

Etat des lieux des activités nautiques de la façade atlantique française

1 - Une filière industrielle dynamique et conquérante

1.1/ La filière nautique, un secteur dynamique qui s'appuie majoritairement sur la production des régions atlantiques françaises

Avertissement

Il est important de souligner que notre analyse du contexte national s'appuie sur des données provenant en grande partie de la Fédération des Industries Nautiques (FIN). La FIN compte 800 adhérents qui représentent 90% du poids économique du secteur. Néanmoins, il faut préciser que c'est un secteur très éclaté avec une multitude de petits et moyens chantiers et, quelques grands acteurs ayant un poids économique très fort, dont il faut tenir compte dans la représentation du secteur par la FIN. L'analyse comparative que nous ferons ensuite entre les régions permettra de nuancer ces données nationales et notamment de mettre l'accent sur les spécificités des petites entreprises nautiques. Concernant le marché de la glisse, les chiffres de la FIN ne prennent en compte qu'une partie des données.

D'autre part, notre analyse, qui s'appuie sur des chiffres antérieurs au 31 août 2008, insiste sur le dynamisme et la performance de l'industrie nautique française. Or, les récents événements montrent que la tendance risque de s'inverser à partir de 2009 et que les industries nautiques entrent dans une phase plus morose due à des facteurs conjoncturels (crise économique mondiale) mais aussi structurels (surproduction, marché à saturation, baisse de la demande,...). Les grands enjeux liés à ces mutations seront abordés de manière plus approfondie dans la deuxième partie de l'étude.

Enfin, il faut préciser que dans le secteur nautique, les chiffres annoncés correspondent à des années « plaisance », c'est-à-dire une année qui débute au 1er septembre et se termine au 31 Août. Autrement dit, l'année 2008 débute au 1er septembre 2007 et s'achève au 31 août 2008.

Un contexte national favorable : quelques chiffres clés¹

En 2007, la filière industrielle nautique comptait 4 933 entreprises, soit 45 227 emplois et générait 4,96 milliards d'euros de chiffre d'affaires, soit une multiplication du CA² par plus de 8 en 30 ans. Ce dynamisme s'est également traduit par un fort accroissement de la production, puisque celle-ci a été multipliée par 3 entre 1997 et 2007.

En 2007, deux activités généraient à elles seules plus de la moitié du CA total de la profession : la construction (1210 M€ - 26%) et le négoce (1 171 M€ - 25.2%). De même, près d'un emploi sur deux était généré par ces deux secteurs. Les tendances sont les mêmes en 2008.

Concernant la répartition de la production française par secteur d'activité en 2007/2008, on note que les voiliers habitables réalisent 59% du CA, suivis par les bateaux à moteur habitables (26%). Pour les types de voiliers, les monocoques 12 – 24m occupent presque la moitié du marché (45.5%) suivis par les monocoques 9 – 12m (28.8%).

Concernant le marché de la glisse³, on observe que les ventes de matériel de glisse (planche à voile, et kitesurf) ont, en 2007, été marquées par une évolution des typologies de matériels vendus, soit une forte progression des ventes de voiles et accessoires (mâtes, wishbones) pour la planche à voile et de flotteurs pour le kitesurf.

Enfin, il faut souligner qu'il existe un marché de l'occasion très actif, en concurrence avec le neuf comme l'atteste le tableau suivant :

1 - Source : « Les chiffres clés du nautisme 2006/2007 » et « Les chiffres clés du nautisme 2007/2008 » - Fédération des Industries Nautiques (FIN).

2 - CA : chiffre d'affaires

3 - Source : communiqué de presse FIN sur les ventes de planche à voile et kite surf (septembre 2008)

NEUF	93	94	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07	08	08/09
Voiliers neufs	1 578	1 439	1 509	1 404	1 261	1 859	1 859	2 209	2 419	2 419	2 250	2 183	2 312	2 498	2 381	2 303	-3,3%
Moteur neufs	5 220	4 893	4 929	4 801	4 169	5 748	3 510	4 006	4 255	4 488	4 517	4 989	5 325	5 587	5 680	5 626	-1,0%
Voiliers neufs (%)	23,2%	22,7%	23,4%	22,6%	23,2%	24,4%	34,6%	35,5%	36,2%	35,0%	33,2%	30,4%	30,3%	30,9%	29,5%	29,0%	
Moteur neufs (%)	76,8%	77,3%	76,6%	77,4%	76,8%	75,6%	65,4%	64,5%	63,8%	65,0%	66,8%	69,6%	69,7%	69,1%	70,5%	71,0%	
OCCASION	93	94	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07	08	08/09
Voiliers d'occasion	9 349	8 989	8 960	9 376	9 183	9 614	6 853	8 216	8 219	9 381	7 834	8 269	7 421	8 476	8 353	8 067	-3,4%
Moteur d'occasion	10 925	10 425	10 734	11 615	11 746	12 491	6 181	8 636	8 681	9 171	9 374	9 055	8 781	10 782	12 018	11 169	-7,1%
Voiliers d'occasion (%)	46,1%	46,3%	45,5%	44,7%	43,9%	43,5%	52,6%	48,8%	48,6%	50,6%	45,5%	47,7%	45,8%	44,0%	41,0%	41,9%	
Moteur d'occasion (%)	53,9%	53,7%	54,5%	55,3%	56,1%	56,5%	47,4%	51,2%	51,4%	49,4%	54,5%	52,3%	54,2%	56,0%	59,0%	58,1%	

Souce : Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, Direction Générale des Infrastructures des Transports et de la Mer, Bureau de la Plaisance "La plaisance en quelques chiffres"

Jusqu'en 1998 inclus, navires de plus de 2 tjb, voiles et moteur,

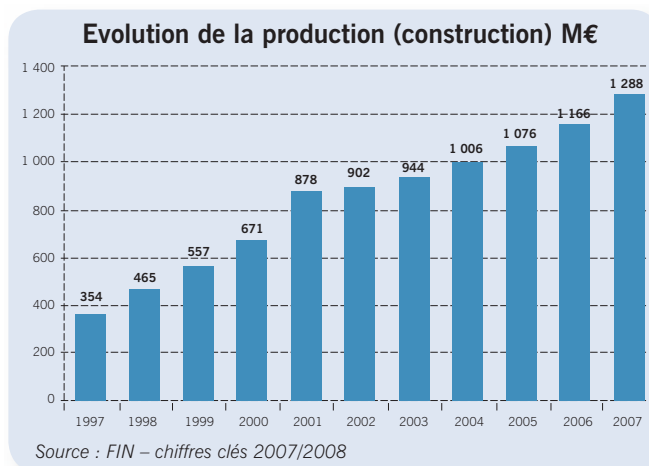
A partir de 1999, tout navire voile ou moteur immatriculé d'une longueur supérieure à 6 m

Ce marché de l'occasion est soutenu et permet d'activer le marché du neuf, les entreprises ont d'ailleurs dans certains cas leur propre filiale pour les ventes de bateaux d'occasion.

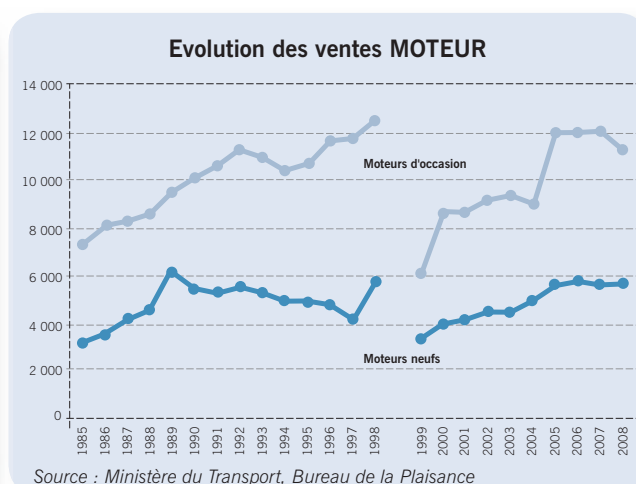
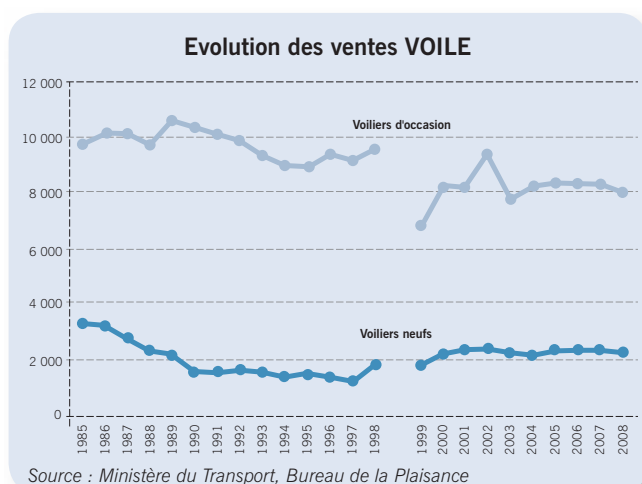
L'intérêt de notre étude réside notamment dans le fait que la moitié de la production nautique française se concentre sur nos régions atlantiques, même si ces 4 régions présentent de fortes différences et des spécificités.

Une évolution croissante de la production nautique française

La plaisance est un secteur jeune qui s'est développé avec l'avènement du polyester et du composite. Dès les années 60, les Français se sont rapidement positionnés sur ce créneau, avec une croissance légère au départ, puis un ralentissement au début des années 90 (rupture marquée en 93), pour ensuite connaître une progression très importante à partir de 1997, avec des croissances de 10 à 30% (en terme de CA). Avec une production multipliée par 3,6 en 10 ans, c'est un des secteurs industriels français qui s'est le plus largement développé. Depuis le début des années 2000, la croissance est plus stable, comprise entre 5 et 8% par an. Avec une hausse de 10,4% en 2007, on peut considérer que la production nautique française a poursuivi sa progression à un rythme soutenu. Son chiffre d'affaires a atteint, cette année-là, 1 288 M€ contre 1 166 M€ en 2006. Le graphique suivant illustre cette progression constante et ne prend en compte que le CA du secteur de la construction (activités d'entretien et de réparation non comprises).

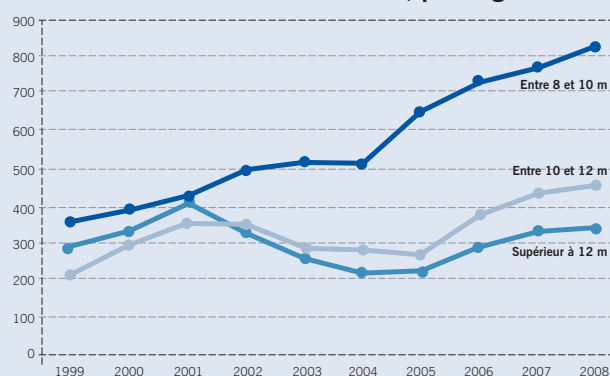


Si l'on observe l'évolution des ventes par type de marché, on remarque une relative stabilité des ventes « voile » et une progression significative du marché « moteur ». Il faut préciser que les graphiques suivants englobent l'ensemble des longueurs de bateaux, ce qui peut perturber les chiffres lors de nombreuses ventes de petites unités.



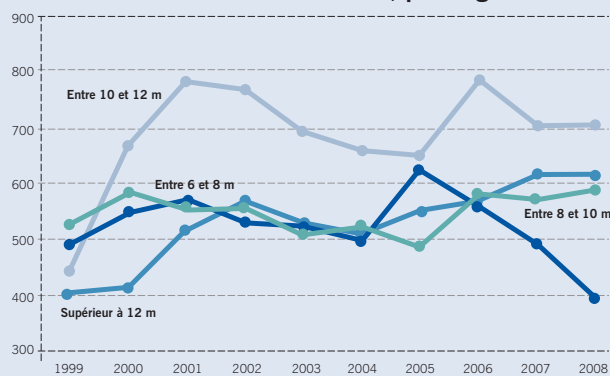
Le graphique d'évolution du marché de la voile montre que le segment des plus de 12 mètres est celui qui connaît la plus forte progression. De manière générale, on observe un recentrage du marché vers les plus grandes longueurs, pour le marché du moteur, la croissance est en constante augmentation sur tous les segments, comme l'attestent les chiffres suivants.

Evolution du marché MOTEUR, par segment



Source : Ministère du Transport, Bureau de la Plaisance

Evolution du marché VOILE, par segment



Source : Ministère du Transport, Bureau de la Plaisance

Les premières estimations pour 2008 montrent une croissance de +5%⁴, ce qui témoigne d'un ralentissement en comparaison aux années précédentes. A l'image des résultats mitigés des salons nautiques de l'automne 2008, les ventes ont diminué et les industriels reconnaissent n'avoir aucune lisibilité pour 2009. Néanmoins, ces signes de ralentissement doivent être relativisés car ils ne sont pas essentiellement dûs à un contexte de crise mondiale. En effet, des aspects structurels peuvent influencer sur la croissance (ex : le marché est arrivé à maturation et la surproduction est aussi une cause de ralentissement).

Enfin, il faut rappeler que même si cette croissance a diminué, elle reste positive et témoigne donc d'une bonne résistance dans ce contexte de récession économique. Sa performance repose d'ailleurs en grande partie sur le dynamisme des industries nautiques françaises sur les marchés extérieurs.

Une croissance portée par les exportations

Depuis 1998, année où, pour la première fois, le rapport ventes à l'export / ventes en France s'est inversé, le montant du chiffre d'affaires réalisé à l'export a été multiplié par plus de 3. Sur l'ensemble des industries françaises, le secteur nautique est celui qui exporte le plus. Les exportations représentent donc un véritable moteur pour la croissance du nautisme : 73% de la production française de voiliers a été exportée en 2008 et plus de 60% pour les moteurs. Les efforts des entreprises vont dans ce sens, les aides à l'export sont de plus en plus importantes, et il est à noter que la taille des entreprises exportatrices est en train de diminuer, ce qui signifie que le marché international devient de plus en plus accessible.

Cette renommée internationale positionne aujourd'hui la France comme leader mondial pour :

- les voiliers de plaisance (Bénéteau, Dufour, Alubat,...)
- les bateaux pneumatiques (Zodiac)
- les catamarans de plaisance et de sport (Fountaine-Pajot, Nautitech, Lagoon,...)
- la glisse : windsurf, kite surf, planche à voile (Bic Sport)

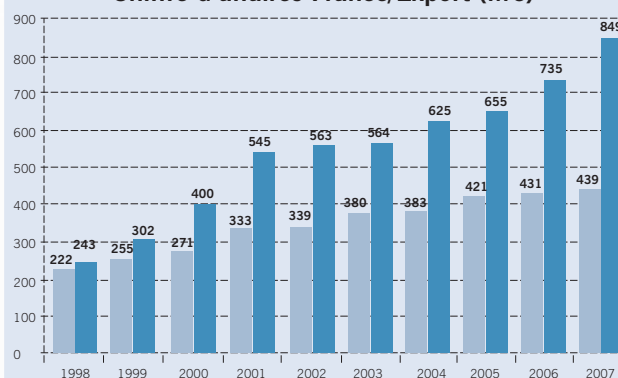
Enfin, la France est leader européen de la location maritime et fluviale et se situe au 5^e rang mondial pour la production de bateaux à moteur qui reste le secteur dominant au niveau mondial.

La répartition des exportations par zone géographique en 2006 était la suivante⁵ :

- 73.6% pour l'Europe
- 18.6% pour le continent américain
- 4.5% pour l'Asie
- 0.7% pour le Moyen Orient

La majorité des exportations partent donc vers d'autres pays de l'Union Européenne, avec notamment des développements importants vers l'Europe de l'Est. A l'inverse, les marchés traditionnels allemands, hollandais, italiens et britanniques connaissent un ralentissement ces dernières années. Cela peut s'expliquer par le fait qu'ils ont leurs propres constructeurs (ex : Allemagne).

Chiffre d'affaires France/Export (M€)



Source : FIN – chiffres clés 2007/2008

Evolution des exportations par pays

unités : millions d'euros et % des variations annuelles

	2005	2007	Evolution 2007/2005
Europe	870,3	946,3	8,7%
Europe Occidentale	817,7	883,7	8,1%
dont Italie	254,3	249,4	-1,9%
dont royaume-Uni	202,6	199,6	-1,5%
dont Espagne	111,0	123,1	10,9%
dont Allemagne	50,0	42,6	-14,8%
dont pays-Bas	34,6	30,4	-12,2%
PECO	42,2	44,9	6,6%
Afrique	8,8	21,5	144,1%
Amérique	194,3	238,7	22,8%
dont Etats-Unis	71,7	63,9	-10,9%
Asie	35,6	58,2	63,7%
Moyen Orient	8,7	8,6	-0,7%
Divers	5,0	13,0	161,9%
Total	1 122,6	1 286,3	14,6%

Source : Douanes, données 2007

4 - Source : Communiqué de presse de la FIN, 4 septembre 2008. Chiffre calculé sur la base d'un panel d'entreprises représentant 80% de la production pour la période du 01 septembre 2007 au 31 Août 2008.

5 - Source : Douanes, données 2007

On note également un ralentissement des exportations vers les Etats-Unis en raison de la parité euro/dollar, et à l'inverse un accroissement vers l'Amérique latine.

Le secteur nautique regarde avec attention toute la zone asiatique qui représente un potentiel important, même si les exportations y demeurent encore faibles (en termes de volume).

Si la production française s'appuie sur une part importante de ventes à l'international, il est en revanche intéressant de souligner que le marché français est pour sa part mature. La croissance du marché intérieur reste plus limitée (2% en 2007), ce qui s'explique en partie par un contexte économique morose, la baisse du pouvoir d'achat, une saturation des ports de plaisance et des pratiques en voie de diminution (vieillesse des plaisanciers),...

Les raisons de ce succès international

Comment expliquer le succès des entreprises françaises nautiques dans le monde ?

Tout d'abord, le secteur bénéficie de l'image de marque de quelques leaders mondiaux et plus particulièrement de celle de Bénéteau, petit chantier de plaisance devenu géant mondial de l'industrie nautique, employant 6 000 personnes et concentrant à lui seul les deux tiers du chiffre d'affaires français dans le secteur de la construction nautique.

Une autre force de l'industrie nautique française tient au développement de stratégies de niches, avec des chantiers plus modestes qui se sont positionnés par exemple sur le marché des habitables (Dufour notamment) ; d'autres misent sur les bateaux typés de régates comme les chantiers Archambault, Pogo Structures ou JPK. D'autres encore parient sur le retour en vogue du classicisme ou le voilier de luxe (Amel), tandis que certains se spécialisent dans les coques en aluminium (Alubat, Allures Yatching,...). Le créneau des grands voiliers en composite et aluminium est occupé par CNB, celui des grandes vedettes par Couach. Le marché des catamarans connaît, pour sa part, une croissance très soutenue grâce à des marques mondialement connues pour leur expertise (Fountain Pajot, Catana, Lagoon, Nautitech...).

L'industrie navitaire française possède toutes les ressources nécessaires pour équiper les bateaux du monde entier. Les voileries, notamment les sociétés Elvstrom et Incidences, ont acquis une belle réputation. En matière d'accastillage, les marques françaises occupent également une place de choix (Lorima, Wichard, Karver, Plastimo, Lancelin et Cousin, Guy Cotten, TBS, Tribord,...). Enfin, l'électronique est sans doute le domaine de pointe où la France se distingue le plus nettement de ses concurrents (NKE, Navicarte, Adrena,...).

La présence sur le littoral français de nombreux chantiers spécialisés dans la réparation, l'entretien et l'hivernage des bateaux génère une activité importante (1 500 entreprises) et constitue un point de rendez-vous pour les plaisanciers.

Enfin, le savoir-faire humain et l'innovation sont des clés essentielles dans la réussite de cette filière nautique française.

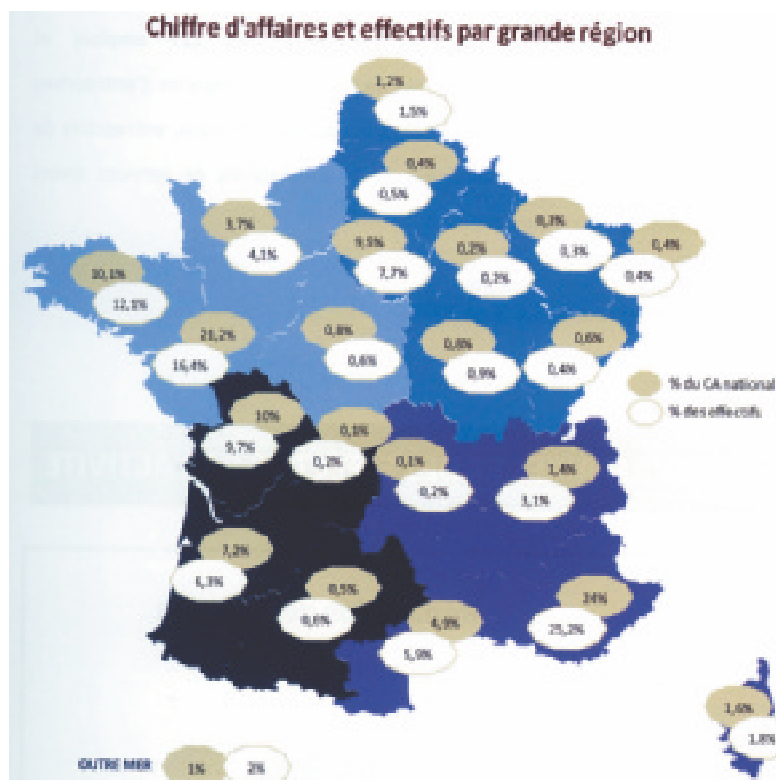
Un poids socio-économique important des régions atlantiques dans la production nationale

Nombre d'entreprises par région

En 2006, d'après une enquête filière de la FIN, on comptait un total de 1 776 entreprises dans les 4 régions atlantiques (soit 37,5% des entreprises françaises), avec la répartition suivante :

- 734 entreprises en Bretagne (15,5% des entreprises françaises)
- 336 entreprises en Pays de la Loire (7%)
- 374 entreprises en Poitou-Charentes (7,9%)
- 332 entreprises en Aquitaine (7%)

La Bretagne est la région qui possède le plus grand nombre d'entreprises. En revanche, les chiffres suivants montrent que d'autres régions ont un poids socio-économique supérieur.



Chiffre d'affaires réalisé par région (2007/2008)

Concernant le chiffre d'affaires généré par les entreprises nautiques, on note que celles situées en Pays de la Loire (21,2%) arrivent en deuxième position derrière la région PACA (24%). Viennent ensuite les entreprises bretonnes (10,1%), picto-charentaises (10%) et aquitaines (7,2%).

Les 4 régions atlantiques génèrent à elles seules presque la moitié du CA français (48,5%).

Emplois générés par région (2007/2008)

La Région Pays de la Loire rassemble 16,4% du nombre total de salariés de la filière française, soit 7 417 emplois. Viennent ensuite la Bretagne (12,1% soit 5 472 emplois), suivie par Poitou-Charentes (9,7%) et Aquitaine (6,3%).

Les 4 régions atlantiques abritent donc 44,5% des effectifs nationaux.

Ces chiffres ne comprennent pas la filière « glisse » (au sens large) qui sera abordée plus spécifiquement dans le point suivant sur les activités en Aquitaine.

Remarque : un recensement (2007) réalisé par l'agence économique de Bretagne met en avant des chiffres supérieurs à ceux de la FIN, quant au nombre d'emplois générés en Bretagne. C'est une donnée à prendre en compte dans notre analyse des problématiques socio-économiques de cette industrie.

%	Chiffre d'Affaires	Effectifs
Bretagne	10,1%	12,1%
Pays de la Loire	21,2%	16,4%
Poitou-Charentes	10,0%	9,7%
Aquitaine	7,2%	6,3%
Total	48,5%	44,5%

Source : FIN chiffres clés 2007/2008

En bref,

- Une industrie jeune et dynamique qui sort d'une décennie de croissance continue, mais qui doit faire face aujourd'hui aux premiers signes d'une crise économique
- Une concentration de la production française dans les régions atlantiques (1/2 du CA national et 1/2 des effectifs employés dans la filière)
- Un savoir-faire reconnu mondialement et porté par des grands chantiers nautiques
- Une industrie conquérante qui se traduit par le taux d'exportations le plus élevé de l'industrie française (66%)

1.2/ Une armature industrielle et un poids économique qui diffèrent entre les 4 régions atlantiques

L'état des lieux qui suit permet de connaître le poids économique de la filière nautique dans nos 4 régions et de faire ressortir les particularités de leur production.

Le territoire aquitain, caractérisé par la présence de leaders mondiaux de la grande plaisance et une filière « glisse » en plein essor

En 2006, l'industrie nautique en Aquitaine (hors filière « glisse ») a généré 266 millions de chiffre d'affaires et 2 740 emplois⁶. Les entreprises se concentrent sur trois zones principales : la Gironde (bassin d'Arcachon), les Landes, et la zone côtière du Pays Basque. La Gironde abrite notamment deux entreprises de renom : Guy Couach, groupe spécialisé dans la production de yachts de luxe et CNB (Construction Navale de Bordeaux), entreprise du groupe Bénéteau, spécialisée dans la construction de voiliers composites et aluminium de haut de gamme. Les activités des entreprises aquitaines concernent à la fois la construction (ingénierie, architecture, bureaux d'études, construction, équipementiers), les services (avec la maintenance) et des activités connexes communes comme les voileries et selleries, motoristes, mécanique et électronique. Le tissu régional comprend une majorité de petites entreprises, aux activités très diversifiées, de la plus traditionnelle aux niches de marché les plus innovantes. L'ensemble de la côte aquitaine est un lieu de pratiques sportives et touristiques tournant autour du nautisme, d'où la présence de nombreux loueurs.

La spécificité aquitaine réside plus particulièrement dans le poids important de la « jeune » filière glisse qui représente dans la région 400 entreprises, 3 200 emplois, 1,2Mds d'€ de CA, une progression de 150% en 10 ans... Même si l'Aquitaine est concurrencée par les Etats-Unis, cette région demeure le véritable leader européen sur ce marché. C'est dans le sud de l'Aquitaine que se concentrent les sièges sociaux des grandes marques, les shapers, et les acteurs de la communication (presse, médias, organisateurs de salons,...),...

Cette concentration géographique s'explique notamment par des raisons historiques et par une logique de proximité entre lieu de pratiques et de production.

La logique de la filière « glisse » aquitaine est très différente de celle de l'industrie nautique atlantique basée en grande partie sur la production. En Aquitaine, la glisse est composée de petits shapers (micro-entreprises locales et artisanales) travaillant sur des matériaux composites et d'une majorité d'entreprises de produits textiles et accessoires qui sont essentiellement importés. Il faut à cet effet remarquer que l'activité textile représente 80% du CA de la filière glisse. Les principaux secteurs d'activité en Aquitaine sont la création, le design – marketing (travail sur les tendances, les modes, les nouveautés,...) et la logistique postproduction.

6 - Source : « Le nautisme en Aquitaine » - janvier 2008, Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Aquitaine – les données économiques liées aux sports de glisse ne sont pas inclus dans cette analyse.

Zoom sur EuroSIMA cluster

Depuis janvier 2008, le SPL (système productif local) Glisse et le Pôle Glisse ont fusionné pour former EuroSIMA Cluster, pôle regroupant 93 entreprises, dans un objectif de dynamisation de la filière « glisse » en Aquitaine. Les principales thématiques des projets développés sont : le développement d'un centre de ressources, la mise en place d'actions collectives pour les shapers, les projets d'innovation et R&D, le développement durable, la formation et les ressources humaines. Il faut remarquer la volonté du pôle de conforter les liens avec les fédérations sportives, l'engagement sur l'innovation (produits verts) et les formations/emplois afin d'améliorer et de stabiliser cette filière.

La région Poitou-Charentes portée par un pôle nautique autour de La Rochelle

La particularité de la région Poitou-Charentes réside dans le fait que ses entreprises nautiques sont concentrées dans un seul département et plus particulièrement autour de La Rochelle, premier port de plaisance français, doté d'un plateau technique de 800 personnes et d'une concentration unique de compétences. C'est donc en toute logique que nous y trouvons des constructeurs de renom comme Fountaine – Pajot, Poncin, Dufour, Archambault, Rhéa Marine, Philéas, Amel, ... Une dynamique s'est mise en place et a attiré de nombreux sous traitants : Incidences, ENO, Sparcraft, Polytech,... Ces équipementiers professionnels sont particulièrement performants avec un CA presque deux fois plus élevé que dans les autres régions. Auprès de ces grands chantiers, le pôle rochelais se caractérise aussi par la présence de nombreux architectes – Joubert, Lombard,... et de compétences technologiques comme l'atteste la présence du CRAIN - Centre de recherche pour l'architecture et l'industrie nautique (La Rochelle), et du CRITT⁷ « matériaux » de Rochefort. Le département se distingue aussi des autres régions par l'importance du secteur de la location. Quant au négoce et à la maintenance, les entreprises sont relativement nombreuses mais ne représentent pas un chiffre d'affaires aussi important qu'en Bretagne ou en Pays de la Loire. Enfin, il faut souligner la présence de l'ICNN, premier centre européen de certification et de normalisation pour les bateaux à voile.

