s'établit à 40,5 millions d'euros contre 60,5 millions d'euros en 2019. L'impact des clientèles représente 63 % de l'impact global des territoires, à savoir

l'injection d'argent « neuf » sur les bassins. L'impact économique accuse un recul un peu plus important encore que les retombées économiques (-33 % contre -15 % sur le plan national et -26 % au niveau des bassins pour les retombées économiques). Plusieurs facteurs sont à l'origine de ce phénomène. La baisse du nombre de contrats est notamment corrélée à la baisse du nombre de clients étrangers qui sont fortement contributeurs à l'impact sur le territoire. À cela s'ajoute une **augmentation de la part des Français résidant dans le bassin qui ne sont pas comptabilisés dans le calcul de l'impact** car leurs dépenses ne constituent pas une injection d'agent sur le territoire. Enfin, on constate également une baisse du nombre de clients qui ne seraient pas venus

sur le territoire sans la location de bateau (-11 points par rapport à 2019). In fine, seules les dépenses de 58 % des plaisanciers sont prises en compte dans le calcul de l'impact en 2024 contre 73 % en 2019. Prenant en compte la baisse de 25 % du volume des journées de location et intégrant ce recul de la proportion des clients concernés par l'impact économique de niveau bassin, le nombre de journées de location des clients « affectables » à la mesure de l'impact économique des bassins s'est réduit de 40 % entre 2019 et 2024. Si les dépenses des clients ne constituent pas le seul ressort de l'impact économique, elles y contribuent largement. Ce résultat se traduit donc par une forte poussée à la baisse de l'impact.

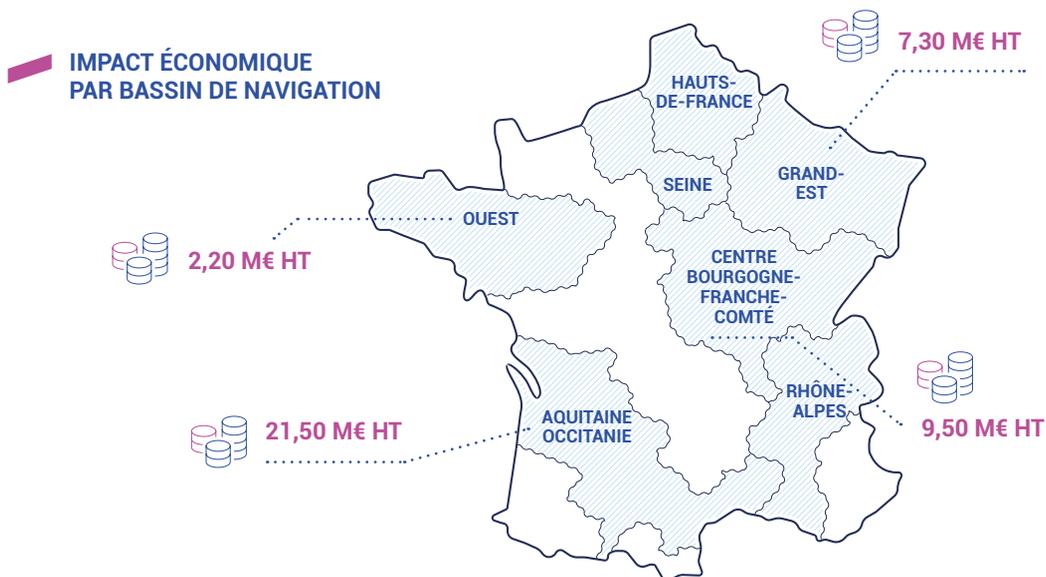
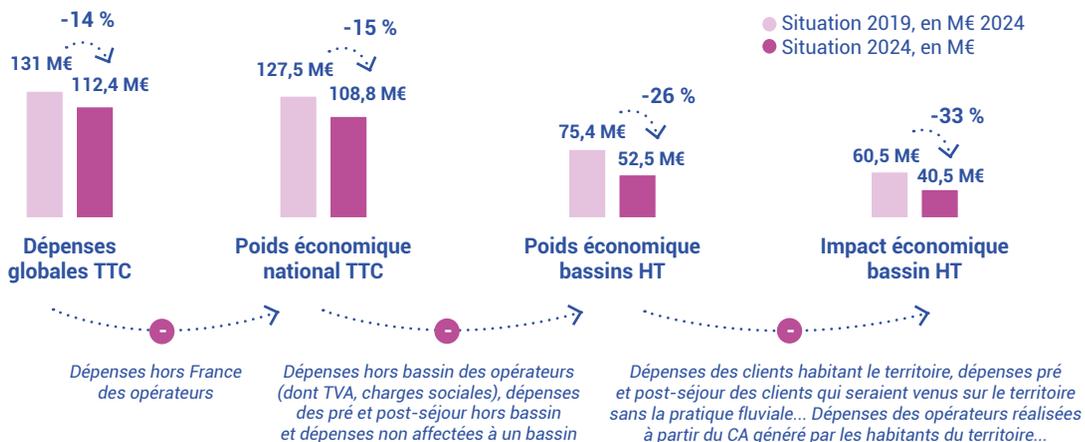


