



**Conseils
Economiques
et Sociaux
de l'Atlantique**

AQUITAINE • BRETAGNE
PAYS DE LA LOIRE • POITOU-CHARENTES

Pour une coopération interrégionale en faveur d'un nautisme durable

*50 propositions
des CESR
de l'Atlantique*

Mai 2009

ARESE - Arc Atlantique (Association de recherche et d'études socio-économiques)



**Conseils
Economiques
et Sociaux
de l'Atlantique**

AQUITAINE • BRETAGNE
PAYS DE LA LOIRE • POITOU-CHARENTES

Pour une coopération interrégionale en faveur d'un nautisme durable

***50 propositions
des CESR
de l'Atlantique***

*M. Alain Le Menn
rapporteur de l'étude*

Mai 2009

ARESE - Arc Atlantique (Association de recherche et d'études socio-économiques)

Préambule

« Entrepreneurs, syndicalistes, associatifs... composent ce que l'on appelle la société civile, dont les Conseils Economiques et Sociaux Régionaux (CESR) de l'Atlantique sont l'expression et la représentation organisée au niveau régional.

Depuis plus de 15 ans, les CESR de l'Atlantique se mobilisent conjointement sur des travaux de portée interrégionale comme le transport maritime, le tourisme, l'attractivité des régions atlantiques, la sécurité maritime,... L'objectif de ces coopérations consiste à développer des approches et des démarches communes sur des enjeux de portée interrégionale, et de faire entendre le point de vue des assemblées socioprofessionnelles vis-à-vis des instances régionales, nationales et européennes.

Depuis toujours, la mer et ses usages font partie du patrimoine commun des populations riveraines de l'océan, source de subsistance, voie de communication, et espace économique... Au cours de la seconde moitié du XXème siècle, la mer est devenue également un lieu de loisir avec le développement du nautisme. Une filière économique est née, des espaces dédiés au nautisme ont été créés sur le littoral atlantique.

Quarante ans plus tard, les CESR ont voulu savoir où en est le Nautisme sur la façade atlantique, quels sont les enjeux auxquels les Régions doivent faire face, quels sont les atouts dont elles disposent, en quoi des coopérations approfondies sont en mesure de renforcer les forces des uns et des autres. A l'heure de la mondialisation et des grands espaces régionaux, il est également intéressant de s'interroger sur la visibilité mondiale d'un modèle nautique atlantique, conjuguant le savoir-faire, l'innovation et la performance technologique avec le respect de l'environnement.

Ce travail s'appuie sur l'audition de plus de 70 acteurs socio-économiques, experts ou élus du monde du nautisme. Qu'ils soient remerciés pour leur disponibilité et la qualité de leurs interventions.

Leurs apports ont été analysés et intégrés dans l'étude par un groupe de travail interrégional qui a essayé dans un temps relativement court de cerner la réalité d'une problématique somme toute assez complexe.

Nous les remercions pour leur engagement ainsi que les collaborateurs techniques des quatre CESR qui les assistaient dans ce travail.

Il convient tout particulièrement de souligner le remarquable travail d'organisation et les excellentes restitutions et synthèses réalisées par notre collaboratrice Morgane MERESSE. Elle a été la cheville ouvrière de cette étude tant pour l'organisation des auditions que pour les nombreuses recherches documentaires et la rédaction finale du rapport. Qu'elle soit ici chaleureusement remerciée. »

Le rapporteur, M. Alain Le Menn

Avant propos

Lorsque les Présidents des 4 CESR de l'Atlantique ont décidé en Juin 2008 de conduire une étude interrégionale sur le nautisme, le contexte économique de l'époque ne présentait pas encore les signes d'une récession pour ce secteur.

La réflexion entamée alors s'est appuyée sur des données et des tendances illustrant la forte croissance et le dynamisme de ce secteur au cours de la décennie passée.

Or, les récents événements liés à la crise économique mondiale montrent que la tendance s'est inversée à partir de 2009 et que l'industrie nautique n'a pas été épargnée à son tour par la conjoncture actuelle. En témoignent les annonces de licenciements et de redressements judiciaires dans certains grands chantiers nautiques présents dans nos régions atlantiques.

A l'heure où nous publions ce rapport, il est fort probable que les chiffres et tendances évoqués ci-après auront évolué.

Par cet avant-propos, nous tenons à vous informer que notre réflexion s'est avant tout fondée sur une analyse structurelle du secteur. La crise a par conséquent été abordée comme un enjeu supplémentaire auquel les industries nautiques doivent faire face pour continuer à être performantes.

Nos préconisations vont dans ce sens puisque nous soulignons, dans ce contexte de crise, la nécessité de **maintenir et de valoriser nos atouts** à la fois en termes de ressources et de compétences humaines, mais aussi de potentiel d'innovation,... Enfin, **c'est dans une logique prospective que nous nous sommes placés afin d'anticiper d'ores et déjà « l'après-crise ».**

Cette étude est une auto-saisine des 4 Présidents des CESR de l'Atlantique :
Pierre Guénant (CESR Poitou-Charentes) – Président de l'ARESE
Alain Even (CESR Bretagne)
Luc Paboeuf (CESR Aquitaine)
Alain Mustière (CESR Pays de la Loire)

Pour réaliser cette étude, un groupe de travail interrégional a été constitué.

Composition du groupe de travail :

Président, Christophe Vital (Pays de la Loire)

Rapporteur, Alain Le Menn (Bretagne)

Vice Président, Jean-Claude Tessier (Aquitaine)

Les membres des CESR :

Philippe Audic (Pays de la Loire)
Philippe Bodet (Poitou-Charentes)
Michel Cisolotto (Aquitaine)
Pierre Euzenes (Bretagne)
Gérard Filoche (Poitou-Charentes)
Michel Fourcade (Aquitaine)
Alain Lebreton (Poitou-Charentes)
Alain Levraut (Poitou-Charentes)
Pierre Marx (Poitou-Charentes)
Michel Nusimovici (Bretagne)
Marcel Retailleau (Pays de la Loire)
Michel Seydoux (Bretagne)
Alain Teston (Aquitaine)
Bernard Vinsonneau (Pays de la Loire)

Les services techniques des CESR :

Martine Chaillat (chargée de mission Aquitaine)
Héloïse Dallez (chargée de mission Poitou-Charentes)
Jean-Luc Grosbois (chargé de mission Bretagne)
Jean Claude Guicheney (chargé de mission Aquitaine)
Anne Mounereau (chargée de mission Pays de la Loire)
Xavier Migeot (chargé de mission Poitou-Charentes)
Fanny Tartarin (chargée de mission Bretagne)

Coordination technique de l'étude:

Morgane Meresse (coordinatrice ARESE – Arc Atlantique)

Réalisation cartographie :

Sarah Breque (chargée de mission Poitou-Charentes)

Photo de couverture : © Konstantin Sutyagin - Fotolia.com

Remerciements

Pour alimenter la réflexion du groupe de travail, plusieurs personnes ont été interrogées au cours de l'étude, soit dans le cadre d'auditions à l'échelle interrégionale ou régionale, soit dans le cadre d'entretiens individuels.

Les membres du groupe de travail tiennent à remercier l'ensemble des personnes qui ont participé à ces rencontres et ont accepté de nous transmettre des éléments nécessaires à l'élaboration de ce rapport.

François Arbellot-Repaire	Directeur-Adjoint de Nautisme en Finistère, coordinateur du projet Interreg Nautisme en Atlantique (NEA)
Guillaume Arnaud des Lions	Directeur Régional « Ouest » de la Fédération des Industries Nautiques (FIN)
Alain Auton	Directeur de « France Stations Nautiques »
Yveline Batard	Chef de pôle (service aménagements touristiques) au Conseil Régional des Pays de la Loire
David Beaulieu	Directeur de l'association « Echo-Mer »
Nathalie Bertrand	Chef de service « Analyse des besoins, orientation, PRDF » au Conseil Régional Poitou-Charentes
Yvon Bonnot	Président de l'Association Nationale des Elus du Littoral (ANEL)
Jacques Boucard	Expert agréé au cabinet Syndex
André Bouchoule	Référent « sport de nature » à la Direction Régionale de la Jeunesse et des Sports Aquitaine (DRJS)
Jean-Mathieu Bourgeon	Responsable du projet « Hydroptère »
Christine Bouyer	Responsable du pôle littoral à ODIT France
Frédéric Brizot	Responsable du pôle « Accès à la qualification » au Conseil Régional des Pays de la Loire
Joseph Brohan	Vice-président délégué au Transport et Infrastructures du Conseil Général du Morbihan
Didier Callard	Chargé de mission « Développement Economique Tourisme », référent nautisme à la SEM Pays de la Loire
Françoise Cathou	Chargé de mission « Contrats d'objectifs » au Conseil Régional de Bretagne
Anne-Véronique Cap	Directrice des « maisons de la formation professionnelle » au Conseil Régional de Bretagne
Xavier Chauvin	Chargé de mission à la Délégation Interministérielle à l'Aménagement et à la Compétitivité des Territoires (DIACT)
Olivier Coussi	Coordinateur régional à l'agence « Ouest Atlantique »
Nicolas D'Andrea	GIP Relation Emploi – Formation (GREF) de Bretagne
Frédéric Dadoy	Directeur de l'Union des Centres Sportifs de Plein Air (UCPA)
Olivier Dumas	Chargé de mission (service aménagements touristiques) au Conseil Régional des Pays de la Loire
Joëlle Debon	Chef de pôle (service développement industriel) au Conseil Régional des Pays de la Loire
Guy Devaux	Ligue de Voile de Poitou-Charentes
Jean-Paul Dreno	Directeur du laboratoire IFREMER d'Arcachon
Patrick Dubois	Directeur des Ports de la SAGEMOR (Société Anonyme de Gestion du Morbihan)
Philippe Duchêne	Ingénieur sénior, Créocéan
Bertrand Duliscouët	Dirigeant de la société Navi-Line
Philippe Fontenoy	Président Directeur Général de Seatizen Pro (projet Marina Pass)
Jean-François Fontaine	Président Directeur Général du groupe Fontaine-Pajot et Vice Président du Conseil Régional Poitou-Charentes
Jean-Michel Gagné	Secrétaire Général de l'Association des Ports de Plaisance de Bretagne (APPB)
Alain Gautier	Président de l'Association des Ports de Plaisance de l'Atlantique (APPA)
Jean-Pierre Gauthier	Attaché de direction, Responsable Qualité/Formations du Port de plaisance de La Rochelle
Bernard Gérard	Directeur Adjoint du Conservatoire du littoral

Christophe Girardeau	Responsable de l'OREF à l'Agence Régionale de formation tout au long de la vie (ARFTLV) de Poitou-Charentes
Jean-Marie Godet	Chef du Service Patrimoine des Lycées Publics au Conseil Régional des Pays de la Loire
Damien Grimont	Concepteur et Directeur de Blue Ring
Jany Guéret	Directeur du Technocampus EMC2
Patrick Guilloux	Directeur des achats du groupe Bénéteau
Anne-Marie Hodemon	Chef du service Tourisme au Conseil Régional Bretagne
Marie-Christine Huau	Déléguée au Développement à la direction des Collectivités Publiques de Veolia Eau
Alice Hubert	Chargée de mission à l'ARFTLV de Poitou-Charentes
Emmanuel Jahan	Chargé d'études, Créocéan
Hervé Joulia	Responsable filière nautique au Conseil Régional d'Aquitaine
Jean Kerhoas	Secrétaire Général de « Nautisme en Bretagne », Directeur de « Nautisme en Finistère » et Président du Conseil Interfédéral des Sports Nautiques
Emmanuel Labarre	Responsable de la Gestion des déchets solides à Veolia propreté
Franck Laporte Fauret	Responsable exécutif chez Eurosima
Hervé La Prairie	Président de l'association « De Navigatio » - réseau Econav'
Angélique Lastavel	Responsable Environnement du Port de plaisance de La Rochelle
Frédéric Laurent	Chargé de mission « Filière sports de glisse » au Conseil Régional Aquitaine
Claire Legall – Glaymann	Chargée de communication au Conseil Régional des Pays de la Loire
Catherine Legoff	Responsable formation/emplois à la Fédération des Industries Nautiques (FIN)
Jean-Pierre Le Goff	Dirigeant de SIREHNA
Jean-Luc Le Jaouen	Chargé de mission à la Chambre Régionale des Métiers et de l'Artisanat de Bretagne
Alain Lemoine	Directeur du CRITT matériaux de Rochefort
Jean-Jacques Le Norment	Chef de projet à l'agence économique de Bretagne
Bruno Lescher	Directeur des affaires internationales et suivi nautisme à l'agence « Ouest Atlantique »
Christian Levoirier	Président de l'association des plaisanciers de La Rochelle
Christophe Marques	Chargé de mission à la Mission « Mer » du Conseil Régional de Bretagne
Véronique Melquiond	Responsable Sport, animation, Projets européens au CARIF OREF Pays de la Loire
Bruno Mottet	Directeur délégué de « Eurolarge Innovation »
Peïo Olhagaray	Directeur du développement économique de la CCI de Bayonne
Hubert Païtard	Directeur du Développement à la Compagnie d'Exploitation des Ports (Veolia eau)
Laurence Paitel	Responsable Croisière au Port de Nantes St Nazaire
Philippe Pallu de La Barrière	Directeur du Centre de Recherche et d'Architecture des Industries Nautiques (CRAIN)
Loïc Pierre	Coordinateur du projet Marina Pass
Jean-Yves Pironnec	Directeur adjoint du développement économique et de l'emploi au Conseil Général du Morbihan
Xavier Poirot	Conseiller Technique Sportif à la Ligue de Voile des Pays de la Loire
Brigitte Poujoulat	Proviseur du Lycée Eric Tabarly
William Proust	Directeur Adjoint du Conseil Général de Charente – Maritime
Damien Régnier	Expert agréé au cabinet Syndex
Christelle Rieg	Chargée d'études auprès des Collectivités territoriales, à l'INSEE des Pays de la Loire
Stéphane Riou	Responsable du Pôle « Economie et Développement du Littoral », Créocéan
Annette Roy	Responsable scientifique au CRITT Matériaux de Rochefort
Vincent Ruault	Chef de service Tourisme au Conseil Régional Poitou-Charentes
Armel Rucet	Responsable de domaine à la SEM des Pays de Loire
Philippe Sanchez	Professeur de Sport, Direction Régionale de la Jeunesse et des Sports Aquitaine (DRJS)
Arnaud Saurois	Directeur du Comité Régional Olympique et Sportif (CROS) Poitou-Charentes
Christophe Sellier	Coordinateur technique du cluster Eurosima
Ewan Sonnic	Doctorant à Rennes II et chargé de mission à l'APPB
Julian Stone	Coordinateur du réseau Econav'
Isabelle Thomas	Responsable projets à Atlanpôle
Jean-François Thomas	Chargé d'affaires « Nautisme et Construction Navale » au Conseil Général du Morbihan
Max Valencourt	Chargé de mission social à la Fédération Française des Ports de Plaisance (FFPP)
Pascal Vautier	Chargé de mission « Aménagement du territoire et développement durable » au Comité National Olympique et Sportif (CNOSF)

Sommaire

Préambule	4
Avant propos	5
Composition du groupe de travail	6
Remerciements	7
Introduction	11

I - Etat des lieux des activités nautiques de la façade atlantique française

I.1 Une filière industrielle dynamique et conquérante	15
I.1.1/ La filière nautique, un secteur dynamique qui s'appuie majoritairement sur la production des régions atlantiques françaises.....	15
I.1.2/ Une armature industrielle et un poids économique qui diffèrent entre les 4 régions atlantiques	19
I.1.3/ Une industrie manufacturière et traditionnelle qui nécessite des compétences et des besoins spécifiques	21
I.1.4/ Une composante clé pour l'industrie nautique : le potentiel de Recherche, Développement et Innovation développé dans ce secteur	25
I.1.5/ A la croisée de la R&D et de l'industrie nautique, la course au large	27
I.2 Une offre portuaire dense et de qualité, porteuse d'importantes retombées socio-économiques	28
I.2.1/ Le littoral atlantique, un des littoraux les mieux équipés d'Europe.....	28
I.2.2/ Etat des lieux sur la flotte (immatriculations, mouvements,...)	31
I.2.3/ Caractéristiques communes et différences entre les ports de plaisance de la façade atlantique française	33
I.2.4/ Le poids socio-économique des ports de plaisance	34
I.3 Les pratiques nautiques en Atlantique : une offre multiple et diverse, dans un contexte événementiel d'envergure	36
I.3.1/ Le patrimoine maritime comme fondement des pratiques nautiques	36
I.3.2/ Typologie des pratiques nautiques sur la façade atlantique française.....	37
I.3.3/ Etat des lieux des structures nautiques et lieux de pratiques dans les régions atlantiques françaises	41
I.3.4/ Des régions caractérisées par des événements nautiques connus nationalement et internationalement	48
I.3.5/ La croisière en Atlantique, un potentiel encore peu développé.....	49
I.4 Les politiques d'accompagnement du nautisme dans les régions atlantiques françaises : points communs et différences ?	51
I.4.1/ Actions menées pour le développement de la filière nautique industrielle	51
I.4.2/ Actions menées pour la valorisation des compétences et ressources humaines dans le secteur nautique	52
I.4.3/ Actions menées pour la promotion et le développement des pratiques et du tourisme nautique	52
I.4.4/ Actions menées pour le soutien des sports nautiques.....	53
I.4.5/ Actions menées pour favoriser la coopération européenne dans le secteur nautique.....	54
I.4.6/ Exemples d'actions menées par les départements.....	54
I.5 La coopération et la mise en réseau dans le nautisme	55
I.5.1/ La filière industrielle nautique, une coopération à géométrie variable	55
I.5.2/ De nombreuses initiatives de mise en réseau et de mutualisation entre les ports de plaisance	55
I.5.3/ Les pratiques nautiques : un domaine qui représente un fort potentiel pour la coopération interrégionale.....	57

II - Vers le développement d'un nautisme durable et performant : quels enjeux ?

II.1 Les enjeux d'un développement industriel performant et durable	59
II.1.1/ Un contexte économique montrant les signes d'un ralentissement de la croissance dans la filière industrielle	59
II.1.2/ Dans ce contexte, la filière industrielle doit renforcer sa lisibilité et sa compétitivité au niveau international	60
II.1.3/ Des préoccupations environnementales de plus en plus fortes qui favorisent le développement de la R&D et de l'innovation dans l'industrie nautique	64
II.2 Le port de plaisance : élément stratégique dans une démarche globale de développement économique, territorial et environnemental	68
II.2.1/ Un défi commun : la saturation des ports de plaisance	68
II.2.2/ Les enjeux environnementaux des ports de plaisance.....	73
II.2.3/ Le port de plaisance : élément structurant dans une démarche territoriale intégrée et globale.....	76
II.2.4/ Les conséquences en terme de formation professionnelle	78
II.3 Un développement croissant des pratiques nautiques : enjeux et évolutions ?	79
II.3.1/ Les principales évolutions observées dans les pratiques nautiques depuis 20 ans	79
II.3.2/ Les enjeux socio-économiques liés aux évolutions des pratiques et des structures nautiques.....	81
II.3.3/ Comment concilier le développement des activités nautiques et la protection des littoraux atlantiques ?	84
II.4 Conséquences et enjeux pour les territoires atlantiques	86
II.4.1/ La gestion intégrée des zones côtières, un outil à développer pour une meilleure cohérence avec les autres activités littorales et la protection des milieux naturels	86
II.4.2/ Quelles stratégies pour l'attractivité des territoires maritimes et nautiques ?.....	88

III - Propositions des CESR de l'Atlantique

III.1 Coopérer pour favoriser le maintien et le développement de l'emploi dans le secteur nautique	90
III.1.1/ Développer l'innovation pour être compétitif face aux évolutions actuelles et futures du marché national et international.....	90
III.1.2/ Renforcer et structurer le dispositif de Recherche & Développement à l'échelle atlantique	91
III.1.3/ Accroître la visibilité des compétences atlantiques et renforcer la diffusion des nouvelles technologies dans les régions atlantiques	92
III.1.4/ Anticiper les besoins humains et adapter l'offre de formation aux évolutions pour maintenir un savoir-faire atlantique.....	93
III.1.5/ Accompagner et renforcer la compétitivité des TPE et PME du secteur nautique	94
III.1.6 / Promouvoir une meilleure organisation de la filière nautique pour acquérir et mutualiser des compétences externes.....	94
III 2 Coopérer pour une excellence environnementale du nautisme dans les régions atlantiques	96
III.2.1/ Mutualiser et harmoniser les démarches environnementales liées à la gestion des déchets issus du nautisme.....	96
III.2.2/ Favoriser le développement, l'échange et le transfert de bonnes pratiques	97
III.2.3/ Valoriser une approche interrégionale pour mettre en œuvre une Gestion Intégrée des Zones Côtières (GIZC).....	98
III.2.4/ Intégrer la dimension environnementale dans les formations liées au secteur nautique.....	100
III.3 Coopérer pour valoriser et promouvoir une façade atlantique commune	101
III.3.1/ Mettre en place un outil de mutualisation, de diffusion et d'échange des données dans le secteur nautique en Atlantique	101
III.3.2/ Promouvoir et animer une façade atlantique commune en s'appuyant sur la valorisation des activités nautiques et portuaires.....	102
III.3.3/ Inscire les ports de plaisance de la façade atlantique dans un développement global et dynamique	104
III.3.4/ Adapter et faire évoluer les compétences humaines pour répondre à ces objectifs de valorisation des activités nautiques et portuaires de la façade atlantique	105
III.3.5/ Développer une visibilité internationale commune aux 4 régions afin de favoriser l'émergence d'une ambition atlantique pour l'industrie nautique	106
III.4 Conclusion	108
Proposition 50 : Coopérer pour un programme interrégional en faveur d'un nautisme durable dans les régions atlantiques	108

Introduction

Cette étude réalisée de septembre 2008 à avril 2009 aborde la problématique du nautisme dans les régions atlantiques françaises. Par « régions atlantiques », on entendra les territoires couverts par les Régions Bretagne, Pays de la Loire, Poitou-Charentes et Aquitaine. Le littoral nord de la Bretagne (Manche) fait partie intégrante de cette entité atlantique.

Contexte

La France possède un patrimoine maritime important auquel la façade atlantique contribue fortement. Ce littoral atlantique est **un socle commun et représente un lieu d'attractivité résidentielle et touristique** pour les populations actuelles et futures. De nombreuses activités s'y sont développées, valorisant les multiples atouts que possède ce littoral : un patrimoine historique, culturel, maritime et naturel, des paysages littoraux variés et préservés, une population active de plus en plus attirée par la mer,... Ainsi, l'économie maritime qui se développe sur ce territoire est source de retombées socio-économiques pour les régions atlantiques, à l'image du secteur nautique présent dans les 4 régions.

Si le nautisme s'est fortement développé dans ces régions, cela tient essentiellement à ce **littoral atlantique** qui est vite devenu **un lieu d'émergence et un « terrain de jeu » pour les pratiques nautiques**. En témoigne aujourd'hui la présence sur ce littoral de plus de 160 ports de plaisance, d'une flotte active parmi les plus importantes du monde, d'un nombre croissant de pratiquants des sports et loisirs nautiques et de plusieurs skippers de renommée internationale. Cet engouement des Français pour les pratiques nautiques s'est traduit dès les années 60 par le développement **d'un tissu économique dense et la naissance d'une filière industrielle** qui occupe aujourd'hui le devant de la scène mondiale avec des grands chantiers tels que Bénéteau, Jeanneau, Dufour, Fountaine Pajot, Couach, Amel, Catana, Zodiac, Alliaura,... Ainsi, la pratique nautique dans les régions atlantiques a permis l'émergence d'une industrie autour de la construction nautique, ainsi que d'un secteur de services allant de la maintenance à la location de bateaux et autres supports nautiques, en passant par le négoce, les services portuaires, les prestataires nautiques,...

Plus de la moitié de la production nautique française se concentre sur le littoral atlantique et les régions atlantiques représentent à elles seules plus de 40% de la pratique des sports et activités nautiques en France. C'est dans ce contexte qu'il nous est apparu essentiel de mener à bien une réflexion interrégionale sur le renforcement et la valorisation de ce secteur dans une perspective de développement durable.

Qu'est ce que le nautisme dans les régions atlantiques ?

Le champ de cette étude aborde la question du nautisme d'un point de vue assez large en couvrant trois grands volets thématiques :

- **la filière industrielle** (construction, réparation, services,...) – au-delà du poids des entreprises, les régions atlantiques abritent une filière complète avec une concentration de compétences humaines et technologiques, un savoir-faire reconnu et un véritable potentiel d'innovation.
- **les pratiques et usages nautiques** – elles sont le berceau du développement de ce secteur et s'appuient sur une offre atlantique dense et variée allant de la plaisance au surf en passant par la voile légère, le kayak, le char à voile, le motonautisme, la pêche récréative,...
- **les espaces ou lieux de la pratique nautique** – le développement des pratiques ne se fait pas sans la présence d'infrastructures portuaires, de plans d'eaux, de plages, de bassins de navigation,...

Pour mettre en œuvre une bonne analyse des enjeux dans le nautisme, il est important de souligner le fait que ces trois dimensions sont **complémentaires** et **interdépendantes**.

Au regard de la spécificité aquitaine, il nous est apparu important de considérer **la filière « glisse » comme partie intégrante de la filière nautique**. Concernant la délimitation géographique, nous avons pris en compte l'ensemble des littoraux, ainsi que les lacs côtiers qui abritent dans certains cas de nombreuses pratiques nautiques, notamment pour la voile légère. En revanche, le tourisme nautique fluvial n'a pas été abordé dans cette étude car les problématiques sont différentes.

Enjeux et intérêt de cette étude

Le développement du nautisme sur le littoral atlantique représente un enjeu dans le sens où il permettrait de valoriser un espace commun et de **créer du lien entre les régions Bretagne, Pays de la Loire, Poitou-Charentes et Aquitaine**. Quelque soit le contexte économique (crise économique mondiale) ou le contexte politique (projet de réforme territoriale), la côte atlantique, en tant qu'espace de pratique nautique, sera toujours présente et visible à l'échelle des 4 régions.

Au-delà de la valorisation du lien naturel que peut représenter le littoral atlantique, le développement des activités nautiques est un facteur pour **renforcer le développement socio-économique des régions atlantiques** en créant des emplois, en augmentant la valeur ajoutée de la filière. Une meilleure performance économique serait ainsi un bon moyen de diminuer la périphéricité de cet espace à l'échelle européenne et internationale.

Face au manque d'identité atlantique, le développement du nautisme dans ces régions apparaît donc comme une opportunité pour accroître les liens autour d'un projet commun. Concrètement, cela passe par une volonté de **développer la coopération interrégionale** dans le secteur nautique et la mise en œuvre **d'une stratégie commune** aux 4 régions. C'est dans cette optique que nous réaliserons un ensemble de propositions d'action à la fin de ce rapport.

Ce projet commun peut être source de retombées économiques pour les régions concernées, mais il doit aussi s'inscrire dans **une logique de développement durable en répondant à des enjeux de préservation environnementale et de renforcement du lien social**. Les enjeux sont multiples et concernent la compétitivité de la filière industrielle, le développement et l'évolution des pratiques nautiques, les problématiques économiques et environnementales des ports de plaisance, les enjeux pour nos territoires atlantiques, etc...

Le pari d'un développement durable du nautisme permettrait de faire de l'espace atlantique français un modèle et **une référence internationale dans le secteur nautique**. Les régions atlantiques françaises sont déjà reconnues au niveau mondial, mais le développement d'un modèle performant et durable dans tous les secteurs concernés (industrie, pratiques, ports de plaisance, littoraux,...) favorisera sans aucun doute l'émergence de la façade atlantique à l'échelle internationale.

Cette préoccupation est d'autant plus vraie dans le contexte actuel où le monde entier est traversé par **une crise économique d'envergure qui touche également le secteur nautique**. Ces éléments conjoncturels confortent l'idée qu'il est nécessaire de **maintenir et de renforcer** les activités et les pratiques, les compétences humaines et technologiques, le savoir-faire et la compétitivité du secteur nautique dans les régions atlantiques.

Quelle valeur ajoutée ?