Zoom sur Fountaine - Pajot

Créée en 1976, la société a commencé sa production de catamarans de croisière à partir de 1983. En 2007, Fountaine-Pajot offre une gamme complète de catamarans à voile et à moteur. Avec deux sites industriels situés à La Rochelle et à Aigrefeuille, 500 salariés et 54 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2008 (24% de croissance), la société est entrée dans une nouvelle étape depuis l'ouverture de son capital et son introduction en bourse. Cela lui permet aujourd'hui de poursuivre le développement des catamarans haut de gamme pour une clientèle mondiale.

Il n'existe pas de département « Recherche et Innovation » formalisé au sein de l'entreprise, mais cet investissement représente environ 2% du chiffre d'affaires. Des sous-traitants, pour la plupart basés en Charente-Maritime ou Vendée, sont de plus en plus sollicités : meubles, composite, bois, métaux, mâts, fonderie, gréements mais aussi un environnement de soutien important tels que les architectes, les bureaux d'études et les organismes de recherche (CRITT, CRAIN,...) ou de certification (ICNN).

En conclusion, nous pouvons dire que la Charente-Maritime suit, mais dans une moindre mesure, une logique similaire à celle que l'on retrouve en Vendée.

Le groupe Bénéteau, symbole d'une industrie nautique de pointe pour les Pays de la Loire

Si la région des Pays de la Loire ne possède pas le plus grand nombre d'entreprises, elle concentre en revanche les effectifs les plus nombreux et génère la majeure partie du chiffre d'affaires des 4 régions atlantiques. Cela s'explique par une concentration de grosses entreprises en Vendée notamment, avec le groupe Bénéteau, Alliaura, Alubat,...présents sur les marchés mondiaux et qui ont un poids économique très important. Il existe aussi un réseau de négoce et maintenance, mais très peu de petits artisans. Le symbole de la réussite de l'industrie nautique dans cette région demeure le groupe Bénéteau, devenu leader incontesté de la construction de bateaux de plaisance à voile.

Zoom sur le groupe Bénéteau

En un peu plus de 100 ans, le petit chantier Bénéteau est devenu un géant mondial de l'industrie nautique. L'aventure de l'entreprise vendéenne commence en 1884 sous l'impulsion d'un architecte naval, Benjamin Bénéteau. Les héritiers se lanceront ensuite dans la plaisance à voile et introduiront le polyester dans la construction de leurs bateaux. En 1976, la gamme First incarne la démocratisation d'un loisir et lance l'entreprise sur le marché mondial. En moins de 20 ans, Bénéteau va faire son entrée en bourse et s'imposer sur le marché américain. Déjà leader mondial des constructeurs de voiliers depuis 1982, l'entreprise devient leader européen de la plaisance et premier constructeur français de bateaux de pêche professionnelle en 1994. Le groupe, qui depuis a racheté son principal concurrent français Jeanneau, poursuit sa stratégie de diversification avec les catamarans Lagoon, les voiliers de Prestige Wauquiez, les super yachts CNB, les navires de transport de passagers rapides Voyager TM, les bateaux de pêche et les bateaux de service... Le groupe a réalisé un chiffre d'affaires de plus d'un milliard d'euros en 2007-2008 (soit une croissance de 10,6%) et employait 6 000 personnes - dont 4 000 en Vendée - jusqu'en 2008. Sa production de 10 000 unités par an se divise entre le moteur (40%) et la voile (60%).

La Bretagne, une région caractérisée par la présence d'un réseau important de très petites entreprises

L'industrie nautique bretonne se distingue nettement de ses régions voisines car sa spécificité réside dans le fait d'avoir une multitude de très petites entreprises opérant sur des secteurs très variés. A l'exception de 3 chantiers spécialisés dans la grande plaisance (JFA à Concarneau, Alliaura et Arcoa à Lorient), le marché est essentiellement composé de petits chantiers caractérisés par une production artisanale, à faible valeur ajoutée, bien loin des logiques industrielles et de marketing d'un groupe comme Bénéteau. En Bretagne, les artisans vendent généralement en direct aux clients et ne passent pas par un réseau de distribution. Dans ce contexte, la Bretagne a su se placer sur des marchés de niche comme l'illustre parfaitement le secteur des bateaux traditionnels, des catamarans (Nautitech) ou de la course au large. A titre d'exemple, la moitié de la flotte du Vendée Globe 2008 a été fabriquée en Bretagne. Des entreprises comme CDK Technologies, Plasmor ou Multiplast témoignent d'un savoir-faire reconnu mondialement.

Zoom sur les marchés de niche du Morbihan

L'action du cluster nautisme et construction navale en Morbihan a permis de répertorier un ensemble de chantiers placés sur des marchés de niche. En voici les principaux exemples :

Alphena, lance un voilier D-yacht de 10m de long avec pont en teck d'origine durable et un moteur électrique.

Les chantiers Talhouet construisent des bateaux amphibies en aluminium pour les habitants des îles du golfe du Morbihan.

FR Nautisme développe un prototype de 40 pieds, après avoir placé trois navires de 40 pieds dans les premiers de la Transat Jacques Vabre.

JPK propose un voilier prototype de 10m, dessiné par JP Kleber.

7 - CRITT : Centre de recherche, d'innovation et de transfert technologique

Kaïdoz Plaisance lance un voilier de 9,44m avec un cockpit géant de 14m² surmonté d'arceaux qui supportent un cocon gonflable transparent et modulable (protection climat).

L'Otarie développe un petit voilier maison, le Souriceau, et étudie la possibilité de fabriquer un 33 mètres en acier et bois pouvant « beacher ».

Ouest Composites développe la gamme pro marine de vedettes à moteurs.

Plasmor produit des petits canots à moteurs, des voiliers et des kayaks de mer.

Seagull se présente comme le leader mondial du char à voile avec des modèles de compétition et de loisir.

Virus boat construit un D-boat, le trimaran familial Magnum 21 et prépare de nouveaux modèles pour des raids alliant confort et sécurité.

Parallèlement, la Bretagne a développé un important réseau de négoce et de maintenance, elle est d'ailleurs leader sur ce secteur, que ce soit en termes d'entreprises, d'effectifs ou de chiffre d'affaires. De nombreux autres services sont aussi présents avec notamment des chantiers d'aménagement et de réparation, des experts, des shipchangers (import),...

Enfin, les sous-traitants occupent une bonne part du marché breton, notamment en voilerie/sellerie (North Sails), accastillage et navigation (NKE, Plastimo, Nautix,...), moteurs, vêtements spécialisés (Guy Cotten),... plus récemment, on a pu observer que le secteur de la glisse prenait de l'importance en Bretagne.

En bref,

- Des secteurs comme la voile, la glisse, les bateaux de course... où les régions atlantiques sont leaders
- Une bonne représentation de la diversité de la filière nautique au niveau atlantique
- Une façade atlantique caractérisée par une forte dichotomie entre un vaste tissu de petites entreprises traditionnelles et quelques grands chantiers nautiques présents sur les marchés mondiaux
- Des industries spécifiques et des problématiques différentes d'une région à l'autre

1.3/ Une industrie manufacturière et traditionnelle qui nécessite des compétences et des besoins spécifiques

Les spécificités des métiers du nautisme

Pour construire un bateau, on compte 49 métiers différents, ce qui nécessite d'aller chercher des besoins dans plusieurs secteurs et de partager certaines compétences avec d'autres filières. On trouve donc dans ce panel très varié, des métiers allant de la conception du bateau (architecte naval, ingénieur et dessinateur en construction navale) aux services commerciaux (loueur, skipper, commercial), en passant par la construction (charpentier, menuisier, agent en aménagement intérieur, modelleur, peintre en construction navale, stratifieur, chaudronnier-soudeur, ouvrier voilier-sellier,...), l'entretien et la réparation (mécanicien réparateur de moteurs, agent de maintenance et de services, électronicien – électricien, accastilleur – gréeur).

L'accès aux métiers du nautisme s'effectue à travers diverses filières d'enseignement, du lycée professionnel aux centres de formation spécialisés. Les formations nécessaires au nautisme appartiennent à quatre filières d'enseignement clairement identifiées :

- la filière plasturgie. Cette filière de formation concerne les métiers du composite (stratifieurs et mouleurs contact,...). C'est dans ce secteur de formation que les évolutions technologiques vont le plus engendrer de demandes d'élargissement de compétences ;
- la filière métallurgie. Cette filière forme aux métiers de tourneur-fraiseur, chaudronnier...indispensables à la construction des bateaux métalliques et à toutes les pièces d'accastillage ;
- la filière BTP. Cette filière forme aux métiers suivants : plombier, électricien, menuisier, ébéniste, électronicien, peintre...que l'on retrouve à la construction et à la réparation ;
- la filière maintenance. Cette filière concerne les métiers d'agent ou de technicien de maintenance, mécanicien réparateur... Ils forment l'essentiel du personnel de maintenance.

Les formations nécessaires peuvent aussi appartenir au secteur spécifique des métiers de la mer (diplômes de navigation professionnelle dispensés par les lycées maritimes et les écoles de la marine marchande) avec des formations aux métiers de skipper, ouvrier-voilier, charpentier de marine... D'autres formations appartiennent à des secteurs transversaux, notamment pour les services.

Les métiers de la glisse sont proches dans le domaine de la construction des planches, avec une filière plasturgie-composites. Il faut y ajouter, comme pour les bateaux, les métiers de la conception et du design.

Les caractéristiques et les besoins identifiés en emploi/formation dans les régions atlantiques françaises

En introduction de cette partie, il apparaît important de rappeler que la filière nautique est créatrice d'emplois. En effet, elle représente plus de 45 000 emplois, chiffre qui a été multiplié par 4 en 45 ans, et 12 000 emplois ont été créés au cours de ces 4 dernières années.

L'ensemble des données suivantes provient des diagnostics réalisés dans le cadre des Contrats d'Objectifs Territoriaux (COT) des 4 régions, à l'exception des Pays de la Loire (étude du cabinet Syndex et chiffres clés 2007/2008 de la FIN).

Aquitaine

Les entreprises du secteur se concentrent en Gironde autour du bassin d'Arcachon (63%), dans les Landes (14%) et dans les Pyrénées Atlantiques (16%). La filière est composée de deux groupes d'entreprises. Le premier est celui des entreprises appartenant au monde des services (62%) qui regroupe 45% des effectifs et qui se concentre sur le littoral en Gironde et Pyrénées

Atlantiques. Leurs activités relèvent de la vente de navires, la location, la maintenance, le shipchandler, des petites embarcations (surf, jetski, PAV, KITE, pénichettes...). Le second qui représente 20% des entreprises et 45% des effectifs appartient au monde de la construction, de la conception à la mise à l'eau. Enfin, 18% des entreprises travaillent à la fois pour la filière construction et pour la filière services (voileries-selleries, motoriste-mécanique, électronique).

A l'exception des quelques grands chantiers (Couach, CNB), les entreprises se caractérisaient en 2003 par un important tissu de TPE (67% d'entreprises entre 0 et 5 salariés). En dehors des entreprises très spécialisées et des très grandes unités qui parcellisent le travail, la polyvalence est indispensable dans le secteur. Enfin, la saisonnalité est présente dans l'activité nautique en Aquitaine, surtout pour les entreprises de moins de 50 salariés. La période haute pour les chantiers et la maintenance se situe de janvier à juin et pour les loueurs et les services de avril à septembre - octobre.

Pour les métiers de la glisse, les besoins en emplois/formations sont particulièrement marqués dans le domaine du marketing et des ressources humaines.

Poitou-Charentes

En Poitou-Charentes, environ 400 entreprises relèvent du secteur nautique et emploient près de 4 000 salariés, dont 90% sont situées dans le département de Charente-Maritime sur le littoral ou à proximité. Ce tissu d'entreprises est constitué de TPE et de PME exportatrices. L'emploi est relativement concentré dans quelques entreprises : 46% dans des entreprises de plus de 50 salariés (soit 3,4% des entreprises de la filière) et 16,3% dans des TPE de moins de 6 salariés (soit 67% des entreprises de la filière). L'emploi est essentiellement composé de personnels ouvriers (71%). Les employés, techniciens, agents de maîtrise ne représentent que 20% des emplois et les cadres, 9%. La pyramide des âges des salariés de l'ensemble du secteur est assez équilibrée, bien que présentant des spécificités selon la taille et le secteur d'activité des entreprises. Il est relevé un effort particulier pour la féminisation de l'emploi et sur la place des jeunes. L'âge moyen des chefs d'entreprise est de 58 ans. C'est un secteur qui recrute mais la croissance observée de l'emploi au cours des dernières années masque des disparités selon les secteurs et concerne surtout les entreprises de plus de 50 salariés.

Selon le COT (contrat d'objectif territorial), une certaine tension sur le marché du travail était identifiée en 2003 pour les métiers de menuisier, stratifieur-mouliste et de motoriste. Une autre étude (contrat d'étude et prospectives Nautisme en Poitou-Charentes) révélait en 2002 un besoin en formations techniques notamment dans le domaine de la réparation et de la maintenance, et un besoin en formations spécialisées pour les peintures et vernis. Plus récemment les besoins se sont surtout exprimés dans le domaine des composites, secteur en pleine évolution.

En conclusion, le secteur nautique dans cette région est récent et s'est fortement développé ces dernières années pour arriver aujourd'hui à une phase de maturité. Le secteur doit s'ouvrir, intégrer et développer de nouvelles compétences pour faire face aux nombreux défis rencontrés.

Pays de la Loire

En Pays de la Loire, plus de 300 entreprises emploient 7 417 salariés en 2007, ce qui place la région en 1ère position en matière d'emploi dans le secteur de la construction de bateaux de plaisance. Comme en Poitou-Charentes, les Pays de la Loire se démarquent avec des effectifs par établissement plus importants : 20% des établissements ont 20 salariés ou plus. En effet, le groupe Bénéteau concentre une grosse part d'effectifs régionaux et occupe une place essentielle sur le marché du travail dans cette région.

Les besoins en Pays de la Loire sont différents des autres régions car ils concernent les très grosses entreprises qui rencontraient jusqu'à l'heure actuelle peu de difficulté de recrutement. A titre d'exemple, sur 350 personnes qui sont formées au niveau national chaque année, dans des centres agréés de la FIN, la moitié de ces effectifs se situent en Vendée.

La part de l'emploi dans le secteur naval⁸ en Pays de la Loire représente 32% des salariés français dans les entreprises de plus de 10 personnes. Contrairement aux régions Bretagne et Poitou-Charentes, la région des Pays de la Loire se distingue par une forte présence des donneurs d'ordre dans 3 secteurs :

- La construction navale à St-Nazaire (Aker Yards),
- Les systèmes de propulsion des navires à Indret (DCNS)
- La construction de plaisance en Vendée (groupe Bénéteau)

Bretagne

L'industrie nautique bretonne comprend plus de 700 entreprises, majoritairement de très petite taille (comptant un effectif moyen de 6 personnes), et emploie environ 5 400 personnes. 90% des salariés travaillent dans des entreprises de moins de 10 salariés, 6% dans des entreprises de 10 à 20 salariés et 4% dans des entreprises de plus de 20 salariés.

Les ouvriers représentent 71% de l'effectif, les ETAM (employés, techniciens et agents de maîtrise), 20% et les cadres, 9%. Plus de 75% de l'emploi se situe dans le Morbihan et le Finistère sud. Si les femmes représentent une faible part de l'effectif global, certains métiers (stratifieur, ouvrier voilier) tendent à se féminiser. En matière de conditions d'emploi, les contrats à durée déterminée sont majoritaires. C'est un secteur qui recrute mais la croissance de l'emploi observée au cours des 3 dernières années masque des disparités selon l'activité des entreprises.

Sur le marché du travail, des difficultés de recrutement existent pour les métiers de menuisier de fabrication et d'agencement, d'ouvrier composite, d'agent de maintenance, d'ouvrier voilier et d'ouvrier sellier. Ces tensions touchent prioritairement le Morbihan et le Finistère sud.

Au niveau des besoins en emploi, on sait que 20% des effectifs des industries nautiques françaises devraient être renouvelés d'ici à 2010. De la même manière en Bretagne, les enjeux se posent davantage en termes de renouvellement des actifs que de croissance de l'activité. Les besoins en emplois concernent surtout les métiers de la mécanique et de l'accastillage.

Il existe des besoins en qualification sur les métiers de menuisier, de fabrication et d'agencement, d'ouvrier composite, d'agent de maintenance, d'ouvrier voilier et d'ouvrier sellier. Les profils requis en maintenance sont de plus en plus polyvalents, alliant à la fois des compétences en accastillage/gréement, stratification et mécanique.

8 - On entend par secteur naval toutes les activités liées à la construction des navires de commerce, militaires, de pêche, de plaisance,...

Une offre de formation complète à l'échelle des 4 régions

Aujourd'hui, on compte 45 000 salariés dans l'industrie nautique qui est devenue un secteur clairement identifié, avec une convention collective propre. La forte croissance qu'a connue le secteur à la fin des années 90 a engendré un accroissement des besoins de main d'œuvre. Et le départ en retraite des baby boomers devrait faire perdurer cette tendance. Pour répondre à cette demande, on recense un certain nombre de formations dans les 4 régions concernées par notre étude.

Afin de faciliter une meilleure visibilité de l'offre, des guides ont été réalisés par la FIN, ils recensent les formations initiales et continues aux métiers du nautisme qui existent dans chaque région : 110 en Poitou-Charentes, 150 en Bretagne, 150 en Aquitaine, et 150 en Pays de la Loire. D'autres sources nous ont permis de réaliser ce recensement et notamment :

- un guide intitulé «les métiers du nautisme» par l'agence régionale Poitou-Charentes de la Formation tout au long de la vie (2008)
- un état des lieux réalisé par le GREF Bretagne (2009)
- un annuaire du nautisme en Gironde (2007) et le site d'Eurosima pour la filière glisse
- un état des lieux de la filière nautique réalisé par l'agence Ouest Atlantique (2004)

Offre en formation initiale

Avant ou après le BAC, de nombreux diplômes non spécialisés destinés à former des techniciens ou cadres sont adaptables à la filière nautique (métiers de menuisier, électricien, mécanicien...). L'offre de formation correspondante répond dans ce cas aux besoins de plusieurs secteurs et peut être dispensée dans des lycées professionnels généralistes.

Concernant la production nautique, il existe plusieurs BEP, CAP et bacs professionnels pour former les ouvriers qualifiés spécialisés. Cette offre est dispensée notamment dans les CFA (Centres de formation des apprentis), les lycées professionnels, ou les lycées maritimes présents dans les 4 régions. On peut citer les principaux :

- en Aquitaine : Lycée technique de la Mer de Gujan Mestras, Lycée maritime de Ciboure/St Jean de Luz,...
- en Poitou-Charentes : Lycée Professionnel Marcel Dassault à Rochefort, Lycée professionnel de Rompsay à La Rochelle, Lycée Maritime et aquacole de La Rochelle,...
- en Pays de la Loire : Lycée Aristide Briand (St Nazaire), Lycée Professionnel Maritime de Nantes, Lycée Eric Tabarly (Sables d'Olonne),...
- en Bretagne : Lycées Professionnels de Pont l'Abbé, Concarneau, Plouhinec..., Lycées Professionnels Maritimes de Paimpol, St Malo, Guilvinec (Treffiagat), Lycée Professionnel d'Etel...

Zoom sur le lycée Eric Tabarly (Vendée)

Le futur lycée Eric Tabarly qui ouvre ses portes en septembre 2009 à Olonne-sur-Mer comprendra 4 filières de formation orientées vers le nautisme et la plaisance :

- composites et plastiques chaudronnés : préparation à un CAP en 2 ans (un groupe de 15 élèves par année)
- menuisier fabricant mobilier et agencement : préparation à un CAP en 2 ans (un groupe de 15 élèves par année)
- réalisation d'ouvrage chaudronné en structure métallique : préparation à un Bac Pro en 3 ans (un groupe de 15 élèves par année)
- maintenance nautique : préparation à un Bac Pro 3 ans (un groupe de 20 élèves par année)

Les 2 premières filières sont nouvelles. Les 2 autres sont maintenues, mais réorganisées.

Le Lycée Tabarly étant le seul lycée public de l'Académie à offrir des formations au nautisme, il draine des publics d'autres régions, notamment de Bretagne, de Paris et d'Outre-Mer (pour 10% des effectifs). Pour ce dernier cas, il s'agit d'offrir la possibilité de poursuivre leurs études au niveau BAC PRO.

Le Lycée Tabarly postule par ailleurs pour le label «lycée des métiers de la mer» qui lui permettrait d'être reconnu au niveau national.

Toujours dans le secteur de la production, on trouve plusieurs B.T.S. (Brevets de techniciens supérieurs) en «Construction Navale» (Saint Nazaire), en «Plasturgie» (Questembert, Rochefort et Le Mans), en «Assistant Technique Ingénieur» (Chatelaillon), en «Chef d'atelier» (Arcachon), etc...

Enfin, on peut citer d'autres secteurs qui nécessitent des formations aux métiers de skipper ou de moniteur et que l'on retrouve dans les établissements suivants : le Centre Nautique des Glénans, l'Ecole des Skippers de Port la Forêt,...

Offre dans l'enseignement supérieur

L'offre de formation au niveau de l'enseignement supérieur est moins dense que pour le niveau secondaire. Néanmoins, en ce qui concerne la conception des bateaux, on trouve un certain nombre d'écoles formant les futurs ingénieurs et architectes du secteur nautique : l'École Centrale de Nantes, l'ENSA de Nantes, l'ENSIETA de Brest, l'ENSM de l'Université de Poitiers, l'IUP du Futuroscope, l'EIGSI de La Rochelle, ... ainsi que des formations « sciences pour l'ingénieur » (Bordeaux, Pau, Poitiers, Rennes, ...). Il est à remarquer que les architectes semblent préférer se former à Southampton (Royaume Uni).

Au-delà des formations spécifiques au nautisme, il existe dans les 4 régions différents cursus spécialisés dans les matériaux composites et l'électronique, qui fournissent des compétences adaptées à cette filière.

Pour les métiers liés aux services et à la commercialisation, il existe des licences professionnelles (IUT de St Nazaire, Université Bretagne Sud, IUT de Lorient, ...) et l'Institut Nautique de Bretagne propose lui une formation de cadre technico-commercial pour l'industrie et les services nautiques, etc...

Enfin, il faut citer les Ecoles de la Marine Marchande (Nantes, St Malo) qui forment les officiers des navires de commerce, des grands navires de pêche et de plaisance. Plus spécifiquement, les métiers de la plaisance professionnelle préparent au commandement de grands voiliers ou des yachts dans le monde entier, ainsi qu'à la pratique du convoyage ou du louage.

Quelle que soit la filière d'exploitation, la conduite d'un navire demande des compétences pour :

- la navigation dite formation «pont»,
- la conduite et la maintenance des machines dite formation «machine»,
- l'exploitation du navire,
- la sauvegarde de la vie humaine et des biens,
- le respect du milieu marin.

Offre de formation professionnelle continue

L'offre de formation professionnelle continue est essentiellement présente au sein des agences de l'AFPA (Association Nationale pour la Formation Professionnelle des Adultes) et dans les centres du GRETA (Groupement Régional d'Etablissement Technique pour Adultes). Pour l'AFPA, l'offre se répartit dans les 4 régions entre Rochefort, La Roche sur Yon, Laval, Auray et Pau. Pour le GRETA, on trouve des centres dans les villes d'Arcachon, La Rochelle, Les Herbiers, Lorient, Quimper et St Malo. Cette offre couvre l'essentiel des métiers du secteur.

Il existe d'autres organismes de formation qui dispensent des enseignements pour le secteur de la construction nautique. En Bretagne, on trouve l'Institut Nautique de Bretagne (Concarneau), les Ateliers de l'Enfer (Douarnenez), le Centre Européen de Formation Continue Maritime (Concarneau), la CCI de Brest. En Pays de la Loire, on trouve l'AFPIA Ouest de St Hilaire, le Centre Vendéen de Formation (Givrand), l'Ecole des formations maritimes de l'île d'Yeu, les chambres consulaires de Vendée et de Loire Atlantique, des organismes privées comme Jeanneau Formation en Vendée, Qualisoud à St Nazaire, Bureau Veritas à Nantes, etc... En Poitou-Charentes, les organismes se concentrent à La Rochelle avec la Chambre de Commerce et d'Industrie, l'AGEFOS PME, l'ANPE,... Enfin, en Aquitaine, on trouve deux autres organismes de formation qui sont « Air et Océan Formation » situé à Bordeaux et l'Institut de Formation Industrielle en Peinture à Ambares.

Enfin, le Centre Européen de Formation Continue Maritime basé à Concarneau forme aussi de nombreux professionnels aux métiers de personnel naviguant (brevet capitaine 200 voile).

Pour les demandeurs d'emploi ou adultes qui veulent se reconverter, la FIN a agréé 18 centres (GRETA, AFPA,...) qui délivrent selon les besoins de la profession, des CQP (Certificats de Qualification Professionnelle) dans les domaines suivants : menuiserie d'établi, menuiserie d'agencement, agent de maintenance maritime et fluvial, vernisseur, voilier, électronicien, sellier, matériaux composites. Une dizaine de ces centres se trouvent sur la façade atlantique : St Malo, Douarnenez, Concarneau, Givrand, Montaigu, St Gilles Croix de Vie, Les Herbiers, Chatelaillon, Gujan-Mestras. Ils doivent respecter une charte qualité élaborée en concertation avec les professionnels.

Enfin, certaines expériences sont mises en place au sein même des entreprises nautiques pour favoriser le développement des compétences humaines. On peut citer par exemple « les Filières de Talent DCNS » qui vont permettre, sur trois ans (2008-2010), aux collaborateurs de DCNS de transmettre d'une part leur talent à des jeunes apprentis pour les préparer au monde de l'entreprise et les aider à trouver un emploi, et d'autre part leur passion de la mer à de jeunes skippers pour les préparer à la course au large. Elles se déploient dans deux domaines : la filière compétences (mini stage au sein du groupe, contrat d'apprentissage) et la filière course au large.



En bref,

- Un potentiel de formation diversifiée et répartie sur les 4 régions
- Une offre de formation « en concurrence » avec d'autres industries sur certains métiers
- L'existence d'outils de recensement des formations dans nos régions atlantiques

1.4/ Une composante clé pour l'industrie nautique : le potentiel de Recherche, Développement et Innovation développé dans ce secteur

Une concentration de compétences technologiques et humaines

Les régions atlantiques françaises concentrent non seulement des compétences humaines mais aussi des compétences technologiques. Innovation et créativité ont toujours guidé le développement des industries nautiques atlantiques. Et les progrès et performances réalisés, notamment dans le domaine de la course au large, en sont une bonne illustration.

En 2004, la R&D représentait 12,7% des investissements de la filière⁹, ce qui montre son importance dans un secteur concurrentiel, toujours en quête d'innovations.

La maîtrise des composites et de leur mise en œuvre est un enjeu stratégique. Un bateau est une structure sophistiquée soumise à des agressions extérieures permanentes. Pour résister au temps et au climat, les matériaux adoptés doivent posséder de nombreuses qualités intrinsèques et les conserver après des assemblages souvent complexes. Par une veille technologique permanente et une implication forte dans les projets de nouveaux bateaux, la R&D apporte des solutions techniques répondant à des exigences de design, de qualité et de maîtrise des coûts toujours plus poussées.

Ci-dessous et de manière succincte, nous présentons les principaux domaines de compétence dans lesquels l'industrie nautique française a su faire preuve de savoir-faire.