SCHÉMA DESCRIPTIF DES ANALYSES DES DÉPENSES À LA MESURE DE L'IMPACT ÉCONOMIQUE PAR BASSIN (EN M€)



UNE DYNAMIQUE

DE FIDÉLISATION EN REPLI

Le recul de l'activité de la location de bateaux habitables, tout comme celui des retombées économiques associées, invite à s'interroger sur les mécanismes de notoriété et de fidélisation de la clientèle. Comment les plaisanciers découvrent-ils le produit ? Et dans quelle mesure reviennent-ils ?

Entre 2019 et 2024, les modalités de découverte de l'activité sont restées globalement stables. Le bouche-à-oreille demeure de loin le principal vecteur de notoriété, cité par environ deux tiers des clients, proportion en légère hausse. L'impact de la publicité reste quant à lui constant mais limité, concernant un client sur cinq. Parmi ces derniers, la moitié environ mentionne la communication en ligne.

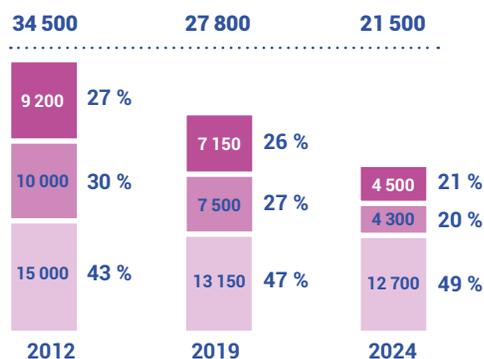
La réservation s'effectue toujours très majoritairement en direct : 80 % des clients passent par le loueur, tandis que 13 % réservent via un site internet et 7 % via

une agence de voyages. Ces chiffres sont stables depuis 2019.

L'analyse de la fidélisation peut être éclairée par l'évolution de la part des primo-pratiquants, mesurée lors des trois dernières enquêtes conduites par VNF. En 2012, les primo-pratiquants représentaient 43 % des contrats, une proportion qui atteignait 47 % en 2019. Lors de l'enquête de 2024, cette part s'élève à 59 %, tandis que les clients occasionnels représentent 20 %, et les réguliers (trois locations ou plus) 21 %.

Si cette dynamique peut, à première vue, suggérer un renouvellement de la clientèle, la lecture des volumes relativise cette impression. Sur la période 2012-2024, le nombre de contrats signés par des primo-pratiquants a reculé de 15 %, contre une baisse de 55 % pour les clients déjà initiés. La perte est donc près de quatre fois plus marquée parmi les clientèles fidélisées.

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE CONTRATS ENTRE 2012 ET 2024, SELON L'ANTÉRIORITÉ DE PRATIQUE



ÉVOLUTION 2019-2024 ÉVOLUTION 2012-2024

Catégorie	ÉVOLUTION 2019-2024	ÉVOLUTION 2012-2024
GLOBALE	-23 %	-38 %
RÉGULIERS	-37 %	-51 %
OCCASIONNELS	-43 %	-59 %
PRIMO PRATIQUANTS	-4 %	-15 %

● Primo pratiquants ● Clients occasionnels ● Clients réguliers

Entre 2019 et 2024, le nombre de contrats signés par des primo-pratiquants étrangers a diminué de 6%, tandis qu'il est resté quasi stable pour les primo-pratiquants français (-0,5%). En revanche, la baisse est beaucoup plus marquée chez les clientèles ayant déjà loué: -37% pour les étrangers et -45% pour les Français. Ainsi, le recul de la demande semble moins lié à la nationalité des plaisanciers qu'à leur antériorité de pratique. **La croisière fluviale apparaît de plus en plus comme une expérience ponctuelle, souvent unique, à destination d'une clientèle en quête de nouveauté.**