Il est apparu important de cibler les résultats de cette étude sur des aspects où **la coopération entre les 4 régions est envisageable ou à préconiser**. C'est avant tout dans cette optique que les propositions énoncées en fin de rapport s'inscrivent.

L'autre valeur ajoutée de cette analyse réside dans **le regard et la réflexion commune apportés par les membres des CESR**. En effet, les socioprofessionnels sont des acteurs stratégiques et des partenaires nécessaires pour la réflexion et les projets autour du développement du secteur nautique.

Objectifs et axes de travail

Pour répondre à ces enjeux, l'étude répond à plusieurs objectifs.

Le premier objectif consiste à faire un état des lieux des activités nautiques de la façade atlantique afin de s'approprier les principales données socio-économiques liées au secteur nautique, d'analyser les politiques régionales dans ce domaine et d'identifier les projets de coopération existants.

Le deuxième objectif vise à identifier les grands enjeux territoriaux, sociaux, économiques, environnementaux..., à analyser les leviers de développement et de valorisation du nautisme, et permettre ainsi de souligner les interactions existantes entre industrie, ports de plaisance, pratiques nautiques, etc...

Enfin, **le dernier objectif** est de s'appuyer sur le diagnostic et l'analyse précédente pour apporter des solutions interrégionales aux problèmes identifiés, faire des préconisations pour renforcer la coopération dans la filière à l'échelle des 4 régions et affirmer ainsi une véritable ambition atlantique.

Pour répondre à ces objectifs, la démarche s'articule autour de trois axes de travail.

AXE 1 : ETAT DES LIEUX DES ACTIVITES NAUTIQUES DE LA FAÇADE ATLANTIQUE FRANÇAISE

AXE 2 : VERS LE DEVELOPPEMENT D'UN NAUTISME DURABLE ET PERFORMANT : QUELS ENJEUX ?

AXE 3 : PROPOSITIONS DES CESR DE L'ATLANTIQUE

Méthodologie

Pour réaliser cette étude, **un groupe de travail interrégional** a été constitué avec une vingtaine de membres représentant les CESR des 4 régions atlantiques. Le CESR de Bretagne a rapporté cette étude, tandis que le CESR des Pays de la Loire a assuré la présidence du groupe de travail. La coordination technique a été menée par l'ARESE - Arc Atlantique (Association des CESR de l'Atlantique).

Afin de répondre aux objectifs posés, **25 auditions** ont été réalisées par le groupe de travail entre septembre 2008 et février 2009, dont 19 à l'échelle interrégionale et 6 à l'échelle régionale. Parallèlement, plus **d'une quarantaine d'entretiens** ont été menés dans les 4 régions concernées. Toutes ces rencontres ont permis d'alimenter la réflexion des membres des CESR.

Les personnes interrogées étaient des professionnels du secteur, des élus locaux ou régionaux, des experts, des représentants d'association, des techniciens de collectivités ou d'organismes divers,...

Les **principales thématiques abordées** lors de ces rencontres ont été les suivantes :

- la filière industrielle,
- la recherche et l'innovation,
- la formation,
- les problématiques et enjeux liés aux ports de plaisance,
- les questions environnementales,
- les pratiques nautiques sportives et de loisir,
- le tourisme nautique,
- la gestion intégrée des zones côtières,
- les politiques régionales en faveur du nautisme,
- les projets de coopération et les réseaux portuaires.

Les informations et points de vue apportés par nos différents interlocuteurs ont ainsi permis de réaliser un état des lieux du secteur nautique en Atlantique, d'analyser les principaux enjeux rencontrés et de faire des propositions pour démontrer la valeur ajoutée de la coopération interrégionale dans ce domaine.



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 171M€ - 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%	

Source : 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,

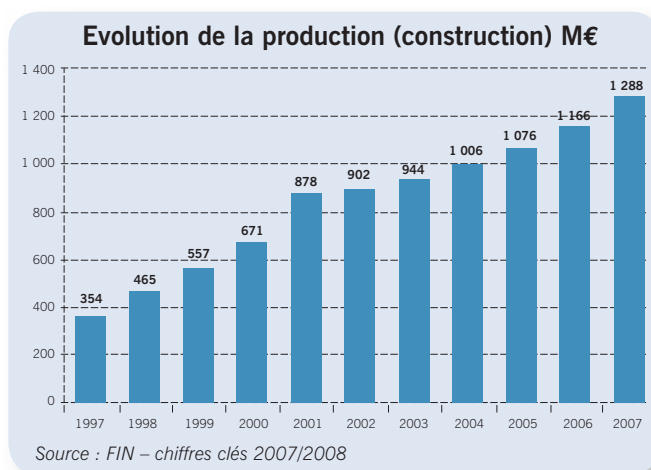
A partir de 1999, tout navire voile ou moteur immatriculé d'une longueur supérieure à 6 m

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.

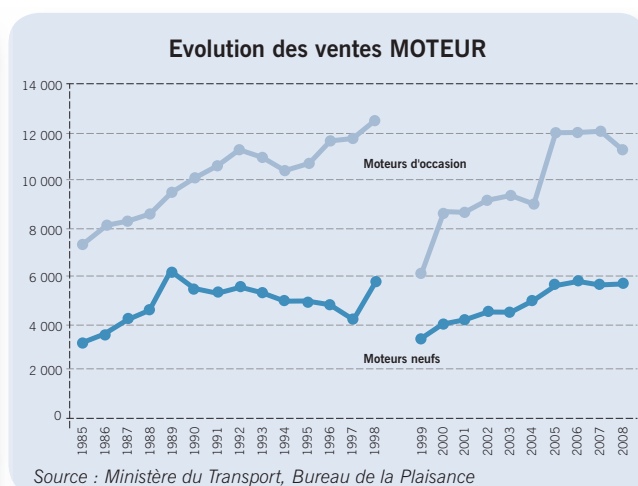
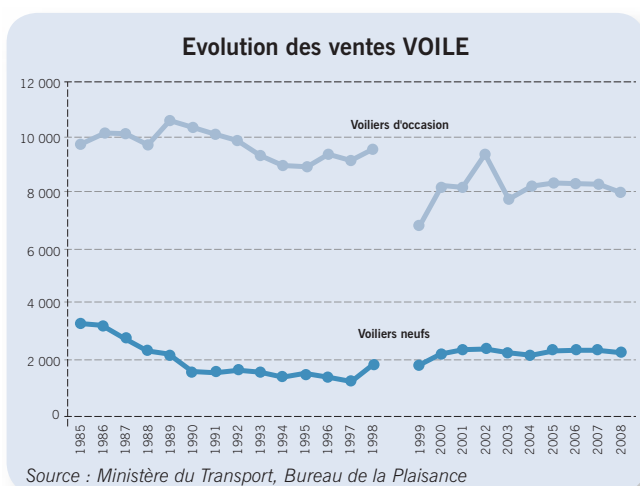
L'intérêt de notre étude réside notamment dans le fait que la moitié de la production nautique française se concentre sur nos régions atlantiques, même si ces 4 régions présentent de fortes différences et des spécificités.

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).

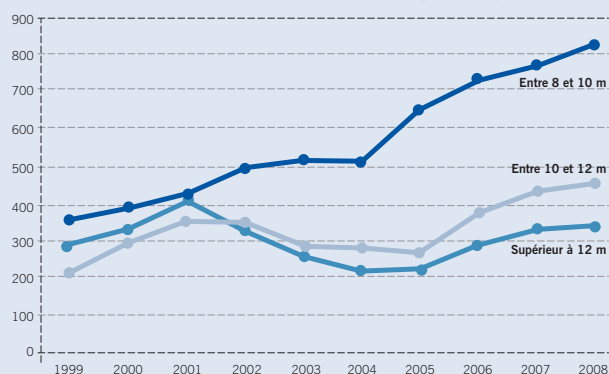


Si l'on observe l'évolution des ventes par type de marché, on remarque une relative stabilité des ventes « voile » et une progression significative du marché « moteur ». Il faut préciser que les graphiques suivants englobent l'ensemble des longueurs de bateaux, ce qui peut perturber les chiffres lors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



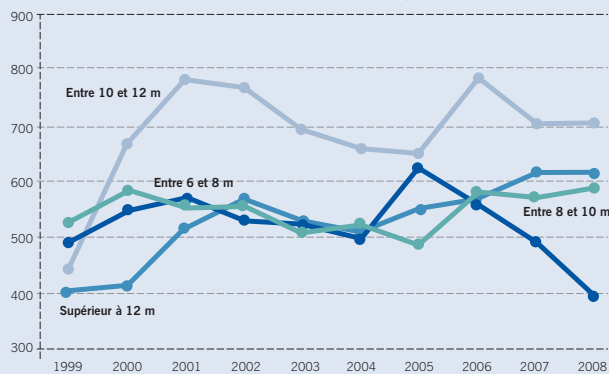
Le graphique d'évolution du marché de la voile montre que le segment des plus de 12 mètres est celui qui connaît la plus forte progression. De manière générale, on observe un recentrage du marché vers les plus grandes longueurs, pour le marché du moteur, la croissance est en constante augmentation sur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

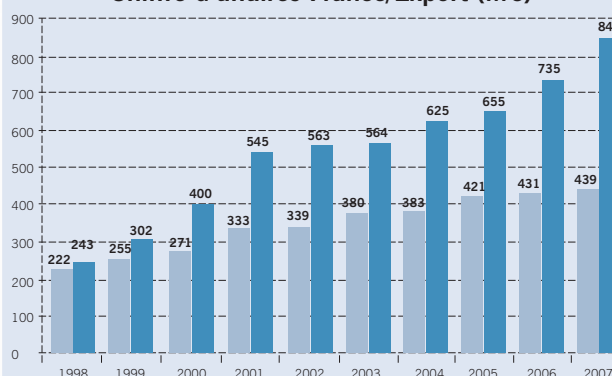
Enfin, la France est leader européen de la location maritime et fluviale et se situe au 5^e rang mondial pour la production de bateaux à moteur qui reste le secteur dominant au niveau mondial.

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 (Fountaine Pajot, Catana, Lagoon, Nautitech...).

L'industrie nautique 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.

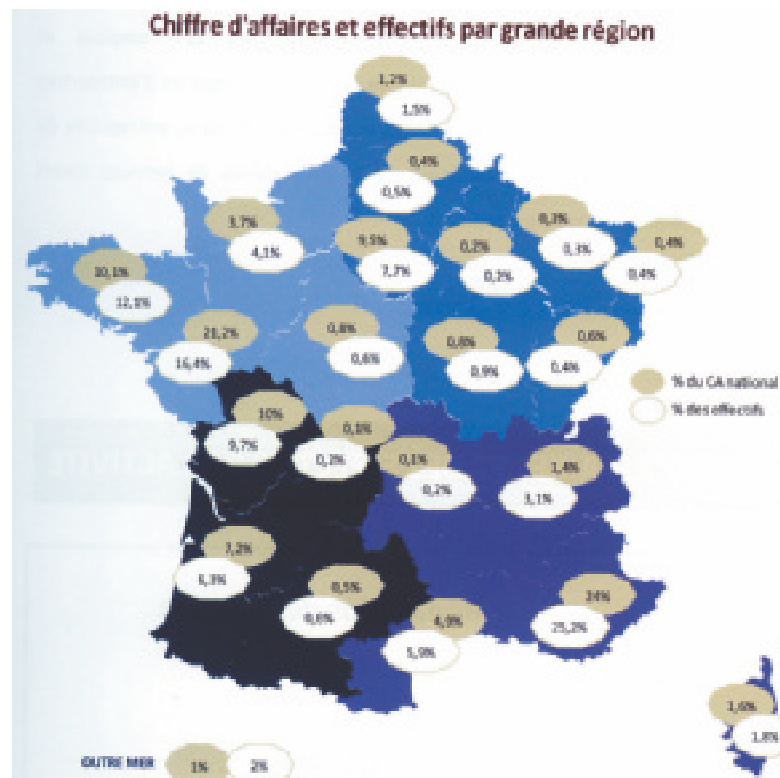
Un poids socio-économique important des régions atlantiques dans la production nationale

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 Fontaine – 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 Fontaine - Pajot

Créée en 1976, la société a commencé sa production de catamarans de croisière à partir de 1983. En 2007, Fontaine-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, gréments 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, modeleur, 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 1^{ère} 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 diplômés 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'École 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 reconvertir, 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 innover 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 logiciels 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

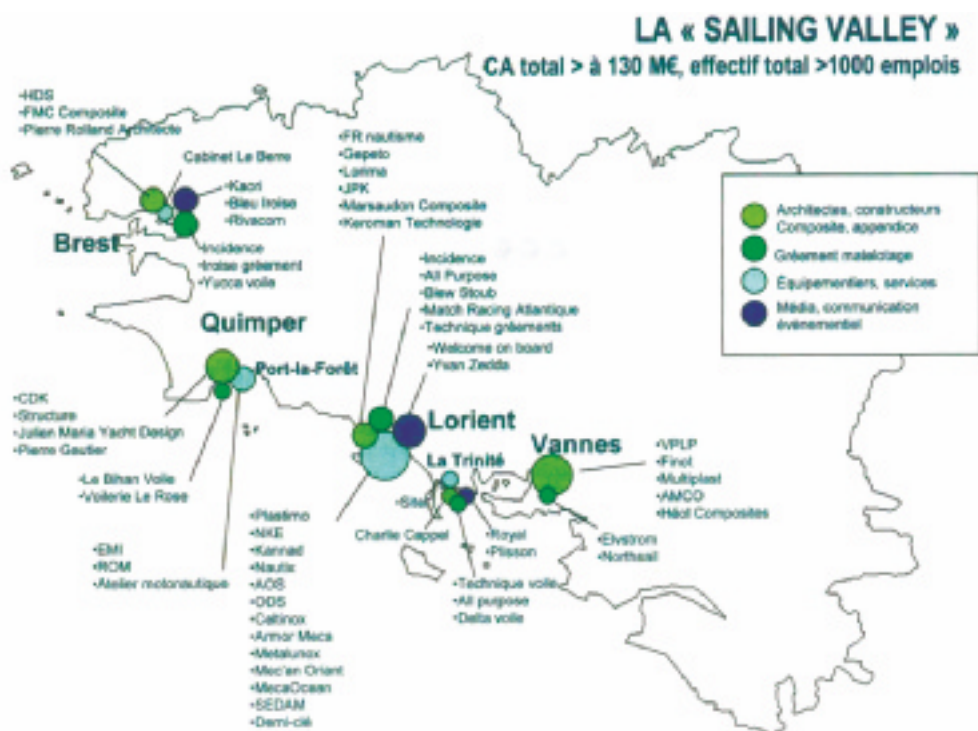
Spécialité française, la course au large a permis d'appliquer à la plaisance traditionnelle tous les acquis des innovations développées pour ces compétitions (légèreté, confort, équilibre du bateau). Les bateaux de compétition représentent donc de véritables facteurs de développement pour la R&D. Les 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 logistique 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 prémises 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 ?

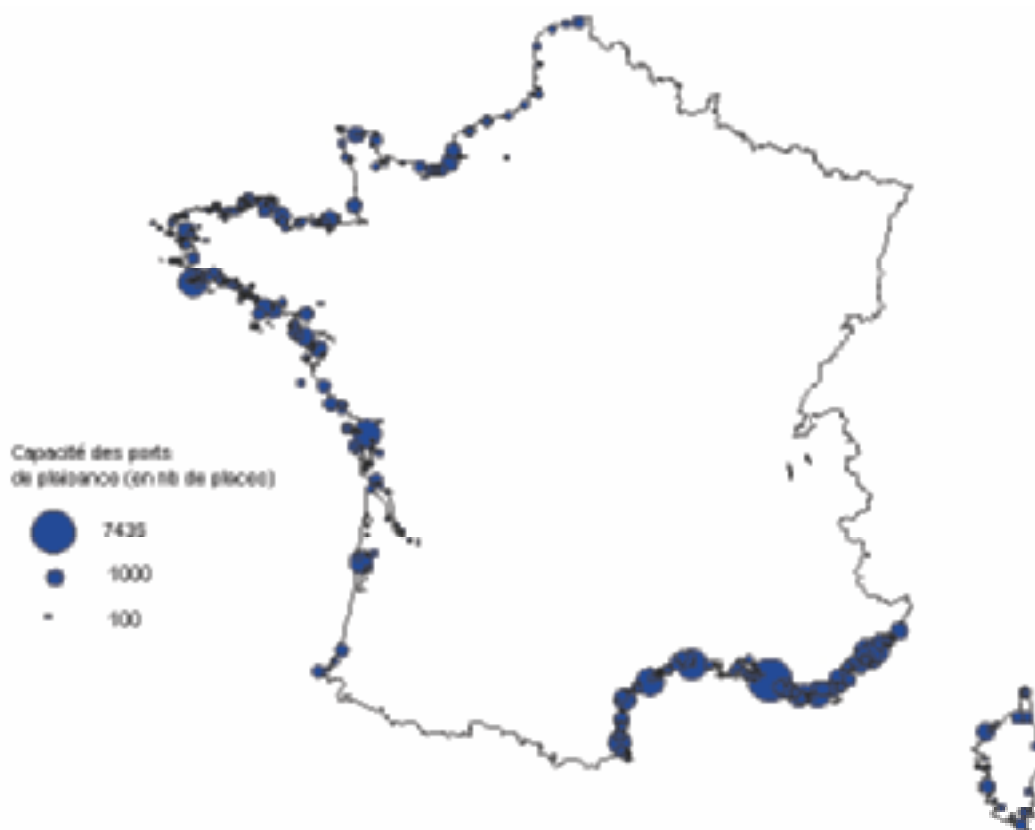
2 - Une offre portuaire dense et de qualité, porteuse d'importantes retombées socio-économiques

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.

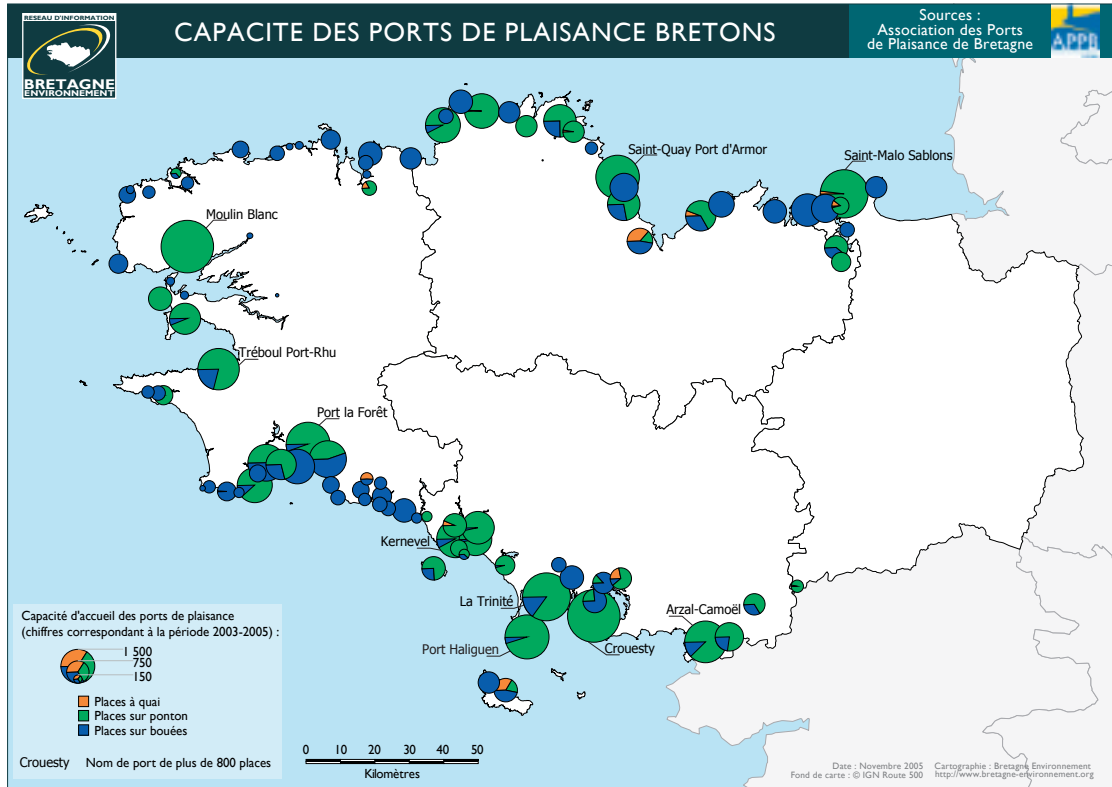
CAPACITÉ DES PORTS DE PLAISANCE DE L'ATLANTIQUE DE L'APPA*



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,...)

13 - Source : Philippe Duchêne, Créocéan.

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.

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.

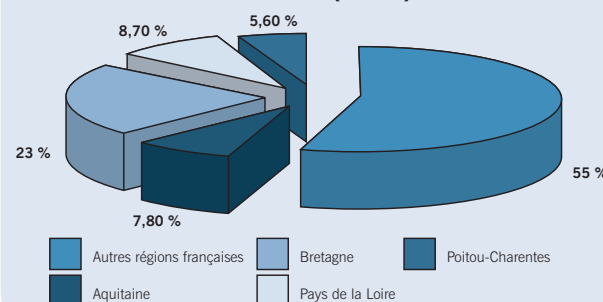
Les flux des bateaux sur la façade atlantique

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.

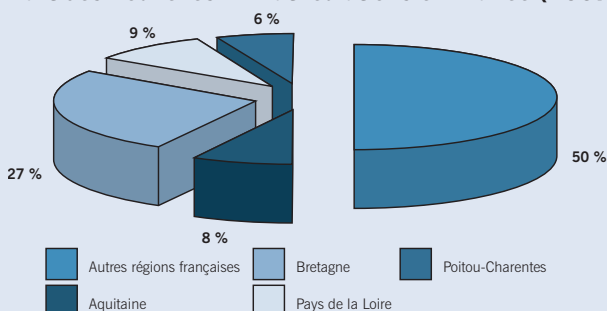
Part des immatriculations de bateaux de plaisance en France (2007)

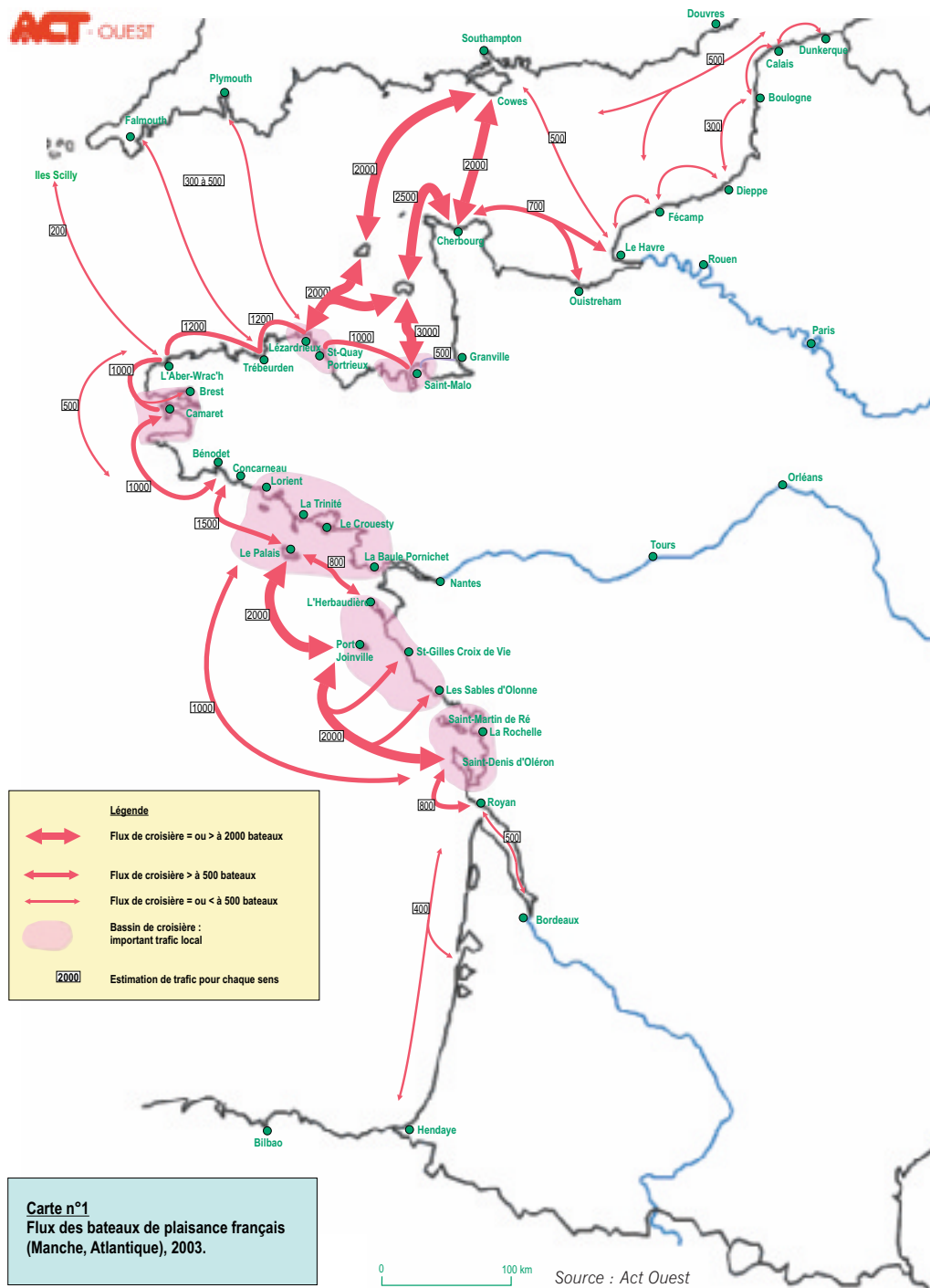


	< 6m	6 à 10 m	> 10 m	> 12 m
Saint-Cast-Le-Guildo	33%	56%	9%	3%
Port La Forêt	27%	57%	16%	
La Rochelle	13%	63%	24%	
Hendaye	10%	55%	35%	6%

Source : Créocéan - Philippe Duchêne

Part des nouvelles immatriculations en France (2007)





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.

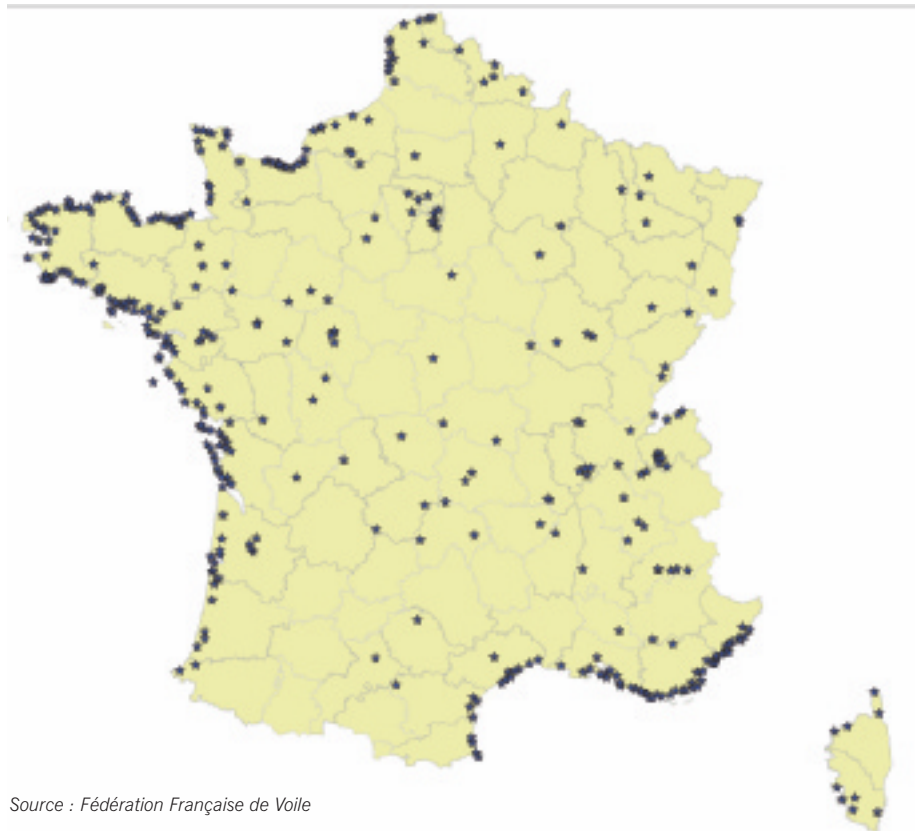
L'autre catégorie qui s'est fortement développée aussi ces dernières années est le jet : le jet à selle pour les promenades et le confort, ou les jets à bras articulés pour les sensations fortes. De plus en plus de femmes sont séduites par cette pratique de navigation particulièrement sportive.