Les technologies de fabrication :

- moulage sous vide
- injection et infusion sous vide
- moulage par transfert de résine (RTM)
- stratification en moule ouvert
- collage sous vide

Les matériaux :

- composites polymères (fibres de carbone, polypropylène...)
- aluminium
- bois

Le design et la conception :

- bateaux de course : monocoques, multicoques,...
- design intérieur des yachts de luxe

L'électronique :

- électronique embarquée (logiciels de navigation, instruments de navigation,...)
- innovation en terme de sécurité (positionnement,...)
- gestion de l'énergie à bord

Les voileries et cordages de haute technologie :

- matériaux plus légers, plus résistants (carbone, kevlar, PBO,...) pour les voiles
- utilisation du carbone pour les mâts et tangons
- utilisation de fibres incassables

Il existe donc diverses formes d'innovation. Néanmoins, l'une des grandes composantes demeure l'utilisation de matériaux composites, 90% des coques étant réalisées en composite stratifié (fibres de carbone, fibres aramides ou kevlar, polyéthylène) pour allier légèreté et sécurité. Outre l'utilisation des matériaux composites, l'aluminium est également très employé. La technologie du polyester reste déterminante pour construire des carènes aux formes sophistiquées, avec une diminution du poids du bateau qui engendre ainsi une baisse de la consommation d'énergie. L'utilisation du polyester avec un moulage par infusion est une technologie qui a déjà fait ses preuves dans l'aéronautique et l'automobile. Quant à l'électronique et l'informatique, elles complètent de plus en plus l'équipement des bateaux.

Enfin, il faut souligner que la R&D dans le secteur nautique permet de répondre de plus en plus à des enjeux de protection environnementale (suppression des vernis et peintures toxiques, traitement des déchets, économies d'énergies, recyclage des bateaux,...). Nous aborderons ces points de manière approfondie dans le deuxième axe de l'étude.

Des organismes de recherche dédiés et des pôles de compétitivité présents dans les 4 régions

En dehors de Bénéteau qui possède son propre groupe BJ Technologies, les entreprises du nautisme sont des TPE/ PME, et ne possèdent donc pas ou peu de moyens R&D en interne. Par conséquent, ces petites entreprises innovent et s'appuient soit sur l'ensemble des structures de terrain spécialisées en développement et innovation soit adhèrent à des pôles de compétitivité. Les mises en relation sont facilitées par le dispositif régional ou par la notoriété des structures R&D. Voici les principales que nous avons pu recenser dans nos 4 régions.

Le CRAIN – Centre de Recherche pour l'architecture et l'industrie nautique (La Rochelle)

Association créée en 1983 ayant pour objectif de développer et de diffuser de nouvelles technologies au service de la filière nautique, le CRAIN a été labellisé CRITT en 1985, puis CRT¹⁰ en 1998. Son financement s'appuie sur des prestations aux PME/TPE et des financements publics (Etat, Région, Europe).

Les principaux domaines de compétence et d'expertise du CRAIN sont les suivants :

- prévisions de performances, aérodynamique, hydrodynamique des voiliers,
- étude de structures,
- conception et réalisation de pièces composites hautes technologies,
- développement de progiciels spécialisés pour la filière nautique,
- propulsion électrique,
- management de projets R&D et conception.

9 - Source : Publication du Ministère de l'Economie, de l'Agence Française pour les investissements internationaux et de la FIN - « La plaisance française – dynamisme et esprit de conquête » - janvier 2008

10 - CRT : Centre de Ressources Technologiques

Le CRITT - Centre Régional d'Innovation et de Transfert Technologique (Rochefort)

Le CRITT matériaux est une association de type loi 1901 qui a été créée en 1992, il regroupe 22 personnes (la moyenne nationale est de 6,8 personnes par CRITT). Ses ressources propres se répartissent entre des prestations aux entreprises (80 à 90%) et des fonds publics (10 à 15%). Il bénéficie de différentes accréditations (ISO 17025, CRT, «Crédit Impôts Recherche», accréditations directes auprès des entreprises).

Le CRITT est devenu le spécialiste des matériaux polymères, composites et métalliques et met en place des programmes de recherche appliquée pour l'aéronautique, le transport et le nautisme. Pour ce dernier secteur, les techniques innovantes mises en place sont les suivantes :

- le collage structural pour les assemblages de bateaux (gains de temps, gains environnementaux, esthétiques, techniques, de confort et d'hygiène pour les ouvriers),
- les procédés de mise en œuvre des matériaux composites et leur valorisation,
- les éco matériaux, introduction des fibres naturelles dans les matériaux (compo-chanvre, polymère biodégradable, validation de procédés de mise en œuvre).

Pour l'assemblage par collage structural, ce transfert de technologies s'est concrétisé par la réalisation de 3 bateaux prototypes : un pêche promenade <6m, un voilier <6m, un voilier de 10m. Le CRITT est le seul organisme à avoir fait de la recherche appliquée dans ce domaine.

L'introduction de fibres naturelles dans les matériaux est une technique innovante et écologique qui permet l'allègement des coques. La Région Poitou-Charentes est d'ailleurs très propice à la culture du chanvre, mais le problème reste l'absence d'activité de filature, d'où la difficulté à passer au stade industriel.

Le pôle Emc2 (Nantes)

Ce pôle dont les domaines d'actions privilégiés sont l'aéronautique, l'automobile, la construction civile et militaire et le nautisme, s'est développé autour de deux axes majeurs :

- ensembles métalliques et composites : élaboration des matériaux et procédés associés
- processus et systèmes complexes : ingénierie système, ingénierie simultanée, simulation et optimisation des structures

Le groupe Bénéteau est un des 5 membres fondateurs du pôle et on y retrouve un ensemble d'acteurs de la R&D travaillant entre autres pour le secteur nautique. Le pôle permet grâce à de solides réseaux, la mise en place de projets de développement technologiques innovants et collaboratifs. Les moyens dédiés sont le CEMCAT (centre d'études sur les matériaux composites avancés pour les transports) et plus récemment la création du centre de recherche Technocampus Emc2, lancé sous l'impulsion de la Région des Pays de la Loire. A terme, 300 personnes (ingénieurs et chercheurs) relevant du GIP GEMAC¹¹, des laboratoires et des entreprises partenaires devraient travailler dans ces locaux. Il faut néanmoins noter que le pôle Emc2 semble se consacrer plus fortement à l'aéronautique.

Le pôle Mer Bretagne (Brest)

Ce pôle de compétitivité réunit des entreprises, des centres de recherche et de formation et occupe une place stratégique dans le processus d'innovation du secteur par l'importance des projets qu'il a pu initier. Le pôle travaille particulièrement sur le nautisme, puisqu'il a déjà labellisé un certain nombre de projets comme le projet NAVECOMAT (éco-conception d'un bateau en matériaux composites), HEOL (navire à passagers respectueux de l'environnement et accessible à tous), CAP 2010 (conception high-tech d'un grand voilier de compétition), PaintClean (peinture antisalissure respectueuse de l'environnement). Sont en cours d'étude les projets NAVIPERF (plateforme technologique pour le monitoring temps réel de navires en régate), SAPHIR (communication sans fil de données de sécurité à bord d'un navire), SUNACO (comportement et vieillissement des matériaux composites sur un navire), IMOCA (plate-forme de veille technologique pour la course au large – énergie à bord, sécurité, météo, etc...).

Eurolarge Innovation (Lorient)

Eurolarge Innovation est une structure d'accompagnement de la filière technologique de la course au large, portée par le technopôle de Lorient. Créée en 2005, la structure a élargi son spectre d'intervention à l'ensemble des activités technologiques liées au nautisme, avec comme champ d'expérimentation et d'innovation, la course au large. Eurolarge Innovation mène des actions d'animation et de promotion de la filière : organisation de journées techniques thématiques, de journées d'information ou de formation, d'opérations de promotion,... Le pôle est ouvert à l'ensemble de la Bretagne et plus sur demande individuelle. Aujourd'hui, il compte 104 adhérents pour un budget de 130 k€.

Le cluster Eurosima (Bayonne)

Ce cluster déjà présenté précédemment regroupe 93 entreprises œuvrant pour le développement de la filière « glisse ». Il mobilise le centre de ressources Estia Innovation qui sert d'interface et travaille tant avec les entreprises de la glisse qu'avec la filière nautique, dans le domaine de l'éco-conception, mais aussi les logiciels de conception sur ordinateur. Il fait également appel aux différents centres universitaires et de recherche présents en Aquitaine dans les domaines des matériaux et de l'électronique.

Les centres de recherche aquitains dans les matériaux et l'électronique

L'université de Bordeaux (PRES) et de Pau et des Pays de l'Adour disposent de différents laboratoires et centres technologiques travaillant sur les matériaux composites, l'électronique et systèmes embarqués, le collage, le design. Ils participent également au pôle Aerospace Valley réunissant Aquitaine et Midi-Pyrénées pour l'aéronautique mais dont les applications concernent le nautisme en particulier pour les différentes spécialités évoquées précédemment.

BJ Technologies, organe de recherche du groupe Bénéteau

BJ Technologies est une entreprise privée qui travaille exclusivement pour les marques du groupe Bénéteau. Les programmes de recherche se font par exemple dans le domaine des composites (trouver des solutions plus écologiques et plus économiques). En revanche, chaque marque possède ses propres architectes. Grâce à cette structure, le groupe produit environ 20 nouveautés par an.

11 - GIP GEMAC : Groupement de recherche pour soutenir les études dans le domaine des matériaux composites créée en Juillet 2008.

Ce recensement montre qu'il existe un certain nombre de structures dédiées à la R&D dans le domaine nautique. Même si elles ne sont pas toujours bien identifiées, il n'en reste pas moins que la France demeure le premier pays du monde en matière d'emplois à temps plein dédiés à la R&D dans le nautisme. En revanche, on note un manque de coordination et de structuration entre ces différentes structures, ce qui peut expliquer leur manque de visibilité.

En bref,

- Des innovations technologiques et techniques spécifiques au nautisme français
- Une bonne concentration de compétences technologiques et de chercheurs dans le domaine nautique à l'échelle atlantique
- Un cloisonnement entre les régions et un manque de structuration interrégionale

1.5/ A la croisée de la R&D et de l'industrie nautique, la course au large

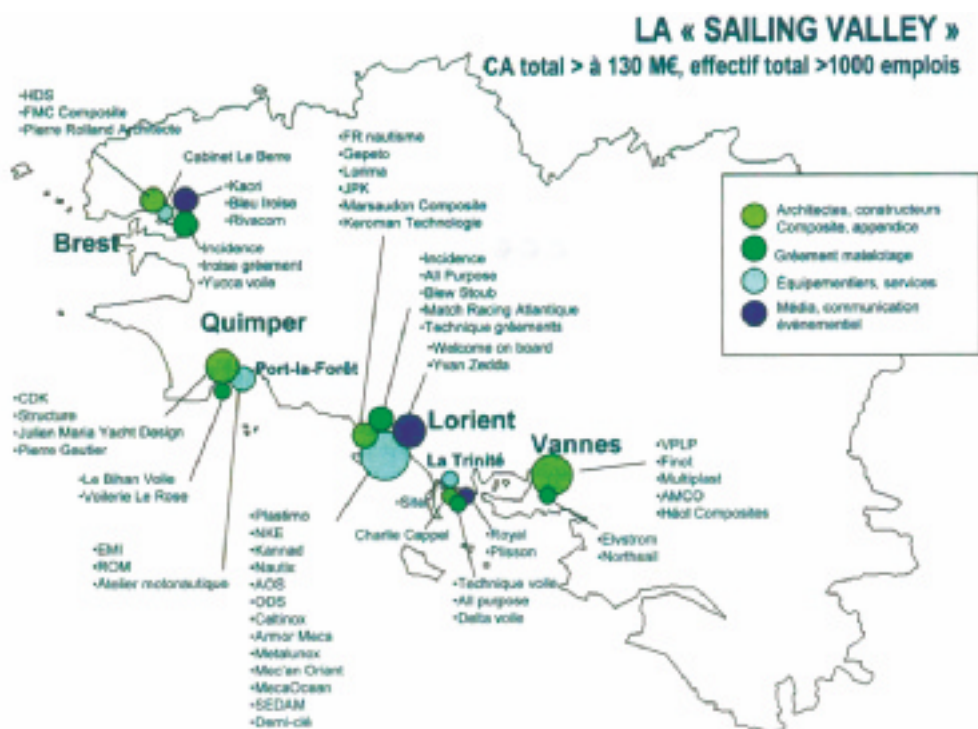
Spécialité française, la course au large a permis d'appliquer à la plaisance traditionnelle tous les acquis des innovations développées pour ces compétitions (légèreté, confort, équilibre du bateau). Les bateaux de compétition représentent donc de véritables facteurs de développement pour la R&D. Les courses au large, à l'image du Vendée Globe, deviennent petit à petit une économie à part entière.

En effet, outre les retombées directes et indirectes pour les territoires qui accueillent ces événements, l'économie de la course au large dans son ensemble représente en moyenne 110 à 120 millions d'euros par an. Ces sommes sont distillées par les écuries de course et les organisateurs en direction de 6 postes principaux¹² :

- les architectes et les chantiers navals (27M€),
- les équipementiers (25M€),
- le fonctionnement des écuries (24M€),
- les entreprises de service – création graphique, impression, location matériel - (20M€),
- les salaires des coureurs et des techniciens des écuries (15M€),
- les entreprises de média (4M€).

Ce secteur d'activité encore jeune est en cours de structuration et de fédération, comme l'atteste la renommée grandissante de la structure Eurolarge Innovation ou le renforcement par le département du Finistère du pôle de course au large de Port La Forêt (financement d'équipements et renforcement de moyens pour accompagner les skippers dans leurs préparatifs).

Actuellement, c'est la Bretagne sud qui semble la plus en pointe dans ce domaine. A titre d'exemple, la moitié des bateaux de la dernière édition du Vendée Globe provenait de chantiers nautiques entre Vannes et Brest. Ce territoire est appelé communément « Sailing Valley » et représente un CA de 130M€ pour 1 000 emplois.



Source : nouvel Ouest n°152 – novembre 2008

Si la « Sailing Valley » semble occuper une place de choix dans ce secteur d'activités bien spécifique, il n'en reste pas moins que les autres régions atlantiques sont particulièrement bien placées aussi pour attirer les acteurs de cette nouvelle filière (population de coureurs de plus en plus importante, positionnement littoral et infrastructures adaptées,...). Des projets très innovants ont d'ailleurs vu le jour, comme celui de l'Hydroptère, un trimaran volant combinant les techniques de l'aéronautique et du génie maritime.

12 - Source : Dossier sur la course au large – nouvel Ouest N°152 – novembre 2008

Zoom sur le projet Hydroptère

L'idée d'Hydroptère est née en 1975 avec l'aide d'Eric Tabarly, mais les prémisses de concrétisation du rêve datent de 1994 lorsqu'Alain Thébault et son équipage font voler le prototype pour la première fois. Rejoint en 2005 par l'architecte Thierry Lombard, le projet hydroptère développe deux nouveaux bateaux et décroche ainsi deux records mondiaux de vitesse en 2007.

Du grec hydros, eau et ptère, aile, l'Hydroptère est un trimaran qui fonctionne avec des foils. Ces ailes sous-marines permettent d'extraire les coques du bateau de l'eau à partir d'une certaine vitesse, ce qui entraîne une réduction considérable de la traînée hydrodynamique. L'Hydroptère peut ainsi atteindre des vitesses très importantes.

Le premier volet du projet est donc le record de vitesse absolu à la voile puis le second volet sera la navigation hauturière au large afin de démontrer que ce bateau est capable d'aller plus vite que les autres dans la houle du large.

En bref,

- La course au large, un secteur d'activités à la pointe de la haute technologie et facteur de retombées économiques considérables
- La « Sailing Valley » : une expérience à développer sur l'ensemble du littoral atlantique ?

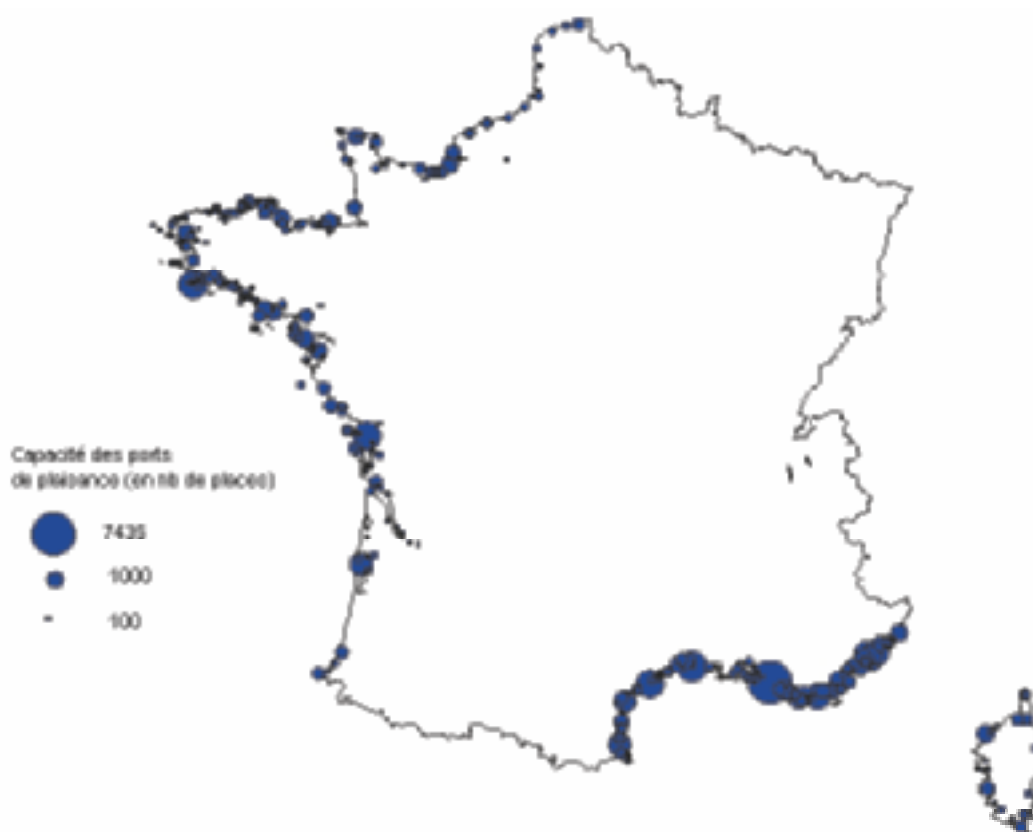
2 - Une offre portuaire dense et de qualité, porteuse d'importantes retombées socio-économiques

2.1/ Le littoral atlantique, un des littoraux les mieux équipés d'Europe

Répartition et capacité d'accueil des ports de plaisance de la façade atlantique française

La répartition des ports de plaisance français

La carte suivante offre une vision nationale de la répartition des ports de plaisance sur les littoraux français.



Source : Odit France (présentation colloque Brest 11 Juin 2008)

Le littoral français est doté de 370 ports de plaisance, 160 000 places et 60 000 mouillages organisés ce qui en fait l'un des mieux équipés d'Europe. A l'échelle nationale, la façade atlantique a une capacité portuaire moins importante que le littoral méditerranéen dont le bassin de navigation fermé représente une véritable force d'attractivité.

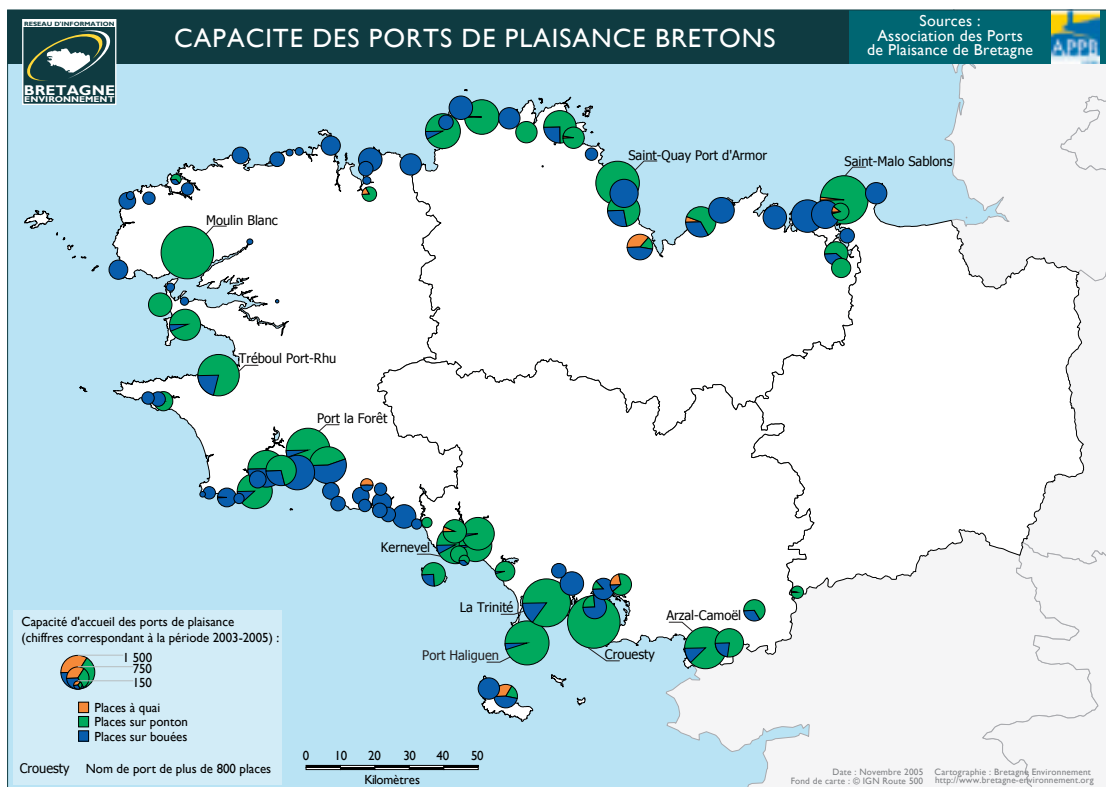
A l'échelle atlantique, le nombre des ports s'élève à 165, leur répartition montre une concentration importante d'équipements dans certaines zones, liée notamment à la présence de nombreuses îles (Bretagne, Charente-Maritime,...). La Bretagne est la région où le nombre de ports est le plus important (98 ports), ce qui s'explique par la présence d'un littoral très découpé. L'Aquitaine notamment dans sa partie sud, possède un linéaire côtier moins propice au développement d'équipements portuaires. Le bassin d'Arcachon et l'estuaire de la Gironde sont en revanche bien équipés en ports de plaisance.



Source : carte réalisée à partir des données de l'APPA (Association des Ports de Plaisance de l'Atlantique)

A l'échelle des 3 régions Pays de la Loire, Poitou-Charentes et Aquitaine, quelques ports concentrent un grand nombre d'anneaux et/ou bouées et mouillages, avec tout d'abord La Rochelle, premier port de plaisance de la façade atlantique européenne (3 600 places + 65 bouées), suivi d'Arcachon (3 350 places) puis de Pornichet (1 598 places). Arrivent ensuite des ports de capacité moyenne, comme Port-Médoc, Royan, Piriac sur Mer,... Enfin, il faut noter l'attractivité des îles atlantiques qui possèdent plusieurs petits ports (St Georges d'Oléron, Ars en Ré,...) mais qui concentrent un nombre de places relativement important.

Cette carte représentant les principaux ports de plaisance bretons, illustre bien l'importance de la tradition de la plaisance en Bretagne. Cette représentation cartographique correspond bien à des bateaux qui ont un mouillage permanent. Les départements du Morbihan et du Finistère abritent notamment des ports de renommée tels que le Crouesty, la Trinité sur Mer, Port la Forêt, le Moulin Blanc (Brest),... Du côté nord de la Bretagne, St Malo et St Quay port d'Armor rassemblent le plus grand nombre de places.



Le tableau suivant présente une analyse plus fine des capacités portuaires région par région.

Le nombre de places portuaires dans les 4 régions concernées par notre étude représente donc un quart de la capacité portuaire française et se répartit dans quatre types d'équipements portuaires¹³ :

- environ 80 ports à flot équipés (pontons, services,...)
- environ 100 ports à l'échouage peu équipés
- très nombreuses zones de mouillage (surtout pour la Bretagne et le bassin d'Arcachon)
- environ 1 000 places dans des ports à sec

	Ports à flot	Ports échouage	Mouillages (estimation)	Total
Bretagne	28 300	9 400	≈ 20 000	≈ 57 700
Pays de la Loire	8 300	2 700	≈ 1 000	≈ 12 000
Charente Maritime	8 500	1 200	≈ 3 300	≈ 13 000
Aquitaine	6 500	1 700	≈ 8 000	≈ 16 200
Total	51 500	15 000	≈ 32 300	≈ 100 000

Source : Créocéan – Philippe Duchêne

Les structures de représentation des ports de plaisance

Sur la façade atlantique française, il existe deux structures de représentation des ports de plaisance : l'APPB, association des Ports de Plaisance de Bretagne et l'APPA, association des Ports de Plaisance de l'Atlantique. Ces deux associations sont nées de la scission de l'ancienne Union des Ports du Ponant (UPPP). Ces deux structures ont des missions de représentation auprès des institutions et d'assistance à l'exploitation portuaire. Malgré leur indépendance, les deux associations travaillent ensemble sur de nombreux dossiers. On les retrouve également auprès de la Fédération Française des Ports de Plaisance (FFPP).

L'APPB représente 50 des 98 ports de plaisance présents sur le littoral breton (il s'agit des principaux ports). Interlocuteur privilégié des institutions, la vocation de l'APPB est d'informer, de représenter et de promouvoir les ports de plaisance comme partenaires du développement économique littoral.

L'APPA représente 26 ports de la façade atlantique, de Piriac à Hendaye ainsi que 7 ports basques récemment entrés dans l'association. Ce regroupement des ports de plaisance de régions atlantiques européennes est le prélude au développement de nouveaux services aux plaisanciers et à une gestion environnementale concertée par façade maritime.

Ces deux associations favorisent la coopération et la mise en réseau entre les ports, notamment par le biais d'actions environnementales (ex : chartes qualité), l'organisation de manifestations de promotion (ex : colloque européen de Lorient) ou la mise en place de passeports incitant la mobilité des plaisanciers entre les ports.

En bref,

- Un littoral atlantique attractif avec une répartition des ports relativement homogène (à l'exception de la région Aquitaine moins équipée)
- Une offre portuaire très dense (100 000 places dans les 4 régions atlantiques dont une sur deux en Bretagne)
- Des ports emblématiques (Arcachon, La Rochelle, les Sables d'Olonne, Pornichet, Le Crouesty, la Trinité sur Mer, Port La Forêt, Brest, St Malo,...)

2.2/ Etat des lieux sur la flotte (immatriculations, mouvements,...)

Les données suivantes sont issues d'une étude réalisée par la Direction Générale de la Mer et des Transports (MEDAD) et concernent la période du 1er septembre 2006 au 31 août 2007.

Etat de la flotte au 31 août 2007

Sur un total national de 885 555 immatriculations nationales, la Bretagne avec 205 197 immatriculations délivrées (23%), occupe la deuxième place derrière la région PACA, puis viennent les Pays de la Loire avec 77 896 immatriculations (8,7%), l'Aquitaine avec 69 816 immatriculations (7,8%) et Poitou-Charentes avec 50 322 immatriculations (5,6%).

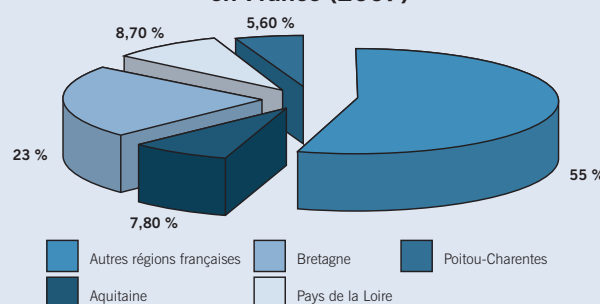
Au niveau national, les régions atlantiques françaises cumulent presque la moitié (45%) des immatriculations délivrées au 31 août 2007.

	Voiliers (nb)	Voiliers (%)	Moteurs (nb)	Voiliers (%)	Total
Bretagne	60 912	30	132 304	64	205 197
Pays de la Loire	20 885	27	54 483	70	77 896
Poitou-Charentes	13 506	27	34 715	69	50 322
Aquitaine	12 551	18	53 805	77	69 816

Remarque : Le total englobe aussi des immatriculations ne relevant pas du type moteur ou du type voilier.

Dans les 4 régions, on observe les mêmes tendances concernant le type des bateaux, à savoir une prépondérance des bateaux à moteur et des petites unités inférieures à 6 mètres. Il est intéressant de remarquer que la Bretagne possède la plus forte proportion de voiliers, alors que l'Aquitaine devance les 3 autres régions au niveau moteur. Cela laisse à penser que plus l'on descend vers le sud, plus on a de bateaux à moteur. Enfin, il faut souligner le fait qu'une grande part de petites unités se trouve hors du port.

Part des immatriculations de bateaux de plaisance en France (2007)



	< 6m	6 à 10 m	> 10 m	> 12 m
Saint-Cast-Le-Guildo	33%	56%	9%	3%
Port La Forêt	27%	57%	16%	
La Rochelle	13%	63%	24%	
Hendaye	10%	55%	35%	6%

Source : Créocéan – Philippe Duchêne

Pour compléter cette vision interrégionale, voici quelques exemples à l'échelle locale.