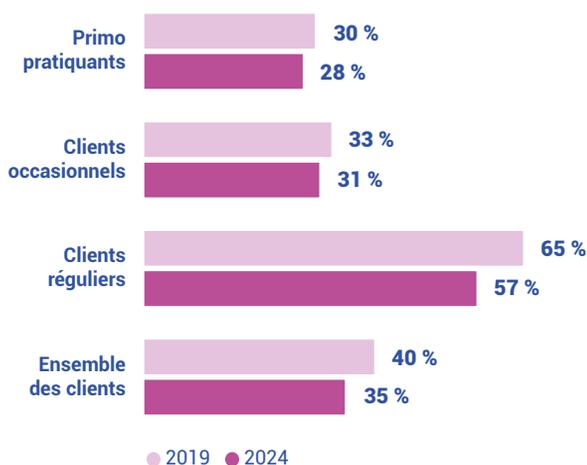
Au-delà de la seule baisse du nombre de contrats, cette évolution impacte directement le volume total de journées de location: les primo-pratiquants louent en moyenne moins longtemps. En 2024, la durée moyenne de location s'établit à 5,7 jours pour les primo-pratiquants, contre 7,2 jours pour les clients occasionnels et 7,9 jours pour les clients réguliers.

Les difficultés rencontrées en matière de fidélisation ne semblent pourtant pas liées à une insatisfaction quant à l'expérience vécue. Au contraire, les taux de satisfaction demeurent élevés: en 2024, 64% des plaisanciers se déclarent « tout à fait satisfaits » et 30% « plutôt satisfaits », soit **un taux de satisfaction globale de 94%**, en progression de 3 points par rapport à 2019.

L'analyse des intentions de renouvellement de l'expérience offre cependant un éclairage plus nuancé. En 2019, 36% des clients déclaraient qu'ils comptaient « certainement » louer à nouveau en France, et 41% « probablement ». En 2024, ces proportions baissent légèrement à 31% et 37%, soit un recul global de 9 points sur les intentions favorables.

Afin d'objectiver ces intentions, un indicateur composite de fidélisation a été construit, tenant compte à la fois de l'antériorité de pratique et de l'intensité des réponses. Cet indicateur retient les trois quarts des réponses « oui, certainement » des primo-pratiquants et des clients occasionnels, 90% pour les clients réguliers, ainsi qu'un quart des réponses « oui, probablement » (un tiers pour les réguliers). Il en résulte un indice de fidélisation de 35% en 2024, contre 40% en 2019. Ce recul concerne l'ensemble des profils, et plus fortement encore les clients réguliers. La fidélisation s'impose donc comme un enjeu stratégique majeur pour les années à venir.

INDICATEUR COMPOSITE DE FIDÉLISATION (PROBABILITÉ DE LOUER À NOUVEAU) SELON L'ANTÉRIORITÉ DE PRATIQUE ET L'ANNÉE D'ENQUÊTE



CONCLUSION

Soutenir les activités à fort potentiel, proposer une offre touristique adaptée à la fréquentation des voies, développer des activités de loisirs et valoriser le patrimoine local, c'est l'objectif recherché par nos études afin d'orienter notre action et accompagner durablement le développement des offres aux côtés des opérateurs et des territoires.

La présente étude des retombées économiques de la plaisance locative nous éclaire sur plusieurs évolutions de la filière.

Une expérience singulière : elle constitue de plus en plus une expérience ponctuelle auprès d'une clientèle en quête de nouvelles découvertes, une expérience souvent unique, marquée par un haut niveau de satisfaction (94 %). Elle se présente désormais comme une offre touristique transgénérationnelle par sa dimension familiale élargie et son ouverture à un public plus jeune.

Un produit en mutation : l'évolution progressive du produit s'observe par une montée en gamme de la flotte et des services proposés, tout en maintenant les emplois malgré la baisse du nombre de bateaux. La location de bateaux attire de plus en plus la clientèle française et notamment des clients interbassins, « riverains » de ces bases de location, conduisant ainsi à une évolution de la demande en offres de courts séjours sur le week-end chez certains opérateurs qui louaient précédemment plutôt à la semaine.

Des défis à relever, ils sont multiples pour la filière :

- adaptation aux contraintes de navigation impactées par le changement climatique et d'une conjoncture économique et géopolitique mouvante,
- fidélisation de la clientèle tout en rajeunissant cette clientèle par une expérience nouvelle adaptée.

Lionel ROUILLON,
Directeur du Développement



DÉMARCHE

MÉTHODOLOGIQUE

MISE EN ŒUVRE

La dimension méthodologique a une incidence majeure sur les résultats présentés ici. Afin de comparer les données de l'étude de 2019 avec celles de cette analyse de 2024, la méthodologie des travaux précédents a largement été reprise, en s'appuyant sur la méthode proposée par la Direction générale des Entreprises (Mesure de l'impact économique d'un événement touristique).