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



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'ailer 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'évènements nautiques - 153 régionaux, 20 nationaux, 2 internationaux - et de leurs participants (56 000) ; le nombre de podiums - 80 au niveau national et international.

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

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).

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.

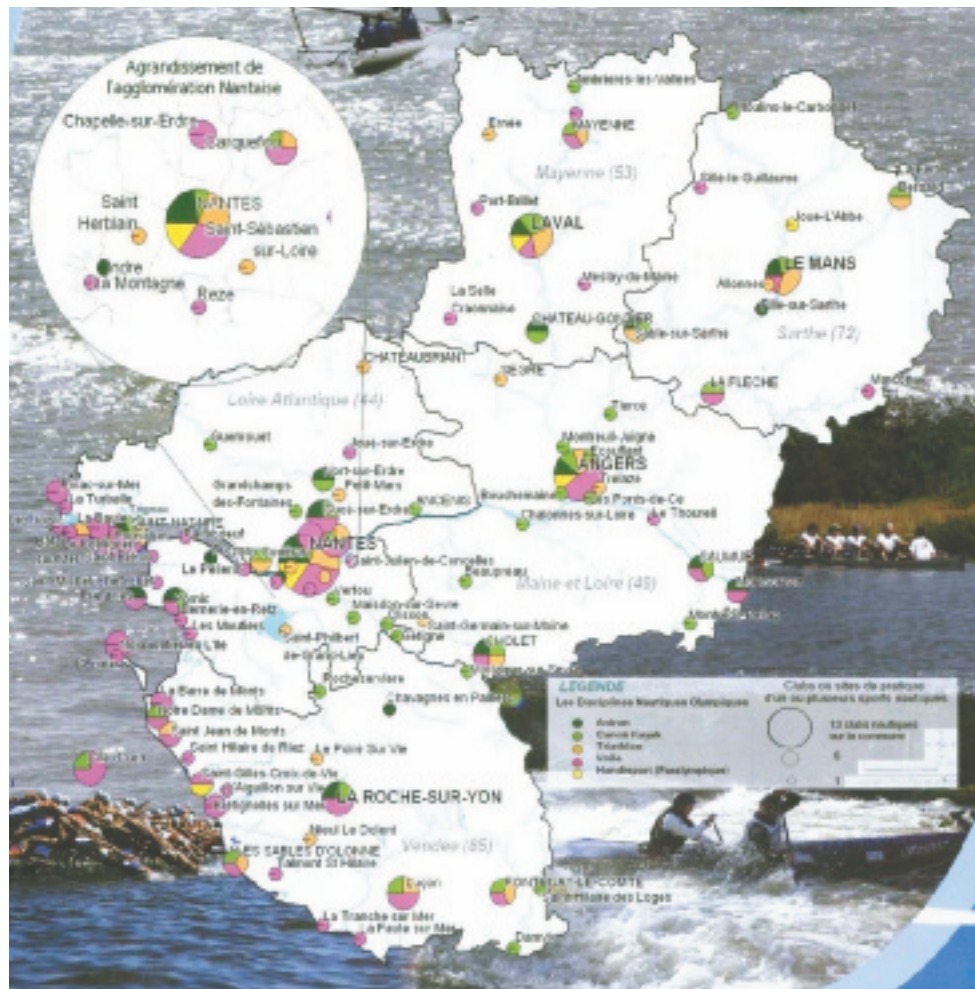
26 - Source : Etude réalisée par le bureau d'études Créocéan pour la SEM Pays de la Loire : « Réalisation d'un diagnostic des flottes, supports et matériels nautiques des structures nautiques en Pays de la Loire ». Septembre 2007.



Les clubs et sites de pratiques des disciplines nautiques non olympiques

Source : CROS Pays de la Loire

Les clubs et sites de pratiques des disciplines nautiques olympiques

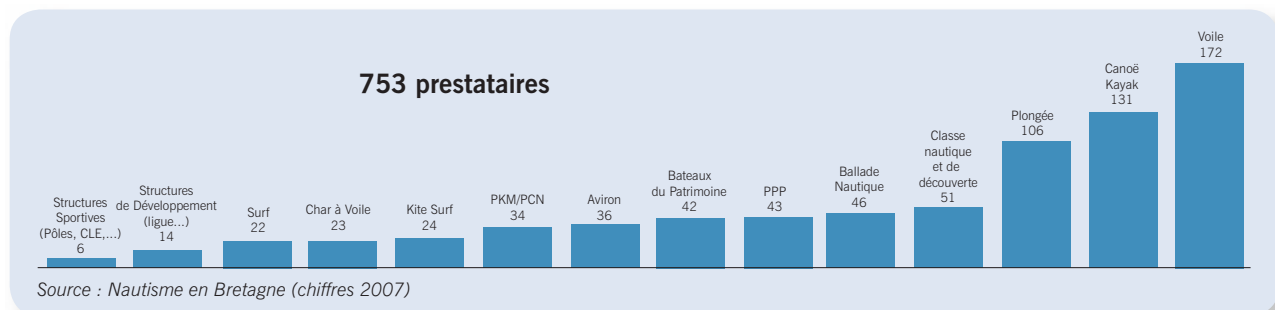


Source : CROS Pays de la Loire

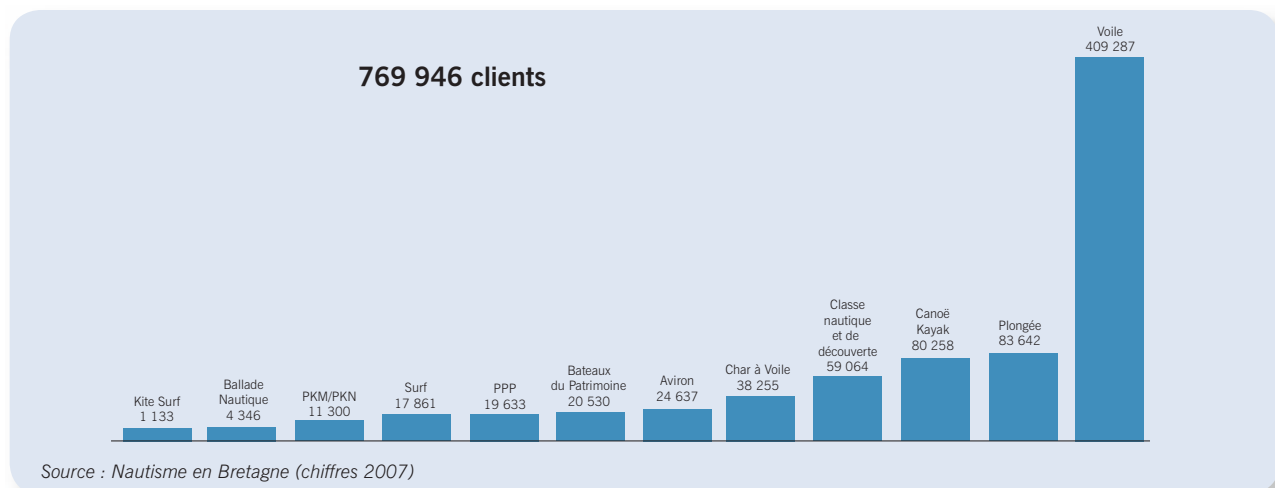
En Bretagne

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.

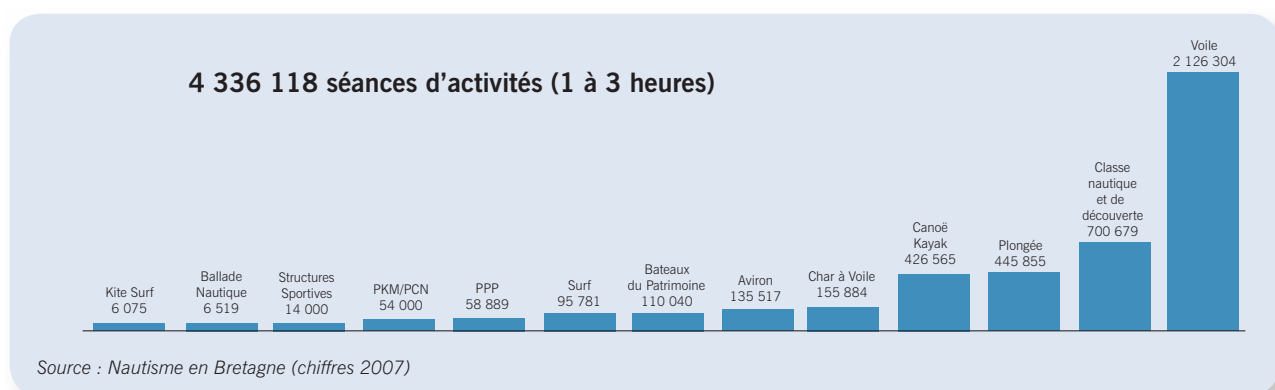
Concernant la répartition des activités, on retrouve une prédominance de l'activité voile avec 172 prestataires et 409 287 pratiquants. L'activité canoë kayak représente un nombre important de prestataires, mais un nombre de pratiquants beaucoup plus limité que la voile (80 258). On peut noter que la 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

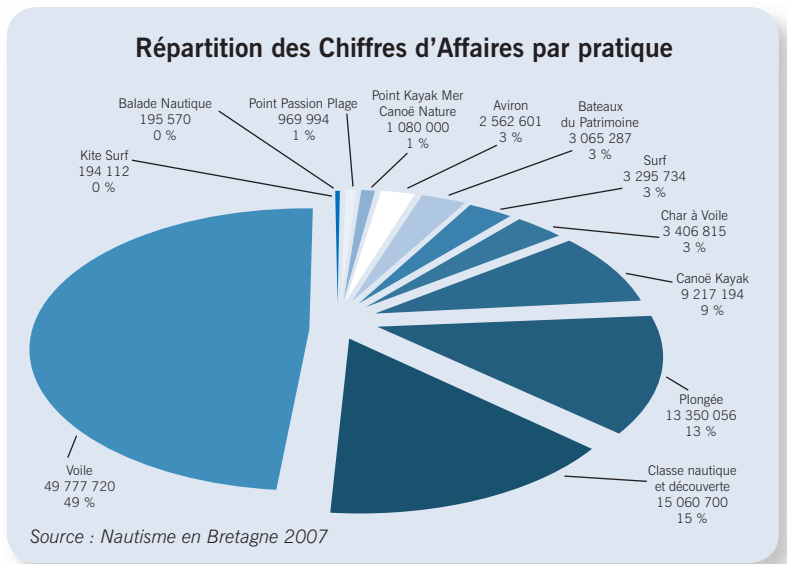
Les données recensées par l'observatoire de Nautisme en Bretagne permettent d'avoir un état des lieux exhaustif sur le poids socio-économique des activités nautiques dans cette région en 2007/2008.

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%.

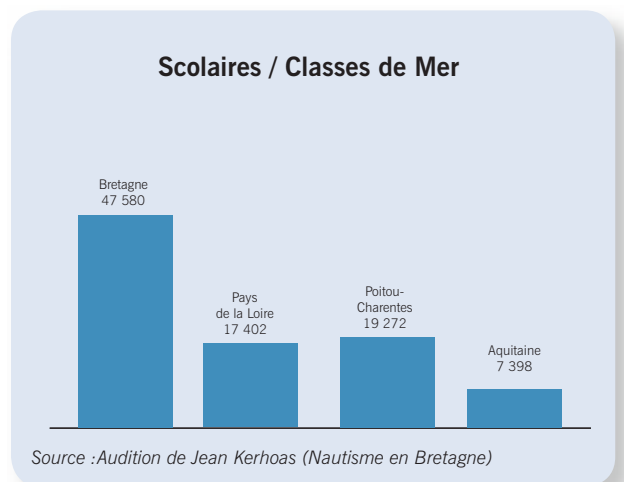
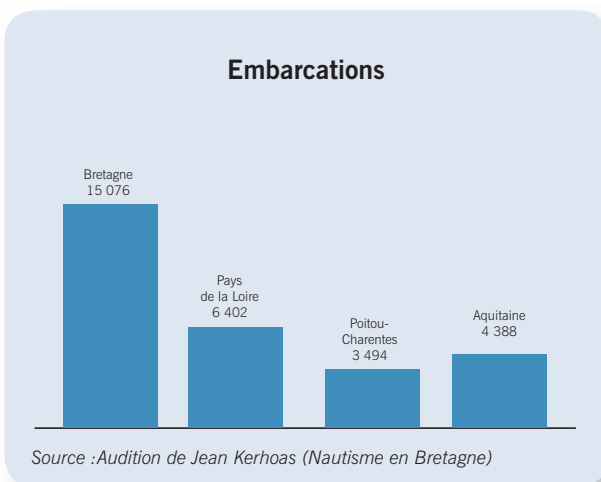
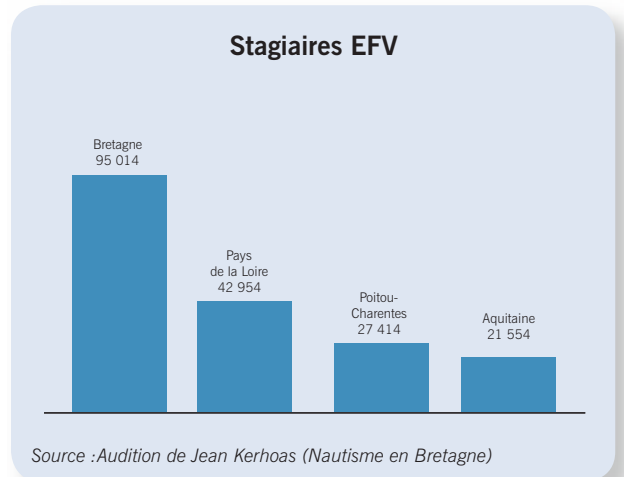
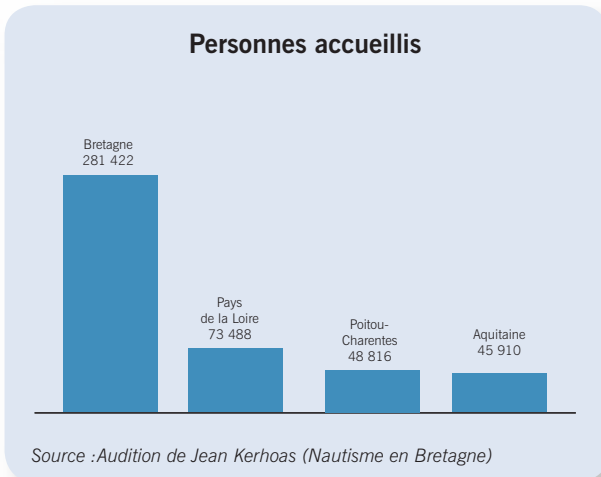
Sur l'ensemble des activités nautiques bretonnes, les emplois représentent 1 945 saisonniers ou temps partiels et 1 155 emplois à temps plein, soit 1 801 équivalents temps plein et 3 100 contrats de travail.

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.

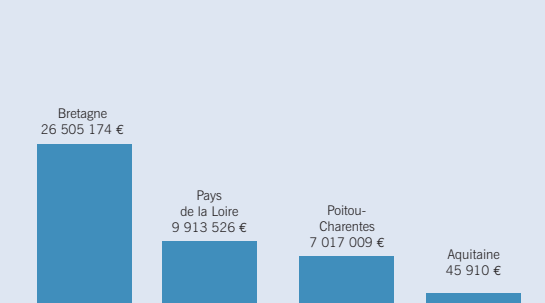
Au niveau des salaires, on note une augmentation de près de 20% en 3 ans, ce qui démarque le nautisme des pratiques salariales menées dans la branche du sport en général. Il est à noter aussi une forte hausse des souhaits de formation en vue d'évoluer dans le secteur des sports et activités nautiques.



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

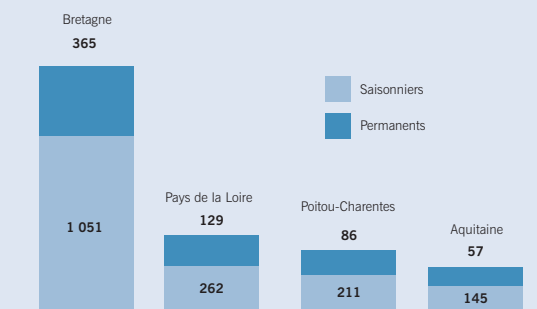


Chiffre d'Affaires global



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 biennuel 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 biennuel 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 - EVF : 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 Croesty 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 Desjoux, ...). 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 différentes, 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.

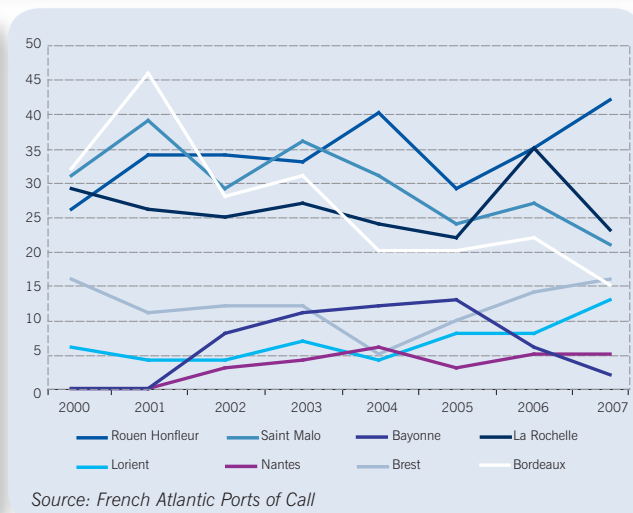
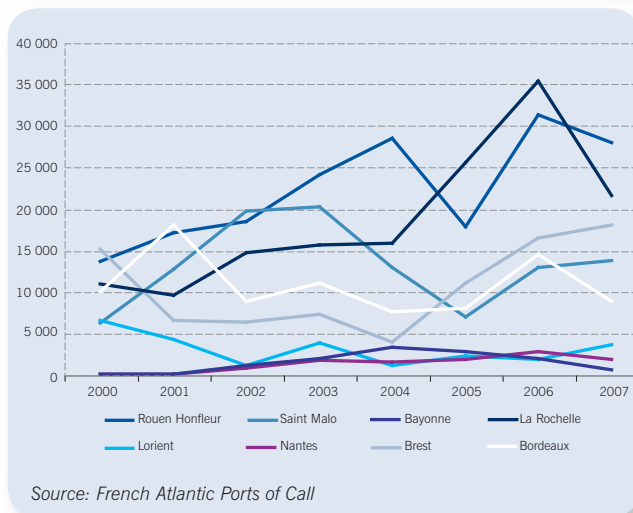
Si l'on se place à l'échelle atlantique française, on s'aperçoit que le nombre d'escales reste encore limité sur cette façade maritime, comme l'attestent les chiffres suivants.

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	27924	nc
St Malo	6193	12714	19560	20226	12826	7000	12806	13785	7150
Brest	15042	6500	6400	7200	4000	11000	16495	18000	18000
Lorient	6530	4200	1114	3700	1087	2233	1867	3600	nc
Nantes	n	n	793	1673	1538	1802	2750	1857	3203
La Rochelle	10847	9462	14700	15600	15843	25492	35316	21591	4500
Bordeaux	9900	18000	8690	11073	7541	8000	14531	8740	23053
Bayonne	n	n	1017	1961	3276	2704	1977	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)



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 Bénétteau 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

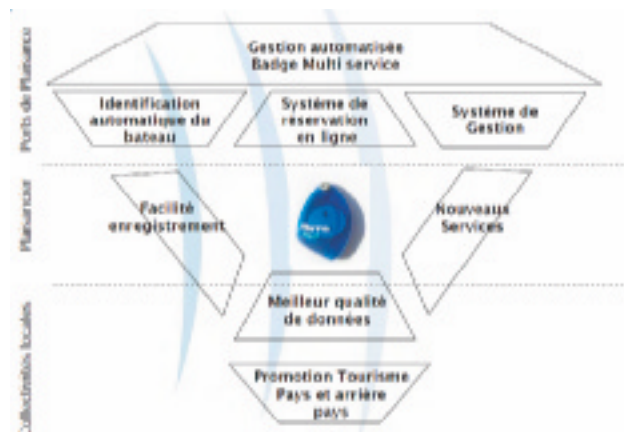
Le projet européen Odyssea qui a été développé par la Fédération Française des Ports de Plaisance s'appuie sur le rôle historique du port pour relier la mer, la cité et les terroirs de l'arrière pays. Avec Odyssea, le port de plaisance se positionne comme un pôle d'attractivité important, son rayonnement 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,...**

Vers le développement d'un nautisme durable et performant : quels enjeux ?

1/ Les enjeux d'un développement industriel performant et durable

1.1/ Un contexte économique montrant les signes d'un ralentissement de la croissance dans la filière industrielle

Des limites structurelles aggravées par une conjoncture mondiale en crise

Il est important de souligner que le ralentissement économique du secteur nautique est dû en partie à des facteurs conjoncturels (crise mondiale), mais aussi à des facteurs structurels. En effet, la baisse des ventes en France était enclenchée bien avant la crise financière : entre septembre 2007 et fin août 2008, le nombre d'immatriculations pour les bateaux à voile a baissé de 4,1%, de 5,3% pour les bateaux moteurs, et de 23% pour les autres matériels (du canoë aux avirons). De plus, la baisse du pouvoir d'achat des ménages est antérieure à la crise qui n'a fait qu'accentuer ce phénomène, notamment pour ceux qui achètent des petites et moyennes unités. Par ailleurs, en ce qui concerne le modèle industriel, c'est un problème de maîtrise industrielle qui a provoqué la baisse des résultats et fragilisé certaines entreprises. Enfin, le marché du nautisme a connu une telle période de croissance ces quinze dernières années qu'il est arrivé aujourd'hui à un certain degré de maturité, engendrant des situations de surproduction pour certaines entreprises, comme en témoigne le difficile écoulement des stocks.

Au-delà des limites structurelles relevées, la conjoncture actuelle ne favorise pas la croissance du secteur. A l'échelle mondiale, la filière de la construction nautique traverse une passe difficile liée à la crise internationale actuelle. Aux Etats-Unis, le marché du bateau a baissé fin 2008 de 25 à 30% et le nombre d'immatriculations a chuté. En Europe, le marché méditerranéen est stable, à l'exception de l'Espagne où il s'est effondré de 75% début 2009 (surendettement des ménages et baisse de la consommation). En Angleterre, la situation est identique à l'Espagne, car la chute de la livre diminue le pouvoir d'achat. En Scandinavie, le marché du nautisme s'est brutalement arrêté, avec des chantiers au chômage technique. L'Europe est donc touchée dans son ensemble, et les commandes qui arrivent de pays émergents comme la Chine ou l'Inde sont marginales pour pouvoir compenser celles qui ne sont pas prises par les pays riches. On prévoit un ralentissement du marché mondial d'environ 50% pour l'année 2009.

Dans ce contexte préoccupant, l'industrie nautique française en s'appuyant sur des atouts non négligeables (situation financière saine, outils industriels modernisés, présence sur les marchés internationaux) semble mieux résister à cette crise. Mais, le ralentissement est certain et s'est surtout fait ressentir à partir de fin 2008 (croissance à 5% en 2008 contre 10.4% en 2007). En témoignent les résultats mitigés des salons nautiques de l'automne 2008 où les clients étaient là mais le nombre de commandes moins élevé que les années précédentes. Il faut savoir que le CA des entreprises nautiques est réalisé à 60% lors des salons d'automne, or les commandes de l'automne 2008 ne s'élevaient qu'à la moitié de celles passées en 2007. Pour 2009, les industriels du nautisme admettent avoir un manque de visibilité et le leader Bénéteau-Jeanneau prévoit un repli important sur le marché « voile » et « moteur » de 5 à 15 mètres.

En conséquence de ce ralentissement de l'activité, on a assisté à partir de fin 2008 à des baisses de commandes, un ralentissement des cadences de fabrication, des rabais sur les prix de vente, des journées de chômage technique, le non renouvellement de l'intérim et des CDD,... A titre d'exemple, on peut citer les mesures de chômage partiel prises par certaines entreprises comme Bénéteau, Dufour, Zodiac,... ; l'arrêt de la production de la gamme Harmony chez Poncin Yachts ; la fermeture de certaines usines du groupe Zodiac (ex : Rochefort) ; les redressements judiciaires pour certains (ex : Navi-Line, Couach),...

Face à cela, les industriels ripostent en écoulant en priorité leurs stocks, en recentrant leur gamme, en lançant de nouveaux produits (21 nouveaux produits prévus chez Bénéteau en 2009), en ne répercutant pas l'inflation sur les prix, en réorientant leurs stratégies (ex : diversification de Bénéteau dans la maison en bois),...

Il est probable que ce retournement de situation économique mette à mal certains chantiers dont la trésorerie n'est pas suffisamment importante. Le secteur pourrait chuter jusqu'à 40% en 2009 (Bénéteau annonçait en mars 2009 une baisse d'activités de 50%) ce qui aurait des conséquences importantes sur la structuration du secteur nautique. Ainsi, on devrait assister à d'importantes difficultés (voire des faillites) pour les petits chantiers, envisager le regroupement d'entreprises. Enfin en terme d'emplois, il est probable que la filière ait recours à des plans sociaux. Bénéteau annonçait le licenciement de 600 personnes en avril 2009.

Des effets plus ou moins ressentis en fonction des tailles d'entreprises et des types de marché

Au niveau du type et de la taille de bateaux, les moteurs et les unités moyennes (8 à 14m) semblent être les plus touchés par ce ralentissement économique. Mais la situation est contrastée entre les chantiers qui travaillent sur le cœur du marché et ceux qui ont choisi des niches spécifiques. Les généralistes et les industriels de grande série ressentent plus de difficultés, tandis que certains petits chantiers arrivent à se placer sur des marchés de niche porteurs. En Aquitaine, Ostréa Marine fabrique des canots de luxe en bois sur une coque en polyester et propulsé par un moteur. En Poitou-Charentes, le chantier Latitude 46 se place sur le haut de gamme avec notamment des bateaux taxi – croisière, quant à Fora Marine, il propose des voiliers en bois époxy, biquilles, tournés vers la croisière rapide. En Pays de la Loire, les ateliers de la Gazelle des Sables ont mis au point une petite embarcation traditionnelle fabriquée en composite à base de fibres de lin qui séduit un grand nombre de plaisanciers au budget limité. En Bretagne, on peut évoquer le chantier JPK qui propose un voilier prototype, candidat au renouvellement de la flotte du Tour de France ou bien Plasmor qui produit des kayaks de mer en fibre de lin. On s'aperçoit donc que ces marchés de niche se positionnent généralement sur des produits très typés (ex : éco-conception, course au large) ou du haut de gamme (yachts de luxe).

De manière générale, le marché du neuf comme de l'occasion est touché et la priorité pour les concessionnaires est de vendre les bateaux qui sont stockés. Dans ce contexte, le négoce semble profiter de la situation car la baisse des ventes de neuf entraîne un report sur l'équipement et l'entretien (les propriétaires entretiennent leur bateau au lieu d'acheter une unité neuve).

La construction de matériel de surf, notamment par les artisans shapers, qui est soumise depuis une quinzaine d'années à la concurrence asiatique subit le ralentissement général. L'absence de normes et de références de qualité amplifie les effets de la crise.

Le secteur de la location ressent également les effets de la crise, mais cela tient aussi au fait qu'on y rencontre une concurrence de plus en plus accrue. Enfin, il faut souligner que les sous traitants sont directement touchés, car leurs premiers clients sont les chantiers nautiques qui rapatrient les activités qu'ils externalisaient auparavant. Une baisse de production se répercute donc automatiquement sur le volume d'activités des sous traitants qui cherchent alors à développer des produits innovants pour répondre à ce ralentissement.