Ces exemples reflètent bien les tendances observées à l'échelle de la façade atlantique (taille moyenne de 7,50m à 8,50m). Les grandes unités qui représentent une faible proportion de la flotte, se situent dans des grands ports équipés et à proximité des bassins de navigation attractifs (ex : La Rochelle).

Etat des nouvelles immatriculations (1er septembre 2006 au 31 août 2007)

25 391 nouvelles immatriculations ont été enregistrées en 2007. Parmi celles-ci, on note l'attrait que représente la Bretagne puisque cette région se place en tête (6 918 immatriculations soit 27% du total) devant les Régions PACA et Languedoc Roussillon. Arrivent ensuite les Pays de la Loire (9%), l'Aquitaine (8%), et Poitou-Charentes (6%).

Encore une fois, la façade atlantique regroupe la moitié des effectifs avec 50% des nouvelles immatriculations.

Les tendances sont les mêmes pour les bateaux plus anciens, avec des petites unités et une plus grande part de bateaux à moteur. Les bateaux non habitables prédominent, ce qui peut s'expliquer par l'importance des petites unités. Enfin, il est à noter que les pneumatiques représentent une part importante des nouvelles immatriculations, et surtout en Bretagne.

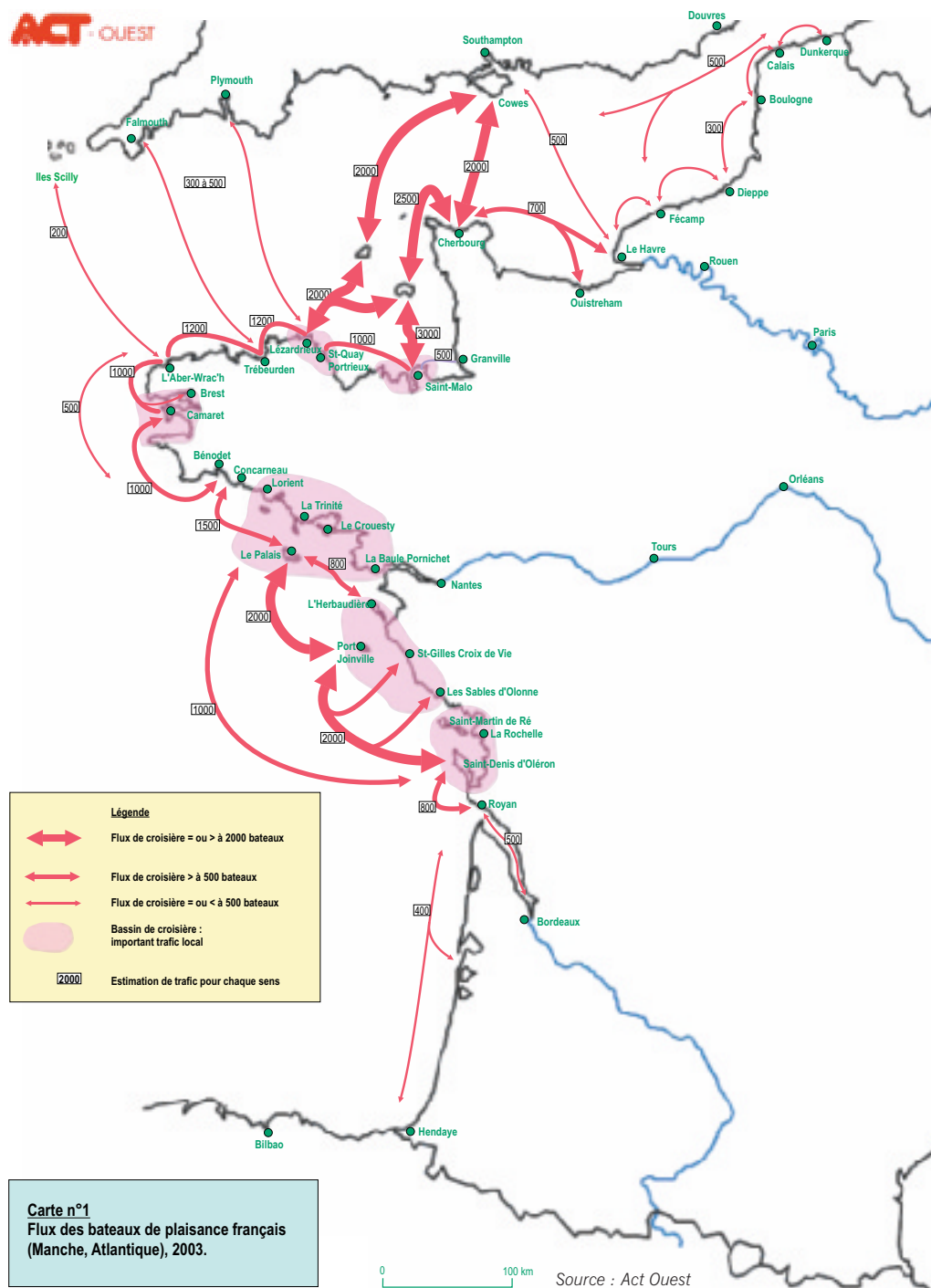
Concernant l'origine géographique de ces nouveaux propriétaires de bateaux, on observe une corrélation logique entre proximité du lieu de pratique et du lieu de résidence pour les 4 régions. En revanche, il faut souligner le fait que ces nouvelles immatriculations peuvent aussi être liées à des acquisitions par des populations venant d'Ille de France et qui n'habitent donc pas sur le littoral atlantique.

Les flux des bateaux sur la façade atlantique

La carte ci-après montre l'importance des flux sur l'ensemble de la façade atlantique, à l'exception de l'Aquitaine qui ne possède pas un bassin de navigation adapté (accessibilité à la mer difficile et linéaire côtier peu équipé). La concentration des flux en Bretagne sud (Golfe du Morbihan), en Vendée et en Charente-Maritime s'explique par l'attractivité que représentent ces bassins de navigation (ports équipés, bassins abrités, présence d'îles,...). Des flux importants ont aussi lieu entre la Bretagne Nord (St-Malo, St-Quay) et les ports britanniques.

Concernant les escales réalisées dans les ports de la façade atlantique¹⁴, on note l'hégémonie du port de La Rochelle qui concentrait à lui seul 12 000 escales en 2003. Viennent ensuite les ports vendéens (St Gilles Croix de Vie, Les Sables d'Olonne), les ports du Morbihan (Le Crouesty, Le Palais), le port de Brest, de St Malo et le port d'Arcachon. La Bretagne concentre à elle seule un très grand nombre d'escales en raison du nombre important de ports qu'elle abrite.

14 - Source : carte réalisée par le bureau d'étude Act Ouest en 2003.



Cette tendance est confirmée par le recensement réalisé par la Fédération Française des Ports de Plaisance qui estime que le nombre moyen d'escales par jour et par an dans les régions atlantiques est supérieur à la moyenne nationale, il est de 4 324 en Bretagne et de 4 278 dans les 3 autres régions. Néanmoins, le littoral atlantique reste beaucoup moins attractif que la Méditerranée en terme de nombre d'escales.

D'après la Fédération Française des Ports de Plaisance (FPPP), le taux global d'occupation des ports de plaisance est très fort, puisqu'il s'élève à 94% en Bretagne et à 96% dans les 3 régions atlantiques. Environ 30% des places à flot est occupé par de petites unités. Concernant les sorties et l'utilisation des bateaux, les taux sont très variables selon les ports et surtout selon le type d'usage. Certains usagers locaux sortent leur bateau tous les jours, tandis que certains propriétaires ne viennent qu'une fois par an pour réaliser une croisière de quelques semaines. En moyenne, il est estimé que le taux de sortie¹⁵ des bateaux est de l'ordre de 20 jours/an (hors petite plaisance), ce qui est plutôt faible.

Il faut aussi constater que l'affectation annuelle de places à flot est peu chère et qu'elle se renouvelle automatiquement tous les ans, ce qui a tendance à figer l'occupation et l'usage des ports.

En bref,

- Une forte concentration des immatriculations françaises (50%) dans les régions atlantiques françaises
- Une flotte composée en majorité de petites unités et de bateaux à moteurs
- Une forte occupation des ports de plaisance caractérisée par un stationnement annuel
- Des bassins de croisière concentrés autour des îles atlantiques

15 - Le taux de sortie correspond à une absence prolongée du port, alors que le taux d'utilisation prend en compte les sorties journalières régulières.

2.3/ Caractéristiques communes et différences entre les ports de plaisance de la façade atlantique française

Les spécificités des ports de plaisance atlantiques

Des spécificités physiques communes

Les ports atlantiques se caractérisent par des spécificités physiques communes liées aux marées (on compte de 5 à 9 mètres de marnage selon les endroits) et à la sédimentologie (surtout à partir du sud Loire où les couches de vase peuvent atteindre 50 à 60 cm). Cela génère des problématiques lourdes en terme de désenvasement et donc des frais importants de dragages.

Des tarifs modérés

On trouve tous les types de gestion portuaire sur la façade atlantique (commune, chambre de commerce, SEM, syndicat mixte, opérateur privé), mais la plupart du temps, les ports atlantiques sont essentiellement publics et appliquent des tarifs modérés, comme l'atteste le tableau ci-joint.

Sur les 4 régions, c'est la Bretagne qui applique les tarifs les plus modérés. Mais, on peut remarquer que les ports de la façade atlantique appliquent des tarifs moins élevés qu'en Grande Bretagne. En effet, une place pour un bateau de 10m en Grande Bretagne coûte entre 3 000 et 5 000 €/an.

Taille jusqu'à	6 m	8 m	10 m	12 m
Saint-Malo	693	1 403	1 991	2 719
Saint Quay	1 012	1 509	2 048	2 614
Brest	818	995	1 606	1766
La Trinité sur Mer	1 151	1 696	2 307	2 977
Piriac sur Mer		1 465	1 978	2 770
L'Herbaudière	990	1 581	2 178	2 788
Port-Olonna	1 096	1 690	2 282	2 934
La Rochelle	941	1 518	1 980	2 688
Hendaye	1 177	1 577	2 394	3 274

Source : Philippe Duchêne, Créocéan. Les tarifs sont appliqués en euros et par an.

Des attraits communs

Le littoral atlantique bénéficie de bassins de croisière exceptionnels tant du point de vue paysager, que de la qualité environnementale et de la sécurité de la navigation. Les îles participent notamment à cette attractivité et permettent d'abriter les bassins de navigation, c'est le cas en Charente-Maritime. La Bretagne et la Vendée répondent aussi à ces conditions et demeurent des pôles d'attractivité importants pour la plaisance. Concernant la Gironde ou le Pays Basque, il faut se poser la question d'un éventuel développement, mais les paysages y sont différents et la navigation beaucoup moins sûre.

Des marchés typés

Il existe des marchés bien spécifiques dans les 4 régions qui se caractérisent par :

- une articulation entre des pratiques locales, régionales et des résidents secondaires
- un faible passage international (mais qui pourrait être accru grâce au développement de l'hivernage et de la fixation résidentielle des étrangers sur le littoral)
- un développement localisé des produits de location (départements du Morbihan et de la Charente-Maritime)
- une très faible part d'unités de luxe

Des ports saturés

Cette problématique liée à la saturation des ports est commune à l'ensemble de la façade atlantique. Elle est en grande partie due à la faible mobilité des plaisanciers et à un stationnement résidentiel à l'année. Le degré de saturation varie d'un port à un autre, certains manquent de nombreux anneaux tandis que d'autres sont encore en capacité de recevoir des bateaux.

Les différences observées entre les régions atlantiques françaises

De manière générale, les différences observées concernent à la fois la géographie, la typologie et les habitudes des usagers, les bassins de navigation, le type de navigation et la fréquentation.

La Bretagne

La Bretagne se distingue avant tout des 3 autres régions par la plus forte présence de bateaux sur son territoire (environ 60 000 bateaux en mouillage permanent). Outre une tradition maritime certaine, cela est lié au fait qu'elle possède le plus grand linéaire côtier et que son littoral découpé et rocheux offre une grande diversité d'accueil : marinas modernes, anciens ports, ports derrière des écluses, ports d'échouage, zones de mouillages,... Une autre particularité de la Bretagne est son nombre important de places dans les mouillages collectifs.

Les ports bretons ont aussi une vocation d'accueil et d'escales (notamment auprès des Anglais, des Normands, des Européens du Nord). On a donc derrière la notion de plaisance bretonne une économie touristique particulièrement développée.

Pays de la Loire

En Pays de la Loire, le littoral s'étend sur deux départements (Vendée et Loire Atlantique). La clientèle y est mixte : à la fois transocéanique (plaisanciers en escale avant de se rendre en Espagne) ou de cabotage (petites croisières entre les îles par exemple).

Poitou-Charentes

Cette région possède le linéaire côtier le plus petit des quatre régions, puisqu'il ne couvre qu'un département. En revanche, la Charente-Maritime abrite le symbole de la navigation hauturière, à savoir le port de La Rochelle. Il est le plus grand port de plaisance d'Europe, avec 3 600 places (3 200 bateaux accueillis en permanence + 400 pour les escales de passage), 49 salariés,... et une extension (2009/2010) qui apportera 1 000 places supplémentaires et de nouvelles retombées socio-économiques. Cette

région est aussi caractérisée par une pratique de la voile plus importante que le moteur, la clientèle est soit locale, soit originaire de la région parisienne, ou bien encore étrangère.

Aquitaine

La spécificité aquitaine réside tout d'abord dans ses particularités géographiques. En effet, cette région possède un linéaire côtier développé, dont les possibilités de mouillage sont limitées aux deux extrémités et au Bassin d'Arcachon. La navigation y est moins abritée et donc moins sûre que dans les autres régions. Cette région est confrontée à des problématiques environnementales fortes, car l'essentiel des bateaux se concentre autour du bassin d'Arcachon, de l'estuaire de la Gironde et dans une moindre mesure autour d'Hendaye.

Concernant la clientèle, celle-ci est locale ou de passage (escales entre la Bretagne et l'Espagne ou la Méditerranée). La région aquitaine est davantage orientée sur des pratiques « moteur ».

S'agissant de la glisse, la pratique est développée sur l'ensemble de la côte avec des spots mondialement connus donnant lieu à des compétitions internationales. La clientèle est locale avec un bassin d'attraction dépassant la seule région, mais aussi touristique en provenance de l'ensemble de l'Europe avec notamment le développement de séjours dédiés au surf, et plus largement de tous les continents.

Les spécificités des ports atlantiques comparés aux ports méditerranéens et européens¹⁶

Les ports de plaisance de l'Atlantique se distinguent des ports méditerranéens (à l'exception du Languedoc-Roussillon) par plusieurs aspects :

- il y a une forte liaison entre les ports de plaisance méditerranéens et un tourisme de standing élevé (St-Tropez, Cannes...) ;
- il y a une forte présence de la plaisance internationale en Méditerranée (on trouve 50 000 bateaux originaires de pays non riverains de la Méditerranée : Amérique centrale, Etats-Unis,...) ;
- les tarifs sont plus élevés que sur la façade Atlantique ;
- les développements portuaires et les gestions privées en Méditerranée sont souvent liés aux projets immobiliers ;
- il existe des conditions techniques favorables en Méditerranée ;
- certains bassins méditerranéens sont très attractifs (Var, Corse,...).

Les ports de plaisance de l'Atlantique se distinguent des ports anglais sur plusieurs points :

- les ports britanniques sont des ports privés appliquant des tarifs beaucoup plus élevés (plaisance de luxe) ;
- les pratiques et les tarifs sélectifs expliquent la présence d'unités assez grandes ;
- les bateaux sont plus mobiles au Royaume-Uni, pour deux raisons : l'offre nationale est plus diverse, et au niveau international, il y a un attrait pour les zones du Sud.

Les ports de plaisance de la côte atlantique française observent des différences avec ceux de la côte atlantique espagnole ou portugaise :

- la côte nord de l'Espagne est en cours de développement au niveau de la plaisance ;
- les conditions météorologiques sont beaucoup plus rudes en Espagne et au Portugal (à l'exception de l'Algarve) ;
- le développement touristique est faiblement associé au nautisme (sauf pour l'Algarve).

Ceci explique que la présence de bateaux sur ces côtes soit moindre.

En bref,

- **Des spécificités communes aux régions atlantiques (caractéristiques physiques du littoral, attractivité des bassins de croisière, marchés typés, saturation des ports, gestion publique à tarifs modérés)**
- **Des différences entre les 4 régions liées en grande partie à la typologie de la clientèle, aux caractéristiques des bassins navigation et au type de navigation**
- **Des différences notoires avec la Méditerranée, l'Espagne ou la Grande Bretagne en termes d'accessibilité et de démocratisation de la plaisance mais aussi de type de bateau**

2.4/ Le poids socio-économique des ports de plaisance

Les gisements de valeur potentiels des ports de plaisance

Avant de rentrer dans le détail des impacts socio-économiques des ports de plaisance, voici quelques éléments portant sur les principaux gisements de valeur liés aux ports de plaisance.

Les gisements de valeur des ports de plaisance sont d'abord liés **aux valeurs d'exploitation** : la location des places (917€/poste/an en Bretagne et 1 045€/poste/an dans les autres régions atlantiques¹⁷), les services annexes liés aux capacités d'accueil dans un concept global (à flot, à terre, en réseau) et aux politiques d'exploitation (tarifs, service, ...).

Les potentialités liées au **développement d'activités professionnelles** sont aussi à prendre en compte dans les gisements de valeur du port de plaisance et concernent à la fois les services aux bateaux et aux équipages (ventes, maintenance, ..), la distribution et la construction, la communication, les événements, la formation, la recherche et le développement.

L'économie liée à la fréquentation des ports est importante dans la création de valeur ajoutée car celle-ci génère des dépenses au niveau local. Il peut s'agir de fréquentations nautiques ou associées, et de fréquentations terrestres, c'est-à-dire sur le port, dans la ville ou la station balnéaire.

¹⁶ - Source : audition de M. Philippe Duchêne, expert plaisance (Créocéan).

¹⁷ - Source : site Internet de la FFPP – données sur les ports de plaisance.

Enfin, une composante essentielle des gisements de valeur d'un port est celle **des impacts urbains et fonciers**. Ces deux derniers points expriment les changements de statut et d'usage que l'on peut associer au développement portuaire.

Le port de plaisance est un véritable outil de développement socio-économique : zoom sur les impacts directs et indirects du port¹⁸

Même si ses impacts restent modestes, **l'exploitation du port** apporte des retombées directes avec la réalisation d'un CA de 1 500 à 2 000 € HT par place dans les grands ports et la création d'un à deux emplois pour 100 places à flot. Ces ratios peuvent évoluer si une gestion dynamique du port est mise en place et si le port est inséré dans un concept de développement plus global avec les espaces terrestres, les zones d'activités,...

Il faut noter qu'il existe peu de grandes unités sur la façade atlantique (la moyenne est de 8m), par conséquent les retombées sont moins élevées car les tarifs moins chers.

Un autre enjeu économique du port est lié à **la filière professionnelle**. Les impacts et les effets d'entraînement peuvent être considérables et se compter en milliers d'emplois. Il y a deux niveaux dans la filière professionnelle :

- l'impact des flottes régionales et locales avec un potentiel de 10 emplois et un CA de 0,8M€ pour 100 places de port. Ces emplois concernent les activités de services aux bateaux.
- l'impact possible des entreprises de construction, de distribution, de R&D,... de niveau national (ex : Vendée).

Il existe un secteur spécifique qui concerne la location et les charters. Cela peut représenter des retombées intéressantes, notamment sur des bassins de navigation favorables comme le Morbihan, la Charente-Maritime, la Vendée ou des bassins potentiels en devenir comme le Pays Basque, voire la Gironde.

Les dépenses des plaisanciers représentent un fort impact qui peut se compter en millions d'euros pour les ports les plus actifs. Ces dépenses sont liées aux clientèles locales et externes, à la zone d'attraction et à la saisonnalité des ports. Les dépenses locales peuvent être localement notables. On pense notamment aux îles ou aux ports d'escale. L'évaluation des dépenses se fait en termes de nuitées : en moyenne, on estime à 150 € les retombées d'une nuitée d'escale.

Le tourisme représente l'un des principaux impacts du port de plaisance. En effet, l'offre est diversifiée tant au niveau des produits que de la clientèle, qui peut être maritime (marins en escale, en résidentiel, en grande plaisance) ou terrestre (touristes, promeneurs, consommateurs d'activités). L'impact peut être réduit ou considérable selon l'intégration du port à la station, les pratiques, les produits nautiques et événements proposés. Il faut souligner l'impact du port sur la saisonnalité des fréquentations nautiques et terrestres. Le port doit donc être pensé comme un véritable outil d'attractivité pour tout type de clientèle.

Un autre impact indirect qui n'apparaît pas de suite comme un potentiel de développement est celui de **la fonctionnalité urbaine** que l'on donne au port. En effet, la transformation du statut des espaces (ex : revalorisation de friche) a des impacts positifs car elle génère une forte valeur ajoutée. De la même façon, l'intégration du port dans la ville ou la station balnéaire permet de créer du développement (urbanisme, architecture, accès, fonctions). L'affectation de l'espace est très importante ; par exemple, un usage collectif des fronts de mer et de port génère plus de valeur que la promotion immobilière privative. L'impact urbain se mesure véritablement lorsqu'il y a une restructuration de la ville littorale et non une seule logique de rente foncière.

Enfin, le dernier type d'impact est lié aux **événements, au sport et à la compétition**. La fréquentation associée à ce type d'événement peut être très importante et se compter en milliers, voire millions de venues (ex : Vendée Globe, fêtes de Brest). Cela représente aussi un impact en terme d'image et surtout de communication. Enfin, les événements sportifs jouent un rôle catalyseur dans le développement de la filière professionnelle, sur lequel nous reviendrons plus tard. Il s'agit donc d'éléments à inclure explicitement dans les stratégies de développement économique (ex : Vendée, Finistère, Morbihan).

Le tableau suivant donne de manière précise les retombées d'un port de plaisance, en termes de CA et de nombre d'emplois.

Impact économique d'un port de plaisance (1000 places)

Impacts directs	Emploi	CA
Commercialisation / conception	2 à 3 emplois	2M€
Réalisation	30 emplois directs sur 2 années de travaux par projet	50 – 60M€
Exploitation du port de plaisance	1 à 2,5 emplois / 100 places, soit environ 17 emplois	2 500€ / place de 8m, 3 700€ / place de 10m, soit environ 3M€ par an
Exploitation du parking auto	0,8 à 1 emploi / 100 places, soit environ 9 emplois	1 000€ / place / an, soit environ 1M€ par an
Impacts indirects sur l'économie des activités nautiques		
Vente bateaux et services aux plaisanciers	5 emplois / 100 places, soit environ 55 emplois	Moyenne de 8k€ / place, soit environ 8M€ / an
Les produits nautiques (location, sorties en mer, écoles,...)	1 emploi / 100 places, soit environ 10 emplois	
Impacts indirects des activités associés (touristiques, événementielles, immobilières,...)		
Dépenses non techniques	Environ 5 emplois / 100 places	Moyenne de 50€ / nuitée / personne, environ 30 venues/pers./an/place, soit 1,6M€

Source : Etude Odit France « Le financement des ports de plaisance », Avril 2007

Ces données confirment que les impacts indirects sont les plus importants pour un port de plaisance.

18 - Source : Créocéan, Philippe Duchêne

En bref,

- Le port de plaisance représente un gisement de valeur important lié à l'exploitation portuaire, aux activités professionnelles, à la fréquentation des ports,...
- Les impacts directs et indirects du port de plaisance génèrent un véritable développement socio-économique (retombées des activités de production et de services induites par le port, retombées touristiques, dépenses des plaisanciers, retombées en terme d'impact urbain et foncier, retombées des événements,...)

3 - Les pratiques nautiques en atlantique : une offre multiple et diverse, dans un contexte évènementiel d'envergure

3.1/ Le patrimoine maritime comme fondement des pratiques nautiques

La pratique de la plaisance et la forte présence de la filière sur la façade atlantique ne sont pas le fruit du hasard. La pêche et le cabotage le long des côtes ont favorisé le développement de la construction navale et de l'art de la charpenterie de marine et de la voilerie dans tous les ports du littoral. C'est dans le courant des années soixante que se développe la plaisance. Cette activité prend à l'origine naissance à partir d'ateliers artisanaux s'étant progressivement reconvertis. L'exemple de l'entreprise familiale Bénéteau est sans doute le plus significatif : ce petit chantier de construction de bateaux de pêche de St Gilles Croix de Vie créé en 1884 réalise en 1964 son premier *bateau de pêche promenade*. Dès lors l'entreprise se développe de manière considérable, devenant le grand groupe leader d'aujourd'hui.

Parmi les régions de la façade atlantique, la Bretagne est incontestablement celle qui a su entretenir le plus fortement une vraie et profonde tradition maritime. Alors que le monde de la mer subissait de profonds changements avec le déclin de la pêche, la plaisance connaissait à l'inverse un essor, en passant d'activités professionnelles à celles des loisirs. Face à l'abandon progressif des techniques et matériaux traditionnels, les Bretons, les premiers, ont pris conscience de l'importance de sauvegarder ce patrimoine menacé de disparition. Cette prise de conscience est née à partir d'associations au tout début des années 80.

C'est en 1981 que fut créé le *Chasse Marée* dans l'abri du marin de Douarnenez. Cette maison d'édition contribua fortement avec sa revue et sa large audience à cette prise de conscience. Elle a en outre publié près d'une centaine d'ouvrages, organisé en 1988 le concours des bateaux des côtes de France et a surtout été à l'initiative des premières grandes fêtes maritimes (1986 : Douarnenez, 1992 : Brest-Douarnenez).

C'est dans la même mouvance que de nombreuses associations relayées par des collectivités ont entrepris des travaux de restauration voire de reconstruction de vieux gréements. La notion de protection de ce patrimoine se développe parallèlement et, le 5 novembre 1982, le ministère de la Culture classe pour la première fois deux navires au titre des Monuments Historiques : le trois mâts la Duchesse Anne (1901) et le bateau de charge Mad Atao (1938). Depuis, ce sont 117 navires (données 2007) du domaine maritime et fluvial qui ont été classés¹⁹. On note parmi ces derniers une forte proportion de bateaux de la façade atlantique (73) dont 29 en Bretagne, 19 en Pays de la Loire, 14 en Poitou-Charentes et 11 en Aquitaine. La majorité d'entre eux sont la propriété d'associations. Rappelons enfin qu'en 1997 a été créée la *Fondation du Patrimoine Maritime et Fluvial* abritée au sein de la Fondation Nationale.

Dans le courant des années 80 et 90, plusieurs centres de conservation ont été créés pour abriter et valoriser ce patrimoine, en tout premier lieu en 1993 le *port-musée de Douarnenez* regroupant une très importante collection de bateaux dont une partie à flot. On peut également citer le *musée de la compagnie des Indes* de Lorient installé dans la citadelle de Port Louis depuis 1984, le *musée de la construction navale* de Noirmoutier dans une salorge en 1988, le *musée maritime* de la Rochelle en 1986 et la *Corderie Royale* de Rochefort avec la reconstruction de la frégate l'Hermione depuis 1997. Par ailleurs, des musées de civilisation tels que le *château des Ducs de Nantes*, l'*Historial de la Vendée* ou le *musée d'Aquitaine* de Bordeaux, le *musée Basque* de Bayonne consacrent une part importante à l'histoire maritime.

Toutes ces initiatives de conservation et de transmission ont joué un rôle essentiel pour l'entretien d'une culture maritime et indirectement dans l'attrait de la plaisance et de la pratique de la voile.

Il convient de noter enfin l'initiative européenne prise par les musées de l'Arc Atlantique qui ont entrepris de mener à bien un grand projet d'exposition itinérante, porté par le groupe « culture » de la Conférence des Villes de l'Arc Atlantique. Cette exposition, qui aura pour titre « Villes atlantiques, Ports de la mondialisation » et dont le maître d'ouvrage est la ville de Rennes, apportera un éclairage sur les destins croisés des villes de l'Atlantique depuis la Renaissance jusqu'à nos jours.