Cependant, les résultats descriptifs de la situation en 2019 et en 2024 restent, par nature, des estimations. Qu'il s'agisse d'intervalles de confiance ou de données manquantes, des ajustements ont été nécessaires lors des deux enquêtes. Ces estimations ont été menées avec rigueur, mais elles comportent inévitablement une part d'incertitude. La comparaison des résultats entre 2019 et 2024 doit être abordée avec prudence, en évitant notamment d'interpréter des évolutions trop réduites.

La démarche de l'étude 2024 a reposé sur :

- 30 entretiens ou échanges téléphoniques avec les acteurs de la filière dont 6 entretiens avec des opérateurs.
- Mobilisation des agents VNF, d'enquêteurs TMO et des salariés des loueurs visant à collecter les adresses mail des clients, collecte de 1 223 adresses entre le 8 juin et le 28 octobre 2024.
- Questionnaire en ligne après la croisière (2 ou 3 jours après le retour au domicile).
- 424 réponses clients collectées de 28 juin au 3 novembre 2024.
- Gestion de la représentativité des réponses clients par une procédure de redressement (reprenant pour une large part les informations de l'ONTF 2023).

Il convient de noter que les résultats du bassin Hauts-de-France ont été assimilés à ceux du bassin Grand-Est. De la même manière, les résultats du bassin Rhône-Saône ont été assimilés au Bassin Bourgogne-Franche-Comté. En effet, un seul opérateur est présent sur le bassin Rhône-Saône, qui plus est, situé à environ 10 km du bassin Bourgogne Franche Comté.

L'évaluation du chiffre d'affaires global des loueurs de bateaux habitables sans permis, sur le plan national et par bassin a été réalisée à partir d'un ratio de chiffre d'affaires par bateaux calculés par modélisation (selon le nombre de bateaux par entreprise et de leur chiffre d'affaires). Les deux types d'opérateurs, loueurs internationaux et loueurs régionaux, ont donné lieu à un traitement différencié pour rendre compte de leurs spécificités en termes de modèle économique et de résultats. Cette méthode suit la méthode employée en 2019 afin de garantir au mieux la comparabilité des résultats.

Le terme « retombées économiques » peut correspondre à des réalités très différentes selon la définition qui lui est donnée et les protocoles de calcul retenus. Dans le prolongement des études réalisées par VNF en 2012, 2014 et 2019, l'approche consistant à évaluer la **contribution** de la présence des filières du tourisme fluvial à l'activité économique des territoires a été privilégiée.

Dans le cadre de cette analyse des retombées économiques de la location de bateaux habitables, deux types d'effets sont distingués afin de mieux comprendre la contribution réelle de cette activité au territoire étudié.

1. Le poids économique qui correspond au montant total des dépenses effectuées par les opérateurs (loueurs) et des clientèles sur le territoire étudié. Il donne une vision globale de l'activité économique générée localement.

2. L'impact économique, quant à lui, s'intéresse uniquement aux ressources nouvelles injectées dans le territoire grâce à l'activité, c'est-à-dire celles qui n'auraient pas existé sans elle. On exclut ainsi dans le calcul de l'impact :

- les dépenses des habitants locaux (à l'échelle nationale, les personnes résidents en France ; à l'échelle locale, les résidents du bassin) ;
- le chiffre d'affaires réalisé par les opérateurs auprès de cette clientèle locale.

Autrement formulé, seuls les flux entrants depuis l'extérieur vers le territoire sont considérés comme de véritables apports économiques. Les échanges internes (entre acteurs locaux ou entre acteurs extérieurs) sont exclus, ne créant pas de richesse nouvelle pour le territoire.

La mesure du poids économique généré par les opérateurs a été effectuée en trois étapes :

- l'estimation du chiffre d'affaires global des opérateurs (cf. chapitre précédent),
- l'évaluation des dépenses des entreprises par type (décomposition par type de charges),
- la ventilation des différents types de dépenses aux trois niveaux géographiques que sont le bassin de navigation (pour la mesure des retombées à l'échelle des bassins), la France (pour la mesure des retombées à l'échelle nationale) et l'international.

Conduite pour le compte de Voies Navigables de France, cette étude a été réalisée en partenariat par l'institut d'études TMO et la société de conseils SCET.



.....

NOUS REMERCIONS

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

.....





**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