En bref,

- Un ralentissement économique qu'illustre une baisse du taux de croissance de l'industrie nautique en 2008 et les signes d'une récession prochaine : chômage partiel, ralentissement de la production, importante baisse du CA à prévoir pour 2009,...
- Un ralentissement lié à des facteurs structurels et conjoncturels et dont les impacts varient en fonction du type d'entreprise et du type de marché (meilleure résistance des marchés de niche),...

1.2/ Dans ce contexte, la filière industrielle doit renforcer sa lisibilité et sa compétitivité au niveau international

Un renforcement qui passe par des enjeux propres au développement d'une filière industrielle « classique »

Favoriser l'innovation et améliorer la structuration de la R&D

On l'a vu précédemment, l'innovation est un moteur essentiel dans l'industrie nautique et se manifeste notamment dans la conception de modèles performants pour la course au large. On a également observé que les régions atlantiques abritaient un nombre important de structures et d'organismes dédiés à la R&D dans ce domaine. Or cette offre qui pourtant est au premier rang mondial en termes d'emplois à temps plein, manque encore de visibilité et de coordination.

Au cours de cette étude, plusieurs constats ont été faits, confirmant la nécessité de mutualiser et d'améliorer la structuration de la R&D au niveau atlantique et national afin d'éviter :

- un cloisonnement trop important entre régions atlantiques, et entre entreprises,
- un manque de relations et de coordination entre les structures et organismes dédiés,
- un manque de financement dans certains cas,
- une concurrence entre les pôles de compétitivité (car cela ne favorise pas le rapprochement entre régions et par conséquent la visibilité internationale),
- un manque d'ouverture des pôles de compétitivité vers les entreprises ou laboratoires « extrarégionaux » (problème lié au financement des Régions et aux stratégies des entreprises),
- les inégalités d'accessibilité à la R&D dans un contexte d'évolution des processus industriels (les TPE et PME dégagent peu de marge et développent donc peu de R&D, or l'évolution des processus industriels entraîne des coûts beaucoup plus élevés pour développer les programmes de recherche, ce qui favorise l'écart entre les petits et les grands chantiers).

La façade atlantique française possède de véritables moyens et compétences en termes de Recherche, Développement et Innovation, mais l'enjeu principal auquel les chantiers nautiques et les régions doivent faire face demeure le maintien, la coordination, la cohérence, le financement et l'accessibilité de ces moyens et compétences à une échelle interrégionale et nationale.

→ Proposition 5

Zoom sur l'évolution des procédés de fabrication des bateaux composites :

- *Méthode 1 : « résine + renfort en tissu de verre ». Elle présente l'avantage de pouvoir être appliquée de manière totalement artisanale. Son inconvénient est d'être très consommateur en main d'œuvre et d'avoir une mauvaise maîtrise du coût de la matière.*
- *Méthode 2 : « l'infusion ». Elle présente l'avantage de pouvoir utiliser des pièces de dimension strictement identique, et de ne pas dégager de styrène. Son inconvénient est lié à son coût élevé (la bache ne sert qu'une fois). C'est une méthode réservée pour la course au large, les navires militaires ou les modèles unitaires.*
- *Méthode 3 : « résine injectée moulée ». Elle présente plusieurs avantages tels que la maîtrise de la consommation, l'absence d'émissions polluantes, le gain de main d'œuvre de 20 à 30%. En revanche, le coût du moule est très élevé, et la mise au point industrielle est complexe. C'est une méthode très intéressante pour les chantiers avec des gros volumes d'activité, mais inutilisable pour les petits chantiers.*

Les enjeux liés à la formation et l'emploi

Les enjeux en termes de formation et d'emploi concernent à la fois les salariés des entreprises nautiques et les dirigeants des chantiers.

Les enjeux pour les salariés du secteur nautique

Rappelons que le nautisme est une industrie manufacturière traditionnelle qui nécessite des besoins très particuliers et une main d'œuvre qualifiée dans certains bassins d'emploi. L'offre actuelle semble répondre à ces besoins, mais il reste encore difficile de mesurer ce que représente réellement la filière. Le premier enjeu consisterait donc à rassembler les données pour vérifier qu'il existe une offre de formation multiple et conforme aux besoins de l'industrie nautique.

Nous l'avons vu en première partie du rapport, l'industrie nautique rassemble de multiples corps de métiers, avec des spécificités propres au secteur. Néanmoins, les principaux savoirs mobilisés se retrouvent aussi dans d'autres secteurs industriels (bâtiment, construction et réparation automobile). Il faudrait donc comprendre quelles sont les spécificités des emplois dans le nautisme : exigüité des bateaux, matériaux particuliers, travail sur du bois précieux... Cette information est essentielle pour recenser l'offre de formation, mais aussi pour adapter les formations aux particularismes de la filière.

Il existe des métiers spécifiques au nautisme, mais dans ce domaine il semble également important de construire une offre qui s'inscrit dans une approche globale avec les autres métiers liés à la mer. Dans ce sens, il serait opportun de faciliter les transitions professionnelles et de mettre en place des passerelles vers d'autres métiers comme les services portuaires, les prestataires nautiques, mais aussi les autres secteurs d'activités comme la pêche, le commerce, la marine marchande.

L'évolution des procédés industriels n'est pas sans conséquence sur le niveau et les spécificités des compétences requises. On assistera certainement à une évolution au sein même des métiers (ex : un mécanicien devient électromécanicien), ce qui impliquera d'adapter les formations et de les faire évoluer vers plus de polyvalence. En parallèle de cette diversification, on voit aussi apparaître un besoin de formations spécialisées dans certains domaines comme le recyclage et la gestion des déchets du nautisme. Ces nouvelles compétences semblent être porteuses pour l'avenir. Par ailleurs, il semblerait qu'il y ait un besoin important en ce qui concerne l'architecture navale (seules Nantes et Brest proposent quelques modules dans ce domaine).

→ Proposition 10**Les enjeux pour les dirigeants des chantiers nautiques**

On remarque actuellement un manque d'expérience des dirigeants de petites et moyennes entreprises dans les domaines du marketing et de la commercialisation. Des formations existent mais elles devraient être généralisées, renforcées et mieux connues. La petite taille des entreprises dans ce secteur peut expliquer une gestion « au jour le jour » des besoins, d'où l'enjeu essentiel de développer auprès des chefs d'entreprises la GPEC (Gestion Prévisionnelle des Emplois et des Compétences). Cet enjeu s'accompagne aussi de la nécessité d'accompagner les chefs d'entreprises dans la construction et le développement de plans de formation. En effet, quand la formation professionnelle continue est mise en œuvre, cela correspond plus au résultat d'une sollicitation externe des organismes de formation plutôt qu'au fruit d'une réflexion sur les besoins de l'entreprise. Il faut aussi préciser que le savoir-faire technique et technologique se trouve très souvent au sein même des grandes entreprises et que les organismes de formation (ex : AFPA) ne maîtrisent pas toujours ces procédés. A l'inverse, les petites entreprises n'ont pas ces moyens de formation interne et ne trouvent pas forcément l'offre adéquate à l'extérieur, ce qui pose la question de la transmission des compétences et du savoir-faire.

Enfin, le nautisme, comme de nombreux secteurs industriels sera très rapidement confronté aux problématiques de renouvellement du personnel (l'âge moyen des chefs d'entreprises est aujourd'hui de 57 ans). Cela pose surtout un problème de transmission du savoir faire plutôt que de recrutement. Il y a, à l'heure actuelle, un potentiel important de repreneurs. Il s'agit très souvent de personnes dotées d'une forte expérience industrielle dans un autre secteur mais qui ne connaissent pas les techniques du nautisme. Une nouvelle génération de chefs d'entreprises est amenée à naître. Il faudra donc réfléchir à des solutions efficaces pour que la transmission se fasse de manière optimale. Dans ce sens, la FIN a développé les apprentissages et les formations professionnelles pour que l'encadrement se fasse par des seniors.

→ Proposition 15**Une attention particulière à la performance des petits chantiers**

Un des principaux constats fait en première partie de ce rapport est la forte distinction qui existe dans la filière nautique atlantique entre quelques très grosses entreprises et un tissu important de petites et moyennes entreprises. Pour cette multitude de petits chantiers nautiques, une meilleure visibilité nationale et internationale représente un véritable enjeu qui passe par une professionnalisation accrue et une capacité à être plus performant.

On peut d'ailleurs citer le travail réalisé par l'Agence Economique de Bretagne qui met en œuvre un « Plan Nautisme » (cf paragraphe sur les politiques d'accompagnement de la filière nautique). Voici en quelques points les principales problématiques auxquelles les petits chantiers devraient savoir répondre pour accroître leur performance et leur lisibilité :

- développer leur performance interne (management, meilleure gestion de trésorerie, recours à des outils de formation, maîtrise de la production, réduction du risque – hygiène et sécurité),
- améliorer l'accès aux marchés (identification, prospection, communication),
- rendre l'offre commerciale plus lisible (site internet, démarche commerciale,...),

- favoriser l'innovation sociale,
- assurer la transmission du savoir faire,
- anticiper les évolutions et tendances (marché, innovations),
- se diversifier.

La mise en œuvre de telles stratégies permettrait ainsi de donner un poids économique plus important à ces petits chantiers dont la valeur ajoutée est encore très éloignée des grands groupes.

→ Propositions 14 et 15

Le renforcement des exportations et de l'image du nautisme français dans le monde

Les grands chantiers nautiques de la façade atlantique française sont présents sur de nombreux marchés étrangers, comme en témoigne le fort taux d'exportation (66%) qui alimente le dynamisme de ce secteur économique. Néanmoins, ces exportations bénéficient surtout aux plus grands chantiers. C'est la raison pour laquelle il serait bon d'envisager un renforcement des exportations pour les petits et moyens chantiers. Cela passe notamment par un système d'accompagnement et d'aides spécifiques.

L'autre défi auquel les industries nautiques doivent se préparer est l'émergence de nouveaux marchés. Aujourd'hui, les exportations françaises sont surtout concentrées en Europe, mais on voit apparaître des marchés en développement comme en Europe de l'Est, où la clientèle plaisance est en train de croître ; de même en Amérique latine, continent qui représente un fort potentiel de développement, mais encore limité par un niveau de taxe élevé. La multiplication de marinas au Moyen Orient et en Asie représente aussi des possibilités de développement intéressantes. Enfin, le marché chinois suscite intérêt et réflexion car il possède plusieurs atouts non négligeables :

- l'émergence d'une classe sociale très aisée (voire milliardaire),
- 14 500 km de côtes et 122 000 km de fleuves et voies navigables,
- une expérience naissante en termes d'organisation de compétitions nautiques (Jeux Olympiques, Quing Dao - capitale de la voile).

Néanmoins, les surfaces maritimes chinoises sont encore difficilement exploitables pour plusieurs raisons : l'absence de réglementation maritime, le nombre important de zones côtières militarisées, l'inexistence des loisirs.

Le marché chinois est donc à regarder avec attention, surtout au regard des signes de développement futur qui apparaissent : présence d'acteurs du nautisme sur le salon de Shanghai, assouplissement des conditions de délivrance des permis, émergence de zones portuaires spécifiques à la plaisance. Ce développement semble surtout propice aux bateaux moteurs.

Enfin, le renforcement de l'image du nautisme français dans le monde passe par des actions de promotion et de communication bien ciblées, comme la présence sur des salons internationaux et notamment sur les marchés émergents (Rio, Shanghai, Dubaï,...). Le Grand Pavois co-organisera en novembre 2009 la troisième édition du Sibex, salon nautique de Shenzhen, en Chine. Cette exportation du savoir-faire en matière d'organisation de salons à flot est une piste à privilégier et à renforcer pour l'avenir.

La promotion passe aussi par les sites internet, à ce titre, on peut citer celui de la FIN, mais aussi le récent site « Nautisme Info Bretagne », véritable vitrine pour les entreprises bretonnes. Dans un souci de visibilité à l'échelle internationale, une réflexion pourrait être engagée quant à la promotion des entreprises à l'échelle atlantique.

→ Propositions 46, 47, 48, 49

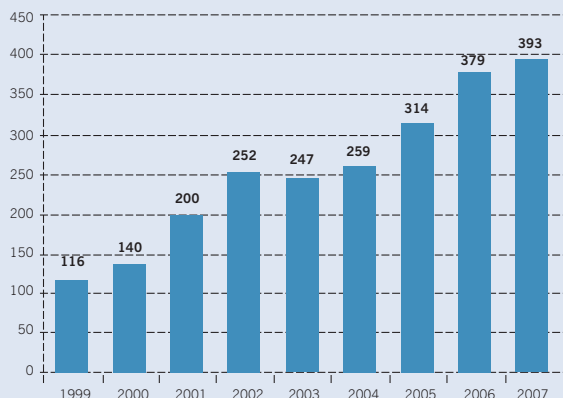
Des réponses à apporter à des enjeux et problématiques spécifiques au nautisme

Avoir un meilleur positionnement mondial sur des secteurs d'avenir

Il existe des créneaux d'avenir où les marchés sont liés à une évolution de la tendance mondiale. C'est le cas du moteur et de la grande plaisance (navire de plus de 30m), marché qui a été multiplié par 3 en 10 ans.

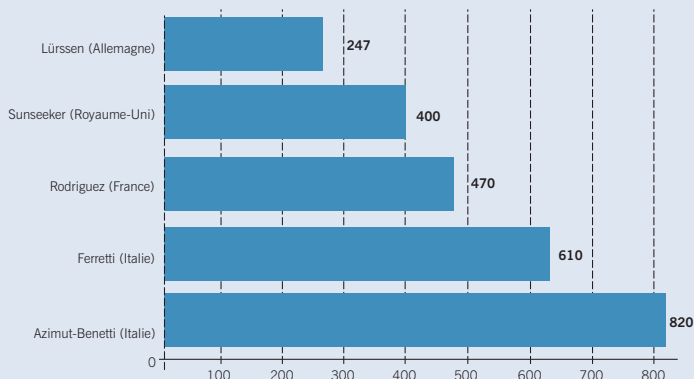
La tendance actuelle est à l'accroissement de la taille des bateaux. Le nombre de yachts a presque doublé dans le monde ces dix dernières années. Ce segment hautement technologique, destiné à une clientèle d'élite (90 000 personnes dans le monde auraient les moyens de s'acheter un bateau de plus de 30m) représente de fortes retombées économiques en termes d'emplois et de chiffre d'affaires. De plus, le nombre de plaisanciers capables d'acheter des bateaux à plus de 500 000 euros ne cesse d'augmenter. Sur ce secteur, les industries nautiques françaises possèdent un véritable savoir-faire pour la construction de grandes unités de type voiliers ou catamarans de croisière. En revanche, les chantiers français sont nettement devancés par les Italiens et les Américains en ce qui concerne la production des grandes unités de type moteur.

Evolution des ventes Grande Plaisance (Nbre)



Source : The Yacht Report

CA 2007 de la Grande Plaisance (M€)



Source : L'Usine Nouvelle

A l'échelle française, la façade atlantique possède quelques grands chantiers dédiés à la construction de grande plaisance (Océa en Vendée, JFA à Concarneau, CNB à Bordeaux, Couach à Arcachon), mais la façade méditerranéenne reste quant à elle leader sur l'offre de maintenance et de refonte pour la grande plaisance (bateaux > 25m). Or, ce marché enregistre une croissance de 6% par an et génère un CA annuel de 450M€ et 1700 emplois, essentiellement en PACA³². Cette faiblesse atlantique s'explique par la présence de bassins de navigation moins adaptés que ceux de la Méditerranée et par un manque d'équipements et d'infrastructures conformes aux besoins de la construction et de la maintenance de grandes unités. Par ailleurs, il manque certaines compétences précises (ex : pont en tek fini, peinture laquée de qualité,...), ou bien les compétences existent pour d'autres secteurs industriels (ex : aéronautique), mais ne sont pas toujours identifiées pour le nautisme. Enfin, on remarque que peu d'actions de lobbying sont réalisées auprès des capitaines de bateaux.

Dans un contexte mondial où la clientèle grande plaisance, et plus particulièrement moteur, est en pleine croissance, il semblerait opportun de développer ce secteur d'activité sur le littoral atlantique. Un Pôle Refit existe à La Rochelle depuis 2007, il regroupe 11 entreprises dans divers métiers du nautisme, dont l'action collective vise à développer l'activité de refit (réparation et transformation de bateaux) de yacht. Cette initiative mériterait d'être développée à l'échelle de l'espace atlantique, car elle pourrait à terme constituer une alternative crédible à des chantiers méditerranéens qui risquent d'arriver très vite à saturation.

→ Proposition 4

Le motonautisme dans son ensemble (petites, moyennes et grandes unités) se développe beaucoup depuis quelques années et reste le secteur dominant au niveau mondial. Dans ce contexte, il convient de mettre en place des stratégies performantes pour maintenir un savoir faire « voile », mais avoir également un meilleur positionnement sur le marché « moteur » (notamment en réparation et maintenance).

→ Propositions 2 et 3

L'impact des évolutions des pratiques nautiques sur la filière industrielle

Même si on observe des pratiques différentes d'une région à l'autre, on peut observer des grandes tendances sur l'évolution des pratiques nautiques et leurs conséquences sur les types de production.

Tout d'abord, on observe que le temps moyen par sortie diminue et que les sorties à la journée se multiplient (surtout pour les bateaux de moins de 9m), cette évolution favorise la production de bateaux aux intérieurs réduits mais aux extérieurs très spacieux («dayboat»). Cette évolution va de pair avec l'augmentation des locations de bateaux à la journée qui permettent la promenade, la pêche, la baignade, ou la sortie en famille,... La location sur le littoral atlantique concerne essentiellement des petites unités et, en grande partie à moteur (plus faciles à manier, parfois sans obligation de permis selon la puissance du moteur).

Par ailleurs, dans une société où la recherche de sensation et d'extrême tend à croître, les bateaux de régate et les voiles sportives se développent (bateaux rapides mais pas ou peu habitables). Les autres supports de glisse sont aussi en fort développement (surf, kite surf, wave ski,...) car ils répondent à de nouvelles attentes, celles des jeunes notamment. Le petit motonautisme s'est quant à lui, fortement développé ; c'est un signe de démocratisation de la plaisance (permis côtiers faciles et peu chers, tarifs accessibles des semi rigides). Au contraire, la voile demande une approche plus technique et plus expérimentée. On assiste d'ailleurs à une évolution assez classique qui consiste à commencer par du petit motonautisme, puis à acheter un bateau de plus en plus grand. Cette tendance favorise l'émergence d'un marché d'occasion des petits bateaux.

Enfin, on observe aussi un retour à des bateaux traditionnels, comme en témoigne la présence d'un village bois au salon nautique du Grand Pavois. Même s'il représente encore un poids économique réduit, cet intéressant marché de niche permet de faire travailler quelques chantiers spécialisés et tend à se développer. On peut citer plusieurs exemples : la construction de la Recouvrance qui a fait la renommée du chantier du Guip, les bateaux de Hubert Stagnol, les anciens chantiers Robert Craff de Benodet qui se basent sur des documents d'époque pour recréer des modèles identiques, ce qui a permis au chantier de se faire connaître à l'international.

Des exigences de confort et de qualité de plus en plus élevées de la part des clients

Dans un contexte d'évolution de la demande, l'industrie nautique doit rivaliser d'ingéniosité pour satisfaire les exigences des plaisanciers. Les premiers à bénéficier des nouveautés proposées sont les intérieurs des bateaux. Si les partisans de la navigation pure sont toujours très nombreux, les plaisanciers adeptes du « tout comme à la maison » le sont tout autant. Concepteurs et constructeurs doivent ainsi mettre à leur disposition des bateaux très confortables sur lesquels lave-vaisselle, four à micro-onde et systèmes de climatisation font partie des éléments de base. A titre d'exemple, l'entreprise Uship a récemment mis en vente un réfrigérateur de plusieurs contenances et un congélateur, fonctionnant sur 12 ou 24 volts. Plastimo propose lui des groupes froids à refroidissement par eau de mer ou par air.

Pour s'adapter aux nouvelles exigences des clients, les bureaux d'étude travaillent avec les architectes navals sur l'équilibre entre esthétique des lignes, confort et ergonomie des zones à vivre, facilité des manœuvres et performance des voiles. En même temps, un gros travail est fourni sur l'intérieur pour optimiser la séduction, la luminosité, l'agencement et les rangements.

Répondre aux problèmes de saturation des ports pour favoriser une relance du marché intérieur

Si la vitalité de la demande extérieure ne se dément pas, le marché intérieur français reste stable. Cette atonie est en partie liée au manque de places dans les ports, qui représente un défi de taille pour les industriels du nautisme. Aujourd'hui, il est plus facile de vendre un bateau que de lui trouver une place dans un port. Cette situation freine le développement de l'activité en France et pousse les industriels à se tourner vers de nouveaux marchés d'exportation. C'est une problématique bien spécifique au secteur nautique qui nécessite réflexion.

→ Proposition 39

La problématique foncière et le coût des infrastructures

Le littoral français attire de plus en plus les populations et cette attractivité ne va pas sans poser des conflits d'usage, notamment entre les activités dites d'économie productive et celles dites d'économie résidentielle. Toutes les régions atlantiques françaises sont soumises à cette problématique et cela se traduit pour l'industrie nautique par un manque de réserves foncières et d'infrastructures.

32 - Source : Les Echos – édition du 13 décembre 2007

tures adaptées. Dans une perspective de développement de secteurs comme le moteur ou la grande plaisance, il est nécessaire d'avoir des espaces importants pour ces chantiers et par conséquent d'identifier des pôles nautiques sur la façade atlantique. Les enjeux du refit (réparation et transformation de bateaux) pour la grande plaisance sont aussi liés à ces problématiques de réserve foncière.

→ **Proposition 27**

En bref,

- **De nouvelles formes d'innovation et une meilleure structuration de la R&D pour maintenir et accroître la performance économique**
- **Un nécessaire maintien du savoir-faire et une adaptation des formations pour faire face aux évolutions des métiers, aux problématiques de GPEC et de transmission, aux spécificités des TPE et PME,...**
- **De nombreux petits chantiers dont l'enjeu principal demeure la professionnalisation et la compétitivité**
- **Exportations : des marchés émergents à surveiller et des petits chantiers à adapter**
- **Des tendances mondiales sur lesquelles les constructeurs de la façade atlantique doivent se positionner plus fortement (grande plaisance, moteur)**
- **Des secteurs de niche liés en partie aux évolutions des pratiques nautiques (bateaux traditionnels, bateaux de location journalière, les bateaux de régates, glisse...)**
- **Des problématiques spécifiques au nautisme comme la saturation portuaire ou le manque de disponibilité foncière,...**

1.3/ Des préoccupations environnementales de plus en plus fortes qui favorisent le développement de la R&D et de l'innovation dans l'industrie nautique

Le développement de produits innovants et durables favorisé par une demande de plus en plus « environnementaliste »

Si nous venons de voir précédemment que les exigences des clientèles évoluaient vers plus de confort, de qualité et d'ergonomie, il est à noter aussi la montée en puissance des préoccupations environnementales des actuels acheteurs de bateaux. En effet, les clients suivent l'exemple des skippers de renommée comme Catherine Chabaud ou Francis Joyon qui combinent panneaux solaires, éoliennes et piles à combustible. Et ils se posent naturellement les mêmes questions que pour leur équipement de maison. Cette tendance est d'ailleurs particulièrement vraie pour les propriétaires de voiliers. Dans ce contexte, les chantiers nautiques rivalisent pour proposer des produits respectueux de l'environnement. Cette évolution est bénéfique pour le secteur puisqu'elle favorise l'innovation.

Depuis Janvier 2008, la loi française a fait obligation aux constructeurs de munir les bateaux de plaisance de moyens de stockage pour les eaux noires. On devrait donc voir apparaître de plus en plus de bateaux habitables équipés de systèmes de gestion des eaux noires à bord (bacs de rétention, toilettes sèches,...). Toutefois, l'avenir semble s'orienter vers des systèmes de traitement embarqués, qui sont actuellement à l'étude dans un certain nombre de PME (comme T3EI en Bretagne), pour une adaptation aux bateaux de série. Néanmoins, il faut souligner que le problème de pollution persistera encore un certain temps avec la majeure partie des bateaux construits avant 2008 qui continuent de naviguer. Un projet de loi a d'ailleurs été déposé en janvier 2009 pour étendre la lutte contre le déversement des eaux noires aux navires construits avant 2008.

→ **Proposition 18**

Zoom sur le programme Bateau Bleu

La Fédération des Industries Nautiques a créé le programme Bateau Bleu, à travers deux opérations visant à promouvoir des produits et concepts adaptés à la plaisance et respectueux de l'environnement :

- *Le Label Bateau Bleu permet de distinguer sur le marché des produits respectueux de l'environnement en garantissant un système efficace de gestion des eaux noires à bord. Depuis 2008, le label prend en compte un nouveau critère qui est la question des débordements à l'avitaillement.*
- *L'objectif du Prix Bateau Bleu est d'encourager la R&D pour développer des technologies adaptées à la plaisance et respectueuses de l'environnement. Chaque année, un thème est proposé (ex : gestion de l'eau à bord, gestion des déchets à bord, économies d'énergies, éco-conception,...).*

Des économies d'énergies sont aussi à envisager, par exemple en trouvant des sources d'énergies alternatives au moteur à explosion. Certaines entreprises mettent en place des systèmes hybrides qui exploitent une pile à combustible, des éoliennes, des panneaux solaires, le tout couplé à un groupe électrogène d'appoint. Le navigateur Francis Joyon, lors de son récent record, a fait le tour du monde à bord d'un bateau équipé d'une pile à combustible. Et lors du dernier Vendée Globe, le skipper Raphaël Dinelli est parti à bord d'un « bateau laboratoire » entièrement dédié aux énergies renouvelables. Il s'agit sans doute de solutions envisageables dans un avenir relativement proche pour les bateaux de série. Les bateaux électriques peuvent aussi répondre à une demande de plus en plus environnementaliste, à l'image de ceux développés dans le bassin d'Arcachon.

Zoom sur le bateau électrique à travers deux expériences :

L'Association Française du Bateau Électrique (AFBE) soutient le développement d'opérations pilotes sur le Bassin d'Arcachon où deux sociétés ont réalisé des prototypes : la société girondine Ecova a réalisé une pinasse de 10 m à propulsion hybride, et la société I2EF a développé une tillote électrique.

La société nantaise *Ruban Bleu* s'est lancée, depuis 1992, dans la construction de bateaux électriques au service des particuliers et des professionnels, dans une démarche de développement durable. Elle est un des leaders mondiaux dans ce domaine, avec une gamme complète de bateaux électriques fiables, non polluants, silencieux, respectueux de l'environnement (1 200 bateaux dans le monde). *Ruban Bleu* se différencie par son dynamisme et sa capacité d'innovation, et participe à plusieurs groupes d'études sur les énergies nouvelles.

Concernant les vernis et peintures toxiques, on assiste à leur suppression progressive, certaines entreprises mettent en place des nouvelles techniques de vernissage en supprimant les vernis polyuréthane au profit de résines à basse émission de composants volatils. Les peintures les plus dangereuses ont d'ailleurs été interdites en 2008 (le cadre législatif européen est le plus sévère dans ce domaine). Dans ce contexte, des entreprises comme Nautix ont cherché à améliorer les propriétés des antifouling de nouvelle génération. On peut citer le projet « PaintClean », mené par cette société et qui a été labellisé par le pôle Mer Bretagne. Ce programme de R&D vise à créer, grâce à une technologie compétitive, des peintures anti salissures écologiques, sans plomb, ni produit chimique, et utilisant des molécules actives, pour certaines, d'origine marine.

Certaines entreprises s'engagent même auprès de leurs clients à travers des chartes environnementales. C'est le cas du chantier Dufour qui a pris des engagements concernant la construction des navires et leur utilisation.

Les 7 engagements environnementalistes du chantier Dufour :

- ponts des voiliers réalisés en injection ou infusion pour limiter les émissions toxiques,
- bateaux équipés de moteurs Volvo nouvelle génération,
- feux de navigation équipés de Led, à faible consommation d'énergie,
- cuisine dotée de pompes à pied ou eau de mer (économiser l'eau douce),
- système anti-débordement de carburant,
- réservoirs à eaux noires de grande capacité,
- kit d'hygiène et d'entretien biodégradable.