¹⁹ - Liste des bateaux sur <http://www.bateauxdupatrimoine.culture.fr>

3.2/ Typologie des pratiques nautiques sur la façade atlantique française

Le nautisme, une activité en développement avec des finalités et des modes de pratiques très divers

Les régions atlantiques françaises possèdent un littoral aux spécificités géographiques diverses qui vont des grandes plages des Landes aux côtes rocheuses et découpées de la Bretagne, en passant par les îles charentaises, vendéennes ou morbihannaises,... De ce fait, le nautisme sur le littoral atlantique est une activité qui revêt différentes formes et fonctionnalités. Ainsi, les pratiques nautiques peuvent être pratiquées en tant que loisir à l'année dans un club, en tant que loisir de proximité, en tant que pratique touristique dans le cadre de vacances estivales, en tant que pratique sportive et régulière dans le cadre de compétitions, ou en tant que pratique scolaire (stages à l'année ou classes de mer). Outre la finalité de la pratique qui varie, on a aussi la manière qui diffère puisque l'activité nautique peut être individuelle (ex : pratique sportive) ou collective (ex : pratique scolaire).

La suite de ce paragraphe va permettre de mettre en avant les grandes spécificités et principales évolutions des activités nautiques recensées sur le littoral atlantique.

La voile

Cette activité possède plusieurs supports de pratique : dériveurs, catamarans, planche à voile, habitables. Elle demeure l'activité nautique la plus pratiquée et la plus structurée, avec un taux d'encadrement professionnalisé important, enfin elle permet de répondre à de multiples envies : découverte de la nature, performance, sensation, progrès technique. La voile se pratique sur l'ensemble du littoral atlantique : tout au long des côtes bretonnes qui possèdent un grand nombre de ports de plaisance et d'écoles de voile, dans les bassins de navigation abrités et sécurisés de la Charente-Maritime et de la Vendée (présence d'îles), ceux du Bassin d'Arcachon ainsi que les lacs côtiers pour l'Aquitaine. La

voile, dans ses trois composantes (écoles de voile, voile loisirs, pratique sportive de compétition), est l'activité nautique la plus pratiquée sur l'ensemble des 4 régions, même si on observe un phénomène de stagnation depuis quelques temps.

La pratique sportive a beaucoup évolué ces dernières années et la voile n'échappe pas à ce phénomène, puisque la démarche d'enseignement a été revue et organisée autour de la notion de projet de navigation et de progression dans trois domaines : technique, sécurité, sens marin et environnement.

Concernant la planche à voile, qui a connu un grand essor dans les années 80, puis un déclin dans les années 90, on remarque aujourd'hui que c'est une discipline de compétition de plus en plus en vogue (les Vagues, Free Style, Windsurfing Formula). La planche à voile se rapproche davantage des sports de glisse que de la plaisance classique.

Le motonautisme

Le motonautisme désigne toutes les embarcations à moteur de sport et de plaisance que l'on peut diviser en deux grandes catégories : le motonautisme léger et les différents types de jet. Pour la première catégorie, rappelons que 80% des bateaux nouvellement immatriculés en France sont des bateaux à moteurs, parmi lesquels 70% mesurent moins de 6 mètres. De manière générale, le motonautisme léger attire les actifs de 20 à 50 ans, car il apporte une liberté de déplacement et qu'il offre la possibilité de pratiquer une grande variété d'activités, sportives ou non, allant de la promenade familiale à la journée, à la pêche, la baignade, la plongée sous marine, ou le ski nautique. De plus, l'acquisition et l'entretien d'un bateau à moteur de moins de 6 mètres est accessible à un grand nombre de personnes. Sa manipulation est moins complexe que celle d'un voilier et son transport se fait facilement.

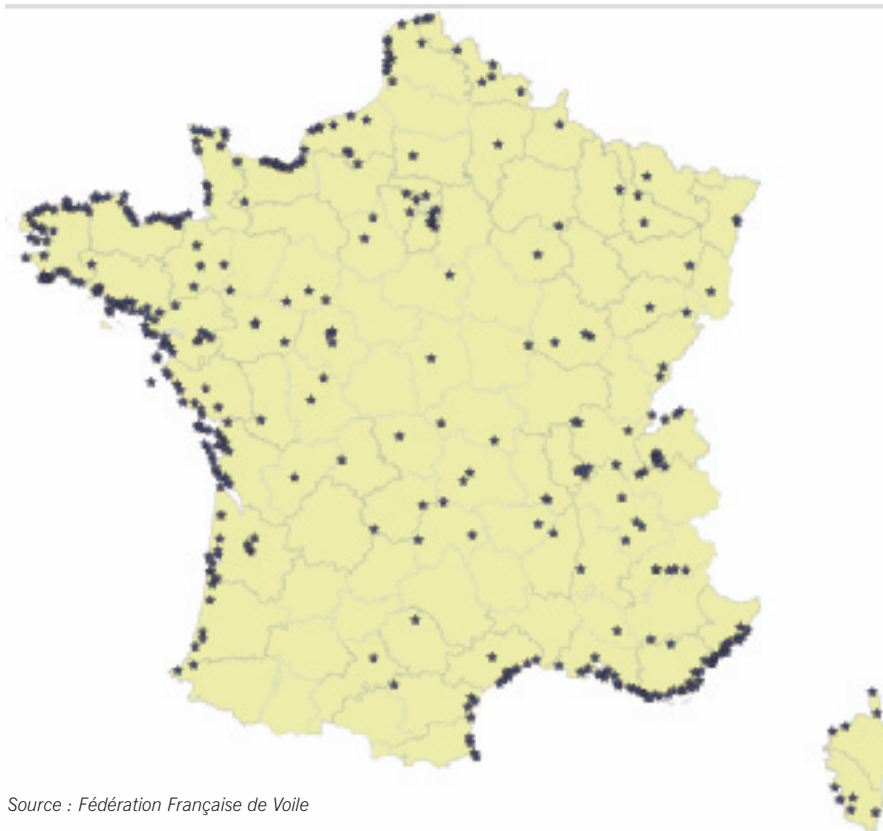
L'autre catégorie qui s'est fortement développée aussi ces dernières années est le jet : le jet à selle pour les promenades et le confort, ou les jets à bras articulés pour les sensations fortes. De plus en plus de femmes sont séduites par cette pratique de navigation particulièrement sportive.

Le motonautisme a fortement augmenté ces 10 dernières années, mais il a aussi des inconvénients : problèmes de cohabitation et de sécurité avec les autres usagers de la mer, pollution et nuisances sonores, investissements lourds pour les prestataires, pratique individuelle importante et difficile à mesurer...

Le canoë - kayak

Sous l'appellation canoë – kayak sont regroupées de nombreuses disciplines se pratiquant dans les trois milieux, eau calme, eau vive et mer. La plupart d'entre elles sont issues de pratiques ancestrales traditionnelles, d'autres ont vu le jour plus récemment avec le développement des pratiques de glisse (ex : wave ski qui est un kayak permettant de glisser sur les vagues en réalisant

Ecoles Françaises de Voile 2009



Source : Fédération Française de Voile

des figures acrobatiques). Dans nos 4 régions atlantiques, le kayak se pratique beaucoup à l'intérieur des terres (ex : Pays de la Loire, Aquitaine), mais on observe que le kayak de mer se développe de plus en plus ces dernières années (ex : Bretagne), car c'est une activité de loisirs accessible, basée sur la découverte du milieu marin et du patrimoine côtier. Les pratiques de loisirs et de nature ont d'une manière générale considérablement progressé ces dernières années. On retrouve cette forte progression en canoë kayak, notamment avec l'avènement de la pratique libre, en dehors de toute structure. Cette pratique a pu se développer grâce à l'arrivée sur le marché de matériels accessibles au grand public, bon marché et nécessitant peu d'entretien (polyéthylène).

Le surf

Le surf est une activité qui attire de plus en plus de personnes, tous sexes confondus, et qui présente un fort potentiel de développement, du fait notamment de la simplicité de sa mise en œuvre et du grand nombre de spots présents sur le littoral. Il existe des écoles de surf, ou des associations, mais le surf est avant tout une pratique libre et gratuite, d'où la difficulté de la structurer et de la quantifier. Si l'Aquitaine demeure historiquement le berceau du surf en Europe et en France (61 % des clubs de surf et 72,3% des licenciés), le littoral atlantique dans son ensemble a, lui aussi, connu une forte progression de son nombre de clubs (+79% en 30 ans) et de son nombre de licenciés (+151% en 30 ans)²⁰. C'est une activité qui doit faire face à des enjeux de surfréquentation et à des problématiques d'occupation des plages (les plus attractives nécessitant des réglementations municipales spécifiques).

Le ski nautique

C'est une activité accessible à tous, qui connaît un fort essor, en particulier chez les jeunes attirés par le phénomène de tribu souvent lié aux disciplines de glisse. Depuis une dizaine d'années, on a vu apparaître une nouvelle discipline qui est le wakeboard (équivalent du snowboard pour le ski). Mais cette pratique peut poser des problèmes de cohabitation et de sécurité avec les autres usagers de la mer, notamment sur des plans d'eau trop fréquentés. Il faut noter aussi que c'est une activité qui peut apporter des nuisances sonores.

Le kitesurf

Le kitesurf, activité entre cerf volant et surf, est né récemment, ce qui explique son manque de structuration. C'est une activité ludique et à sensations qui connaît un succès grandissant. Au départ, ce sport a « recruté » dans les rangs des véliplanchistes, puis la fiabilisation du matériel proposé et les nouvelles générations d'ailes plus sûres ont attiré d'autres amateurs et ont conforté la croissance de cette activité. C'est une pratique majoritairement libre qui nécessite un apprentissage technique en école et une large surface de pratique. Le matériel est encore coûteux en comparaison à d'autres sports de glisse. Enfin, les lieux de pratique restent limités.

La plongée sous marine

C'est une activité de loisirs relativement accessible motivée par le plaisir d'explorer les fonds sous marins et par les sensations ressenties, la clientèle est de plus en plus jeune. La plongée sous marine requiert des conditions techniques et de sécurité irréprochables. Mais, cette activité reste peu pratiquée le long du littoral atlantique, en comparaison avec la Méditerranée qui possède davantage de sites propices à la plongée.

La pêche en mer

On distingue la pêche en mer en bateau, la pêche à pied et la pêche depuis la côte. Elle est pratiquée par tous types d'usagers, du retraité qui possède son bateau à proximité de chez lui, au touriste qui veut découvrir les sensations de la pêche lors de ses vacances. C'est une activité libre qui peut se pratiquer sur tout le littoral et toute l'année, mais pour laquelle il faut veiller au respect de la réglementation concernant les zones de pêche, le matériel utilisé, le ramassage des coquillages,... Concernant l'activité encadrée, il existe une offre pour pratiquer la pêche sportive, mais pas toujours connue du grand public. On peut citer le développement en Italie du pescaturisme, un moyen pertinent d'allier protection du littoral et pratique d'une pêche douce et qui permet l'accueil de touristes à bord des navires de pêche. En France, le pescaturisme reste encore une activité marginale, même si elle suscite désormais un grand intérêt de la part de nombreux professionnels et des touristes. L'AGLIA²¹ a d'ailleurs déjà travaillé sur le développement de cette activité et a publié une première étude en mars 2007, intitulée « Le Pesca Tourisme, cadre juridique actuel et perspectives pour le développement d'activités touristiques dans les secteurs pêche et cultures marines », puis une seconde étude sur la pêche récréative en janvier 2008. Cela peut donc être une piste de diversification pour un secteur en crise et qui permettrait de diffuser une image valorisante du métier de pêcheur.

Le char à voile

La France est le pays européen où la pratique du char à voile est la plus développée. Il en existe trois types : le char à voile, le speed-sail (planche à voile à roulettes), le char à cerf volant (les deux derniers conviennent surtout aux adeptes de nouvelles sensations). La multiplicité des plages et des clubs de char à voile (Bretagne et Pays de la Loire) rend ce sport possible toute l'année. De plus, son côté ludique en fait un loisir apprécié par tous les publics (touristes, scolaires, handicapés...) avec une rapidité d'autonomie qui séduit les débutants. En revanche, la fréquentation élevée des plages en période estivale limite et parfois interdit la pratique. A noter que les clubs ont tendance à privilégier l'accueil de scolaires ou de groupes qui représentent une clientèle régulière.

L'aviron de mer

L'aviron se pratique, seul, à deux, à quatre avec barreur ou à huit. Il peut être mis en avant comme une activité de remise en forme, plus physique et endurante que le kayak, mais reste un bon moyen pour découvrir le littoral. Il présente un esprit de convivialité et d'équipe qui attire un certain nombre d'adeptes. Mais c'est une activité encore méconnue qui se développe lentement, en raison notamment de son image de sport de compétition, plutôt que de loisir. C'est un matériel relativement coûteux qui peut poser des problèmes de stockage.

20 - Source : Mission analyse et prospective de la Direction Régionale de la Jeunesse et des Sports en Aquitaine.

21 - AGLIA : Association du Grand Littoral Atlantique

Points forts et points faibles de l'offre nautique sur le littoral atlantique

Le tableau suivant a été réalisé dans le cadre d'une étude conduite par le Comité Régional du Tourisme de la Région Poitou-Charentes²², il met en avant un certain nombre de points forts et de points faibles de l'offre nautique. Les constats observés ci-dessous ont été confirmés par l'ensemble des acteurs que nous avons pu interroger dans les autres régions.

Points forts	Points faibles
Diversité de l'offre : une douzaine d'activités pour la plupart accessibles à tous les publics.	Excepté la voile, les autres activités sont plus récentes, moins développées et structurées.
Des lieux de pratique privilégiés identifiés.	Activités nautiques tributaires des marées, des vagues, du vent.
Une offre « club » soutenue par les différentes fédérations qui développent des labels/mentions garants de qualité, et de nouvelles prestations (ex : label EVF, Point Plage,...) pour toucher un public plus large.	Des prestations qui s'adaptent lentement aux évolutions de la demande touristique.
Une offre « commerciale » qui essaie de s'adapter aux besoins de la clientèle touristique.	Tarifs relativement élevés qui s'expliquent par un matériel coûteux à renouveler régulièrement, par la rémunération du personnel (les salaires des Brevets d'Etat) mais aussi par une méconnaissance (pour les clubs fédéraux) du coût de revient des prestations.
Une offre de location « sèche » importante.	Pratique libre difficile à mesurer : surf, kitesurf, jet, plaisance.
Animation : événementiel et manifestations sportives de grande envergure régulières.	Manque de promotion.
Une filière qui se structure et se fédère à travers des instances porteuses de projets de développement : réseau des clubs affiliés, stations nautiques, collectivités, comités du tourisme,...	Faible culture maritime d'où la difficulté de toucher un public large et diversifié et de développer l'activité avant et après saison.
Potentiel de développement en particulier pour les activités suivantes : surf, kitesurf, kayak de mer, motonautisme, ski nautique.	Impacts environnementaux. Ex : motonautisme et ski nautique (pollution et nuisances sonores).
	La surfréquentation estivale entraîne des conflits entre les usagers et des problèmes de sécurité (ex : surf).
	Demande de Brevets d'Etat (BE) supérieure à l'offre ou fuite des BE vers des régions plus attractives et plus rémunératrices.
	Réglementation : loi littoral, loi sur l'eau, zones classées qui peuvent freiner le développement des structures.

Le profil des pratiquants à travers trois exemples

Concernant le profil précis des pratiquants, il est difficile de disposer de données sur l'ensemble des pratiques et les 4 régions, mais certaines études apportent des éléments, notamment pour la plaisance, la voile et pour le surf.

Etude sur le profil des clientèles nautiques (tourisme et loisirs)

Cette étude réalisée par la SEM (Société d'Economie Mixte) des Pays de la Loire a permis de mettre en avant le profil des pratiquants en Pays de la Loire. D'après nos entretiens et auditions, il semblerait que ces résultats soient valables pour les autres régions concernées par notre étude. La SEM des Pays de la Loire établit le profil des clientèles nautiques ainsi :

- La clientèle individuelle est française, plutôt masculine, jeune (<25 ans) pour la voile et supérieure à 35 ans pour la plaisance, issue de catégories socioprofessionnelles supérieures, résidente et/ou vivant à moins de 3h de route du littoral.
- La clientèle « groupe » concerne les centres de vacances, les colonies, les villages vacances et le tourisme d'affaires.

On a ensuite une typologie de clientèle qui se divise entre les pratiquants et les non pratiquants et dont les motivations sont explicitées dans le tableau suivant.

Pratiquants	Motivations/ comportements
Performance	Sensible à la technique – perfectionnement – autonomie – échanges et convivialité
Sensation	Intensité – dépassement physique – confrontation avec les éléments – curiosité – effet de mode
Exploration	Découverte du milieu naturel – respect de l'environnement – authenticité – bien être
Jeu	Plaisir – amusement – facilité – rapidité – animation
Non pratiquants	Freins à la pratique
	Sécurité – accessibilité – information – écoute

Source : SEM Pays de la Loire

22 - Source : « Tourisme nautique en Poitou-Charentes en 2004 » - Laure Morin – CRT Poitou-Charentes

Etude sur le marché de la plaisance en France

Pour la plaisance, il s'agit des résultats d'une étude menée par Odit France en 2008 sur le marché de la plaisance en France²³. L'étude prend en compte les unités de plus de 5m et inférieures à 24m. Sur ce type de bateaux de plaisance, il est remarqué que le profil du plaisancier est plutôt masculin, plus âgé et plus aisé que la moyenne nationale, habitué à la pratique des vacances régulières et lointaines, originaire d'un département littoral ou de la région parisienne. La plaisance se pratique aussi beaucoup en couple. Le plaisancier est en général un passionné, un initié dont la pratique est plutôt ancienne, régulière et intensive. Enfin, il est important de souligner que le plaisancier n'est pas forcément propriétaire (= 1/3 des plaisanciers), il peut pratiquer en tant qu'invité, ou dans le cadre d'une location, d'un stage ou d'une école.

Les pratiques sont diverses : sur voiliers (60%) ou moteurs, en famille ou en solitaire, en France ou à l'étranger (25%), dans une logique d'excursion journalière ou de longue durée, dans un cadre « vacances » ou de manière active et sportive.

L'étude a permis de spécifier 5 types de plaisanciers, sur des critères se basant à la fois sur le type de bateau utilisé et l'intensivité de la pratique.

- *Les seniors libérés* : retraités aisés, sans contrainte, navigation au long cours, fréquente et à l'étranger, propriétaires, mode de navigation passionné, des exigences sur les équipements du bateau, le confort,... c'est une clientèle solvable prête à payer plus pour davantage de services dans les ports.
- *Les hyper dynamiques* : plus jeunes, de « type cadre dynamique » (revenu intermédiaire), pratique intensive, sportive, passionnée, pas forcément propriétaires (loueurs aussi),... clientèle exigeante sur la qualité technique et le confort des bateaux, clientèle solvable prête à payer plus pour l'amélioration des services portuaires.
- *Les habitués* : loisir de proximité, sorties fréquentes à la journée, petit bassin de navigation qui reste le même toute l'année, propriétaires, plutôt des petites unités moteur,... des besoins minima (ports, bateaux), clientèle aux attentes aujourd'hui limitées.
- *Les nouveaux plaisanciers* : moins aisés, plutôt sur des petits bateaux moteurs, pratique souvent couplée avec une autre activité nautique (pêche ou autre), clientèle exigeante, assez critique par rapport aux services portuaires, mais peu disposée à payer, clientèle en développement surtout avec le motonautisme.
- *Les expérimentaux* : les plus jeunes, logique d'opportunité pendant leurs vacances, invitation ou stage,... clientèle peu exigeante et aux attentes limitées.

Profil des surfeurs : l'exemple aquitain

Pour le surf, l'analyse s'appuie sur des études réalisées par la Direction Régionale de la Jeunesse et des Sports (DRJS) en Aquitaine. Outre la sécurité, le surf est une activité qui peut se pratiquer librement, qui ne nécessite ni infrastructure, ni cadre, ni organisation particulière. Pour cette pratique majoritaire, il est difficile d'analyser de manière précise le profil des pratiquants. Cependant, des structures existent pour répondre aux besoins des compétiteurs ou de ceux qui souhaitent progresser. On distingue la pratique fédérée (clubs et associations de surf) et la pratique commerciale (écoles de surf) qui sont les deux secteurs de pratique réellement chiffrables. Ils concernent trois types de pratiquants :

- les compétiteurs, licenciés au sein d'un club de surf. Ils sont pour la plupart jeunes, entre 7 et 20 ans. Ils pratiquent régulièrement, sinon toute l'année.
- les licenciés loisirs qui ont créé un club de copains, ou une section de copains au sein d'un club de compétition. Ils sont plus âgés, aiment se retrouver autour d'une bonne session. Mais ce type de club ou de section est anecdotique.
- les licenciés école sont des débutants qui ont choisi une école labellisée FFSurf. Ils sont de tout âge et de toutes conditions sociales, même si on trouve majoritairement des jeunes. Certains d'entre eux s'inscriront ensuite dans un club, mais la plupart s'orienteront vers l'achat d'une planche et de la pratique libre.

En Aquitaine, deux licenciés sur trois sont aquitains, les pratiquants issus d'autres régions (notamment Ile de France) affluent surtout lors de la période estivale. Il est à noter que la population des surfeurs est, de manière générale, jeune (10 – 25 ans), et qu'elle tend à se féminiser de plus en plus (37% des licenciés et presque la moitié dans les écoles de surf). La clientèle étrangère est essentiellement anglaise ou allemande.

Enfin, il est essentiel de souligner que les licenciés ne représentent qu'une faible partie du total des pratiquants.

En bref,

- **Les 4 régions atlantiques représentent plus de 40% de la pratique des sports et activités nautiques en France**
- **Le nautisme, un ensemble de pratiques très diverses et variées, alliant les pratiques sportives aux pratiques touristiques et de loisirs**
- **Une prédominance historique des activités de voile mais qui tend à fléchir face à un fort développement de nouvelles activités telles que le surf, le kite surf, le kayak de mer, le motonautisme léger...**
- **Un profil de pratiquants qui varie selon les activités concernées et qui met en avant la question de l'accessibilité aux activités nautiques (est-elle réelle ?)**

23 - Source : Odit France « Le marché de la plaisance en France : mieux connaître les pratiques, les besoins et les attentes des plaisanciers »- Décembre 2008. Etude basée sur 800 enquêtes réalisées auprès d'un échantillon représentatif de plaisanciers.

3.3/ Etat des lieux des structures nautiques et lieux de pratiques dans les régions atlantiques françaises

Localisation et recensement des structures ou lieux de pratiques nautiques

En Aquitaine²⁴

La Région compte 270 km de côtes sableuses et un réseau lacustre important (nombreux lacs et rivières), en revanche il n'y a pas d'îles le long des côtes aquitaines, et relativement peu de ports de plaisance (à l'exception du bassin d'Arcachon et en comparaison aux 3 autres régions atlantiques). La plus grande partie du littoral présente des caractéristiques dangereuses voire impraticables en raison d'un accès difficile à la mer. Par conséquent, les pratiques se concentrent surtout sur l'intérieur des terres : canoë – kayak, voile légère, aviron,... En revanche, la pratique du surf est très présente sur l'ensemble du littoral aquitain, et plus particulièrement dans les Landes et le Pays Basque ou autour des centres urbains, là où l'accès est plus facile.

Pour le motonautisme et la voile, les pratiquants se concentrent autour des ports comme au Verdon, sur le bassin d'Arcachon, dans l'estuaire de la Gironde et à Cap Breton, ou sur les lacs côtiers (Hourtin, Lacanau, Cazaux, Biscarrosse, Soustons). Les jets ski se trouvent dans les stations de surf. De manière générale, on trouve plus de motonautisme de loisir que de voiliers sur les bassins de navigation aquitains. La pêche loisir concerne une assez faible proportion des embarcations « moteurs ». On trouve l'aviron de mer sur le bassin d'Arcachon et la côte basque, mais surtout à l'intérieur des terres. Enfin, les jets ski se concentrent en partie en baie de St Jean de Luz.

Selon le recensement établi par la DRJS Aquitaine, on compte 125 spots de surf couramment pratiqués dont 34% en Pyrénées Atlantiques, 27% en Gironde et 39% dans les Landes. On compte 138 structures de services d'accueil et d'encadrement dont 49 associations sportives (clubs), 48 écoles de surf (labellisées par la FFSurf), et 34 indépendants. Les deux dernières catégories de prestataire ont un fonctionnement saisonnier. De très nombreux marchands d'articles de sports ainsi que des écoles de surf proposent des locations de matériel, tout le long du littoral. Enfin, on estime entre 150 et 250 000 le nombre de pratiquants de surf alors que seuls 7 000 sont licenciés.

En ce qui concerne les autres activités nautiques présentes en Aquitaine, la DRJS a également réalisé un état des lieux, mais qui s'appuie essentiellement sur le monde associatif.

Pour la voile, on dénombre 64 sites de pratiques dont la moitié se situe en Gironde. Il y a 95 prestataires (dont 23 professionnels), dont 57 en Gironde, 25 dans les Pyrénées Atlantiques, 11 dans les Landes. La fréquentation de l'ensemble des clubs aquitains doit s'établir au-delà de 80 000 personnes, mais il est difficile de quantifier le nombre de pratiquants, car la majeure partie de ceux-ci naviguent sur leur matériel personnel, en dehors des structures, et d'autres achètent des prestations à des organismes privés ou non, comme l'UCPA (Union Nationale des Centres Sportifs de Plein Air) qui est un prestataire important en Aquitaine, mais aussi dans les autres régions atlantiques.

Pour le char à voile, les terrains d'évolution se situent sur les grandes plages du littoral. Autrement dit sur la quasi-totalité de la côte, cinq clubs en Gironde et un dans les Landes offrent un encadrement. Les clubs aquitains regroupent environ 1 000 licenciés dont une centaine en compétition, mais les différentes activités offertes par les clubs touchent un nombre plus important de pratiquants. Les pratiquants licenciés sont à 80% des hommes et à 62% des moins de 18 ans.

Pour l'aviron qui est une pratique ancienne en Aquitaine, on comptabilise 30 associations pour 49 sites de pratiques, dont la majorité sur des rivières et les lacs intérieurs. L'aviron de mer se développant, il existe aussi des sites au niveau de l'Océan Atlantique, en baie de St Jean de Luz et en baie de Txingudi. La pratique hors club est jusqu'à présent marginale et on assiste à une augmentation constante du nombre de pratiquants loisir.

Avec près de 3 000 km de cours d'eau navigables, plus de 30 plans d'eau (lacs et étangs), ce sont 111 sites de pratiques qui existent en Aquitaine pour le canoë – kayak (spots de wave ski, stades d'eau vive, bassin de course de ligne, terrains de kayak polo,...). Il en résulte un maillage très dense sur l'ensemble du territoire, dont seulement une partie se trouve sur le littoral. En 2006, on comptait 210 structures déclarées (38% d'associations affiliées, 56% de structures commerciales, 6% de structures communales).

Localisation des écoles privées et associatives dans le sud de l'Aquitaine



24 - Source : DRJS Aquitaine

En Poitou-Charentes²⁵

La particularité de cette région réside dans le fait que la majorité de ses activités nautiques est concentrée en Charente-Maritime, et notamment sur son littoral (sauf pour le canoë kayak). D'après le CROS (Comité Régional Olympique et Sportif), on compte 185 structures nautiques toutes disciplines confondues, avec en tête la voile (66 structures), suivies par le canoë kayak. On compte environ 38 000 licenciés dont 18 348 pour la voile, 9 504 pour le canoë kayak, 2 954 pour la plongée, 2 286 pour le surf. Les autres activités comptent moins de 2 000 adhérents, parmi lesquels on retrouve l'aviron en tête, le char à voile est la discipline la moins pratiquée. Sur l'ensemble de ces activités nautiques, la proportion des licences annuelles est plus importante (25 645) que celle des licences temporaires (11 866).

Il faut souligner que la pratique du motonautisme n'est pas prise en compte dans ce recensement, de même que les structures de location qui génèrent une activité plutôt basée sur le loisir et le tourisme. Les chiffres annoncés dans le paragraphe précédent ne concernent donc que les licenciés. En revanche, on estime le nombre de pratiquants en Poitou-Charentes à 300 000, toutes disciplines et types de pratiques confondus.

On peut donner quelques chiffres supplémentaires concernant le budget total des comités et ligues sportives, estimé à 1 000 000 € ; le nombre d'événements nautiques - 153 régionaux, 20 nationaux, 2 internationaux - et de leurs participants (56 000) ; le nombre de podiums - 80 au niveau national et international.

En Pays de la Loire

D'après une étude réalisée par la SEM Pays de la Loire²⁶, en 2007 on dénombre 400 structures nautiques, dont 47% sur les communes littorales et 72% situées sur les 2 départements littoraux (Vendée et Loire Atlantique). 2/3 des structures sont ouvertes à l'année et 71% sont des structures associatives. La voile légère et le canoë kayak sont les supports les plus représentés. Ces pratiques sont celles que l'on retrouve de manière équivalente à l'intérieur des terres et sur le littoral ; avec, dans une moindre mesure, le jet ski et le ski nautique. Deux pratiques sont davantage proposées à l'intérieur des terres que sur le littoral : l'aviron et le ski nautique. Certaines pratiques sont nécessairement plus localisées : kitesurf, surf et char à voile, sur le littoral de la Vendée et de la Loire Atlantique.