Au-delà de l'aspect communication et marketing de ces engagements, cette attitude montre que la protection de l'environnement devient aussi un argument de vente.

Enfin, dans le domaine de la glisse, il est reconnu que la production de planches de surf (mousses, résines) est une industrie polluante. Des actions concrètes sont cependant à l'étude pour développer des procédés de fabrication de planches plus respectueux de l'environnement. Par exemple, des planches « vertes » ont été conçues à partir de ressources agricoles renouvelables (le pain de mousse, à base de soja) et ont été essayées par des surfeurs professionnels lors du Rip Curl Pro d'août 2007.

On peut également citer les initiatives du cluster Eurosima en matière de développement durable : concours d'innovation technologique et écologique, mise en place du label « ECORIDE », études sur la mise en œuvre de centrales d'achat à vocation écologique, animation d'une exposition environmentaliste.

La démarche de développement durable dans l'univers du surf en France est étroitement liée à la philosophie de cette activité. Elle a donné lieu à des mobilisations fortes des acteurs (notamment à travers des actions soutenues par la Surfrider) qui constituent un véritable enjeu économique et environnemental.

L'amélioration de la qualité environnementale des chantiers nautiques, une priorité à renforcer

Les entreprises cherchent donc à s'adapter aux nouvelles demandes en développant des produits innovants et écologiques, mais les chantiers nautiques doivent aussi faire face à une réglementation de plus en plus stricte en ce qui concerne les processus de fabrication (limitation des émanations nuisibles à l'environnement et à la santé humaine). En parallèle, des efforts ont été réalisés sur la chimie des résines plastiques, et le développement de nouveaux procédés tels que l'injection pour la construction des coques en plastique.

Néanmoins, l'amélioration n'est pas valable pour tous les chantiers, et des efforts peuvent encore être fournis sur la qualité environnementale et la traçabilité des chantiers nautiques.

Pour ce faire, il est possible de s'inspirer d'opération comme celle mise en place par la Chambre des Métiers et de l'Artisanat de Bretagne.

→ Proposition 24

Zoom sur l'opération « Vague Bleue »

En 2006, un diagnostic environnemental, réalisé par la Chambre Régionale de Métiers et de l'Artisanat de Bretagne, a été conduit auprès de 120 entreprises en Bretagne. Il a révélé notamment une carence de solutions adaptées pour le stockage, la collecte et l'élimination des déchets dangereux. On estime le gisement à environ 400 tonnes par an (5 principaux types de déchets dangereux identifiés).

Pour tous ces déchets, Vague Bleue propose une solution simple, pratique et réglementaire :

- un stockage avec des contenants adaptés à l'entreprise,
- une collecte par des prestataires locaux spécialisés,
- une élimination dans des installations autorisées,
- une traçabilité assurée,
- une aide financière de l'Agence de l'Eau Loire Bretagne,
- une valorisation de l'engagement du professionnel auprès de sa clientèle.

Une mise en œuvre de la démarche en 6 étapes :

- la réalisation d'un diagnostic environnemental dans l'entreprise afin d'identifier les améliorations à apporter à la gestion actuelle des déchets et afin de présenter l'opération,
- la mise en relation avec les opérateurs de collecte sélectionnés,
- le suivi et l'accompagnement individuels de l'engagement de l'entreprise,
- l'attribution de la marque Vague Bleue si l'entreprise respecte le cahier des charges,
- la mise en place d'une communication grand public sur la marque Vague Bleue pour sensibiliser les plaisanciers,
- la mise en place d'un suivi et d'une évaluation régulière de l'opération.

En signant la charte Vague Bleue, le professionnel du nautisme s'engage à :

- justifier l'élimination conforme de ces déchets,
- respecter des conditions de stockage des déchets dangereux garantissant le respect de l'environnement,
- respecter l'interdiction de brûlage à l'air libre de tout type de déchets,
- mettre en place des outils de communication pour promouvoir un engagement environnemental.

Une fois la marque Vague Bleue obtenue, l'entreprise dispose d'outils de communication lui permettant de présenter son engagement, d'y sensibiliser ses clients, de valoriser son professionnalisme et de se différencier.

Depuis Avril 2007, date du lancement de l'opération, 81 entreprises se sont lancées dans la démarche « Vague Bleue ».

Dans la filière de la glisse, on peut citer le label de management environnemental qui a été mis en place par le cluster Eurosima et dont une dizaine d'entreprises bénéficient aujourd'hui.

Zoom sur le label « EcoRide »

Ce label ne concerne pas les produits des entreprises (textiles, planches,...), mais son objectif est de distinguer les entreprises et les shapers ayant mis en œuvre dans leurs locaux une démarche environnementale cohérente et efficace. A cet effet, deux cahiers de charges ont été réalisés avec un ensemble de critères obligatoires et optionnels à respecter et se rapportant à l'ensemble des domaines de l'environnement (réglementation, déchets, énergie, produits dangereux, eau, air, transports, etc...).

Le développement de concepts innovants : l'éco-conception et l'éco-navigation

Les plastiques et les matériaux composites fréquemment utilisés pour la fabrication des bateaux de plaisance posent un réel problème environnemental qui pousse les ingénieurs navals et les chercheurs à développer de nouvelles solutions. Dans ce contexte, l'éco-conception se développe, une démarche nouvelle qui prend en compte les critères de performance et de coût mais aussi des impacts environnementaux dans le choix des matériaux. Pour illustrer ce concept innovant, voici un exemple de projet mis en place par l'association EcoPrau en Suisse et qui vise un double objectif :

- établir les bases scientifiques et une démarche permettant de réaliser l'éco-conception de A à Z d'un voilier,
- concrétiser cette démarche par la construction d'un voilier éco-conçu.

La démarche Ecoprau peut être divisée en 5 étapes :

- modéliser la construction de l'Ecoprau comme une série de processus en envisageant diverses alternatives, notamment les différents matériaux utilisables pour la construction,
- réaliser les écobilans de chacun de ces processus, ainsi que des matériaux qui entrent en jeu dans la construction (impacts sur la santé humaine, les écosystèmes, le climat et les ressources),
- déterminer où sont les impacts les plus forts et faire des choix pour les diminuer,
- envisager des solutions innovantes,
- choisir les solutions adaptées pour la construction de l'Ecoprau.

Il convient d'illustrer ce propos avec des exemples de projets concrets qui permettront la mise en œuvre et la commercialisation de bateaux entièrement éco-conçus. Ainsi, le projet NavEcoMat propose la conception d'un matériau bio-composite haute performance, constitué d'un support en fibre végétale et d'une matrice ou liant biodégradable, compatible avec les contraintes de fabrication et d'utilisation des petites unités de plaisance (ex : kayak en lin). Initié par l'entreprise Plasmor et l'UBS (Université Bretagne Sud) et labellisé par le pôle Mer Bretagne, le projet a permis de présenter trois prototypes lors du salon nautique de Paris en décembre 2008. Ces embarcations présentent l'avantage de consommer moins d'énergie pour leur fabrication, et d'offrir une biodégradabilité en fin de vie, après broyage. Un autre bateau « bio » a fait récemment son apparition lors du salon nautique de Paris en 2008. Il s'agit d'un « day yacht » construit par le chantier Alphena One (Lorient), conçu entièrement avec des matériaux respectueux de l'environnement : un bois certifié FSC (Forest Stewardship Council), aucun traitement chimique des tissus d'assise et des vaigrages, une propulsion écologique, une éolienne,...

Un autre projet, développé par le pôle Néopolis à St Nazaire, propose une démarche proactive dans le domaine de l'éco-conception afin de faire bénéficier les entreprises de la filière navale et nautique de l'avantage concurrentiel d'un outil permettant de chiffrer les impacts environnementaux de leurs conceptions. L'outil nommé « Sustainable Ship Design » permet donc de déterminer le profil environnemental des navires. Il est mis à disposition d'une plate forme commune rassemblant les acteurs de la construction et de la réparation navales.

Estia Innovation à Bayonne, en s'appuyant sur les technologies industrielles numérisées, a développé des compétences en éco-conception qu'elle transfère aux entreprises du nautisme et de la glisse. Elle accompagne également les projets existants dans l'incubateur dans ce domaine.

L'éco-conception est un modèle qui représente un véritable moteur pour l'éco-navigation, et c'est ce que le réseau Econav', récemment mis en place (2007), cherche à démontrer en fédérant tout un ensemble d'acteurs autour de cette idée. Les actions menées par ce réseau seront présentées dans un paragraphe suivant consacré aux pratiques nautiques.

Les enjeux liés aux matériaux : vieillissement, durabilité, traitement et recyclage

Nous l'avons vu dans les paragraphes précédents, l'industrie nautique doit faire face à des enjeux environnementaux liés à la conception, à la construction et à l'aménagement des bateaux, mais une autre problématique environnementale qui doit être aussi considérée comme prioritaire est celle des matériaux. Voici les principaux enjeux qui ont pu être recensés au cours de cette étude.

Les matériaux utilisés pour les bateaux de plaisance sont confrontés au froid, à l'eau, au sel,... ce qui met en cause le vieillissement et la durabilité des matériaux. C'est un enjeu majeur sur lequel la filière entière doit réfléchir, notamment en terme d'éco-conception.

→ Proposition 1

Une fois les matériaux hors d'usage, il faut réfléchir à leur traitement, et plus particulièrement pour les composites polyesters qui, une fois dissous, sont très polluants. Il existe un site de déconstruction des bateaux en Normandie, mais il n'existe pas à l'heure actuelle un site de recyclage des déchets issus de la filière nautique. C'est donc une question sur laquelle les régions atlantiques doivent se pencher.

→ Proposition 20

Dans le prolongement de cette question du traitement des déchets, se présente la problématique de la réutilisation et revalorisation des matériaux ou autres déchets. Par exemple, des matériaux broyés peuvent être réutilisés dans le nautisme ou d'autres secteurs comme la cimenterie.

De même, il est possible de réfléchir à la revalorisation énergétique des fibres (brûler des fibres naturelles coûte moins cher que brûler des fibres de verre). Une enquête menée par l'association Echo-Mer³³ auprès des entreprises présentes sur le plateau nautique de La Rochelle a montré que 74% d'entre elles ne valorisaient pas leurs déchets. Les entreprises concernées par le textile ont affirmé rencontrer des difficultés pour la gestion des déchets de tissus polyesters. L'association a donc décidé de mettre en place une filière de collecte (hebdomadaire) et de recyclage des voiles et fanions usagés pour créer une gamme de produits « Textile en Mer ». Ainsi l'opération s'inscrit dans un concept de développement durable car elle permet :

- la création d'emplois (au sein de l'association et au sein de l'entreprise d'insertion T'CapEco),
- la création de solutions environnementales (filière de recyclage et de valorisation des déchets, création de solutions alternatives à l'emballage et aux sacs plastiques),
- la création d'activités (nouvelles activités commerciales locales, activité de collecte en partenariat avec les entreprises du nautisme, diversification des activités de l'entreprise d'insertion).

Les possibilités de mise en place d'une filière de déconstruction des bateaux en fin de vie

La question de la déconstruction des bateaux en fin de vie est apparue au cours de notre étude comme un enjeu socio-économique et environnemental majeur auquel la filière nautique devra sans doute se confronter dans un avenir plus ou moins proche. Dans le Morbihan par exemple, le gisement est estimé approximativement entre 100 et 200 bateaux, ce qui est encore relativement faible. S'il est encore difficile d'évaluer à l'heure actuelle l'ampleur du gisement, il apparaît néanmoins intéressant d'avoir une réflexion proactive sur cette problématique.

Il y a plusieurs caractéristiques importantes à prendre en compte dans la question des gisements de bateaux de plaisance hors d'usage (BPHU³⁴). Tout d'abord, le bateau de plaisance est fait à partir de composite, un matériau qui a une longue durée de vie (20-30 ans) et qui est difficilement valorisable, il faut savoir qu'un bateau en fin de vie a généralement été dépouillé de tout ce qui a de la valeur (ex : accastillage). Ensuite, le cadre juridique pour les bateaux de plaisance est très limité, en effet, il n'y a pas d'obligation de contrôle technique, ni même de législation obligeant à avoir une assurance, notamment dès que l'on sort du cadre organisé de la réglementation de la FFPP³⁵. Par ailleurs, les bateaux en fin de vie ne se trouvent généralement pas dans les ports de plaisance, mais chez des particuliers ou dans des mouillages sauvages. Une autre difficulté à prendre en compte est le fait qu'il est difficile d'identifier les propriétaires des bateaux abandonnés.

Tous ces paramètres expliquent que le gisement soit difficile à appréhender et à localiser. Il y a donc une réflexion à engager sur la notion même de bateaux hors d'usage, et pour cela il faut déterminer les critères d'un BPHU (localisation, état de dégradation,...).

Les techniques de démantèlement existent et peuvent être appliquées aux bateaux de plaisance, mais la mise en place d'une telle filière ne pourra émerger que s'il y a une contrainte réglementaire ou une valeur intrinsèque du déchet (ce qui n'est pas le cas du BPHU). Voyons donc maintenant quels sont les principaux enjeux et conditions d'émergence d'une filière de déconstruction des bateaux hors d'usage.

1/ Enjeux d'une filière BPHU:

- image de la profession (responsabilité des producteurs et des gestionnaires de port, impact du Grenelle de l'environnement...),
- enjeux environnementaux (pollutions maritimes, esthétique, gisement de matières premières secondaires),
- enjeux économiques (activité non délocalisable, soutien à la production, équilibre économique des ports),
- enjeux liés à la responsabilité (accident sur une épave, pollutions,...).

2/ Conditions d'émergence d'une filière BPHU :

- cadre législatif (notamment par obligation d'assurance et la notion de limite de vie),
- volonté politique,
- pression du public (aspect esthétique et environnemental),
- intérêt économique (équilibre économique pour toutes les parties prenantes),
- techniques de dépollution et de traitement,
- intérêts des producteurs.

La Fédération des Industries Nautiques étudie depuis 2002 les conditions nécessaires à la mise en place d'une filière de déconstruction des BPHU, mais les limites évoquées précédemment (coût financier élevé, revalorisation, difficulté d'appréhension du gisement,...) ont ralenti le développement de ce projet. Néanmoins, la FIN a décidé lors de son dernier Conseil d'Administration (janvier 2009), de créer une association pour coordonner la mise en place d'une telle filière.

Dans une perspective de développement d'une filière de déconstruction à l'échelle des régions atlantiques, il faudra donc se poser la question de la réglementation à mettre en œuvre, du financement, de la localisation des sites de déconstruction et du niveau d'implication des acteurs de la filière et des collectivités territoriales.

→ Proposition 19

33 - L'association Echo-Mer, créée en 2001, œuvre pour un nautisme plus propre et le développement de réflexes éco-citoyens.

34 - BPHU : terme utilisé par la FIN dans un projet sur la déconstruction des bateaux, lancé en 2002

35 - FFPP : Fédération Française des ports de plaisance.

En bref,

- Une exigence écologique qui se traduit à travers la demande des clients mais aussi par des enjeux liés à la qualité environnementale des chantiers et à celle des processus de conception et fabrication (éco-conception)
- Une prise de conscience environnementale accrue qui favorise le développement de programmes de recherche et la création de produits innovants, et qui par conséquent, accroît la durabilité et la performance du secteur nautique
- Des problématiques spécifiques liées au traitement des déchets (matériaux, déchets de l'industrie nautique, déconstruction des bateaux en fin de vie,...)

2/ Le port de plaisance : élément stratégique dans une démarche globale de développement économique, territorial et environnemental

2.1/ Un défi commun : la saturation des ports de plaisance

La saturation des ports de plaisance est une problématique commune aux ports de la façade atlantique française et représente un frein au développement de ceux-ci. Nous allons voir dans un premier temps l'évolution des capacités portuaires dans les ports et nous interroger sur les possibilités d'optimisation des capacités d'accueil.

Evolution des capacités portuaires au niveau national et régional

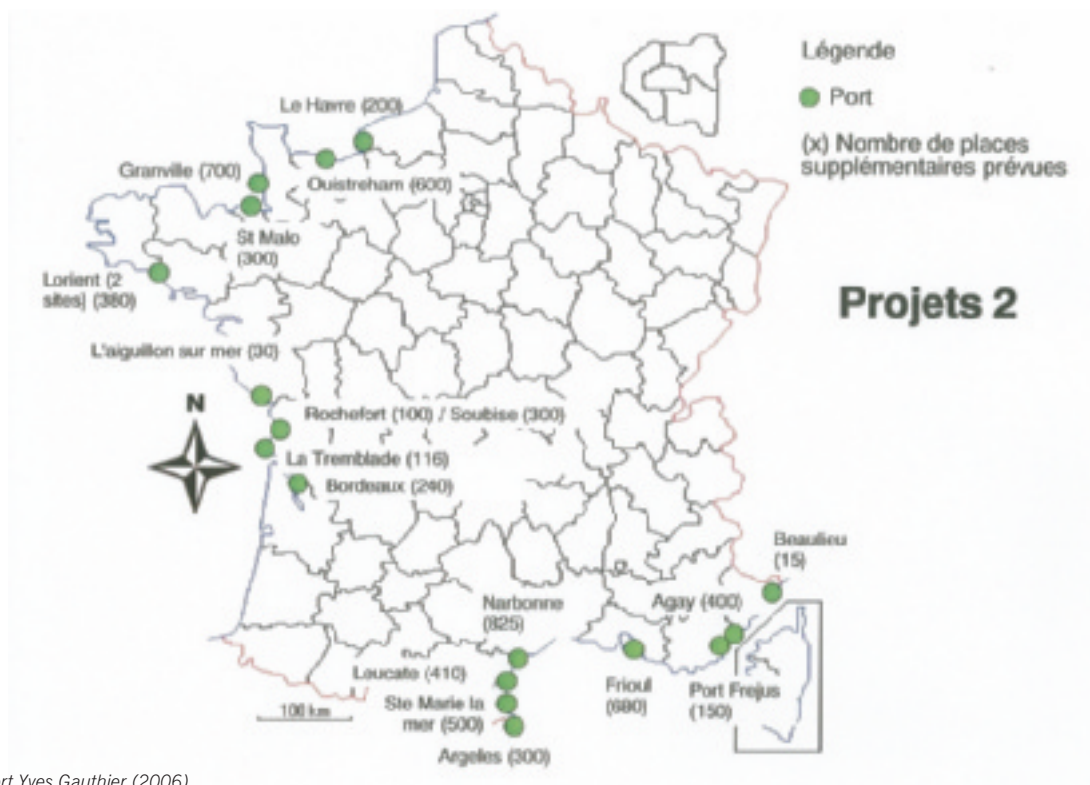
A l'initiative de la FFPP, de la FIN, de l'AFIT³⁶ et du secrétariat d'Etat aux Transports et à la Mer, une étude a été réalisée en 2001 pour évaluer le nombre places dans les ports de plaisance. Les résultats de cette étude évaluaient à 54 000 le nombre de places manquantes dans les ports français (soit 33% des capacités). Concernant la façade atlantique, le manque était de 8 600 en Bretagne (soit 26% de la capacité) et de 13 300 dans les trois autres régions (soit 48% de leur capacité). L'analyse permettait d'observer qu'une partie des demandes était liée à des tarifs portuaires économiques, que la demande était forte pour les ports équipés avec des services, et qu'il existait une demande spécifique pour les ports d'accès permanent. Aujourd'hui, il faut relativiser ces chiffres pour plusieurs raisons.

Premièrement, des projets de création ou d'extension portuaire ont vu le jour depuis 2001, ce qui permettra à terme d'augmenter les capacités portuaires. Un recensement de ces projets a été réalisé dans le cadre d'une étude commanditée en 2006 par Dominique Perben (Ministre des Transports), à Yves Gauthier, inspecteur Général des Ponts et Chaussées. Le rapport vient d'être réactualisé en 2009, il fait état de 72 projets au niveau national pour un total de 28 500 places. Les cartes suivantes sont extraites de ce rapport et localise les principaux projets existants sur la façade atlantique (niveau 1 et 2).



Source : rapport Yves Gauthier (2006)

36 - L'AFIT est l'agence française de l'ingénierie touristique, aujourd'hui devenu Odit France.



Source : rapport Yves Gauthier (2006)

Néanmoins, ces projets d'extension ou d'optimisation sont aujourd'hui de plus en plus limités, à la fois par des contraintes administratives, financières, environnementales ou paysagères, mais aussi par des difficultés foncières (notamment pour les ports à sec).

Ensuite, les gestionnaires de ports soulignent le fait que les listes d'attente comportent très souvent des doublons, autrement dit, les plaisanciers s'inscrivent sur des listes d'attentes dans plusieurs ports. Ils notent aussi que la demande se concentre sur quelques zones précises (ex : Golfe du Morbihan, La Rochelle, Arcachon,...). Par ailleurs, on observe souvent le phénomène suivant, à savoir que l'obtention d'une place dans un port libère souvent une place dans le port d'origine.

Enfin, le problème de saturation des ports apparaît être davantage lié à un stationnement résidentiel permanent à l'année et à une faible mobilité des bateaux, plutôt qu'à un réel manque de places. Dans ce sens, une meilleure connaissance du taux de sortie et d'utilisation des bateaux permettrait une analyse plus fine de la situation et une bonne gestion des places.

L'ensemble des remarques présentées ci-dessus permet donc d'évaluer à la baisse le nombre de places manquantes au niveau national : environ 35 000 places. Ce chiffre reste cependant élevé et les régions atlantiques sont toutes concernées par ce problème de saturation avec des listes d'attente allant de 10 ans à La Rochelle jusqu'à 30 ans à Arcachon. La rareté principale se fait ressentir sur les places à flot d'accès maritime facile, et notamment en période de pointe.

Pour répondre à ce manque de places, on peut citer l'initiative récente du Ministère du Développement Durable qui a lancé en Décembre 2008 un appel à projets « Ports exemplaires », destiné aux collectivités locales et qui entend répondre à la pénurie en recherchant de nouvelles capacités dans les ports existants ou en dehors. Les critères de sélection définis par la navigatrice Catherine Chabaud, en collaboration avec les services du Ministère et la direction d'Odit France, visent à concilier la recherche de nouvelles capacités d'accueil avec l'intégration environnementale. La participation de l'Etat se traduira par un appui technique et une aide financière de 2,7 millions d'euros pour une trentaine de projets entre 2009 et 2011.

Quelles hypothèses possibles pour répondre au manque de places ?

Face à la saturation des ports de plaisance, il existe plusieurs solutions³⁷ que nous allons énumérer et illustrer avec des exemples sur la façade atlantique. Néanmoins, il apparaît important de préciser que nous privilégions une optimisation de l'existant avant la création de nouveaux projets.

→ Proposition 39

1- La première solution est la *création de nouveaux ports de plaisance*, mais nous l'avons déjà dit, elle reste limitée en raison des coûts élevés, de la complexité et de la longueur des procédures, du manque de foncier et de la volonté de préserver les sites naturels,...

37 - Source : Extrait d'une étude réalisée par Act ouest, publié dans la revue « espaces – tourisme et loisirs » avril 2004.

Zoom sur le projet de port de Brétignolles-sur-Mer (Vendée)

Depuis 2003, le projet a évolué au gré des études réalisées et des réflexions du comité de pilotage. Celui-ci est composé de Brétignolais réputés pour leurs connaissances nautiques ou d'habitants du site de La Normandelière (emplacement du futur port).

C'est un projet ambitieux sur le plan environnemental puisqu'il ne sera accompagné d'aucun programme immobilier, que l'arrière du port sera boisé, et qu'il sera le premier port français réalisé selon la norme haute qualité environnementale.

Les importants travaux (extension d'une carrière, creusement du bassin, digues et bassins avec les enrochements, mise en eau,...) débuteront en 2009 et leur coût est estimé entre 30 et 35M€.

Source : www.bretignollessurmer.fr

La nouvelle esquisse du port de plaisance de Brétignolles-sur-Mer



2- La deuxième solution est l'extension des ports de plaisance existants qui peuvent être des extensions légères ou des réaménagements internes, mais qui peuvent aussi être plus importants (création de nouveaux bassins, transformation de mouillages en port avec pontons,...).

Zoom sur le projet d'extension du port des Minimes (La Rochelle)

L'extension du port des Minimes dont les travaux débuteront en 2009, va permettre de renforcer le pôle nautique de La Rochelle, et cela dans un souci de protection et de respect du paysage, de l'environnement et de la qualité des eaux. Les principaux travaux consistent en :

- la construction d'une nouvelle digue « nord » le long du chenal d'accès au Vieux-Port et en retrait par rapport à la digue de l'allée des Tamaris,
- la construction d'un épi en enrochement perpendiculaire à la nouvelle digue nord pour atténuer l'agitation dans le plan d'eau,
- le déplacement vers le nord de l'extrémité de la digue en enrochement du lazaret,
- le dragage du nouveau plan d'eau et l'évacuation des sédiments,
- la réalisation de l'ensemble des installations nécessaires au fonctionnement de cette extension (sanitaires, stationnement...).

Source : Port de La Rochelle



Zoom sur le projet d'extension de Saint-Cast-le-Guildo (Côtes d'Armor)

Le projet d'extension de St-Cast vise à transformer un espace actuel de 210 mouillages en un port de 739 places à flot avec pontons. C'est un aménagement en eau profonde qui permettra d'améliorer la capacité d'accueil et la qualité de l'abri. C'est la société Poralu Marine, experte dans la conception de pontons et marinas en aluminium, qui réalise les travaux. Au terme du chantier (Juin 2009), le port comprendra 8 pontons de plaisance d'une largeur de 2,5m et un ponton de 3m de large pour les grandes unités de plaisance. Un ponton de 20 unités sera spécialement dédié aux bateaux de pêche.

Source : www.bretagne-info-nautisme.fr



Ces extensions seront certainement parmi les dernières à voir le jour sur le littoral atlantique, car les capacités d'extension et de création semblent arriver à terme.

- 3- La troisième solution est la *reconversion de zones portuaires (commerce, pêche, militaire)*, (ex : Brest, Bordeaux, Lorient, Concarneau,...) qui ont l'avantage d'être des sites abrités ou des bassins nécessitant peu de travaux. Ces reconversions peuvent permettre des plus values urbaines ainsi que la création de nouvelles activités et susciter des retombées économiques. Des difficultés peuvent toutefois être rencontrées à cause de problèmes techniques et financiers (ex : dépollution, requalification) mais aussi face aux oppositions ou réticences des anciens secteurs d'activité (ex : pêche, commerce). Cette solution apparaît néanmoins comme un enjeu d'avenir, car il est malheureusement très probable que de nombreux ports de pêche seront amenés à se reconverter d'ici une vingtaine d'années.

Zoom sur les ports de Cornouaille : mixité pêche – plaisance (Finistère)

Le constat fait sur ce territoire du sud Finistère est double : un secteur pêche en mutation profonde (baisse d'activités mais un poids économique certain), et des opportunités de développement dans le secteur du nautisme et de la plaisance. Dans ce contexte, l'évolution des ports de pêche vers plus de mixité est envisagée. C'est le cas des ports de Lesconil ou de Concarneau qui réorganisent leurs espaces à flot et à terre et qui mettent en place de nouveaux services et modes de gestion. Cette reconversion doit être perçue comme une cohabitation à construire pour aller au-delà des conflits d'usage et trouver des complémentarités. Elle doit aussi permettre une requalification urbaine réussie.

- 4- La quatrième solution consiste à *développer et densifier les mouillages*, mais ces installations nécessitent une bonne gestion environnementale et cohérente des sites (extensions et densifications à réaliser dans un cadre géré et organisé) afin d'éviter un développement incontrôlé.
- 5- La cinquième solution est celle *des ports à sec*, encore peu développés sur la façade atlantique. Ces solutions de stationnement à terre avec des services et des systèmes rapides de mise à l'eau ont démontré leur succès à l'étranger (Etats-Unis, Grande Bretagne, Pays Bas,...), mais il est vrai que le système des ports à sec est exigeant et qu'il représente des investissements lourds, à intégrer de manière harmonieuse dans l'environnement. Malgré des limites dans les zones de forte marée et le manque de foncier sur le littoral, les ports à sec peuvent représenter un fort potentiel de développement, notamment pour les petites unités moteur.