Les espaces les plus actifs en matière de nautisme sont le littoral vendéen, la Côte d'Amour et les environs de Nantes. Ils proposent un panel d'activités élargi, comparé à d'autres espaces davantage spécialisés comme l'arrière pays vendéen (avec le canoë kayak), ou les environs de Laval (planche à voile, canoë kayak, et voile légère principalement).

Ce tableau confirme la prédominance des activités voile et canoë kayak, la forte pratique du char à voile, et le développement des activités surf et kitesurf. Enfin, il faut préciser que 71 structures proposent de la multi-activité (24% des structures).

LES EQUIPEMENTS NAUTIQUES EN POITOU-CHARENTES EN 2004

LES CLUBS D'AVIRON, DE CANOE-KAYAK, DE VOILE, DE PLONGEE, DE SURF ET DE CHAR A VOILE



Source : IAAT

Support	Nb de structures
Canoë Kayak	127
Planche à voile	86
Dériveur	69
Catamaran	68
Optimist	66
Habitable	38
Char à voile	25
Surf	23
Aviron	21
Kite surf	16
Ski nautique	16
Jet ski	10

Source : SEM Pays de la Loire

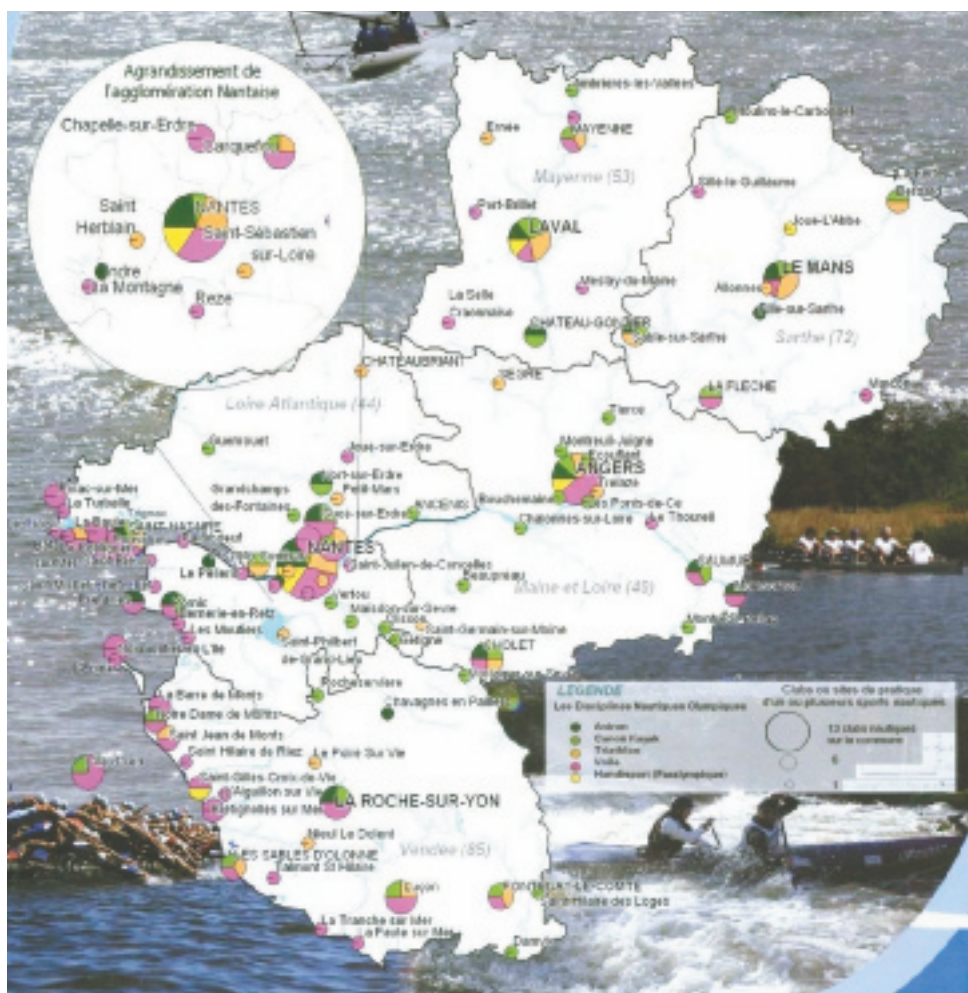
25 - Source : CROS Poitou-Charentes. Recensement réalisé en 2003 pour les disciplines suivantes : aviron, canoë kayak, char à voile, pêche au coup, pêche en mer, surf, triathlon, plongée, sauvetage, ski nautique, voile.

26 - Source : Etude réalisée par le bureau d'études Créocéan pour la SEM Pays de la Loire : « Réalisation d'un diagnostic des flottes, supports et matériels nautiques des structures nautiques en Pays de la Loire ». Septembre 2007.



Source : CROS Pays de la Loire

Les clubs et sites de pratiques des disciplines nautiques olympiques

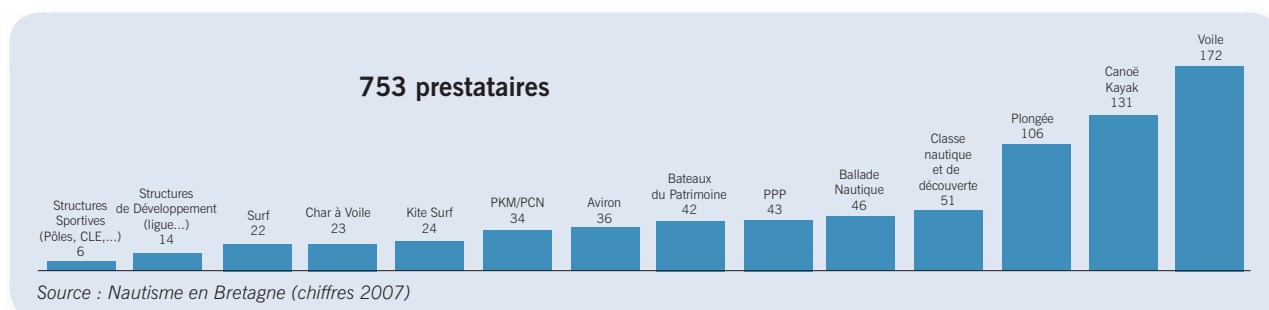


Source : CROS Pays de la Loire

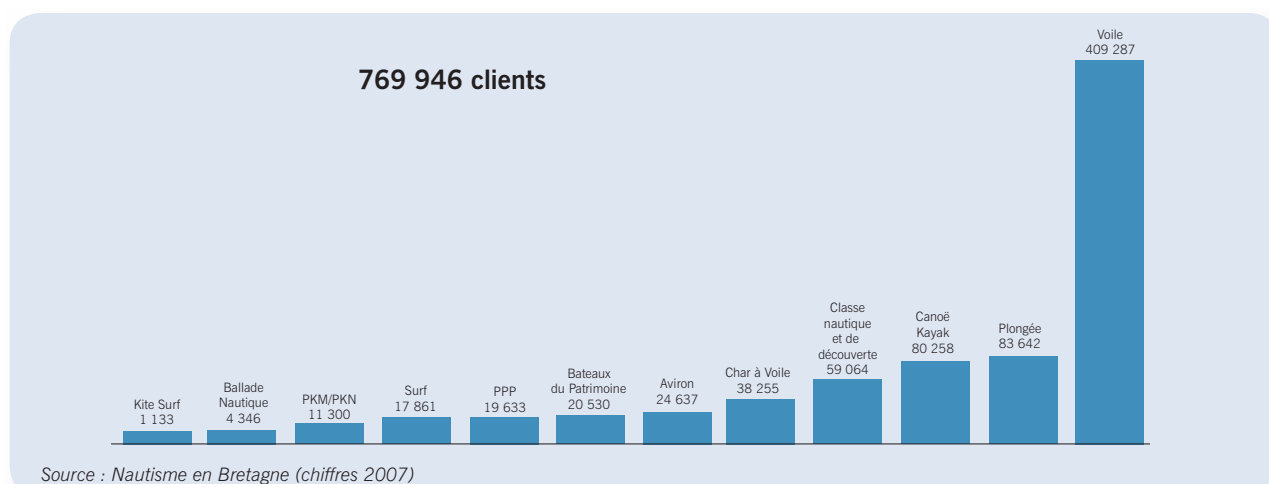
En Bretagne

Parmi les 4 régions atlantiques, c'est la Bretagne qui abrite le plus grand nombre de structures nautiques et de pratiquants : 520 bases nautiques pour 750 nouveaux pratiquants par an. Cela s'explique par le fait que c'est une région qui possède un littoral important et une tradition maritime bien ancrée. Les activités nautiques sont donc très fortement développées sur l'ensemble des 4 départements (le Finistère apparaît comme précurseur dans ce domaine). Le développement des activités nautiques bretonnes s'appuie également sur la mise en œuvre dès les années 90 de concepts tels que les classes de mer, les points « Passion Plage »,... puis à partir de 2005 des balades et randonnées nautiques.

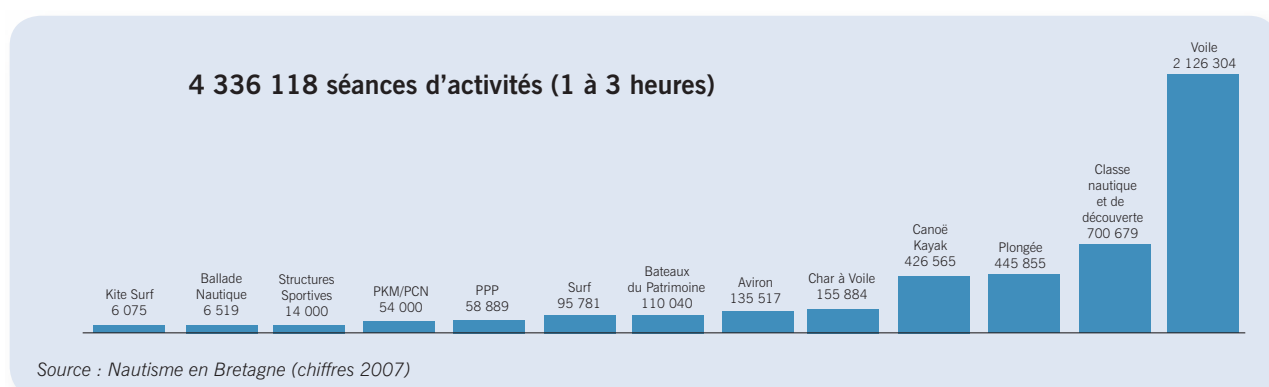
Concernant la répartition des activités, on retrouve une prédominance de l'activité voile avec 172 prestataires et 409 287 pratiquants. L'activité canoë kayak représente un nombre important de prestataires, mais un nombre de pratiquants beaucoup plus limité que la voile (80 258). On peut noter que la pratique de la plongée sous marine est beaucoup plus développée en Bretagne que dans les autres régions.



Ces 753 prestataires représentent 510 établissements, en effet, de plus en plus d'établissements développent des prestations différentes et quelques regroupements ont eu lieu.



Les clients représentent le cumul de toutes les personnes différentes ayant pratiqué dans les établissements bretons (scolaires, stagiaires, compétiteurs, cours particuliers, location surveillée...) sur une année (2007).



On peut constater qu'en moyenne un client pratique 5,6 séances/an.

Le poids socio-économique des structures nautiques et activités nautiques

Les activités nautiques génèrent des flux financiers et des emplois, directs et indirects très importants. Ces impacts sont liés à l'activité des clubs, aux activités des prestataires privés, au chiffre d'affaire généré par les installations portuaires (location d'emplacements, de corps morts, les grutages,...), à la maintenance et à la vente des bateaux, planches, accastillage, voile, espars,..., à la construction nautique, à l'hébergement et la restauration, etc... Ainsi, le paragraphe suivant essaie de dresser un tableau du poids socio-économique que les activités nautiques représentent région par région.

En Aquitaine

Les données suivantes sont issues des études menées par la DRJS Aquitaine en 2006. On estime entre 8 et 10 millions le chiffre d'affaires généré par les écoles de surf en Aquitaine, ainsi que celui des cours particuliers et de la location de planches. Le nombre total d'emplois directement lié à l'encadrement et l'enseignement du surf s'élève à 102. Les clubs et écoles de surf sont des petites structures employant 2 ou 3 moniteurs, principalement en période estivale. En effet, 60% des diplômés travaillent pendant une période inférieure à 4 mois contre seulement 12% à temps plein à l'année. L'emploi direct est constitué par les animateurs professionnels (indépendants ou salariés), les employés des clubs ou structures professionnelles (agents d'accueil de développement ou de maintenance). Deux types de diplômes permettent l'encadrement du surf : le diplôme du Brevet d'Etat de surf et le diplôme fédéral qui est en train de disparaître. Les éducateurs des écoles de surf sont généralement des étudiants, d'où un « turn over » important dans les structures.

Les retombées touristiques liées au surf sont également très importantes (6 000 emplois directs générés par la filière surf en 20 ans).

Pour la voile, le seul poids financier de l'activité des associations de voile est d'environ 5 millions d'euros pour 2005. Le nombre d'équivalents temps plein généré par les associations affiliées à la fédération de voile est de 95 ETP (équivalents à temps plein) en 2005. Les emplois sont au 3/4 saisonniers, à 80% des emplois d'animation et d'encadrement, les 15% restants sont des emplois administratifs et de maintenance.

Pour le canoë kayak, bien que le milieu associatif génère des flux financiers non négligeables (environ 2,5M€), la part la plus importante de l'économie est produite par l'activité saisonnière des loueurs de canoë (15M€). Les emplois permanents représentent 52 postes d'animateurs sportifs uniquement (principalement dans les clubs affiliés ou bases de pleine nature). Les emplois saisonniers représentent eux 1 500 mois saisonniers, soit l'équivalent de 125 ETP durant la saison estivale.

Pour l'aviron, les flux financiers sont quasi exclusivement générés par l'activité des clubs : on estime à 1,6 million d'€ le budget d'ensemble des clubs aquitains. En termes d'emplois, 50% des prestataires aviron sont « employeurs », et il existe 18 emplois permanents. L'aviron ne génère que très peu de saisonniers.

Pour le char à voile, on peut estimer que l'activité des clubs aquitains génère directement 350 000 €. L'activité fédérale ne permet pas de générer des emplois, seules les prestations loisirs entraînent une petite activité économique.

Si l'on cumule le nombre d'emplois à temps plein et le chiffre d'affaires généré par les activités nautiques citées auparavant, on peut estimer que le nautisme en Aquitaine représente :

- 33,4M€ de CA (avec la moitié pour la voile et un quart pour le surf)
- 340 ETP (équivalents à temps plein)

En Poitou-Charentes

Le diagnostic réalisé par le CROS en 2003 mettait en avant qu'il y avait 147 emplois permanents et 305 emplois saisonniers, toutes activités nautiques confondues ; avec une concentration des emplois pour l'activité voile (108 permanents et 242 saisonniers) et canoë kayak (17 permanents et 54 saisonniers). Cela représente au total l'équivalent de 200 emplois à temps plein, dont 150 pour la voile.

Une étude sur le tourisme réalisée plus récemment par « Lancéa développement » montre des résultats économiques en hausse pour les activités nautiques en Poitou-Charentes.

Le nombre des structures recensées a diminué d'un tiers depuis 2002, en revanche, le volume d'affaires par entreprise est supérieur. La location de bateaux (voile et motorisée) est l'activité qui représente la part la plus importante du chiffre d'affaires et qui semble s'être bien développée. Le chiffre d'affaires total de ce secteur est de près de 46M€ dont une part de 60% imputée au tourisme (27,6M€).

Activités nautiques	Nb structures	CA 2007
Croisières, excursions en mer, pêche en mer	37	13 810
Location de bateaux	17	25 630
Clubs de voile	36	6 526
Total	90	45 966

Source : Lancéa développement

En Pays de la Loire

D'après la même étude réalisée par la SEM en 2007, les constats faits sur l'emploi dans les structures nautiques en Pays de la Loire sont les suivants. Le nombre des emplois moyen par structure « mono activité » peut être estimé à 1 emploi permanent et 1,5 emploi saisonnier. Le nombre d'emplois moyen par structure « multi activité » peut être estimé à 4,5 emplois permanents et 7 emplois saisonniers. Les structures « multi activité » sont donc plus génératrices d'emplois. Le nombre d'emplois liés au nautisme léger dans la région peut ainsi être estimé à 500 emplois permanents et 870 emplois saisonniers. Le poids du bénévolat reste élevé dans les petites structures associatives.

Au niveau de la saisonnalité, plus des deux tiers des structures sont ouvertes à l'année, notamment pour celles situées sur le littoral de Loire Atlantique et dans les aires d'influence des principales agglomérations.

Nous ne possédons pas de données sur le chiffre d'affaires généré par ces activités nautiques.

En Bretagne

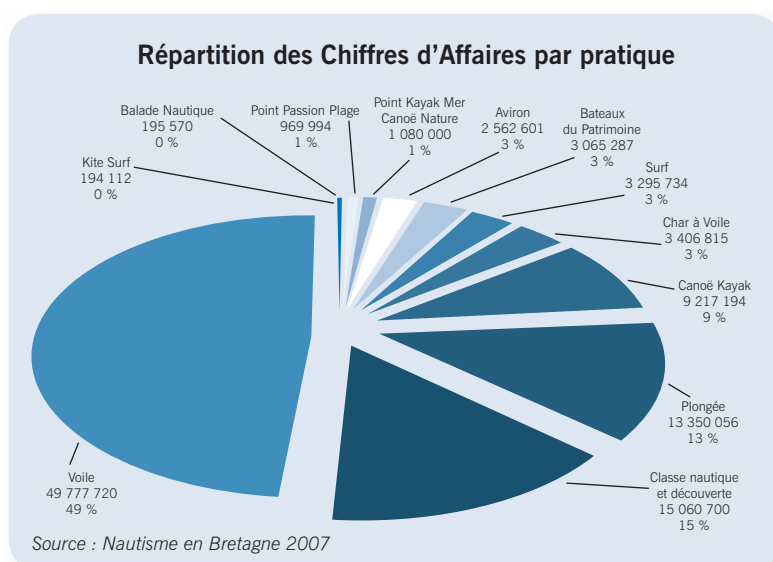
Les données recensées par l'observatoire de Nautisme en Bretagne permettent d'avoir un état des lieux exhaustif sur le poids socio-économique des activités nautiques dans cette région en 2007/2008.

Le total du chiffre d'affaires lié aux activités nautiques s'élève donc à 102 175 783 €. Entre 2002 et 2007, ce chiffre d'affaires total a augmenté de 34%.

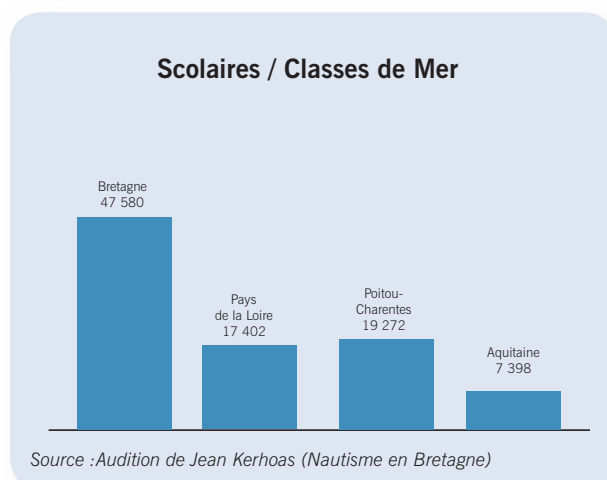
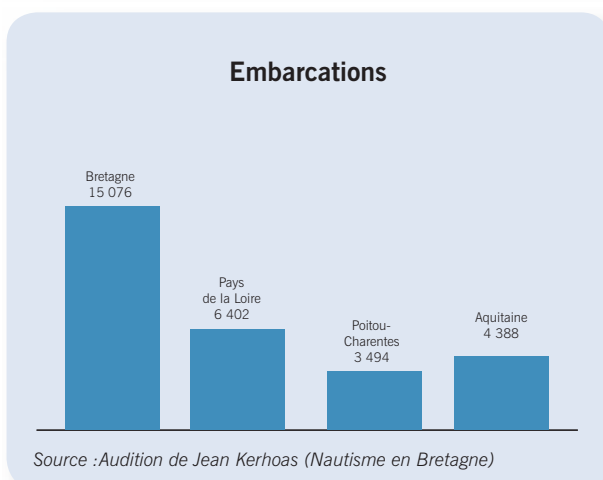
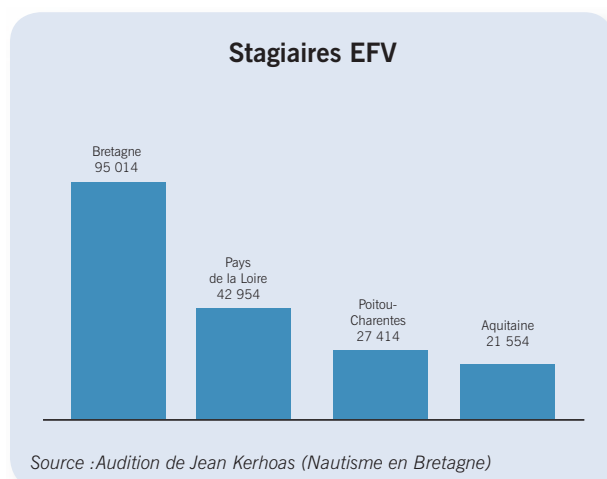
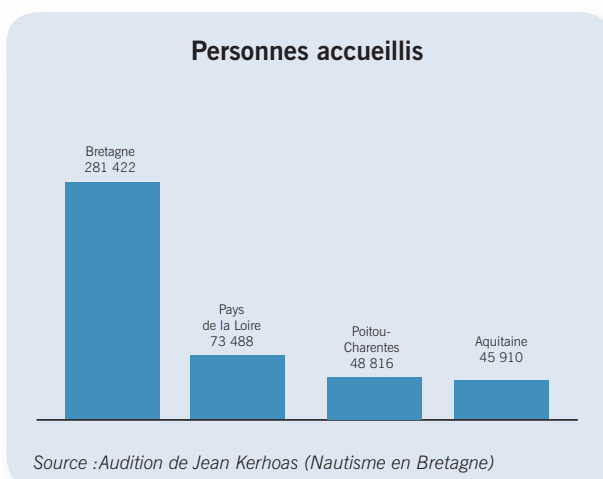
Sur l'ensemble des activités nautiques bretonnes, les emplois représentent 1 945 saisonniers ou temps partiels et 1 155 emplois à temps plein, soit 1 801 équivalents temps plein et 3 100 contrats de travail.

Les salariés du secteur des activités nautiques sont à 78% des hommes et 22% des femmes. L'âge moyen est de 34 ans, avec actuellement une vague de départs en retraite des premiers salariés. Par rapport au type de fonction occupée, on remarque que la part du temps consacré à l'enseignement est en hausse de 11% (entre 2002 et 2007). Les fonctions principales occupées se répartissent de la manière suivante : 46% pour l'enseignement, 32% pour la direction, 17% pour la maintenance et les services, 5% pour les agents de développement. Le salarié du nautisme en Bretagne est majoritairement employé par une association (81%), en contrat à durée indéterminée (60%) et à temps plein (67%). 89% des professionnels du nautisme ont au minimum le baccalauréat, 48,50% ont un bac +2 et 23,30% possèdent un bac +3 au moins.

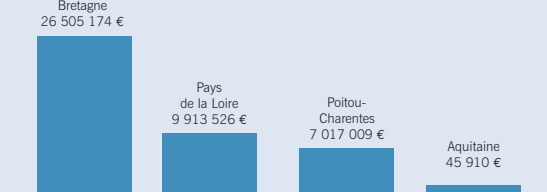
Au niveau des salaires, on note une augmentation de près de 20% en 3 ans, ce qui démarque le nautisme des pratiques salariales menées dans la branche du sport en général. Il est à noter aussi une forte hausse des souhaits de formation en vue d'évoluer dans le secteur des sports et activités nautiques.



Zoom sur le poids socio-économique de la voile : analyse comparative entre les 4 régions (2007)

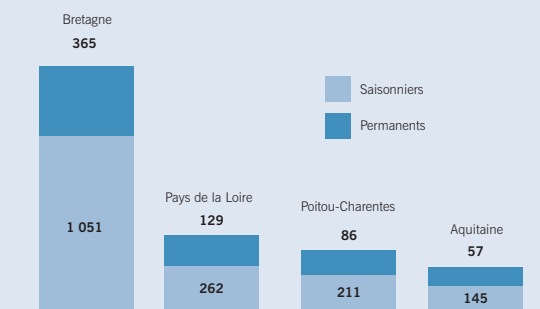


Chiffre d'Affaires global



Source : Audition de Jean Kerhoas (Nautisme en Bretagne)

Emploi



Source : Audition de Jean Kerhoas (Nautisme en Bretagne)

Dans ce secteur d'activités de la voile, on constate, à travers ces graphiques, le poids important de la Bretagne qui devance nettement les trois autres régions que ce soit au niveau du nombre de pratiquants (scolaires, touristes, stagiaires EFV²⁷...), du nombre d'emplois générés ou du chiffre d'affaires réalisé.

Des initiatives régionales inégales et un manque d'indicateurs communs sur l'état des pratiques nautiques en Atlantique

Au cours de cette étude, on a pu remarquer que les données sur les pratiques nautiques sont disparates et incomplètes, en fonction des régions et des sports. Concernant les sports, c'est la voile qui de par sa structuration possède le plus de données actualisées. La Fédération Française de Voile édite par exemple tous les ans des chiffres clés de la pratique voile au plan national et région par région. Les sports plus récents dont la pratique est libre ou encore peu structurée, sont plus difficiles à recenser et évaluer. Au niveau des territoires, on peut citer la Bretagne, région pionnière et exemplaire en matière de développement du nautisme. Depuis une quarantaine d'années, elle travaille pour la structuration, la diversification et l'accessibilité aux activités nautiques, avec notamment une structure dénommée « Nautisme en Bretagne », qui a mis en place un observatoire biannuel de la pratique des sports et activités nautiques. A l'échelle départementale, on trouve « Nautisme en Finistère », véritable précurseur dans ce domaine. C'est un observatoire biannuel de la filière nautique dans son ensemble et de son évolution, avec des données historiques de 15 à 20 ans. Ces deux instances sont particulièrement dynamiques et apportent des données précises et actualisées de manière régulière.

En Pays de la Loire, il existe un Conseil Nautique Régional²⁸ et une SEM (Société d'Economie Mixte), qui a été mandatée par la Région pour promouvoir le nautisme dans cette région. Une des actions principales est la mise en œuvre d'un outil d'observation des activités nautiques dont les objectifs sont les suivants :

- connaître les clientèles et suivre leur évolution
- disposer d'indicateurs pour mesurer et orienter sa stratégie et ses actions de développement, de promotion
- évaluer l'efficacité des actions mises en œuvre

En Poitou-Charentes, le CROS (Comité Régional Olympique et Sportif) a réalisé en 2003 un diagnostic sur les pratiques nautiques, qui n'a pas été actualisé depuis.

En Aquitaine, les principales données proviennent des études réalisées par la DRJS, elles sont relativement récentes (2006) et assez exhaustives sur la pratique du surf. D'autres études sont en cours, notamment sur l'emploi et l'employabilité dans le domaine du surf.

Enfin, les données que nous avons pu recueillir proviennent d'organismes divers (ligues sportives, associations, sociétés d'économie mixte, services déconcentrés de l'Etat,...), ce qui explique que le référentiel et les indicateurs sont différents. Par exemple, d'une région à une autre, les données peuvent s'appuyer sur les structures uniquement associatives, et inclure ou non les prestataires privés. Les chiffres peuvent ne concerner que les clubs affiliés ou inclure aussi les prestataires privés (plus difficile à évaluer). Certaines activités sont peu ou pas abordées dans les recensements par région, les indicateurs qualitatifs ne sont pas les mêmes (ex : emploi, chiffre d'affaires, évolution,...). Enfin, les méthodes d'observation, de recensement et de calcul divergent entre les 4 régions. Cela explique donc les difficultés à réaliser une analyse comparative entre les 4 régions.

En bref,

- Une offre de prestations nautiques relativement dense sur l'ensemble du littoral atlantique, avec un poids important de la Bretagne
- Un poids socio-économique non négligeable lié à l'activité des clubs, des prestataires privés, des installations portuaires, de la maintenance et vente des supports nautiques, des activités touristiques,...
- Un manque de référencement commun entre les 4 régions atlantiques dans le domaine des pratiques nautiques

27 - EFV : Ecoles Françaises de Voile

28 - Les Conseils Nautiques Régionaux sont des émanations des CROS. Ils en existent dans certaines régions. Ils ont été mis en place pour développer une politique régionale du nautisme.