Zoom sur le projet de port à sec des Sables d'Olonne (Vendée)

Le port à sec va être implanté, sur le site de la Cabaude, avec un accès sur la mer dans le bassin de Port Olona. Sur un espace de 1ha, le projet prévoit une capacité de 480 bateaux à moteur, d'une taille de 6 à 10 m de long, soit un ratio de 20 m² par bateau, ce qui représente 5 fois moins d'espace consommé par rapport à un port à flot.

Inédit en France, développé aux Etats-Unis, le système d'engins de manutention permet la mise à l'eau et hors d'eau d'un bateau en 7 minutes (objectif : 60 bateaux à l'heure en période de pointe).

Le port à sec ne sera pas un simple parking à bateaux, mais un lieu de vie et un centre d'activité économique intégré dans son environnement. La mise en place d'une démarche Haute Qualité Environnementale (HQE) autour du projet répondra aux exigences d'un port propre : récupération et traitement des eaux de nettoyage, de ruissellement, de pollution accidentelle, des eaux grises et noires ; récupération, tri sélectif et traitement des déchets solides et liquides.



Source : www.lesablesdolonne.fr

- 6- La sixième solution consiste à créer *des parcs à bateaux avec rampes de mise à l'eau*, adaptées aux petits bateaux, et se localisant hors des ports pour éviter les conflits d'usage. Elle est une solution complémentaire au port à flot ou au port à sec. Il existe un potentiel pour des aménagements légers, mais cette question demande des actions spécifiques pour accroître la disponibilité des sites littoraux.
- 7- La septième solution se tourne vers *le développement de pratiques locatives et collectives* (location, charters, écoles de croisière). La location est encore peu développée sur le littoral atlantique, mais une tendance se dessine avec l'augmentation des locations journalières et l'apparition des « day-boats ».
- 8- La huitième et dernière solution est *la gestion optimisée des capacités et la mise en réseau des ports*. L'utilisation des places libérées par les départs en croisière, la mise à terre des bateaux inutilisés,... peuvent libérer des capacités en saison. Ces techniques peuvent faire gagner de l'ordre de 5 à 10% des capacités portuaires et se mettent plus facilement en œuvre dans le cadre d'accord inter-ports. L'exemple le plus réussi sur la façade atlantique reste celui de la SAGEMOR qui a mis en place un passeport de mobilité interportuaire permettant ainsi une gestion dynamique des places (cf état des lieux, paragraphe sur la coopération). Cette expérience doit être considérée comme une solution innovante à développer à l'échelle atlantique.

Le développement de solutions techniques et technologiques innovantes pour répondre à la saturation des ports de plaisance

Nous venons d'énumérer un ensemble de solutions susceptibles d'apporter une réponse au manque de places dans les ports de plaisance de la façade atlantique. Mais, nous avons également constaté que le manque de réserves foncières ainsi que le souhait de préserver l'environnement pouvaient rendre difficile l'extension ou la création de nouveaux ports. A cet effet, le développement de solutions techniques et technologiques innovantes peut répondre à cet enjeu de saturation tout en tenant compte

des contraintes foncières ou environnementales. Ci-dessous, nous citons de manière non exhaustive quelques exemples illustrant l'intérêt du développement de l'innovation pour répondre à cette problématique.

→ **Proposition 29**

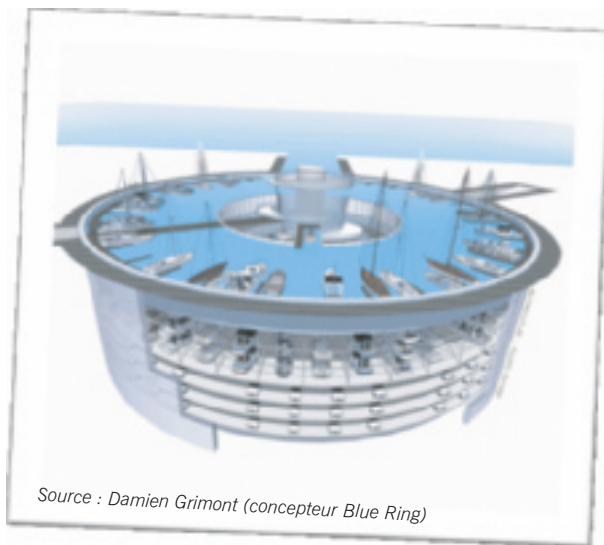
Pour les ports de plaisance, on peut citer deux types d'innovations : les pontons mobiles ou les bassins autoportants. La première innovation a été développée au Cap d'Agde avec le projet Moby Deck qui est un système mettant en œuvre des pontons flottants mobiles. Ceux-ci permettent de n'avoir qu'un seul chenal de manœuvre pour plusieurs rangées de pannes, grâce à un déplacement simultané de ces dernières et des bateaux qui leurs sont amarrés. Ce nouveau concept permet d'augmenter très sensiblement (30 à 40%), et rapidement la capacité d'accueil à flot sur une même surface de bassin d'un port de plaisance, et cela en évitant tout projet d'extension aléatoire.

Le deuxième type d'innovation est illustré ci-dessous avec le concept Blue Ring développé par le navigateur et ingénieur Damien Grimont.

Zoom sur le concept breveté Blue Ring

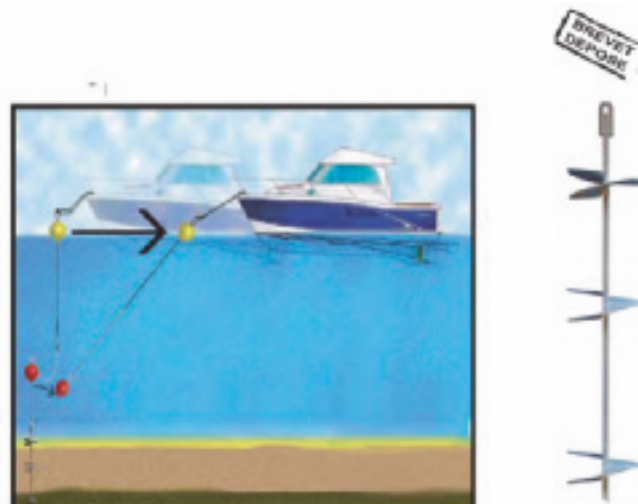
Blue Ring est un nouveau concept de réalisations et d'extensions portuaires (dimension verticale) intégrant les problématiques environnementales et satisfaisant la demande croissante d'emplacements. Il apporte une réponse économique et écologique :

- Cette technique de la paroi moulée est mondialement utilisée pour les infrastructures nécessitant la protection de l'eau et la tenue des terres en grandes profondeurs (parkings, bassins d'orages,...).
- Assemblée de manière circulaire ou elliptique, cette technique permet de simplifier considérablement la mise en œuvre des projets en travaillant « à sec » à des profondeurs très importantes.
- Elle présente, par ce mode de construction dit « auto stabilisé », des avantages structurels et économiques.
- La dimension verticale permet de requalifier l'espace urbain (espace foncier libéré, création de bassins événementiels, valorisation de l'environnement urbain,...).
- L'espace naturel est protégé : conception des ouvrages en gagnant sur la terre, à l'abri, en grande profondeur, Blue Ring crée un espace portuaire de transition entre l'espace urbain et naturel.
- Les systèmes de pompes réguliers sont intégrés ce qui empêche l'envasement des bassins.
- Le procédé Blue Ring permet d'envisager l'implantation d'aménagements portuaires dans des secteurs jusqu'alors considérés comme inadaptés (terrains sédimentaires de type estuariens, friches industrielles, zones urbanisées)
- Le concept Blue Ring est une offre qui s'adapte au projet, selon les besoins des ports, le nombre, le diamètre et la profondeur des bassins.



Pour les ports à sec, le développement de chariots élévateurs ou l'usage de transtocker et de ponts roulants permet d'augmenter la capacité et d'optimiser l'espace (plus de racks).

Quant aux mouillages, plusieurs techniques permettent de les densifier : le ponton double (Twinsea), les barges tri-pente pouvant accueillir jusqu'à trois postes, les pontons marguerite, en forme d'étoiles et permettant ainsi des mouillages multiples, les dispositifs d'ancrage sur vis ou tire-bouchon à l'extérieur des ports. Ce dernier système présente l'avantage d'avoir une faible empreinte au sol et de s'intégrer parfaitement dans des sites à fortes contraintes environnementales (présence d'herbiers de posidonies, zoostera marina,...). Ce type d'ellipse a notamment été développé par le Pôle Mer Bretagne PACA, dans le cadre du projet « Nautiscaphe ».



Enfin, la solution à la saturation portuaire passe aussi par un meilleur suivi des mouvements des bateaux, c'est ce que propose le projet « Syren » du Pôle Mer Bretagne. C'est un système basé sur la lecture automatique et la reconnaissance de formes et de caractère (caméras, éclairage, détecteurs de mouvement, flux vidéos traitées en temps réel,...). Ainsi, Syren permet d'assurer une meilleure exploitation et animation des ports en identifiant les bateaux ventouses et optimisant le taux d'occupation.

En bref,

- **Tous les ports de plaisance de l'Atlantique connaissent une situation de saturation liée au manque d'anneaux et à un stationnement résidentiel à l'année**
- **Nécessité d'une réflexion à engager sur les meilleures solutions à mettre en œuvre pour répondre à ce problème (création, extension, optimisation, gestion dynamique,...)**
- **L'émergence de solutions techniques innovantes pour répondre à la saturation**

2.2/ Les enjeux environnementaux des ports de plaisance

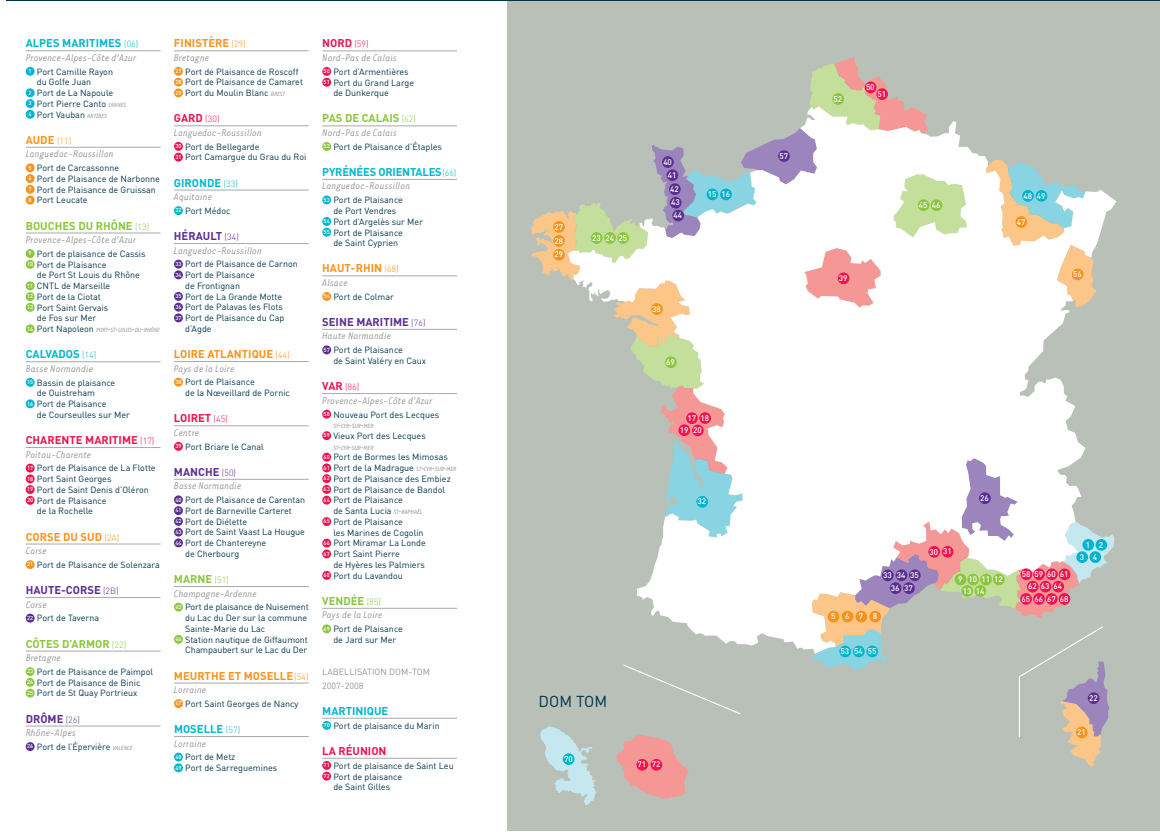
La gestion environnementale des ports, une préoccupation de plus en plus forte

Le port de plaisance ne pollue pas en tant que tel, mais certaines activités peuvent poser des problèmes environnementaux et c'est la raison pour laquelle les ports de plaisance font aujourd'hui de nombreux efforts pour mieux respecter l'environnement. Ils s'équipent d'installations spécifiques et optent pour une démarche volontariste de certification dans le domaine de l'environnement. Un cahier des charges vient d'ailleurs d'être mis au point par l'Afnor, l'association française de normalisation, en liaison avec la Fédération Française des Ports de Plaisance. Le respect de ce cahier des charges débouche sur une certification Afnor, valable 3 ans. Cette volonté se retrouve dans la mise en œuvre de normes environnementales au niveau des ports, en voici plusieurs exemples.

Le label Pavillon Bleu

Ainsi, on a vu naître des labellisations comme le « Pavillon Bleu ». Créé en 1985 par l'office français de la fondation pour l'éducation à l'environnement en Europe, la Pavillon Bleu valorise chaque année les communes et les ports de plaisance, qui mènent de façon permanente une politique en faveur d'un environnement de qualité. Ce programme tend à promouvoir le développement durable des zones côtières et des eaux intérieures à travers des critères d'excellence en matière d'éducation et d'information à l'environnement, de gestion environnementale, de gestion de la qualité des eaux et des milieux, de sécurité et de services, etc...

ports de plaisance labellisés PAVILLON BLEU 2008



Globalement, c'est la région Languedoc-Roussillon qui décroche le plus de pavillons bleus devant les Pays de la Loire (15) et Provence Alpes Côtes d'Azur. Par département, ce sont la Vendée (9) et le Var (8) qui comptent le plus de communes labellisées, devant l'Hérault et la Charente-Maritime (7 chacun).

La norme ISO 14 001

Certains ports vont encore plus loin, en choisissant une certification reconnue internationalement : la norme ISO 14 001. Cette norme débute par la définition d'une politique environnementale puis se poursuit par la mise en place d'un système de management pour atteindre des objectifs et des cibles fixés dans le cadre de cette politique. Cette démarche s'inscrit sur un engagement volontaire d'amélioration continue. A titre d'exemple, on peut citer les ports de la SAGEMOR dans le Morbihan qui ont entamé cette démarche fin 2003 et ont été certifiés en 2006. Depuis, un audit de suivi a lieu tous les ans. Les résultats sont là puisque le volume de déchets dangereux traité (hors piles et huiles usagées) a progressé de 35% entre 2005 et 2007. On est ainsi passé de 1,9kg de déchets traités par place à flot en 2005 à 2,6kg en 2007.

Le port de La Rochelle, actuel chef de file des travaux menés sur le développement durable par l'APPA (Association des ports de plaisance de l'Atlantique), a aussi obtenu fin 2006, la norme internationale ISO 14 001. Cette certification est venue récompenser les efforts du port en matière environnementale : plan de gestion des déchets des entreprises du nautisme du port (collecte et traitement), séparateurs d'hydrocarbure pour l'eau, possibilité de vidanger les eaux noires et les eaux grises des bateaux... Aujourd'hui, le port s'attache à faire connaître ses actions de protection de l'environnement grâce à des actions ciblées. Un journal,

une plaquette, un site Internet, des panneaux de signalisation et une communication directe, en partenariat avec l'association Echo-mer, permettent d'informer les plaisanciers, les Rochelais et les partenaires.

Le port d'Arcachon s'est quant à lui orienté vers une démarche encore plus transversale et stricte, en mettant en œuvre une démarche QSE (Qualité, Sécurité, Environnement) autour de 3 normes : la norme OHSAS 18 001, la norme ISO 14 001, et la norme ISO 9001.

Des démarches environnementales à l'échelle régionale ou interrégionale

On observe aussi une volonté de mettre en œuvre des démarches de protection de l'environnement à l'échelle de plusieurs ports. C'est le cas pour l'association des ports de plaisance de l'Atlantique (APPA) qui a mis en œuvre une charte de bonne gestion environnementale.

Zoom sur la charte de bonne gestion environnementale de l'APPA

Extrait de la charte :

1. Assurer en permanence la propreté du plan d'eau (macro déchets, hydrocarbures...),
2. Garantir l'absence de rejets directs d'eaux usées dans le port,
3. Mettre en place une politique de lutte contre les pollutions (équipements, systèmes de prévention et d'alerte...),
4. Éliminer les pollutions sonores,
5. Offrir des équipements sanitaires conformes et s'assurer de leur entretien et assainissement,
6. Effectuer la récupération et le traitement des eaux usées des aires techniques avant rejet dans le milieu,
7. Mettre à disposition des usagers les équipements nécessaires pour le pompage et traitement des eaux usées des bateaux, ainsi que des cales pour la récupération et le traitement des liquides polluants,
8. Mettre en place une politique de réduction à la source des pollutions,
9. Mettre en place une politique de réduction des dépenses en énergie et en eau,
10. Disposer d'un niveau d'équipement adéquat et régulièrement entretenu (poubelles, conteneurs...),
11. Assurer l'affichage de toutes les informations relatives aux installations portuaires pour la gestion des déchets (capitainerie, endroits stratégiques du port,...),
12. Mettre en place les structures suffisantes pour la collecte sélective des déchets ménagers, toxiques ou dangereux et recyclables,
13. Garantir l'établissement d'un plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation des navires,
14. Mener des actions de sensibilisation des plaisanciers et des professionnels du nautisme à l'utilisation éco responsable des installations portuaires.

En 1996, la Région Bretagne a également mis en œuvre une démarche de qualité pour les ports de plaisance. Le Conseil Régional a ainsi réorienté sa politique en faveur de la plaisance pour promouvoir le concept de « ports propres et accueillants », et inciter les collectivités et les concessionnaires à investir dans la qualité. La Région s'est donc engagée aux côtés de l'APPB (Association des ports de plaisance de Bretagne) et des départements bretons en signant une charte qualité. Plus récemment, la Région a défini une charte régionale des espaces côtiers dans laquelle on retrouve cette volonté. Cette charte sera abordée de manière plus approfondie dans un paragraphe sur la gestion intégrée des zones côtières.

Le dernier exemple est celui mis en place dans 75% des ports de la Région PACA. La démarche « ports propres » a d'abord été initiée par la Région Languedoc Roussillon et l'ADEME en 1997, puis reprise par PACA en 2001. Ce n'est pas un exemple « atlantique » mais il mérite d'être cité car c'est une démarche qui prend en compte, de façon globale et à l'échelle d'une région, la problématique de la gestion des déchets et rejets d'effluents dans les ports de plaisance et de pêche. Le déroulement se fait en 4 grandes étapes :

- étude diagnostic,
- lutte contre les pollutions chroniques,
- lutte contre les pollutions accidentelles,
- formation des personnels portuaires et sensibilisation des usagers.

Cette démarche tend à être reprise au niveau national.

Enfin, il faut souligner le rôle que peuvent jouer certaines associations dans l'accompagnement et la sensibilisation environnementale auprès des gestionnaires de ports et des usagers. On peut citer l'association Echo-Mer qui œuvre pour un nautisme durable et mène des opérations pilotes auprès des ports de plaisance de la Charente-Maritime (ex : collecte des piles usagées).

Malgré une volonté grandissante de préservation environnementale, des limites apparaissent dans la mise en œuvre de ces démarches

Aujourd'hui, on constate que les démarches de qualité environnementale se développent de plus en plus. Les ports de plaisance ont d'ailleurs commencé à s'équiper en installations environnementales (tri sélectif, carénage, récupérateur eaux noires,...). Enfin, on assiste à un début de sensibilisation et les usagers deviennent « écosensibles ».

Néanmoins, il existe encore de nombreuses limites au développement d'une véritable démarche environnementale de la plaisance.

Premièrement, les gestionnaires de ports soulignent que la mise en œuvre de labellisations (ports propres, pavillon bleu,...) ou de certifications environnementales (ISO 14 001,...) demande du temps, une volonté politique forte, un investissement financier, des moyens humains très importants,... Tous ces paramètres peuvent représenter des contraintes pour les petits ports et limiter par conséquent ce type de démarche. Chaque situation étant différente d'un port à un autre, il convient de réfléchir d'une part au développement de moyens pour accompagner les gestionnaires dans ces démarches, et d'autre part à une meilleure coordination de ces actions au niveau local, régional et national.

→ Proposition 25

Dans cette même logique, il faut préciser que le coût des installations reste élevé, et plus particulièrement pour les petits ports ou les mouillages. A titre d'exemple, une cuve de séchage naturel pour les boues s'élève à 380 000€, ce qui est un investissement lourd pour certains ports. Par conséquent, il y a une forte différence d'équipements entre les ports, à la fois en nombre mais

aussi en qualité. Ce manque d'homogénéisation entre les ports est donc une des limites importantes auxquelles il faut remédier. Cette harmonisation concerne aussi les équipements de base (ex : sanitaires propres, accessibles, entretenus,...) qui permettent d'assurer la qualité des eaux du port.

→ Proposition 18

Concernant la réglementation, des efforts ont été fournis au niveau européen (ex : sur les rejets des bateaux, sur les peintures anti salissures,...), mais on note un manque de normes et de réglementations au niveau portuaire. Et lorsqu'il y a une réglementation mais qu'elle n'est pas appliquée, celle-ci n'est pas soumise à sanction. Cela pose donc encore une fois la question de la volonté et des moyens à mettre en œuvre. Enfin, rappelons que la qualité des eaux et la gestion des déchets ne concernent pas que les ports, mais aussi les constructeurs de bateaux. En effet, les bateaux construits avant 2008 n'ont pas l'obligation d'être équipés de récupérateurs à eaux grises et noires. Et même si cette loi s'étend aux bateaux plus anciens, il convient d'admettre que cette mesure serait difficile à vérifier, car les autorités portuaires n'ont pas la compétence les autorisant à visiter toutes les embarcations pour voir si elles sont bien équipées de récupérateur.

→ Propositions 20 et 28

Enfin, la dernière limite soulevée, notamment par les gestionnaires de ports, est le fait que les installations telles que les pompes à eaux noires et grises, les pompes pour eaux de fond de cale et huiles de vidange brûlées ne sont pas ou très peu utilisées par les usagers. Un travail reste donc à faire sur la sensibilisation et l'incitation à utiliser ce type d'équipements.

→ Proposition 23

Des problématiques environnementales spécifiques aux ports de plaisance

Il existe un certain nombre d'enjeux environnementaux spécifiques à la plaisance et qui méritent une attention particulière. Ils portent notamment sur le dragage, les aires de carénage et les feux de détresse périmés.

Le carénage des bateaux

Les activités de carénage consistent à transporter les bateaux, à les réparer (ponçage, soudure,...) et à laver leur carène avec un nettoyeur sous haute pression. Elles permettent d'entretenir les bateaux et sont réalisées de manière régulière (1 à 2 fois par an), mais elles génèrent aussi des impacts sur l'environnement :

- empoisonnement des oiseaux dû à la toxicité des eaux de bassin,
- sédiments chargés de particules toxiques,
- eaux colorées,
- signes neurologiques chez l'homme,
- micropollutions accidentelles par les hydrocarbures,
- calcification des coquilles (huitre),
- macro-déchets,
- mortalité du plancton.

Or, le contexte réglementaire (arrêté de Février 2001 sur travaux portuaires, loi sur l'eau, ICPE) ne prévoit que très peu de réglementations spécifiques aux aires de carénage. C'est pourquoi, la question du carénage représente un enjeu fort pour le développement durable des ports de plaisance.

→ Proposition 21

Le dragage des zones portuaires

Les opérations de dragages sont réalisées soit pour entretenir les ports soit lors d'une création ou extension portuaire. Le dragage d'entretien permet d'assurer l'accueil technique des bateaux en rétablissant la profondeur des accès et des bassins. Ces travaux constituent bien souvent des opérations récurrentes et posent la question du devenir des déblais extraits en volume important, et parfois très pollués. Plusieurs solutions existent. Tout d'abord, une immersion des boues de dragages en mer, mais celle-ci ne devrait être envisagée que lorsqu'elle a fait l'objet d'une étude d'impact environnemental et qu'il s'avère qu'aucune autre solution n'est possible. L'autre solution consiste à ramener les sédiments à terre et à les valoriser, et en cas d'impossibilité, à les stocker définitivement dans des installations spécifiques. La valorisation des sédiments extraits est multiple :

- rechargement de plage ou confortement dunaire,
- création de terre plein portuaire,
- réhabilitation de site (comblement d'excavations terrestres, remodelage de terrain,...),
- valorisation dans les matériaux de construction,
- valorisation en technique routière.

Au-delà des impacts sur les écosystèmes, la question des dragages portuaires représente aussi une source de conflits, notamment avec les activités de pêche et de conchyliculture.

Pour répondre à cet enjeu, on peut citer le document qui vient d'être réalisé par le département du Finistère (Direction de l'équipement). Il s'agit d'un schéma de référence des dragages, élaboré de manière concertée avec les acteurs concernés. Il a pour objectif de fournir un mode d'emploi à destination des maîtres d'ouvrage et des bureaux d'étude, et de favoriser le dialogue avec les usagers du littoral. Il rappelle la réglementation et présente les différentes solutions techniques pour la gestion des déblais³⁸.

→ Proposition 22

Les feux de détresse périmés

D'après un rapport réalisé par l'ADEME, on estime entre 5 et 6 millions le nombre de fusées périmées. Ce stock en grande partie généré par la plaisance (92%) est constitué à 73% de feux à main, dont une partie reste active. Il est en principe interdit de rejeter ses feux périmés en mer mais la pratique démontre le contraire (par exemple au moment du 14 juillet). Par ailleurs, les

38 - « Schéma de Référence des dragages en Finistère » - Préfecture du Finistère, préfecture maritime de l'Atlantique. Pilotage par la direction départementale de l'Équipement. Juillet 2008.

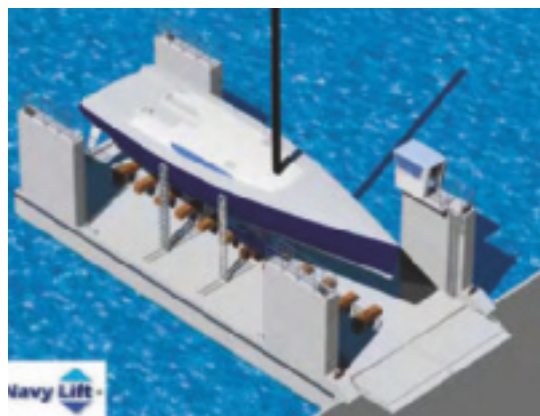
sites de destruction (service déminage, sécurité civile) ne sont pas toujours équipés d'installations de récupération ou traitement des fumées. Le coût du traitement est important et il n'existe pas encore de filière agréée à l'heure actuelle.

Le renforcement de l'innovation pour favoriser un développement durable des ports de plaisance : exemples de projets innovants

Nous avons vu précédemment que le secteur de la construction nautique était soumis à des évolutions environnementales et que les « écoproduits » se développaient petit à petit, notamment grâce à l'innovation et la R&D. La problématique portuaire est confrontée aux mêmes enjeux puisque l'on s'aperçoit que le développement durable des ports de plaisance passe aussi par la mise en place de projets innovants. Pour illustrer notre propos, voici quelques exemples de projets qui ont été développés dans le domaine portuaire et qui permettent de répondre à des problèmes environnementaux spécifiques aux ports de plaisance.

Le projet Sedigest (Pôle Mer Bretagne/PACA) vise à une gestion innovante des sédiments de dragages portuaires. Pour ce faire, le projet consiste à utiliser ces sédiments pour la restauration physique et écologique de cavités terrestres non réhabilitées. Ainsi, l'objectif est d'avoir une véritable restauration écologique des milieux en recréant des habitats écologiques naturels.