3.4/ Des régions caractérisées par des événements nautiques connus nationalement et internationalement

Il faut souligner, dans cette étude, l'importance des événements maritimes, nautiques et sportifs qui se déroulent dans nos régions atlantiques. En effet, ces événements, qu'ils soient sportifs, professionnels ou culturels, permettent d'accroître la popularité des sports nautiques, de favoriser l'émergence ou l'essor d'une culture maritime, de générer des retombées économiques, et enfin d'apporter une visibilité nationale voire internationale à ces régions.

Les salons nautiques présents dans les régions atlantiques françaises

La première catégorie est avant tout réservée aux acteurs et à la clientèle du secteur économique de la plaisance. Ces salons génèrent donc des retombées économiques pour l'industrie nautique, mais aussi pour les territoires où ils sont organisés car ils attirent de nombreux visiteurs passionnés ou curieux qui ne viennent pas nécessairement pour acheter un bateau.

Le meilleur exemple sur la façade atlantique française reste le salon du Grand Pavois qui se déroule chaque année au mois de septembre à La Rochelle. En 2008, la 36^e édition du salon comptait 896 exposants venant de 35 pays, le salon a accueilli 103 000 visiteurs en six jours, et 700 bateaux dont 300 à flot ont été présentés sur le site du port des Minimes. Aujourd'hui, le Grand Pavois de La Rochelle est considéré comme le premier salon nautique à flot du monde.

D'autres salons organisés en Atlantique peuvent être cités comme le Mille Sabords, premier salon européen exclusivement dédié au marché de l'occasion qui se déroule en novembre. Ce salon attire 70.000 visiteurs au port du Crouesty et présente près de 1 000 bateaux (hors voile légère) de professionnels et de particuliers (25% de voiliers, 75% de bateaux à moteur). Une étude réalisée par le Conseil Général du Morbihan établissait les retombées directes et indirectes de cet événement à 12,7M€. De plus, le Mille Sabords est aussi l'occasion de développer des animations, des conférences de grands voyageurs, des ventes aux enchères...

On trouve aussi en Aquitaine, le salon des loisirs nautiques à Hendaye qui se déroule au mois de mai, en Bretagne, un salon nautique à Vannes (mars), en Poitou-Charentes, un salon nautique du bateau d'occasion à la Rochelle (mai), en Pays de la Loire, un salon dédié à la pêche en mer et à son environnement à Nantes (février).

Il faut noter la première édition de la convention d'affaires Naval Meetings qui s'est tenue en mars 2009 à Bordeaux, réunissant entreprises donneuses d'ordres et sous-traitants de la construction nautique européenne. Bien que confrontée à la situation conjoncturelle difficile de la période, cette convention a connu une réussite conduisant à sa poursuite.

Les événements sportifs, maritimes et culturels

L'importance des retombées de la course au large

Si la voile française possède une reconnaissance internationale, c'est en partie grâce au succès des courses au large et à la renommée de leurs célèbres ambassadeurs (Eric Tabarly, Bernard Moitessier, Olivier de Kersauzon, Yves Parlier, Isabelle Autissier, Michel Desjoyaux,...). La Route du Rhum, épreuve quadriennale, au départ de St Malo à destination de Pointe à Pitre en Guadeloupe, en est un bon exemple.

Le Vendée Globe est une des courses au large les plus médiatisées et les plus connues dans le monde, avec une flotte de 30 unités actives. Ses retombées sont incontestables, comme en témoigne le CA de 15M€ généré par l'édition de 2004. La dernière édition 2008/2009 a attiré à son départ aux Sables d'Olonnes, plus de 300 000 visiteurs qui se sont logés, nourris et qui ont fait des dépenses sur place. Pour le territoire de Vendée, l'année qui suit le Vendée Globe bénéficie d'une augmentation de l'ordre de 40% de retombées touristiques. Le Vendée Globe est donc un véritable support de communication pour le territoire et son développement économique. Outre les retombées touristiques, cet événement permet d'attirer des investisseurs extérieurs à la Vendée pour y créer des entreprises et des emplois.

Dans une moindre mesure, d'autres courses engendrent des retombées économiques pour leur territoire, mais qui ne sont pas négligeables, comme l'attestent les retombées du Spi Ouest évaluées par le Conseil Général du Morbihan à 3M€.

Une autre course au large, soutenue par les Pays de la Loire, vient de voir récemment le jour. Elle s'appelle la Solidaire du Chocolat et partira de St Nazaire en Octobre 2009. C'est une course réservée aux monocoques de la class 40 qui se courra à deux entre St Nazaire et l'état du Yucatan au Mexique. A l'initiative du navigateur Damien Grimont, cette épreuve vise à être la première transat sportive, solidaire et événementielle, puisque chaque équipage soutiendra un projet associatif.

Les manifestations nautiques

Depuis sept ans, une Fête du Nautisme est organisée tous les deuxièmes week-ends de mai sur l'ensemble du littoral français (à l'initiative de la FIN et de ses partenaires). A cette occasion, des centaines d'acteurs du monde nautique (associations, clubs, écoles, ports de plaisance, shipchangers, bases de loisirs, loueurs maritimes et fluviaux, collectivités locales, professionnels du tourisme,...) se mobilisent afin de faire découvrir au public les loisirs nautiques dans leur diversité. Cette opération d'envergure nationale s'adresse à tous, débutants ou pratiquants avertis, jeunes ou moins jeunes. Au programme de ces deux jours, on trouve : des baptêmes, des démonstrations, des initiations, des régates, des compétitions, des journées portes ouvertes, des spectacles, des découvertes et visites... La fête du Nautisme concerne toutes les activités nautiques pratiquées en mer comme en eaux intérieures.

L'événementiel lié au patrimoine et à la maritimité

En plus des manifestations strictement liées aux activités nautiques sportives, il faut évoquer l'importance que peuvent avoir les événements liés au patrimoine maritime. Pour illustrer notre propos, on peut citer quelques manifestations bretonnes, comme la « Semaine du golfe », qui met à l'honneur le golfe du Morbihan tous les deux ans, au travers d'animations, de courses sportives, de fêtes,... A la pointe de la Bretagne, ce sont les fêtes maritimes de Brest qui se déroulent tous les 4 ans et qui rassemblent des bateaux et des équipages du patrimoine maritime international. En 2008, Brest a ainsi accueilli 2 000 voiliers traditionnels ou d'inspiration classique, 15 000 marins de 25 nations différents, 300 exposants, 2 000 animateurs,...et un public nombreux venu partager une expérience nautique et festive.

En Pays de la Loire, les rencontres du fleuve mettent en valeur l'estuaire de la Loire, grâce à un festival des arts et de l'environnement, des remontées de bateaux traditionnels ont lieu à cette occasion.

Outre les retombées locales directes liées à la fréquentation touristique, il faut souligner le rôle que peuvent jouer ces manifestations en faveur du secteur de la reconstruction et de la restauration de bateaux traditionnels (création d'emplois, transmission de savoir faire particulier...). On peut prendre à titre d'exemple, la frégate de l'Hermione qui est installée à Rochefort, depuis 1997, dans l'ancien Arsenal maritime, et qui est reconstruite par une équipe de passionnés. Ce grand navire en bois, témoin d'une période phare de l'histoire maritime française est reconstruit sous les yeux du public qui peut ainsi découvrir le travail des charpentiers, forgerons, gréeurs, calfats, voiliers...

Les compétitions sportives régionales et internationales

Même si les compétitions sportives dédiées aux sports nautiques tels que la voile légère, l'aviron, le kayak, le surf, le char à voile,... sont peu ou pas connues du grand public (à la différence de la course au large), elles demeurent des événements essentiels pour l'animation des territoires, mais aussi pour le maintien et la promotion des activités nautiques. Par exemple, on assiste en général à un accroissement de la pratique pour certaines activités (aviron, canoë) après des Jeux Olympiques.

Au niveau des événements sportifs qui animent nos territoires, on peut citer le Tour de France à la Voile qui se déroule chaque année le long des côtes françaises. La façade atlantique bénéficie évidemment des retombées de cette course puisque des étapes ont lieu dans plusieurs ports atlantiques.

A l'échelle régionale, on a recensé en 2008, plus de 30 compétitions sur le littoral des Pays de la Loire, tous sports confondus (voile, voile habitable, dériveur, char à voile, aviron, canoë – kayak, kite surf, planche à voile, surf, catamarans, quillards de sport,...). Ces événements sportifs peuvent être des championnats nationaux, des régates, des derbys... S'ajoutent à ces principaux événements, de très nombreuses compétitions sportives locales ou régionales dans l'intérieur des terres, notamment pour l'aviron et le canoë – kayak.

De même, le Bassin d'Arcachon et les lacs aquitains sont le lieu de compétitions de voile pendant une large saison estivale, ces derniers attirant également des compétitions de ski nautique.

L'Aquitaine est aussi un très bon exemple pour illustrer le dynamisme des compétitions sportives, car cette région abrite parmi les plus grandes compétitions mondiales de surf : le « QuickSilver Pro France » et le « RipCurl Pro » à Hossegor, le Lacanau Pro, le Roxy Jam à Biarritz... ces manifestations sportives génèrent d'importantes retombées. Par exemple, le « QuickSilver Pro » (étape de qualification de la coupe du monde de surf) organisé sur une douzaine de jours attire jusqu'à 200 000 personnes. Or, ces personnes sont sources de dépenses au niveau local. Ces événements sont aussi des vecteurs importants d'image et de communication pour l'Aquitaine.

En bref,

- Des salons nautiques d'envergure dont le symbole atlantique demeure le Grand Pavois de La Rochelle
- Des manifestations nautiques qui valorisent une identité culturelle et une tradition maritime
- Des compétitions sportives qui favorisent l'animation des territoires locaux et régionaux
- La course au large, une vitrine pour les territoires atlantiques, et un vecteur de retombées socio-économiques (Vendée Globe...)

3.5/ La croisière en Atlantique, un potentiel encore peu développé

Dans un contexte mondial en croissance, les ports atlantiques français accueillent un nombre limité d'escales

A l'échelle mondiale, on compte 11,19 millions de croisiéristes, 280 paquebots en 2010 contre 220 en 1996²⁹. Cette offre est en mutation pour plusieurs raisons : tout d'abord la flotte se modernise, puis elle augmente en capacité d'accueil, enfin les produits évoluent. On observe que les clientèles se diversifient, avec une clientèle plutôt âgée, mais on observe un rajeunissement (produits de niche).

Au niveau mondial, le marché de la croisière se concentre dans les Caraïbes, la France ne se situe qu'au 5^e rang mondial, même si elle possède un fort potentiel non exploité.

A l'échelle européenne, les pays scandinaves et la Méditerranée sont les premières destinations de croisière.

A l'échelle française, les croisières sont surtout concentrées sur le bassin méditerranéen qui présente l'avantage d'être un bassin de navigation fermé et qui possède un littoral équipé pour l'accueil des bateaux de croisière et pour leur maintenance.

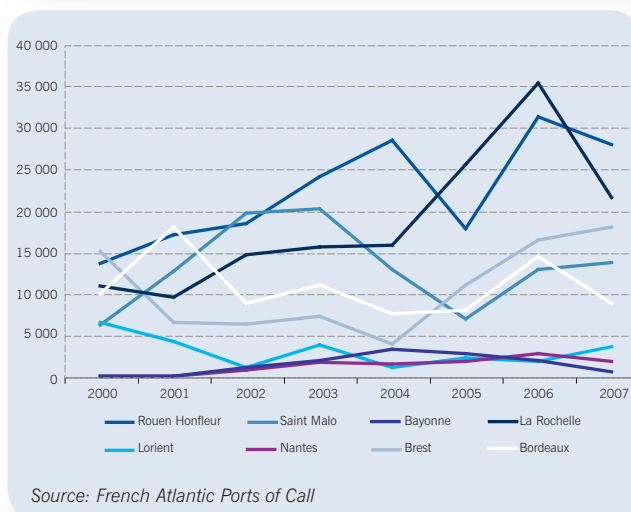
Si l'on se place à l'échelle atlantique française, on s'aperçoit que le nombre d'escales reste encore limité sur cette façade maritime, comme l'attestent les chiffres suivants.

Escales	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Rouen Honfleur	26	34	34	33	40	29	35	42	32
St Malo	31	39	29	36	31	24	27	21	22
Brest	16	11	12	12	5	10	14	16	17
Lorient	6	4	4	7	4	8	8	13	18
Nantes	n	n	3	4	6	3	5	5	9
La Rochelle	29	26	25	27	24	22	35	23	6
Bordeaux	32	46	28	31	20	20	22	15	30
Bayonne	n	n	8	11	12	13	6	2	3
	140	160	143	161	142	129	152	137	121

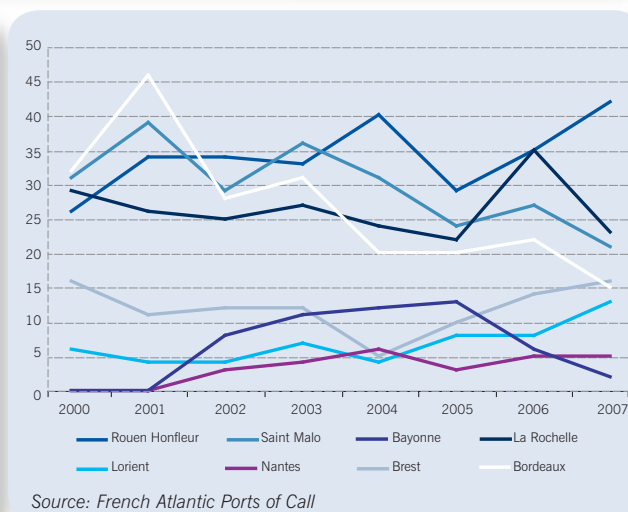
29 - Source : Odit France – étude sur les croisières.

Passagers	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Rouen Honfleur	13 632	16 999	18 359	24 035	28 322	17 790	31 193	27 924	nc
St Malo	6193	12 714	19 560	20 226	12 826	7 000	12 806	13 785	7 150
Brest	15 042	6 500	6 400	7 200	4 000	11 000	16 495	18 000	18 000
Lorient	6 530	4 200	1 114	3 700	1 087	2 233	1 867	3 600	nc
Nantes	n	n	793	1 673	1 538	1 802	2 750	1 857	3 203
La Rochelle	10 847	9 462	14 700	15 600	15 843	25 492	35 316	21 591	4 500
Bordeaux	9 900	18 000	8 690	11 073	7 541	8 000	14 531	8 740	23 053
Bayonne	n	n	1 017	1 961	3 276	2 704	1 977	556	nc
	62 144	67 875	70 633	85 468	74 433	76 021	116 935	96 053	

Source: French Atlantic Port of Call (FAPOC)



Source: French Atlantic Ports of Call



Source: French Atlantic Ports of Call

On remarque que le nombre d'escales varie d'une année à l'autre ; au plus bas il est à 129 (2005), au plus haut à 161 (2003). Mais les derniers chiffres montrent plutôt une tendance à la baisse (121 escales en 2008). En revanche, en nombre de passagers, les données diffèrent et illustrent la tendance internationale, à savoir une augmentation de la capacité d'accueil des bateaux. En effet, on note qu'il y a moins de bateaux qui s'arrêtent, mais par contre, les passagers sont plus nombreux à chaque escale : 116 935 en 2006 et 96 053 en 2007.

Si l'on compare les fréquentations dans les différents ports, sur les 3 dernières années, on note l'hégémonie de Rouen, tant en nombre d'escales que de passagers. Suivent ensuite Bordeaux, La Rochelle, Brest et St Malo.

Les graphiques ne prennent pas en compte les données 2008 qui ont été communiquées après leur réalisation. Or les récents événements ont montré de nouvelles tendances pour les ports concernés par notre étude, notamment pour Bordeaux, La Rochelle et, dans une moindre mesure, Nantes.

En effet, entre 2007 et 2008, le nombre de paquebots accueillis à Bordeaux a doublé. Avec 30 navires d'avril à octobre 2008 (contre 15 en 2007), la destination retrouve tout son attrait. Cela s'explique notamment par les travaux de réaménagement effectués sur les quais, la réalisation d'un espace dédié à l'accueil des croisiéristes, l'inscription de Bordeaux au patrimoine mondial de l'UNESCO,... Plus de 23 000 passagers sont venus à Bordeaux en 2008, et la CCI évalue entre 160 et 230 euros la somme dépensée par chacun d'eux, soit un montant supérieur à la moyenne nationale. Bordeaux ne pouvant pas accueillir de très gros paquebots, la priorité est donc donnée à une clientèle haut de gamme.

En revanche, La Rochelle, qui était jusqu'en 2007, un des ports les plus attractifs de la façade atlantique, a perdu de nombreuses escales en 2008. En effet, les armateurs n'ont pas voulu prendre de risque en raison des grèves des agents portuaires qui ont eu lieu sur le port (risque de blocage des passagers).

Nantes qui reste un port d'accueil limité pour les bateaux de croisière voit tout de même son nombre d'escales doubler. Cela s'explique par le projet de requalification urbaine de l'île de Nantes et par la volonté de faire de Nantes une entrée sur les châteaux de la Loire.

Enfin, il est important de préciser que ce sont les armateurs qui décident de leurs choix d'escales. Les ports dépendent donc entièrement d'eux ainsi que de la volonté politique de promotion de la ville d'escale.

Les spécificités de la croisière en Atlantique et ses enjeux de développement

Spécificités des croisières atlantiques

L'Arc Atlantique n'est pas un bassin fermé, et sa façade ouverte sur l'Atlantique lui offre des possibilités de développement intéressantes. Sur l'ensemble des escales que l'on compte dans les ports atlantiques, la plupart sont des escales de repositionnement et non pas de destination. Cela veut dire que les armateurs organisent un circuit en Atlantique entre deux saisons touristiques (hiver en Méditerranée et été en Scandinavie).

Il est d'ailleurs difficile de comparer l'Atlantique et la Méditerranée, car il ne s'agit pas des mêmes clientèles, ni des mêmes produits touristiques (plus luxueux en Méditerranée), ni des mêmes fonctionnements... De plus, la Méditerranée possède de nombreux atouts tels que le climat, les sites archéologiques, ...

En revanche, le positionnement stratégique de l'Arc Atlantique entre la Manche et la Méditerranée, peut représenter un potentiel de développement (possibilités de cabotage le long de la façade atlantique), tout comme son ouverture sur l'Atlantique (croisières transatlantiques).

De plus, il est important de noter qu'il s'agit de la seule façade maritime ayant une structure de promotion commune : le FAPOC.

Zoom sur FAPOC – French Atlantic Ports of Call – une initiative originale pour des actions de promotion et de développement des ports de la façade atlantique

C'est un club créé il y a une dizaine d'années à l'initiative de la CCI de Brest et qui rassemble les ports de : Rouen/Honfleur, Saint Malo, Brest, Lorient, Nantes/St Nazaire, La Rochelle, Bordeaux et Bayonne/St Jean de Luz. Il n'existe pas de statut juridique. C'est La Rochelle qui anime (1 à 2 réunions par an).

L'objectif de ce réseau est de mutualiser les moyens sur des actions de promotion à l'international. Exemples : « Seatrade » de Miami (salon international des croisières), salon à Hambourg, salon à Venise,...

Les seules actions possibles de coopération concernent la promotion de la façade atlantique. Il est impossible de coopérer en ce qui concerne la gestion des escales, et la prospection auprès des armateurs. Ces deux derniers aspects restent individuels et spécifiques à chaque port.

Au sein du FAPOC, une coopération récente s'est mise en place entre Nantes et les ports bretons (accueil d'armateurs pour leur faire découvrir les sites attractifs proches des ports concernés).

Enjeux et conditions de développement

Les croisières peuvent représenter un enjeu de développement pour plusieurs raisons, d'une part pour capter de nouvelles clientèles, accueillir de nouveaux paquebots, mais aussi pour optimiser les retombées économiques. En effet, l'impact économique des croisières est lié aux recettes portuaires (10 000 à 15 000 € /escale, soit 30 € / passager) mais surtout aux dépenses terrestres des croisiéristes. En moyenne, un passager dépense entre 90 et 150 € par jour, néanmoins la tendance actuelle montre que les passagers dépensent davantage à bord des bateaux car ces derniers offrent de plus en plus de services à leurs occupants.

Pour optimiser le développement des croisières en Atlantique, il faudrait pouvoir associer les ports à des grands aéroports ou à des villes très touristiques. De même, la qualité des installations devrait être améliorée et s'adapter aux évolutions. Enfin, un travail peut être réalisé sur le professionnalisme des acteurs.

En bref,

La croisière représente un enjeu de développement à l'échelle atlantique (retombées économiques, identité atlantique,...), mais qui reste confronté à la concurrence, à des problèmes de rentabilité économique et d'adaptation des équipements portuaires.

4 - Les politiques d'accompagnement du nautisme dans les régions atlantiques françaises : points communs et différences ?

Un état des lieux sur les politiques régionales d'accompagnement du nautisme a été réalisé dans chacune des régions atlantiques concernées par cette étude. Ces documents sont disponibles en annexe de ce rapport.

4.1/ Actions menées pour le développement de la filière nautique industrielle

En matière de soutien à la filière industrielle, seule la Région Bretagne a mis en place un plan d'actions spécifique pour aider les entreprises du secteur nautique. Les 3 autres régions n'ont pas de véritable politique structurée dédiée à l'industrie nautique, cependant elles interviennent de manière plus « classique » dans des champs propres à toutes les filières industrielles.

En Aquitaine, les interventions de la Région visent à :

- accompagner les constructeurs et leurs sous traitants (investissements, recherche, et contrat d'objectifs)
- accompagner des initiatives locales pour la filière surf (soutien d'Eurosima Cluster)
- appuyer les projets de recherche universitaire et des entreprises
- soutenir la convention d'affaires entre les professionnels de la filière nautique (Naval Meetings – première édition en Mars 2009 à Bordeaux)

En Poitou-Charentes, le Conseil Régional se mobilise pour :

- l'exportation (regroupements sous forme d'actions collectives)
- l'innovation et la recherche (soutien financier au CRAIN - La Rochelle, au CRITT – Rochefort et à l'ICNN)
- la promotion via le soutien au salon nautique international du Grand Pavois
- le développement d'un pôle Refit à La Rochelle

Ces actions sont ponctuelles et ne représentent pas des subventions très importantes.

En Pays de la Loire, le « Plan nautisme » ne concerne pas l'industrie nautique, mais celle du tourisme. Sur la R&D et pour les constructeurs nautiques, le soutien de la Région des Pays de la Loire à la filière nautique est ponctuel et davantage ciblé sur la filière navale. La partie nautisme n'est en effet, qu'une sous-partie de la filière navale. Néanmoins, on peut souligner que la région finance l'expérience « Dynamique Entreprise » mise en place par le groupe Bénéteau qui consiste à fédérer et structurer un réseau de sous traitants en leur apportant un accompagnement dans les domaines suivants :

- développement commercial
- performance interne
- innovation

La Région Pays de la Loire soutient également les projets nautiques du pôle de compétitivité EMC2, en matière de R&D sur les composites et les grands ensembles métalliques.

Enfin, la Région a approuvé en 2009 un plan régional d'élimination des déchets dangereux, dans lequel est mentionné le programme de déconstruction des bateaux en fin de vie sur lequel la FIN travaille.

En Bretagne, la Région s'appuie sur l'Agence Economique de Bretagne (AEB), la Chambre Régionale des Métiers et de l'Artisanat (CRMA), et la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie (CRCI) pour mettre en œuvre une véritable politique nautique.

Le « Plan Nautisme » en Bretagne a pour objectif principal d'améliorer la performance et la visibilité des entreprises nautiques bretonnes. Cinq axes stratégiques sont mis en place :

- accroître la compétitivité des entreprises (plutôt petites et manquant de compétences en gestion des entreprises) avec la mise en place d'appuis et de conseils,
- promouvoir l'innovation au travers d'un pôle d'animation (Eurolarge Innovation - Lorient) et un monteur de projets innovants (Pôle Mer - Brest),
- mettre en place des contrats d'objectifs avec les partenaires du nautisme,
- recenser les besoins en terme de formation : entreprises, centres nautiques, ports,
- rendre l'offre visible : création d'un site Internet (portail du nautisme en Bretagne) qui présente tous les acteurs,
- aider au marketing et à la commercialisation, notamment à l'export (soutien de Bretagne International et stands collectifs dans de grands salons internationaux).

A cet effet, diverses actions spécifiques (participation à des salons, diagnostic, soutien aux produits innovants, recherche d'organismes,...) ont été mises en place pour aider les entreprises.

4.2/ Actions menées pour la valorisation des compétences et ressources humaines dans le secteur nautique

A l'exception des Pays de la Loire, on trouve un contrat d'objectifs territoriaux (COT) dans toutes les régions concernées par l'étude. L'inexistence d'un COT en Pays de la Loire s'explique par le fait que le paysage industriel de cette région est dominé par un leader mondial (Bénéteau) qui est en mesure de répondre à ses besoins. En revanche, les 3 autres régions présentent beaucoup plus de diversité au niveau des entreprises nautiques présentes sur leur territoire, ce qui explique que les besoins varient d'une entreprise à une autre. Seule la Région Poitou-Charentes possède un COT spécifiquement dédié au nautisme, les deux autres régions ont mis en œuvre des COT qui prennent en compte plusieurs métiers de la mer (ex : pêche et nautisme en Bretagne).

En Poitou-Charentes, un COT dédié aux métiers du nautisme a été signé pour la période 2002-2006 entre l'Etat, la Région et la Fédération des Industries Nautiques. Ses objectifs étaient les suivants :

- assurer une fonction de veille,
- identifier les besoins en ressources humaines des entreprises,
- développer la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences des entreprises,
- organiser la formation des jeunes, des demandeurs d'emploi et des salariés,
- développer l'attractivité du secteur,
- accompagner les entreprises.

Depuis 2007, des actions ponctuelles de formation sont régulièrement financées par le Conseil régional.

En Bretagne, le COT (Octobre 2008) se décline autour de 9 actions prioritaires pour la filière nautique :

- rassembler les éléments statistiques nécessaires à une connaissance des entreprises et des emplois de la filière,
- faciliter la construction de parcours professionnels entre les différents secteurs,
- articuler la complémentarité des dispositifs qualifiants,
- informer et mobiliser les responsables d'entreprises sur la formation,
- construire un plan de qualification de la filière,
- développer la notion de gestion des ressources humaines dans les entreprises,
- construire et diffuser un outil de communication sur l'alternance,
- identifier et accompagner les transmissions/reprises d'entreprises,
- accompagner l'intégration des nouveaux salariés en proposant une démarche « type ».

En Aquitaine, un COT a été signé en 2004 et propose :

- de développer la formation initiale sous statut scolaire et par apprentissage,
- de coordonner les programmes relatifs à la formation professionnelle continue,
- d'identifier et mettre en œuvre les réponses adaptées aux besoins locaux.

4.3/ Actions menées pour la promotion et le développement des pratiques nautiques et du tourisme nautique

C'est certainement le domaine où la Bretagne et, plus récemment, les Pays de la Loire semblent devancer les deux autres Régions. En effet, on y observe de véritables plan d'actions pour valoriser une image « nautisme » et développer les pratiques nautiques, qu'elles soient de loisir ou touristiques.

En Bretagne, toutes les actions qui visent à développer les pratiques et le tourisme nautiques sont coordonnées et mises en œuvre par l'association « Nautisme en Bretagne » financée par le Conseil Régional. Il s'agit d'aider les centres nautiques à se professionnaliser, de cofinancer des investissements lourds de modernisation ou de sécurité dans les centres nautiques. Enfin, la région essaie de promouvoir auprès des collectivités locales ou des centres nautiques des « Points Passion Plage » qui peuvent

assurer la location de matériels légers de navigation ou de glisse (planches, surf,...). La région consacre annuellement environ 500K€ à cette politique.

Les actions de « Nautisme en Bretagne » sont les suivantes :

- promotion : magazine « vue du large », salon nautique, site Internet, breiz touch, balade et randonnée nautique, Lorient plongée,
- commercialisation : « vers une cible individuelle », « pass sensation », « point passion plage », plate forme de réservation en ligne,
- observatoire,
- modernisation de la filière,
- soutien au développement en réseau,
- accompagnement et coordination de la filière.

Parallèlement, la Région Bretagne mène des actions de communication telles que : la mise en place d'un site Internet, le co-financement d'un stand au salon nautique à Paris, un partenariat avec des organisateurs de course au large ou de grandes manifestations (Brest 2008), du sponsoring...