Le projet Navylift (Pôle Mer Bretagne) est une plateforme submersible et polyvalente permettant de sortir rapidement des navires de l'eau (15min). Elle permet d'effectuer la maintenance des bateaux (jusqu'à 20m), et possède une station de carénage intégrée avec récupération et traitement des effluents.



Source : Pôle Mer Bretagne

Le projet Ecolift est similaire, c'est une station d'éco-carénage incluant un système de nettoyage haute pression et un système de récupération et traitement. Ce produit fonctionne en self service et est commercialisé depuis 2008.

Pour **les carénages à sec**, de nombreux dispositifs innovants se développent : systèmes de calage pour les bateaux, traitement des effluents (débourbeur, décanteur MES, séparateur d'hydrocarbures), options de traitement des éléments dissous par floculation,...

Pour l'entretien de la carène, **Boatsonic** veut développer un système à ultrasons qui, en contact avec la coque du navire, empêche la fixation d'algues et de micro-organismes. Cela permettrait d'éviter le carénage annuel et favoriserait le respect de l'environnement et des écosystèmes. On ne dispose pas encore d'un retour d'expérience sur ce projet.

Pour **la récupération des déchets**, les solutions innovantes peuvent être des poubelles flottantes, des bateaux nettoyeurs (ex : Cataglop,...) qui peuvent aspirer des eaux de surface polluées par les huiles, les hydrocarbures et les macro-déchets.

Ces quelques exemples nous montrent bien que l'innovation est un facteur de développement durable pour les ports de plaisance. Mais la mise en œuvre de solutions techniques et technologiques doit faire face à plusieurs problématiques : l'importance de l'information, le problème du test et de la validation des solutions, le retour d'expérience et la veille technologique.

→ Proposition 29

En bref,

- Une volonté de préserver l'environnement de plus en plus perceptible (normes, labellisations, démarches de qualité, équipement des ports), néanmoins limitée par un manque de moyens, d'uniformisation et des réalités inégales d'un port à un autre
- Le développement de l'innovation comme réponse aux problématiques environnementales spécifiques des ports de plaisance (dragage, carénage,...)

2.3/ Le port de plaisance :

élément structurant dans une démarche territoriale intégrée et globale

Nous venons de voir que les ports de plaisance étaient confrontés à deux grands défis : la saturation des ports et la protection de l'environnement. Ces deux problématiques révèlent la complexité de la gestion des ports de plaisance et la nécessité d'intégrer leur développement dans une démarche globale et intégrée. En effet, le port de plaisance, de par la multiplicité des enjeux qu'il génère, devient un élément structurant dans le développement des territoires.

Synthèse sur les enjeux multiples générés par les ports de plaisance

L'ensemble des enjeux que nous allons énumérer ci-après reprend de manière synthétique les principales problématiques liées aux ports de plaisance que nous avons pu aborder jusqu'à présent dans la première et seconde partie de l'étude.

L'enjeu industriel

Le développement des capacités portuaires est stratégique pour le secteur professionnel de la construction, de l'équipement, de l'entretien des bateaux ainsi que pour les commerces associés. Rappelons qu'en moyenne 100 places de port génèrent 10 emplois dans la filière nautique pour un CA de 0,8M€. Les professionnels de l'industrie nautique insistent d'ailleurs sur la nécessité d'augmenter les capacités portuaires afin de favoriser les débouchés sur le marché français.

L'enjeu économique

Les ports de plaisance réalisent un chiffre d'affaires de 160M€ injectés chaque année dans l'économie française. Les dépenses locales des plaisanciers sont importantes, et en particulier pour ceux qui sont en escale : environ 150€ par bateau et par nuit. La clientèle internationale (souvent fortunée) représente à cet égard un enjeu bien spécifique et les ports de plaisance du littoral atlantique ne semblent pas encore être adaptés à cette demande.

L'enjeu social

Le littoral, de par sa qualité de vie, attire de plus en plus les populations (jeunes cadres, retraités, familles,...). Le port de plaisance est un élément phare dans cette attractivité des territoires maritimes. Cela pose la question de la qualification des littoraux et de leur gestion au niveau foncier. Enfin, la plaisance s'inscrit dans une société de plus en plus tournée vers les loisirs : 4,5 millions de Français font du bateau (voile ou moteur) et 3 millions pêchent en mer.

L'enjeu touristique

Le littoral attire plus du quart des séjours touristiques des non résidents en France, et une part encore plus importante des séjours et loisirs français. Le port de plaisance contribue à l'attraction touristique, à l'animation et à l'économie locale des stations littorales, y compris hors saison (rentabilité pour les commerces, services et produits touristiques). Il faut d'ailleurs noter que les fréquentations touristiques terrestres dans les ports sont souvent largement supérieures à celles des usagers maritimes.

L'enjeu urbain

Le port est un « lieu de vie et d'activité » générateur de plus-values, notamment en cas de reconversion portuaire et de requalification de quartiers. Le port est une vitrine de la ville, et devient facteur de développement touristique et d'image.

L'enjeu environnemental

C'est celui du développement durable, de l'importance des normes et de la bonne gestion environnementale des ports, et de la préservation à long terme des ressources du littoral.

Une nouvelle approche des ports de plaisance : la notion de port global

Ce concept est notamment développé par Philippe Duchêne, économiste et expert en plaisance, et c'est sur son analyse que nous nous appuyons. Cette nouvelle approche correspond à une évolution des fonctionnalités du port de plaisance et apporte une réponse aux divers enjeux mentionnés plus haut. Elle s'appuie sur une nouvelle organisation de l'offre globale allant au-delà du seul port à flot et proposant de manière complémentaire :

- des places à flot littorales (pour la navigation)
- des places à flot de stationnement (bassins intérieurs, estuaires)
- des ports à sec et des parcs à bateaux (pour les petites unités)
- un stockage à terre hors des périodes de navigation

Cela permet ainsi de mieux organiser les rotations entre les différents sites, en fonction de la période. Cette offre doit être optimisée et complétée par un renforcement du travail en réseau et un développement de la gestion dynamique des places (ex : passeports).

Enfin, cette approche globale intègre aussi une notion de service, car, à l'heure actuelle, un des grands enjeux des ports de plaisance est bien l'évolution des services portuaires. Plusieurs choses sont à souligner. Tout d'abord, il faut garantir l'accueil des bateaux, mais l'adapter à l'usage et au mode de navigation des bateaux. Ensuite, un travail est à réaliser sur les modalités tarifaires, en garantissant un accueil à tous les bateaux, mais en modulant le coût selon le type de stationnement (passage, annuel, saisonnier) et le type d'unités. Dans ce sens, d'autres actions peuvent être envisagées comme la mise en place de tarifs préférentiels pour les usagers qui programment leurs absences ou mettent leurs bateaux à terre,... Enfin, l'intérêt des offres portuaires réalisées en réseau est de nouveau à souligner car elle offre une complémentarité intéressante et permet de stimuler la navigation.

Pour mettre en œuvre ce concept de port global, il faut mobiliser les collectivités, et développer des stratégies locales et régionales de valorisation qui s'appuient sur une nécessaire volonté politique. Il faut aussi développer une gestion plus fine et établir des partenariats, développer de manière volontaire des compléments de capacité et travailler sur les contrats, les produits et tarifs, ainsi que sur la communication vers les plaisanciers.

En conclusion, on peut dire que cette approche de port global représente un défi majeur pour le développement durable de la plaisance (adaptation des ports, organisation, management) et que sa mise en œuvre est un facteur de rééquilibrage économique de la gestion portuaire. Elle génère un impact positif pour les milieux professionnels et représente une occasion de préciser les politiques d'animation, de pratiques sociales, et de pratiques sportives.

→ Propositions 39 et 40

La valorisation touristique des ports de plaisance comme potentiel d'attractivité des territoires

Le rôle des ports de plaisance en tant que lieux potentiels d'attraction touristique est souvent mal exploité. Si elles sont complémentaires, les logiques portuaires et les logiques touristiques peuvent être différentes, avec des concurrences d'usage entre clientèle d'escale et clientèle permanente, entre plaisanciers et visiteurs terrestres, ou encore entre professionnels et plaisanciers. En 2002, Odit France a réalisé un guide consacré à la valorisation touristique des ports de plaisance qui répond de manière claire à ces enjeux et propose trois grands axes et un ensemble d'actions clés à mettre en œuvre.

1 - Rendre les ports attractifs pour les visiteurs marins et terrestres :

- sécuriser les parties plaisancières,
- mettre en scène le port (espace public, espace commercial, activités typiques,...),
- renforcer la qualité des aménagements : espaces d'animation, commerces, mobilier urbain, végétalisation, points de vue, promenade...,
- développer les liaisons vers la ville sans perte de charge.

2 - Développer les animations maritimes et nautiques :

- multiplier les événements et les fêtes (manifestations internationales, courses croisières, rallyes, régates, mais aussi puces, salons,...en pensant toujours à l'animation à terre),
- valoriser le patrimoine maritime (musées, rassemblement de vieux gréements, restauration des bateaux traditionnels...) et les innovations high tech,
- valoriser les produits et activités maritimes (pêcheurs, criées, découverte du milieu marin...),
- travailler les éléments identitaires,
- montrer la station et montrer la mer.

3 - Organiser et faire connaître l'offre nautique

- importance de l'organisation et de la professionnalisation de l'offre produit,
- importance de l'information du public, de la commercialisation et de la promotion,
- nécessité de rendre l'offre nautique très lisible en termes de prestations, de prix, de repérage dans la station,
- intérêt des stratégies de développement coordonnées au niveau du port, de la station et des territoires.

Pour illustrer ce type de démarche, on peut citer l'exemple des acteurs socio-économiques du tourisme et de la ville de La Rochelle qui ont décidé de s'engager dans une démarche promotionnelle de cette destination touristique. Ils ont ainsi élaboré un plan de développement stratégique « destination La Rochelle » pour la période 2009-2014. Le port de plaisance de La Rochelle y occupe une place importante.

En bref,

- Une multitude d'enjeux socio-économiques forts liés au développement de la filière nautique, à l'attractivité du port, aux retombées économiques, à la requalification urbaine,...
- Le concept de port global comme réponse à une optimisation de l'offre et de la gestion portuaire
- L'importance de la valorisation touristique du port de plaisance (attractivité, animation, structuration de l'offre...)

2.4/ Les conséquences en terme de formation professionnelle

L'évolution des ports de plaisance implique une professionnalisation accrue des acteurs portuaires qui doit passer par la prise en compte des besoins en formation et de l'évolution de carrières. Les constats faits précédemment montrent que les ports de plaisance tendent à devenir des lieux multifonctionnels et que l'on va vers une offre de services de plus en plus intégrée et multiple. Cette tendance pose la question de la qualité de l'accueil et de l'entretien, et par conséquent une réflexion est sûrement à mener sur l'évolution des formations professionnelles des agents portuaires.

→ Proposition 42

A cet effet, il semblerait important d'intégrer dans la formation des agents portuaires deux aspects essentiels que nous avons abordés à plusieurs reprises, à savoir les évolutions technologiques et techniques dans la gestion des ports et les préoccupations environnementales (comment sensibiliser les usagers, comment utiliser les installations,...).

→ Proposition 30

On peut signaler l'existence d'un certificat de qualification professionnelle (CQP) des agents d'exécution techniques et administratifs, qui a été mis en œuvre par la Fédération Française des Ports de Plaisance entre 2004 et 2007 à Auray. Il répondait aux objectifs suivants :

- permettre aux agents techniques et administratifs d'acquérir un véritable professionnalisme dans leur métier d'agents portuaires, reconnu dans les textes conventionnels,
- améliorer les compétences des personnels en matière de contact avec la clientèle et les partenaires,
- améliorer les conditions de travail et de sécurité par une meilleure connaissance des risques et des méthodes,
- développer des compétences nouvelles utiles aux entreprises travaillant dans la branche,
- permettre une meilleure mobilité des agents entre les diverses entreprises par une reconnaissance interprofessionnelle des qualifications,
- favoriser les possibilités d'amélioration des déroulements de carrière.

Néanmoins, il faut souligner que malgré des besoins réels de formation, il existe très peu de demande de la part des gestionnaires de ports (une dizaine sur 300 ports adhérents à la Fédération). Dans ce contexte, la FFPP a dû fermer les sessions de ce CQP en 2008. D'après la Fédération, les raisons de cet échec sont liées d'une part au manque d'intérêt pour la formation professionnelle et d'autre part au fait que les ports publics n'ont pas accès au financement de l'AGEFOS PME qui assure le coût pédagogique de cette qualification. Des modules isolés (notamment en gestion environnementale) seront ouverts à partir de 2009.

De son côté, le CNFPT (Centre National de la Fonction Publique Territoriale) travaille actuellement à la mise en œuvre d'une formation pour les agents portuaires et pour les maîtres portuaires. Cette offre s'adressera directement aux ports à gestion publique.

→ Proposition 41

En bref,

- Une évolution des ports qui nécessite une évolution des formations des agents portuaires
- Une « culture de la formation » insuffisante chez les gestionnaires de port
- Des problèmes de financement qui limitent l'accès à la formation

3/ Un développement croissant des pratiques nautiques : enjeux et évolutions ?

3.1/ Les principales évolutions observées dans les pratiques nautiques depuis 20 ans

L'évolution des clientèles nautiques et de leurs attentes : quelques tendances lourdes

Plusieurs études (AFIT, Détente consultants,...) révèlent que la pratique des sports nautiques est en progression globale en France depuis une vingtaine d'années. Cette tendance s'inscrit dans une évolution générale qui est celle d'une société française de plus en plus tournée vers les loisirs. Pour les loisirs nautiques, la clientèle (qui se féminise de plus en plus) semble évoluer vers des stages plus courts et facilement accessibles. Enfin, la diversification des activités ainsi que l'engouement pour la multi-activité ou les multi-supports sont aussi des composantes importantes dans les tendances observées aujourd'hui. Les usagers du nautisme, et plus particulièrement chez les jeunes, pratiquent ce que l'on pourrait appeler du « zapping » au niveau des activités en passant rapidement d'une discipline à une autre. Cela peut d'ailleurs entraîner des problèmes de gestion pour les structures, notamment par rapport à l'évolution des stages, aux plannings et par conséquent à la gestion du personnel et des recrutements.

Une étude réalisée en 2008 par la SEM des Pays de la Loire montre que les attentes des clientèles touristiques sont multiples et qu'elles concernent :

- la qualité des prestations,
- la sécurité des équipements et des supports,
- une accessibilité facile à la pratique (proximité géographique),
- une découverte par le plaisir et l'amusement (refus de la technicité),
- du prêt à l'emploi,
- des prestations personnalisées,
- des tarifs adaptés,
- des consommations de « dernière minute »,
- l'ambiance et la convivialité,
- la sensibilité à l'environnement (perception d'un environnement préservé, de qualité et d'une propreté du site).

Au cours de notre étude, plusieurs interlocuteurs (UCPA, ligues de voile, CROS,...) ont souligné quelques tendances fortes. La première est que la voile semble être une activité en cours de stagnation. On observe un vieillissement des pratiquants même si on initie toujours autant de monde à la pratique de la voile (dans les écoles et les clubs). De plus, il semble que les générations futures ne consommeront pas la voile de la même manière.

La deuxième tendance est que les activités de glisse sont en pleine croissance, notamment auprès du jeune public, toujours en quête de sensations de plus en plus fortes (surf, kite surf, wave ski,...). Le développement du surf est notamment très important en Aquitaine, mais tend à se développer de plus en plus sur le reste de la façade atlantique (Vendée, Bretagne) où l'on découvre des spots. C'est un sport qui peut être mis en œuvre facilement, de manière autonome et qui s'avère peu cher par rapport à d'autres sports nautiques (il faut compter 500€ pour acquérir du matériel et un équipement vestimentaire, soit 3 fois moins que le kite surf ou la planche à voile).

Enfin, tous les interlocuteurs notent que les usagers deviennent des clients de plus en plus consommateurs, mais aussi de plus en plus exigeants, tant pour la qualité du matériel que pour celle des services. Cette nouvelle demande peut se heurter à une offre majoritairement organisée par une fédération sportive très verticale qui est certes adaptée aux pratiques compétitives, mais parfois en décalage avec les attentes de clientèles touristiques et de loisirs.

Les évolutions observées dans l'offre nautique des années 1960 à nos jours

L'offre nautique en France est majoritairement organisée par un réseau d'associations créé à partir du début des années 60 et dont le projet était : « éduquer l'homme par la mer plutôt qu'éduquer l'homme à la mer ». A cette époque, les bases nautiques, les écoles de voile étaient avant tout des écoles de vie correspondant à un projet plus éducatif que sportif ou touristique.

Or, le paragraphe précédent nous a montré que la demande a considérablement évolué, et cela dans le cadre plus général d'une société de plus en plus consumériste. Le stagiaire du centre nautique, membre de l'association, est devenu un consommateur exigeant de prestations nautiques. Dans ce contexte, l'offre centrée sur l'apprentissage et la formation ne permet plus de répondre à une demande de plus en plus diverse.

Sur la base de ces constats et analyses, l'évolution de l'offre nautique touristique s'est alors organisée autour de 2 objectifs :

- améliorer les qualités des prestations d'enseignement,
- diversifier l'offre au travers de nouveaux supports de pratique et de nouveaux types de prestations.

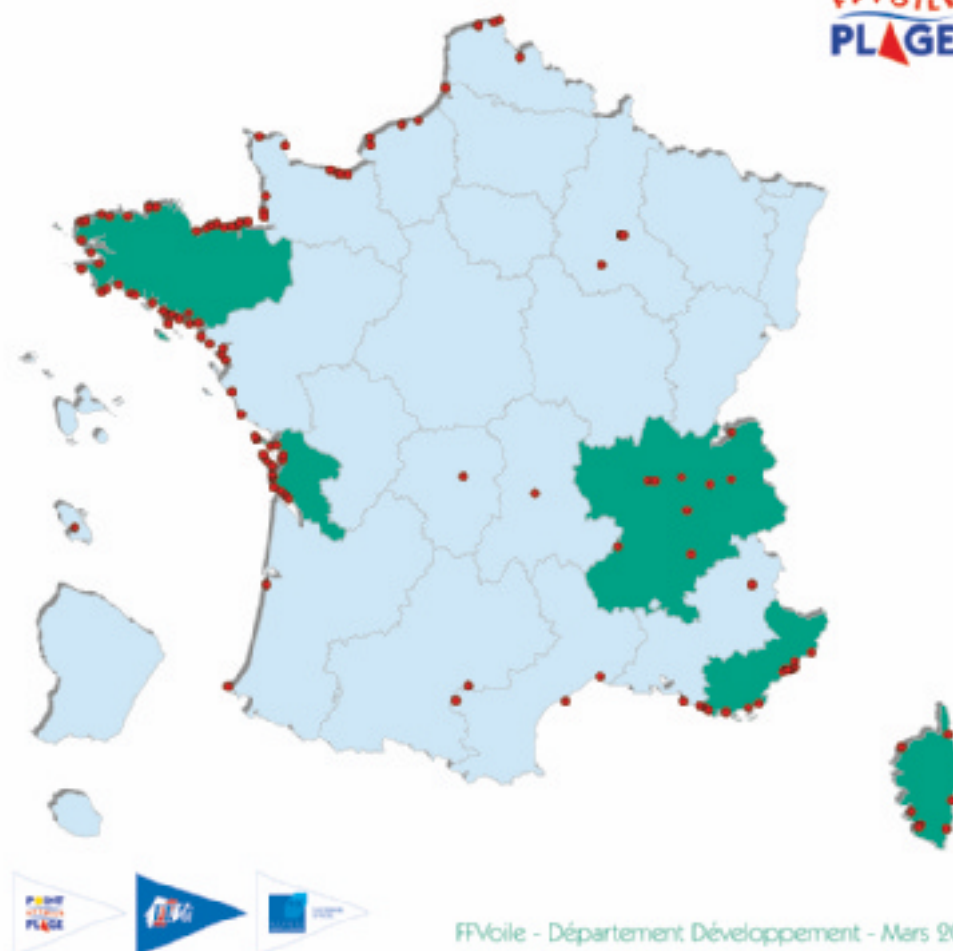
Pour illustrer le premier objectif, on peut citer l'exemple de l'évolution du réseau des écoles françaises de voile (EFV) qui, par le biais de la fédération, ont mis en place un programme de modernisation en 4 chantiers :

- rénover la démarche d'enseignement de la voile et repenser la formation des moniteurs fédéraux,
- mettre en application un accord AFNOR pour certifier la qualité de prestations,
- s'engager sur le développement durable et renforcer la connaissance de l'environnement et du sens marin,
- aider au renouvellement du matériel nautique.

Concernant le second objectif de diversification de l'offre, il faut savoir que les écoles françaises de voile, kayak, aviron, char à voile, etc...attirent un public dont la moyenne d'âge est de 15 ans. C'est pourquoi, des concepts nouveaux ont été créés pour ouvrir la pratique nautique à de nouveaux publics. Ainsi sont nés les concepts suivants :

- en 1992, le « Jardin des Mers » et le « Club Moussaillon » qui consistent à proposer à des enfants de 4 à 8 ans une découverte de l'environnement maritime et des sports nautiques,
- en 1992 en Bretagne et 1997 pour l'ensemble de la France, les « Points Plage » qui permettent de continuer à pratiquer après la phase d'initiation grâce à une offre de location sécurisée de matériel nautique léger,
- les « Balades et Randonnées nautiques » qui répondent à une demande familiale pour aller sur l'eau, et découvrir l'environnement plutôt que de pratiquer un sport. Ce concept a été développé en Bretagne en 2006 et en 2008, plus de 70 prestations ont été proposées.

Cartographie Réseau Point Plage 2009



En conclusion, il faut dire que cette diversification de l'offre a permis d'attirer de nouveaux publics. Pour les produits destinés aux jeunes enfants (Jardin des mers et Club moussaillon), on comptabilise 7 273 clients en Bretagne, 1 304 en Poitou-Charentes, 809 en Pays de la Loire et 414 en Aquitaine. Pour l'offre de location (Points Plage), la clientèle présente une moyenne d'âge de 32 ans et se répartit de la manière suivante entre les 4 régions :

Région	CA total	Nbre de personnes embarquées pour 1 heures	Nbre de prestations en heure
Bretagne	974 509	65 467	45 347
Poitou-Charentes	196 516	13 202	9 145
Pays de la Loire	100 155	6 728	4 661
Aquitaine	7 020	472	327
Total Point Plage	1 278 199	143 696	99 535

Source : Nautisme en Bretagne

Enfin, les Balades et Randonnées Nautiques expérimentées plus récemment en Bretagne ont permis d'attirer 2 200 clients pour une offre de 33 ballades et randonnées en 2006, et 6 000 clients pour 65 prestations proposées en 2008. Au regard de cette évolution, on peut penser que ce concept trouve donc un public. Il faut souligner le rôle précurseur de la Bretagne dans la mise en œuvre de nouveaux supports et de nouvelles pratiques nautiques.

Carte des randonnées et balades nautiques en Bretagne



Source : Nautisme en Bretagne

En bref,

- Une évolution d'un monde sportif et associatif vers une offre nautique lucrative (tourisme) et l'émergence de nouvelles pratiques (glisse, sensation, environnement...)
- Une demande caractérisée par une société de plus en plus consumériste, un accroissement des exigences de qualité et une volonté de diversification
- De nouveaux concepts pour diversifier l'offre nautique et élargir les publics (points plages, randonnées nautiques,...)

3.2/ Les enjeux socio-économiques liés aux évolutions des pratiques et des structures nautiques

Une dimension économique très liée au développement du tourisme nautique : évolution et adaptation de l'offre nautique

La pratique des activités nautiques s'est fortement développée ces dernières décennies. Cette tendance devrait se confirmer à l'avenir, d'une part en raison de l'attractivité du littoral atlantique qui tend à se renforcer, et d'autre part en raison du développement d'une société de plus en plus tournée vers les activités de loisirs.

Dans ce contexte, le tourisme nautique semble être un facteur de développement intéressant pour les littoraux atlantiques. **L'impact des activités nautiques sur le tourisme** s'observe d'ailleurs sur l'ensemble des territoires atlantiques concernés par cette étude. Les interactions entre activités touristiques et nautisme sont des vecteurs de retombées économiques pour les territoires, comme en témoignent les exemples du Pays Royannais, de l'île d'Oléron, du Finistère, du Morbihan,... qui ont valorisé le tourisme par le biais d'une image « nautisme » forte. Des prestataires tels que les Clubs Med ou les centres de l'UCPA (Union nationale des Centres Sportifs de Plein Air dont les missions visent à développer l'accessibilité aux loisirs et vacances sportives) s'appuient aussi sur ces activités nautiques. En Aquitaine, c'est le surf qui attire les touristes, et les séjours sportifs axés sur la pratique de cette discipline sont de plus en plus nombreux. A l'heure actuelle, aucune étude ne permet de quantifier cette évolution, mais les écoles de surf témoignent que le nombre d'élèves augmente et que les structures du type « tour operator surf » arrivent chaque année plus nombreuses sur les plages aquitaines. Cette attractivité ne va pas sans un phénomène de surfréquentation sur lequel

il conviendra de revenir ultérieurement lorsque nous aborderons la problématique de la gestion intégrée des zones côtières et des conflits d'usage.

Mais le développement du tourisme nautique doit faire face aux enjeux suivants :

- une multiplicité et une concurrence des loisirs,
- une diversification des clientèles,
- une demande multiple (multi-activités),
- une exigence accrue de qualité et de sécurité.

→ Propositions 35 et 36

Par conséquent, il faut adapter l'offre nautique à ces évolutions, l'adaptation doit concerner la qualité des prestations nautiques et le renforcement de la performance économique des activités nautiques.

→ Proposition 43

Pour ce faire, il convient tout d'abord de bien **connaître les attentes des clientèles**. Dans ce sens, les observatoires mis en place en Finistère, en Bretagne et plus récemment en Région Pays de la Loire sont des expériences qui démontrent l'importance du suivi des évolutions et des tendances dans le domaine des pratiques nautiques.

→ Propositions 32 et 33

Ensuite, la qualité des prestations doit s'inscrire dans une **démarche de qualité** qui concerne le matériel, l'encadrement, les conditions de sécurité et de confort, l'offre et les services apportés, l'attractivité du site, l'information et les outils de promotion, ... Ces démarches de qualité peuvent être mises en place dans le cadre de démarches « engagements de services » à l'échelle régionale ou interrégionale. La labellisation et la certification sont aussi des gages de qualité en ce qui concerne les structures nautiques. Néanmoins, il faut veiller à ne pas trop multiplier les labels qui peuvent limiter la visibilité de l'offre, et plutôt accompagner les structures dans la mise en œuvre de ces démarches de qualité. Le renforcement de la qualité nécessite aussi de porter une attention particulière à l'entretien et au renouvellement des équipements.

→ Proposition 35

Enfin, la **structuration et l'adaptation de l'offre** nautique est un des éléments clés pour renforcer les retombées économiques du tourisme nautique. Par exemple, la demande de la clientèle touristique évoluant vers plus de multi-activités, il conviendrait dans un premier temps de renforcer la polyvalence des activités et d'ouvrir les structures vers d'autres types de disciplines complémentaires. Les supports doivent aussi pouvoir répondre à la polyvalence des clientèles (supports nautiques adaptés à différents usages : loisir, tourisme, scolaire, découverte, ...). Les retours d'expériences sur les concepts « Points Plage » ou « Jardins des Mers » sont favorables, mais leur renforcement et une meilleure visibilité de ce type d'offre permettraient d'augmenter le volume d'activité des structures nautiques. Le récent succès des « balades et randonnées nautiques » développées en Bretagne montre la pertinence de leur développement à l'échelle du littoral atlantique. Le fort engouement pour les activités de glisse (surf, kite surf, wave ski, kayak de mer, ...) doit aussi être pris en compte dans l'adaptation de l'offre, car ces activités représentent des marchés de niche à développer sur le littoral atlantique. Enfin, une meilleure structuration de l'offre nautique passera par le développement de nouveaux produits innovants (location, usages partagés, éco-nautisme, ...). Mais, pour valoriser et faire vivre ces concepts, les collectivités et acteurs du nautisme devront mettre en œuvre de véritables stratégies de marketing et de valorisation.