En Pays de la Loire, la politique nautique est récente. Initiée en 2007 par le Conseil Régional, cette politique vise à développer 3 axes (1,5 million d'euros de budget) :

- la qualité de la flotte, notamment au niveau de la sécurité, de l'équipement ...,
- la pratique scolaire du nautisme,
- la promotion du nautisme.

Ainsi, en 2008, 10 voiliers J80 ont été acquis par la Région pour développer la pratique scolaire et 900 000 euros ont été attribués à une cinquantaine de clubs dans le cadre d'un appel à projets sur l'amélioration et le renouvellement de la qualité de la flotte. Il faut noter que la Région s'appuie sur la SEM régionale qui lance diverses études sur l'analyse des clientèles, des prestations et produits nautiques, sur le volet scolaire du plan nautique régional,... Elle contribue également à la mise en place d'un observatoire du nautisme, piloté par la SEM (Société d'Economie Mixte) régionale.

Plus globalement, la Région apporte son soutien à la filière nautique au travers du Schéma régional du tourisme et des loisirs (SRDTL), en développant un «Cluster maritime» qui a pour objectifs :

- agir sur l'offre portuaire : développer un port commercial de 1er ordre et 20 ports de plaisance,
- améliorer la qualité des prestations,
- adapter l'offre nautique aux attentes des clientèles touristiques et de loisirs,
- développer la pratique nautique des Ligériens en commençant par le développement du nautisme scolaire,
- disposer d'indicateurs pour mesurer les évolutions de la filière et l'efficacité de la politique régionale «nautisme»,
- faire de la vague «nautisme en Pays de la Loire» une marque avec image intégrée «Pays de la Loire Nautique».

Un site web dédié au nautisme sera mis en ligne en 2009.

En Poitou-Charentes, l'une des préoccupations du Conseil Régional concerne le rééquilibrage touristique entre l'intérieur des terres et le littoral. Cela peut être considéré comme antinomique avec le développement spécifique du tourisme nautique sur la façade atlantique. Dans les faits, c'est en effet le tourisme nautique fluvial qui est privilégié dans les aides régionales.

Les autres fils rouges des mesures de la politique régionale pour le tourisme sont l'environnement et les personnes en situation de handicap.

Ainsi, 19 plages de la façade atlantique du Poitou-Charentes ont bénéficié de l'aide à l'équipement des plages et aux loisirs liés à l'eau (pêche promenade, canoë-kayak...), soit environ 230 000 euros sur 3 ans.

En Aquitaine, la démarche est différente puisque cette région communique beaucoup sur l'image surf. A titre d'illustration, il suffit de souligner que le tourisme aquitain attire de nombreux amateurs de surf sur les côtes aquitaines. La Région soutient notamment la cité du surf à Biarritz.

4.4/ Actions menées pour le soutien des sports nautiques

Les principales actions menées par les Régions concernent l'accessibilité au sport et le sport de haut niveau, notamment en Pays de la Loire et Poitou-Charentes.

En Poitou-Charentes, 150 000 euros sont attribués chaque année à la voile pour : le soutien au haut niveau, l'accompagnement des écoles de voile, les stages sportifs pour jeunes publics,...

Sur la saison 2007-2008, 70 % des sportifs de haut niveau aidés par le Conseil Régional étaient liés au nautisme, soit 52 % de cette ligne budgétaire.

Les ligues et comités sportifs sont également subventionnés (de 3 000 à 157 000 euros en fonction des disciplines) et des conventions sont signées.

En Pays de la Loire, les politiques sportives concernant le nautisme sont axées sur deux objectifs :

1/ Le « Sport pour tous » : depuis 2005, la Région a modifié sa logique de financement, passant d'un mode «guichet» à un mode «olympiade». Les programmes des ligues sont financés pour répondre à des actions destinées à : favoriser l'accueil des publics, développer des pratiques nouvelles, renforcer l'encadrement et l'arbitrage, améliorer les conditions de sécurité, soutenir les clubs dans leur rôle d'animateur de la vie citoyenne, faciliter l'accessibilité et diversifier l'offre sportive des personnes en situation de handicap.

2/ Le « Sport de haut niveau » : en s'appuyant sur les filières mises en place par les fédérations, la politique en faveur du sport de haut niveau s'organise autour des pôles France et des pôles Espoirs répartis sur le territoire régional.

Le montant alloué par la Région s'élève à 1,8 million d'euros par année, dont 800 000 euros pour la ligue de Voile.

En Aquitaine, les aides aux sports nautiques concernent les équipements (centre de formation surf), les aides aux fédérations (organisation de compétitions), l'aide aux clubs (dont sports nautiques et environnement, sports nautiques et santé, sports nautiques et handicap, sports nautiques et insertion), les aides aux sportifs de haut niveau.

En Bretagne, les aides se portent notamment sur la course au large, avec d'une part un engagement partenarial entre la Région et les organisateurs de course au large (Route du Rhum, Transat AG2R, Solitaire du Figaro, Trophée BPE) et d'autre part un sponsoring d'un bateau pour un jeune espoir « Espoir Région Bretagne » dans le cadre du pôle « France course au large » de Port La Forêt. Par ailleurs, la Région finance quelques investissements dans ce pôle qui appartient à la fédération française de voile. Enfin, il faut souligner l'importance que revêt « Nautisme en Bretagne » dans le domaine sportif.

4.5/ Actions menées pour favoriser la coopération européenne dans le secteur nautique

Seules les Régions Bretagne et Pays de la Loire participent au projet européen Interreg NEA (Nautisme en Espace Atlantique) sur lequel nous reviendrons dans le paragraphe suivant dédié à la coopération dans le nautisme.

4.6/ Exemples d'actions menées par les départements

La Région Poitou-Charentes ne possède qu'un seul département littoral, la Charente-Maritime qui rassemble d'ailleurs 90% de l'activité de la filière nautique. Le Conseil régional n'affichant pas de politique particulière en matière de nautisme, il apparaît intéressant de se pencher sur la politique menée par ce département.

Le Conseil Général de Charente-Maritime est en train de mettre en œuvre un schéma directeur dédié à la plaisance dont les principaux enjeux sont de :

- répondre aux préoccupations économiques,
- conserver une valeur patrimoniale (qualité des paysages, plans d'eau abrités...),
- répondre à un enjeu environnemental (protection des milieux).

La stratégie départementale proposée est la suivante :

- confirmer le rôle de pôle Atlantique voile (capacités d'accueil croisière, passage, accès jeunes voile, événements, services professionnels...).
- répondre à la demande (petites unités vers des ports à sec, grandes unités vers des ports à flot, gestion des mouillages...).
- assurer le développement de la filière professionnelle (R&D, services, sites).
- coexistence et cohérence entre activités maritimes (rapport plaisance avec les ports et zones ostréicoles).
- gestion environnementale intégrée (équipements, règles d'usage des sites, sensibilisation/communication...).
- mise en valeur touristique et/ou urbaine et animation des sites de plaisance (événements, vie scolaire, partenariats ports-clubs, plans de référence...).

La mise en œuvre de cette démarche se fera ensuite par bassin de navigation (bassin rochelais, estuaire de la Charente, estuaire de la Gironde, Marennes-Oléron).

En Bretagne, il faut citer la politique menée par le Finistère ou bien encore le Morbihan (cf paragraphe suivant sur les démarches de coopération).

En bref,

- **A l'exception de la Bretagne (« Plan Nautisme »), les politiques spécifiques de soutien à la filière industrielle n'existent pas dans les régions atlantiques**
- **Des contrats d'objectifs territoriaux dans 3 régions pour développer les compétences et ressources humaines**
- **Des actions régionales spécifiques pour valoriser et promouvoir les pratiques surtout en Bretagne (tradition nautique ancienne et forte) et Pays de la Loire (potentiel à développer)**
- **Une initiative originale autour du développement de la pratique scolaire (Pays de la Loire)**
- **Des actions ponctuelles pour le développement des sports nautiques, la promotion du tourisme nautique,...**
- **Des politiques départementales dynamiques en matière de plaisance (ex : Charente- Maritime, Morbihan, Finistère)**

5 - La coopération et la mise en réseau dans le nautisme

5.1/ La filière industrielle nautique, une coopération à géométrie variable

Des réalités économiques qui limitent la coopération interrégionale entre les industries nautiques...

L'analyse des situations de l'industrie nautique dans les 4 régions nous a montré qu'il est difficile de parler de coopération interrégionale dans la filière nautique car les logiques industrielles de production et de concurrence limitent fortement les initiatives entre les entreprises. De plus, l'armature industrielle est très différente d'une région à une autre (ex : réseau de TPE en Bretagne, leaders mondiaux en Vendée), d'où la difficulté de coopérer pour des entreprises dont les problématiques et préoccupations sont différentes.

En revanche, on peut parler de liens interrégionaux qui passent avant tout par le réseau des sous traitants du secteur nautique, et d'une certaine façon par une logique de concurrence entre les entreprises du secteur. Il est également souligné par certains industriels que la formation permet d'avoir des regards croisés entre les régions et qu'elle se répartit de manière plutôt équilibrée sur le territoire atlantique. La FIN travaille notamment dans ce domaine pour répondre aux besoins de manière homogène sur le territoire. Des liens peuvent aussi exister via la mutualisation à l'occasion de certains événements comme le salon du Grand Pavois de La Rochelle ou le salon nautique de Paris.

En ce qui concerne la recherche et le développement, on remarque le cloisonnement existant entre les 4 régions. L'interrégionalité est en effet limitée dans ce domaine pour plusieurs raisons : manque de souplesse pour les financements « interrégionaux » de laboratoires, problématiques liées aux zones d'éligibilité,... Les structures de recherche soulignent d'ailleurs la difficulté à intégrer des pôles de compétitivité lorsqu'elles ne sont pas issues de la région où le pôle s'implante (ex : Emc2).

Si l'échelle atlantique ne semble pas être un espace de coopération identifié, on peut néanmoins souligner qu'il existe des initiatives intéressantes à l'échelle locale et régionale, le plus souvent sous la forme de cluster.

... Mais quelques exemples de coopération industrielle à l'échelle régionale

On trouve des exemples de coopération entre industries et laboratoires dans presque toutes les régions. En Bretagne, le pôle Mer développe de nombreux projets autour du nautisme, en lien étroit avec des entreprises privées, des laboratoires privés et publics, des universités, des grandes écoles et des autorités publiques régionales et locales. A Lorient, c'est « Eurolage Innovation », structure d'accompagnement dédiée à la course au large qui met en réseau 104 entreprises et laboratoires. En Pays de la Loire, on peut citer le pôle de compétitivité Emc2 qui travaille sur les composites, dans lequel nous retrouvons le groupe Bénéteau ainsi que des laboratoires de recherche nantais. En Aquitaine, c'est Eurosima Cluster qui illustre la dynamique de coopération entre industriels et structures de R&D, mais cette fois dans la filière « glisse ». Tous ces exemples ont déjà été abordés précédemment dans l'étude³⁰, et c'est la raison pour laquelle, ils ne sont pas plus développés dans ce paragraphe.

Il est intéressant de se pencher sur un exemple de démarche collaborative qui a été mise en place dans le Morbihan, un département où le nautisme a un poids important (très nombreuses entreprises, une proportion importante des effectifs bretons, 11 200 places de port, 8 600 mouillages, 10% des immatriculations françaises,...). Initié par le Conseil Général en 2005, le cluster nautisme a pour objectifs de :

- favoriser le développement de l'emploi,
- mettre en réseau les différents acteurs de la filière,
- améliorer la productivité des entreprises,
- accroître leur capacité d'innovation.

La démarche du Conseil Général consiste à favoriser la mise en réseau des entreprises et à encourager les partenariats avec les acteurs susceptibles de contribuer à la dynamique collective de la filière. Cela implique la mise en œuvre d'un dispositif d'aides spécifiques à destination des entreprises (aides pour favoriser les réserves foncières, le recrutement, l'innovation, l'équipement, les aires de carénage,...). Ce dispositif est ouvert à toutes les entreprises (pas uniquement morbihannaises) qui travaillent avec les universités et laboratoires du département. Dans cette démarche collaborative, c'est notamment l'Université de Bretagne Sud qui travaille en étroite relation avec les entreprises.

En bref,

- Des logiques économiques et des spécificités industrielles qui ne favorisent pas les projets de coopération interrégionale, mais des liens informels peuvent exister par le biais de la formation, la sous-traitance,...
- A l'échelle locale, des exemples intéressants de coopération et de mise en réseau sous la forme de cluster ou de pôles de compétitivité (relations - laboratoires, entreprises et institutions).

5.2/ De nombreuses initiatives de mise en réseau et de mutualisation entre les ports de plaisance

La mise en place de passeports de mobilité pour favoriser la mise en réseau portuaire

Le « Pass-Port Morbihan » mis en place par la SAGEMOR

La SAGEMOR est une Société d'Economie Mixte³¹ qui, par le biais d'une délégation de service public du département du Morbihan, gère 11 ports de plaisance du Morbihan avec comme mission notamment de travailler sur la mutualisation des ports. L'exemple le plus réussi de mutualisation est la mise en place par la SAGEMOR du « Pass-Ports Morbihan ». Son fonctionnement est le suivant : il permet aux plaisanciers de bénéficier de 5 nuitées d'escales gratuites dans les ports adhérant au réseau. Ces nuitées sont ensuite refacturées du port d'escale vers le port d'attache. Pour les plaisanciers appartenant aux ports de la SAGEMOR, d'autres avantages sont mis en place, comme l'offre de services gratuits (ex : maintenance) si la navigation est importante (>20 nuitées).

30 - Cf axe 1 – état des lieux, paragraphe sur « Des organismes de recherche dédiés et des pôles de compétitivité présents dans les 4 régions »

31 - Conseil Général 56, Caisse des Dépôts, Caisse d'Epargne, Crédit Agricole, Collectivités territoriales.

C'est un système souple, où les adhérents sont libres de faire ce qu'ils veulent. Autrement dit, il n'y a pas d'obligation de réciprocité en termes de tarif, de nombre de nuitées, ou de volume.

Les avantages de ce système sont multiples :

- il donne des avantages aux plaisanciers (gratuité escales, offre de services gratuite,...),
- il favorise la navigation et la mobilité des plaisanciers,
- il permet aux gestionnaires de port de mieux gérer leurs places (meilleure connaissance des entrées et sorties),
- il permet de libérer des places dans les ports d'attache (notamment en période estivale),
- il apporte un bonus en termes d'image et de communication,
- il favorise les retombées économiques locales (les retombées sont surtout générées par des bateaux qui bougent).

Le réseau Pass-Ports Morbihan comprend 27 ports de la façade atlantique de Port - Médoc à Douarnenez. De nouvelles adhésions vont avoir lieu (ex : Brest en 2009) et d'autres demandes sont en cours. Tous les types de gestion sont représentés dans ce réseau, ce qui prouve que le mode de gestion ne constitue pas un obstacle pour le développement de cet outil de mutualisation.

Les passeports de mobilité développés par Euskaquitaine

Des passeports identiques sont développés entre les ports de l'Aquitaine et ceux du Pays Basque espagnol, au sein d'une structure associative dénommée «Euskaquitaine » et qui regroupe 12 ports de plaisance sur les 2 régions. Des actions de promotion communes sont également menées par Euskaquitaine (ex : brochure commune).

Le réseau TranseuropeMarinas

A l'échelle européenne, ce type de coopération existe avec le projet TranseuropeMarinas qui est un réseau regroupant 27 ports de plaisance européens (Irlande, Grande Bretagne, Belgique, Pays Bas, Iles anglo-normandes, Espagne, Portugal, France). Le réseau a mis en place des accords tarifaires pour encourager les plaisanciers à aller visiter les ports membres du réseau. Des actions de communication et de promotion communes sont également menées (ex : salons, plaquette commune aux 27 ports). Enfin, les échanges de pratiques et de bonnes expériences sont réalisés régulièrement entre les directeurs de port. A l'échelle de la côte atlantique, les ports adhérents de ce réseau sont ceux de St Quay Port d'Armor, Brest et Port - Médoc.

Le projet Résaports

Enfin, on peut évoquer le projet Résaports qui a permis la mise en place d'une centrale de réservation de postes d'amarrage de plaisance pour les navires de passage. Cet outil s'appuie sur un réseau portuaire important (19 ports méditerranéens en 2007, extension en 2008 et 2009) et permet donc de répondre aux attentes des plaisanciers. Il ne s'agit pas d'un passeport de mobilité, mais il apporte des résultats identiques dans le sens où ce type de mise en réseau portuaire permet aussi de dynamiser la navigation.

Autres exemples de mise en réseau des ports de plaisance

Outre les systèmes identifiés de mise en réseau qui s'appuient sur des passeports de navigation ou des centrales de réservation, on peut recenser quelques exemples de projets qui favorisent aussi la coopération dans le domaine portuaire. Certains sont en cours de réalisation, d'autres à l'état de projet.

Le projet Odyssea

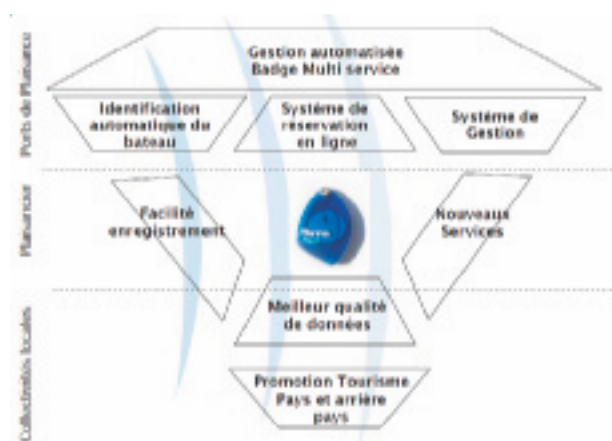
Le projet européen Odyssea qui a été développé par la Fédération Française des Ports de Plaisance s'appuie sur le rôle historique du port pour relier la mer, la cité et les terroirs de l'arrière pays. Avec Odyssea, le port de plaisance se positionne comme un pôle d'attractivité important, son rayonnement doit s'appuyer sur une identité, une culture et un patrimoine régional fort qui s'inscrit dans une démarche de développement économique durable. Le projet propose notamment de développer et faciliter la mise en réseau de partenaires public/privé, et de développer la coopération territoriale européenne dans la conduite d'actions communes.

Le projet Marina Pass

L'objectif du programme Marina Pass est d'automatiser la gestion des ports de plaisance, d'offrir de nouveaux services et de favoriser la communication sur les événements locaux. Pour répondre à cet objectif, Marina Pass propose des outils et un standard européen, qui permettra à moyen terme d'équiper et d'interconnecter les ports de plaisance grâce aux nouvelles technologies. Les principes clés sont la standardisation et l'inter-opérabilité au niveau européen.

Pour ce faire, plusieurs technologies seront développées. Tout d'abord, le badge Marina Pass sera distribué aux plaisanciers, et des lecteurs encodeurs seront installés dans les capitaineries. Le badge permet une automatisation des procédures d'enregistrement, un accès aux infrastructures et services portuaires, et devient un outil de communication (événements locaux et régionaux). La deuxième technologie est celle du Boat MarinaPass (Boat Micro Transbordeur) qui permet une détection automatique du bateau à son arrivée et à sa sortie du port et une automatisation complète des tâches d'accueil des plaisanciers. Enfin, la technologie de téléphonie mobile NFC, permet la réservation et le paiement sécurisé d'une escale et de ses services via son téléphone portable.

Le projet Marina Pass est un exemple de coopération entre les ports, les plaisanciers et les collectivités locales, comme le montre le schéma suivant.



Plusieurs sites pilotes sont en cours de développement, sur les côtes atlantiques françaises et espagnoles, l'objectif final étant d'équiper le plus grand nombre de ports de la Hollande à l'Espagne et du Portugal jusqu'à l'Italie.

Le projet Marina Pass est donc une expérience de mise en réseau des ports de plaisance pour promouvoir les sorties, apporter des services aux plaisanciers, faciliter la gestion et avoir une meilleure connaissance des habitudes des plaisanciers.

Le projet Techport.net

C'est un projet qui est développé dans le cadre d'un appel à projets Interreg IVC et qui rassemble tout un ensemble de partenaires européens, privés ou publics (projet porté par les ports galiciens). L'objectif du projet est d'améliorer l'efficacité de la gestion portuaire, de contribuer au développement économique des zones côtières et d'améliorer ainsi la compétitivité de l'industrie portuaire européenne. Pour cela, le projet veut créer un réseau technologique entre les ports européens pour accroître et améliorer les services ; développer les échanges d'expériences sur les nouvelles technologies et innovations dans les ports ; appliquer ces nouvelles technologies à la gestion portuaire ; etc...

En bref,

- Le domaine portuaire, un terrain propice à la mise en réseau, notamment au travers d'actions de mutualisation telles que la promotion, la mobilité des plaisanciers (passeports),...
- Les opportunités des nouvelles technologies comme potentiel de développement de la mise en réseau portuaire

5.3/ Les pratiques nautiques : un domaine qui représente un fort potentiel pour la coopération interrégionale

On peut citer plusieurs types de coopération possibles dans le domaine des pratiques nautiques : la mise en réseau via une labellisation, le projet de coopération autour d'un événement, le projet de coopération interrégionale financé par des fonds européens.

Voici trois exemples qui illustrent ces démarches.

Le réseau France Stations Nautiques : un exemple de mise en réseau spécifiquement dédié aux activités nautiques sportives et de loisirs

Le réseau France Stations Nautiques est un réseau national regroupant 38 stations nautiques, dont quatre en Bretagne (Lorient, Brest, Pléneuf, St Malo), une en Pays de la Loire (La Baule - Guérande) et deux en Poitou-Charentes (Rochefort, Royan). Il existait auparavant des stations nautiques en Aquitaine, mais les collectivités se sont ensuite retirées du réseau. On note que le réseau est plus fortement développé sur la Méditerranée et la Manche, en raison d'une forte implication des élus locaux et régionaux.

Une station nautique permet de mettre en relation tout un tissu d'acteurs locaux : professionnels du tourisme et du nautisme, fédérations sportives, élus,... et de devenir un espace de rencontre et de concertation entre les fédérations sportives et les collectivités territoriales. L'objectif final est ainsi d'améliorer l'offre de produits et de services et de développer le tourisme à l'échelle locale.

Le réseau s'appuie sur un label « France Stations Nautiques » à différents niveaux (système de classification par étoiles) ainsi que sur une charte de qualité commune déclinée selon le niveau des stations. Les trois principes clés du réseau sont :

- la transversalité : toutes les activités, sous toutes les formes,...
- la qualité : obtention du label et respect de la charte
- le développement local : le nautisme est un vecteur de développement durable pour les localités (et inversement)

En termes de retombées socio-économiques, les stations nautiques représentent un potentiel intéressant. A titre d'exemple, le chiffre d'affaires annuel pour l'ensemble des stations au niveau national s'élève à 172 621 381 €. Les stations accueillent 2 155 898 personnes et génèrent 2 613 emplois à temps plein.

Les Jeux Nautiques Atlantiques : un événement fédérateur et favorisant la démarche de coopération interrégionale et transnationale

Créés en Bretagne en 1995, les Jeux Nautiques Atlantiques rassemblaient au départ les régions et pays celtiques (ils s'appelaient d'ailleurs les Jeux Inter celtiques) : le Pays de Galles, la Galice, la Cornouaille, l'Ecosse, les Asturies, la Région Norte du Portugal et l'Irlande. Depuis, ils sont devenus Jeux Atlantiques et ont élargi leur participation à diverses régions atlantiques. Il représente un véritable événement européen mettant en valeur l'Espace Atlantique dans sa dimension maritime.

Il s'agit d'un grand rassemblement des sports nautiques (voile, surf, kayak, aviron) et des cultures atlantiques, puisque des manifestations culturelles ont lieu (ex : rassemblement de voiliers traditionnels en 2007 lors de la 13^e édition organisée par la Bretagne). Chaque année, un ensemble de compétiteurs, venus des régions participantes et invitées, se rassemblent dans un climat de convivialité et d'amitié sur un site réputé de cette façade maritime commune. En 2009, c'est la Région Norte qui accueille la manifestation à Porto.

Les Jeux Nautiques Atlantiques sont de véritables compétitions sportives internationales puisqu'elles sont reconnues par les Fédérations Internationales des sports nautiques (voile, aviron, surf, canoë-kayak...).

Ces Jeux représentent un moment privilégié dans les relations qui lient les instances nautiques des différentes régions de l'Espace Atlantique et qui visent au développement de ces activités dans une perspective à la fois sportive, culturelle, touristique et économique.

A l'échelle de nos 4 Régions atlantiques, on peut citer la participation de la Bretagne et de l'Aquitaine. Des contacts ont déjà été entrepris avec les régions Pays de la Loire et Poitou-Charentes. L'objectif final du Comité International qui gère ces jeux est évidemment la participation de toutes les régions françaises concernées.

Nautisme Espace Atlantique (NEA), un projet de coopération européenne financé dans le cadre d'un programme Interreg

Le nautisme dans l'Espace Atlantique représente un potentiel considérable, avec un nombre de pratiquants estimé à 2,5 millions sur l'ensemble de l'espace. Il présente également un niveau de développement et des formes de structuration qui peuvent varier d'une région à l'autre.

L'origine du projet NEA tient à la volonté de faire du nautisme une opportunité pour renforcer les liens entre les régions de l'Espace Atlantique autour d'un projet de développement durable commun.

NEA1 est un projet Interreg IIIB qui s'est déroulé de 2004 à 2007, avec 11 partenaires (7 régions ou départements dont la Bretagne et le Finistère sur 5 pays). Son objectif principal était le développement coordonné du tourisme nautique.

Les principales actions qui ont été menées dans le cadre de NEA1 sont les suivantes :

- mise en place de réseaux régionaux du tourisme nautique,
- mise en place d'une coordination interrégionale,
- réalisation d'un inventaire du nautisme dans les 7 régions (base de données),
- échanges de savoir-faire,
- adoption d'une Charte de Qualité du réseau,
- création d'une gamme de Produits de Tourisme Nautique NEA,
- mise en place d'une gamme expérimentale de Produits « image »,
- réalisation d'un site web www.nautisme-espace-atlantique.com,
- actions de communication et réalisation d'une Newsletter.

Par ce travail mené en commun pendant 3 ans, les 11 partenaires ont jeté les bases d'un réseau qui vient de s'élargir dans ses missions et dans sa composition pour la période 2008-2013, à travers le projet NEA2.

Le projet NEA2, qui a été accepté dans le cadre du dernier appel à projet Interreg IVB, s'appuie sur le succès de NEA1. Son enjeu est de passer du développement des activités de tourisme nautique au développement durable de la filière nautique dans son ensemble (plaisance, activités encadrées et libres, industrie, commerce et services).

NEA2 a donc une portée plus globale puisqu'il vise à faire de l'Espace Atlantique un pôle d'excellence au regard du nautisme durable, et qui soit reconnu au plan international en contribuant :

- au développement et à l'innovation économique et touristique,
- à la protection et à la valorisation de l'environnement,
- à la cohésion sociale dans l'Espace Atlantique,
- au renforcement de l'identité de l'Espace Atlantique et de la coopération entre ses grandes régions.

Un ensemble d'actions thématiques sera décliné dans ce sens, à partir de 2009 :

- 5 actions pour le développement économique et l'innovation dans la filière nautique,
- 5 actions pour une contribution du nautisme à la protection et la valorisation de l'environnement,
- 4 actions pour une contribution du nautisme à la cohésion sociale,
- 3 actions transversales sont également programmées: actions communes de communication, conférence Européenne, développement des Jeux Nautiques Atlantiques qui est une vitrine sportive du projet.

Cette deuxième phase du projet représente un budget important (4,7M€) et regroupe 24 partenaires : 3 pour le Royaume uni, 2 pour l'Irlande, 4 pour le Portugal, 7 pour l'Espagne et 8 pour la France. Les partenaires français sont les suivants :

- Conseil Régional de Bretagne,
- Conseil général du Finistère,
- Nautisme En Bretagne,
- Nautisme En Finistère,
- Association des Ports de Plaisance de Bretagne (APPB),
- Conseil Régional de Basse-Normandie,
- Conseil Général de la Manche,
- Conseil Régional des Pays de la Loire.

On remarque donc que les Régions Poitou-Charentes et Aquitaine ne sont pas partenaires dans ce projet.

En bref,

- Des pratiques nautiques multiples et réparties sur l'ensemble du littoral qui permettent de mettre en œuvre de véritables projets de coopération interrégionale, avec comme objectif principal la valorisation du nautisme dans les régions atlantiques
- Des formes de coopération diverses : Interreg, événementiel, labellisation,...