→ Proposition 36

Par ailleurs, il faut rappeler que la dimension économique est certes liée à l'emploi et au chiffre d'affaire direct générés par la pratique des activités nautiques, mais qu'elle se retrouve aussi dans le rôle que joue le développement de la pratique pour l'ensemble de la filière (ports de plaisance, filière de construction).

Accompagner les structures : vers un renforcement et une professionnalisation accrue des structures nautiques

Comme nous l'avons vu, l'évolution de la pratique nautique se traduit depuis une dizaine d'années par un changement de culture et de vocabulaire : d'un club de passionné(e)s de voile qui propose des stages, on passe à une structure de micro-entreprise avec des « clients » à qui l'on propose des produits. La dimension économique accrue des pratiques nautiques implique donc une véritable mutation des associations qui, par choix ou obligation, sont devenues aussi des associations expertes dans la gestion et la vente de prestations de services nautiques. Cette problématique de l'entreprise, qui apparaît, implique une démarche de professionnalisation des structures nautiques et par conséquent une évolution des compétences humaines. Voici les principaux besoins qui ont pu être soulevés par les différents interlocuteurs au cours de l'étude :

- Une **polyvalence et une diversification des compétences** au niveau des diplômés et des formations permettraient d'une part de satisfaire la demande des usagers (multi-activités) et d'autre part de pérenniser l'emploi pour les enseignants grâce à une complémentarité des activités (ex : enseignement du surf l'été et du char à voile l'hiver). Ces complémentarités pourraient aussi être développées entre les activités nautiques (été) et les activités de montagne (hiver) ou bien encore entre une fonction d'animateur et d'agent de développement. → Proposition 44
- Une intégration des **techniques de commercialisation, des démarches de qualité et des stratégies de marketing** dans les formations pour les gestionnaires permettrait d'adapter les structures nautiques associatives aux évolutions actuelles et de répondre à un enjeu touristique de plus en plus fort.
- Un perfectionnement des formations pour apporter un encadrement adapté en fonction des publics ciblés : adultes, handicapés, enfants, groupes, ...
- Une **prise en compte environnementale** dans les formations (connaissance de la faune et flore, préservation du littoral, impact de la pratique, bonnes pratiques...).

- Une **meilleure gestion des ressources humaines** par rapport aux nouvelles demandes des consommateurs (stages plus courts, plus diversifiés, réservation de dernière minute,...) car cela pose de véritables problèmes aux structures en terme de gestion de planning, de recrutement, d'évolution des stages,...
- La **forte saisonnalité** des activités nautiques et le souci de maintenir des pratiques toute l'année sont des problématiques communes aux structures nautiques de la façade atlantique et il convient d'y prêter une attention particulière. En effet, cela pose des problèmes en termes de recrutement, de gestion de personnel et de pérennité de l'emploi.

Enfin, il faut souligner un enjeu fort pour le milieu des pratiques nautiques, il concerne les limites rencontrées dans **l'évolution des carrières** pour les personnels des clubs et prestataires nautiques. L'évolution de carrière pour un enseignant dans le nautisme reste limitée. Cela pose la question des possibilités de passerelles à envisager avec d'autres secteurs d'activités.

→ Proposition 45

Un enjeu social fort : l'accessibilité des pratiques nautiques pour tous les publics

Dans le domaine du nautisme, on retrouve une dimension sociale forte qui se caractérise principalement par une pratique dans un cadre scolaire, sportif, de loisirs ou dans un cadre d'insertion et de handicap. Afin d'assurer un développement durable et cohérent du secteur nautique, les pratiques nautiques doivent être accessibles à tous les publics.

Pour illustrer ce propos, rappelons que **la pratique éducative et sportive annuelle** favorise la permanence de l'activité, la professionnalisation, la qualité de la prestation et par conséquent le développement des pratiques touristiques. Maintenir ces pratiques apporte donc des retombées en termes d'emplois et de chiffre d'affaires pour les structures nautiques et les collectivités locales, mais aussi pour la filière nautique dans son ensemble. D'une part, le maintien et le renforcement de la pratique éducative et sportive permettent de renouveler régulièrement les flottes et de soutenir l'activité industrielle. D'autre part, les jeunes pratiquants deviennent de potentiels futurs acheteurs de bateaux ou d'autres supports nautiques.

→ Proposition 38

A cet effet, il convient de souligner l'enjeu que représente le développement de **la pratique nautique scolaire**. Cette pratique est déjà bien ancrée dans certains départements comme le Finistère en Bretagne. On peut également citer un exemple plus récent, celui de la Région des Pays de la Loire qui a souhaité faire du nautisme scolaire un de ses principaux objectifs de développement de la pratique nautique dans la région. Dans ce cadre, une étude a été réalisée par le bureau d'études Créocéan. Un premier état des lieux, réalisé en 2008, montrait que 18 000 enfants pratiquaient le nautisme en cycle régulier (soit 3,5% des élèves), dont :

- 16 000 en cycle primaire (6,5% de cette population),
- 1700 collégiens (1%),
- 600 lycéens (0,5%).

Au regard de ces proportions considérées comme encore faibles, des orientations ont été définies pour accroître la pratique chez les publics scolaires et des actions seront mises en application dès 2009.

Développer la pratique chez les jeunes est donc une préoccupation importante, notamment en ce qui concerne la voile car on constate un vieillissement chez les usagers de la plaisance. Les jeunes se tournent de plus en plus vers des pratiques à sensation et passent volontiers d'un loisir à un autre, sans néanmoins s'attarder dans une discipline.

Concernant la pratique sportive compétitive, elle est aussi très importante car la **compétition** est certainement utile, positive et formatrice. Elle apporte une cohérence à la culture maritime, aux événements, elle est un outil de communication pour les territoires et demeure stratégique pour l'industrie nautique. En effet, il convient de rappeler notamment que la course au large est une vitrine pour les chantiers nautiques. C'est la raison pour laquelle il paraît important de réunir les conditions nécessaires au développement de la compétition pour toutes les catégories sociales.

Une autre catégorie à laquelle il convient de prêter une attention particulière est **le public handicapé**. Pour développer l'accessibilité des pratiques nautiques aux handicapés, il faut avant tout des dispositions législatives (on observe actuellement une évolution réglementaire dans ce sens : loi du 11 février 2005 et arrêté du 17 mai 2006). Outre les nécessités législatives qui vont se faire de plus en plus pressantes dans un avenir proche, la mise en accessibilité des ports de plaisance et des structures nautiques relève aussi de choix volontaristes et d'une implication permanente des acteurs.

→ Proposition 38

« Nautisme en Finistère » qui travaille précisément sur ces questions d'insertion et de nautisme défend une démarche multiaxiale et progressive basée sur :

- l'information : différencier les informations permanentes des informations journalières,
- l'organisation : valider des procédures d'accueil communes à l'ensemble des ports et des structures nautiques,
- la formation : mieux appréhender le handicap par une meilleure connaissance des différents types de handicaps et par des techniques – guidage, transfert...
- les aménagements : distinguer ceux qui peuvent être réalisés immédiatement de ceux qui doivent être programmés à moyen terme, penser à l'accessibilité lors de la création des aménagements, travailler en collaboration avec les constructeurs.

Dans une même logique, la Région Poitou-Charentes a pris des mesures pour équiper et rendre accessibles aux handicapés les plages et les équipements nautiques de loisir de sa façade maritime.

Il faut aussi citer l'action du Ministère de la Jeunesse et des Sports en faveur des personnes handicapées. Cette action peut se décliner en région à travers notamment la charte régionale des activités sportives pour les publics handicapés.

En bref,

- Un enjeu économique de plus en plus fort (tourisme) qui nécessite une évolution de l'offre nautique vers plus de qualité, d'innovation (nouveaux concepts), et de polyvalence
- Une mutation des structures nautiques associatives qui implique une démarche de professionnalisation et une nécessaire évolution des compétences humaines
- Les pratiques nautiques cristallisent des enjeux sociaux liés d'une part à la création et au maintien d'emplois, et d'autre part à la question de l'accessibilité des pratiques pour tous les publics (jeunes, handicapés, compétiteurs, touristes,...)

3.3/ Comment concilier le développement des activités nautiques et la protection des littoraux atlantiques ?

Une dimension environnementale de plus en plus présente au niveau de la demande comme de l'offre

Les activités nautiques se sont fortement développées ces dernières années, non sans représenter des risques environnementaux pour nos espaces littoraux. Les principaux impacts sur l'environnement sont en général liés à des activités « moteur » (motonautisme, pêche promenade,...) et concernent le rejet d'hydrocarbures, les nuisances sonores, les déchets des usagers, les dommages physiques à l'environnement, ou les prélèvements sur la ressource halieutique,... Au-delà des impacts sur l'environnement, l'enjeu est lié aux conflits d'usage sur les plages et les bassins nautiques, entre activités comme le surf, le kite surf, la voile, le motonautisme, la pêche et l'ostréiculture. La multiplication de ces activités peut aussi être à l'origine d'une surfréquentation des espaces littoraux et entraîner des enjeux environnementaux importants.

Zoom sur l'impact des activités nautiques sur la qualité des eaux du bassin d'Arcachon

D'après une étude réalisée par l'Ifremer et l'université de Bordeaux I, le bassin d'Arcachon abrite 12 000 bateaux de plaisance sur un plan d'eau de 71,5km², soit 168 bateaux par km². L'étude précise que ces bateaux restent presque tous à l'intérieur de la baie et que l'importance de leur motorisation a augmenté au cours du temps. Les quantités de carburant utilisées par ces bateaux sont importantes : 1,3 million de litres de gazole et 2,8 millions de litres d'essence vendus sur le seul bassin (volume sous estimé car l'étude ne prend pas en compte le carburant délivré hors des stations services portuaires). Les calculs réalisés montrent que la contamination des mollusques par HAP (hydrocarbures aromatiques polycycliques) est importante par rapport aux autres sites côtiers du littoral manche – atlantique. Les quantités de peinture anti-salissures utilisées sur le bassin d'Arcachon seraient comprises, selon les années et le mode de calcul, entre 10 000 et 23 000 litres. Une bonne illustration de l'impact de ces peintures sur le milieu réside dans l'augmentation des teneurs en cuivre dans les mollusques du bassin. D'autres biocides utilisés dans les peintures ont également été trouvés dans les eaux du bassin.

Face à ce constat, il faut réfléchir à des moyens pour développer des pratiques moins agressives envers l'environnement (ex : kayak, voile, glisse,...) et trouver des solutions écologiques et innovantes pour diminuer l'impact environnemental des bateaux à moteur. Des réglementations existent (ex : directive européenne sur les bateaux de plaisance), mais dans la réalité, on s'aperçoit que le comportement des usagers peut aller à l'encontre des réglementations (ex : rejet d'hydrocarbure lors de l'avitaillement ou de l'entretien,...). De manière générale, on constate que les activités de sensibilisation auprès des usagers existent, mais elles ne sont pas encore suffisamment généralisées. Enfin, certaines réglementations mériteraient d'être renforcées.

→ Propositions 23 et 30

Néanmoins, on peut remarquer que les activités nautiques polluent assez peu le milieu maritime si on les compare à d'autres secteurs d'activités maritimes. Selon une étude réalisée par la Confédération Européenne des Industries Nautiques, les activités nautiques seraient à l'origine de 1% des pollutions générées par les activités maritimes. Il existe une conscience écologique dans ce domaine. On constate d'ailleurs que la pratique des sports nautiques est un moyen privilégié de découverte et de connaissance de l'environnement maritime. La connaissance et la protection de l'environnement correspondent aujourd'hui à une forte attente des publics. Une offre adaptée dans ce domaine permettra d'augmenter l'activité économique. Aujourd'hui, la dimension environnementale est quasi systématiquement intégrée dans les contenus d'enseignement des écoles de voile, de kayak, de sports sous-marins, de char à voile, de surf, etc. Elle est aussi prise en compte dans la formation des professionnels (BPJEPS), avec une unité de compétence obligatoire d'acquisition de connaissances du milieu marin, et une unité de compétence complémentaire pour la formation de guide-animateur nautique, uniquement. Enfin, elle est aujourd'hui l'élément majeur de certaines prestations comme le Jardin des Mer ou les Randonnées nautiques qui visent à faire découvrir le milieu marin. Mais, au-delà de la mission d'éducation à l'environnement, il faut aussi réfléchir à la bonne gestion environnementale des centres nautiques. A cet effet, un guide a été édité par la Fédération Française de Voile sur l'éco-gestion des centres nautiques. Pour poursuivre les efforts, il serait intéressant d'évaluer les améliorations acquises dans les structures nautiques présentes sur la façade atlantique française.

→ Proposition 36

Enfin, une question reste à poser. Il s'agit de la saturation et l'artificialisation grandissante des espaces littoraux. En effet, la mer pourra-t-elle demeurer indéfiniment un espace de liberté et de plaisir ? Et comment pourra-t-on maintenir des activités nautiques dans un environnement densifié et sur-fréquenté ?

Quelques exemples de bonnes pratiques environnementales mises en œuvre dans les activités nautiques

Pour illustrer le propos précédent, nous allons présenter de manière succincte quelques exemples de projet ou d'actions menées pour contribuer au développement durable des activités nautiques.

La charte de l'éco-marin mis en place par l'association Echo-Mer

L'association Echo-Mer basée à La Rochelle œuvre depuis 2001 pour un nautisme plus propre et le développement de réflexes éco-citoyens. Certaines des actions mises en place comme la collecte des piles usagées ou l'opération Textile en Mer ont déjà été abordées au cours de l'étude. La charte de l'éco-marin est aussi une des actions développées par Echo-Mer. Cette charte élaborée en 2003 (3 000 signataires) comprend 13 articles dressant le panel d'actes éco-citoyens que les utilisateurs de la mer peuvent appliquer afin de préserver l'environnement. Elle est désormais reconnue au niveau national par le Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques. Outre cette charte, l'association mène un ensemble d'actions notamment auprès des enfants et du grand public.

Le programme Ecosurf

La Fédération Française de Surf a créé une commission Ecosurf en 1997. Cette structure fédérale a pour objet de coordonner et de développer des actions environnementales. Elle ne vise pas à devenir une nouvelle association de protection de l'environnement, mais bien à intégrer le respect de l'environnement au sein de la pratique et de l'institution. Les axes de développement de la commission Ecosurf sont les suivants :

- former et éduquer à l'environnement par la création de méthodes et d'outils dynamiques adaptés au milieu sportif. Cette démarche doit se faire avec l'adhésion des acteurs de terrain (intégration environnementale dans les enseignements),
- créer et diffuser des outils pédagogiques transdisciplinaires (mallette pédagogique, jeux, panneaux, documentations,...),
- soutenir une économie sportive au service du développement durable (en partenariat avec Eurosima),
- apporter une expertise sur les projets environnementaux (ex : soutien au projet de construction HQE du siège de la fédération à Hossegor).

La mise en place d'une telle politique coordonnée nécessite d'étudier les comportements des sportifs, les systèmes d'organisation publiques et privés, et de trouver les clés pour mobiliser les acteurs sans créer un climat alarmiste.

Le réseau Econav'

Il s'agit d'un collectif d'experts regroupant des ONG (la fondation Nicolas Hulot), des institutions publiques (ADEME, agence des aires marines protégées...), des collectivités (Région Bretagne, Finistère,...), des professionnels (FIN, FFV,...) des associations (Echo-Mer, Voile de Neptune, Surf Rider Fondation,...) et diverses personnalités (Catherine Chabaud,...).

Le but du réseau est de sensibiliser les professionnels et le grand public à l'éco-navigation. Cette dernière concerne à la fois les ports, les bateaux et le comportement des acteurs en milieu marin. L'idée est de fédérer les réflexions, actions et projets au sein d'une même dynamique porteuse de solutions nouvelles, accessibles au plus grand nombre d'utilisateurs et de professionnels.

Ce jeune réseau, créé en 2007, connaît un véritable élan d'adhésion et parvient à réunir un milieu maritime quelque peu divisé. Récemment le ministre Jean Louis Borloo a proposé au réseau Econav' d'intégrer le Conseil supérieur de la navigation.

Les actions en cours et futures sont :

- l'élaboration d'un cahier des charges de l'éco-navigation sur 3 grands volets que sont les pratiques et comportements, les infrastructures et services portuaires, les bateaux et équipements, l'idée étant de déboucher sur un label d'éco-navigation,
- des actions de sensibilisation avec le déplacement d'un bateau écologique le long des côtes bretonnes, cette action vise à s'étendre sur l'ensemble des littoraux français.



Les plans départementaux des espaces, sites et itinéraires relatifs aux sports de nature (PDESI)

Les activités nautiques appartenant à la catégorie des sports de nature, il paraît intéressant de présenter les PDESI, outils définis dans le cadre du Pôle ressources National « Sport de Nature » (Ministère de la jeunesse et des sports) et mis en œuvre à l'échelle départementale. Les objectifs de ce plan sont les suivants :

- promouvoir le développement durable et maîtrisé des sports de nature,
- dynamiser le territoire et ses espaces naturels,
- élaborer une stratégie d'ensemble coordonnée et cohérente,
- sensibiliser à la qualité et à la diversité environnementales,
- innover en conciliant développement économique et épanouissement humain.

Les CDESI (Commission Départementale des Espaces, Sites et Itinéraires Relatifs aux sports de nature) concourent ensuite à l'élaboration des PDESI, en recensant les lieux de pratique, en planifiant l'accessibilité, en identifiant les moyens de leur pérennisation et en veillant à leur suivi.

En bref,

- Une intégration de la dimension environnementale qui se traduit par une prise de conscience au niveau des fédérations sportives, une demande de plus en plus tournée vers des activités écologiques, et par la multiplication d'initiatives associatives (Echo-Mer, Ecosurf, Econav',...) ou publiques (PDESI,...)

4/ Conséquences et enjeux pour les territoires atlantiques

4.1/ La gestion intégrée des zones côtières, un outil à développer pour une meilleure cohérence avec les autres activités littorales et la protection des milieux naturels

Un contexte de pression et des conflits d'usage sur le littoral qui ont fait naître la notion de Gestion Intégrée des Zones Côtières

Entre 1999 et 2008, la population a respectivement augmenté de 9 % en Aquitaine, 8,1% en Bretagne, 8,95% en Pays de la Loire et 6,3% en Poitou-Charentes³⁹. Cela s'explique par un solde naturel positif mais surtout par de nouveaux arrivants, actifs ou retraités. Cette attractivité des régions littorales est encore plus importante en période estivale lorsque les touristes affluent sur les côtes atlantiques.

Cette densification et cette attractivité du littoral atlantique entraînent une multiplication et une diversification des activités. Les usages du littoral sont de plus en plus nombreux et de plus en plus variés : tourisme et loisirs, pêche, commerce, nautisme, agriculture, industrie, services, habitat, etc... Et d'autres activités vont être amenées à se développer, comme par exemple les énergies marines renouvelables, les nouvelles valorisations des ressources halieutiques,... Cette multiplication des activités s'accompagne d'une augmentation des conflits d'usage et d'une pression de plus en plus forte sur les milieux naturels. Les conflits d'usage dans le nautisme s'observent entre les activités elles-mêmes (surf, voile, kite surf, kayak sur l'eau, ou char à voile et baignade sur les plages) et avec d'autres activités telles que la pêche ou l'ostréiculture. La surfréquentation est également un problème important, notamment en période estivale (ex : plages des Landes). Dans ce contexte, il est apparu nécessaire de développer une démarche intégrée du littoral, que l'on appelle plus communément la Gestion Intégrée des Zones Côtières (GIZC).

La gestion intégrée est un processus générateur d'action publique de l'aménagement et de la gestion, nécessitant une redéfinition de l'action collective et abordant un projet de façon globale. La gestion intégrée des zones côtières oblige à penser le littoral comme un système et non plus comme une entité géographique ou administrative. D'après le Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement Durable, la mise en œuvre d'une démarche de GIZC implique :

- L'intégration mer – terre, en valorisant ces deux espaces interactifs (interactions constantes, de la mer vers la terre et de la terre vers la mer),
- L'identification d'un périmètre pertinent, associant partie terrestre et marine, où les enjeux et les acteurs sont bien identifiés,
- La définition, par les différents acteurs, des objectifs qu'ils entendent viser dans le périmètre : objectifs sectoriels, environnementaux, culturels, sociaux,... afin de dégager des orientations politiques et des actions publiques,
- Un suivi des objectifs indispensable,
- L'organisation d'une concertation entre les acteurs pour identifier les enjeux dominants,
- Une capacité de financement réelle, pour garantir une action sur le long terme,
- Une connaissance approfondie des processus naturels et des usages : mesures de l'état du milieu, des activités, des pressions,...
- L'information, comme facteur clé dans la réussite de la gestion participative,
- L'évaluation qui est un besoin à toutes échelles et qui doit permettre la mesure de performance des politiques et projets,
- La sensibilisation des usagers et des différents acteurs à l'importance de la préservation des espaces naturels et à la compréhension des cultures.

Les enjeux de la Gestion Intégrée des Zones Côtières pour le développement du nautisme sur les littoraux atlantiques

L'analyse suivante est issue d'une réflexion menée par Veolia eau et la Compagnie d'Exploitation des Ports.

Le nautisme est souvent perçu comme une nuisance, une liberté d'usage sans limite au détriment d'autres activités, et qui peut aller à l'encontre de l'environnement, et de la cohésion sociale. Ce constat entraîne trois principaux enjeux en termes de développement intégré :

- permettre un développement plus harmonieux, équilibré et intégré du nautisme en interaction avec les autres usages de la zone du Domaine Public Maritime (DPM), sans perte de liberté,

39 - Source : recensement INSEE.

- développer une gestion qualitative du nautisme, de ses pratiques et ses usages,
- contribuer à la cohésion sociale et à l'intégration du nautisme dans le territoire.

A cet effet, la GIZC est une démarche qui contribue à réduire les impacts des activités nautiques sur l'environnement et qui apporte une réponse aux conflits d'usage :

- sur les ressources naturelles : optimisation / réutilisation des eaux,
- sur les ressources aquacoles/conchylicoles,
- sur la biodiversité : gestion des sentiers littoraux, préservation des biocénoses et action sur les mouillages,
- sur la pollution des plans d'eaux : gestion du pluvial, macro-déchets, déchets flottants,
- sur la qualité des eaux de baignade : profils de vulnérabilité et gestion active,
- sur la gestion de l'espace littoral : gestion des habitats, paysages, occupation,
- sur le développement des investissements du territoire : développement d'outils innovants (Concession, DSP, PPP, ...),
- sur la cohésion sociale et la complémentarité acceptée des activités littorales.

Dans cette analyse, la GIZC apparaît comme un outil d'aide à la compréhension des rôles et des interactions entre les différents acteurs. Les acteurs publics ont pour rôle la planification stratégique du territoire et la définition du périmètre, la mise en place d'un levier de subventions, et l'activation d'une prise de conscience. Les acteurs opérationnels (associations, institutions, opérateurs privés,...) pilotent l'exploitation, gèrent les activités nautiques, analysent les impacts, apportent une compréhension des interactions, et favorisent l'innovation dans les pratiques et les techniques de la filière nautique.

En conclusion, on peut dire que la GIZC est une démarche qui contribue à réguler les usages du nautisme et son développement par la qualité et la coopération des parties, dans le respect des équilibres du vivant, de l'espace et de leurs défenseurs.

→ Proposition 26

Des initiatives nationales et locales mettant en œuvre le principe de GIZC dans le développement de la plaisance et des loisirs nautiques

Dans le cadre de cette étude, il apparaît intéressant de citer quelques initiatives de GIZC spécifiques à la plaisance (appel à projet du MEEDDAT) ou intégrant les activités nautiques dans le développement intégré des espaces côtiers (Charte des espaces côtiers bretons).

Zoom sur l'appel à projets « ports de plaisance exemplaires » lancé par le MEEDDAT

Les ports de plaisance doivent participer au développement de l'industrie nautique, du tourisme et de l'économie des régions littorales, en ayant le souci constant du respect du littoral et du milieu marin. Le manque de places doit également être accompagné de services répondant aux besoins des usagers. C'est pourquoi le ministère du Développement Durable a lancé un appel à projets pour soutenir des solutions innovantes de nature à concilier la recherche de nouvelles capacités d'accueil des bateaux avec l'intégration environnementale.

Pour être retenus les projets doivent :

- intégrer la notion de développement durable,
- concilier le développement de la capacité d'accueil et l'intégration environnementale et sociale,
- s'inscrire dans une démarche de gestion intégrée des zones côtières,
- intégrer une réflexion à l'échelon du bassin de navigation et pas uniquement à l'échelon local,
- avoir un caractère pérenne et reproductible,
- s'inscrire dans une approche globale et une perspective de long terme.

Les projets retenus seront primés. Cette contribution doit permettre d'aider les collectivités territoriales à effectuer les études techniques, environnementales, économiques et urbaines préalables à la réalisation de projets.

Zoom sur la Charte des espaces côtiers de Bretagne

Dans le cadre de sa Charte sur les espaces côtiers bretons, la Région Bretagne s'engage dans un projet de développement durable et intégré de l'ensemble de ses zones côtières. Un des chantiers phares pour mettre en œuvre cette charte concerne la promotion des activités touristiques et nautiques durables. La charte dit que « en matière de nautisme, les solutions à apporter doivent s'orienter vers une démocratisation de la pratique et une limitation de l'empreinte écologique des activités et des équipements ». Elle précise que de nouvelles réponses doivent être inventées pour inscrire le nautisme dans une logique de développement durable comme :

- penser la gestion des ports à l'échelle de bassins de navigation,
- promouvoir les croisières et la gestion en réseau des ports,
- optimiser la gestion par le stockage à terre, les ports à sec, les équipements légers et réversibles, la location, la réduction du nombre de « bateaux ventouses »,
- adapter les offres aux modes et pratiques,
- reconverter les friches portuaires,
- développer de nouveaux produits nautiques plus respectueux de l'environnement,
- promouvoir la mise en place d'une filière de déconstruction,
- développer les sites de carénage propres et poursuivre les efforts de récupération des eaux grises et noires.

A l'échelle départementale, on recense des démarches similaires qui s'inspirent des principes de la GIZC. En Gironde, la gestion des ports par le Conseil Général s'appuie sur une programmation pluriannuelle dont les objectifs visent à soutenir et développer en priorité, les activités professionnelles de la conchyliculture, de la pêche, puis toute activité économique qui relève du maritime, tout en veillant à la préservation d'un écosystème sensible. Des démarches stratégiques globales sont initiées avec les communes concessionnaires des ports comme le schéma directeur de traitement des vases portuaires, ou la mise en œuvre d'une démarche intégrée de « ports propres ».

En Charente-Maritime, le Conseil Général est en train de mettre en œuvre un schéma directeur de la plaisance dont nous avons présenté les principaux objectifs en première partie de cette étude (cf paragraphe sur les politiques d'accompagnement du nautisme dans les régions atlantiques). Pour mettre en œuvre ce schéma, le Conseil Général insiste sur la nécessité de développer une approche par bassin de navigation et de réfléchir sur des zones homogènes (différentes de l'approche des SCOT⁴⁰). Dans ce sens, l'approche GIZC est essentielle pour répondre aux enjeux de ces bassins de navigation. Quatre bassins de navigation ont été identifiés :

- le Bassin Rochelais (pratiques voile, croisières, pratiques des plaisanciers rochelais),

40 - SCOT : Schéma de cohérence territoriale

- l'estuaire de Charente (fonctions différentes du littoral vers l'intérieur),
- la zone à dominante ostréicole (de Brouage à la Seudre et l'Est Oléron),
- l'Estuaire de la Gironde (littoral balnéaire -Littoral estuarien et ports de Gironde).

Dès 1985, le Conseil Général du Finistère a élaboré le Livre Bleu, un document d'orientations destiné à assurer le développement des pratiques nautiques dans le département. Actualisé depuis pour la période 2007 – 2013, il suit une véritable logique de développement intégré du territoire.

En bref,

- **La Gestion Intégrée des Zones Côtières (GIZC) est une opportunité pour développer un nautisme intégré, qualitatif, harmonieux et accessible à tous.**
- **La GIZC est une réponse à apporter pour réduire l'empreinte écologique du nautisme sur le littoral et limiter les conflits d'usage.**
- **La GIZC est une démarche applicable au nautisme dans son ensemble, du développement des activités nautiques à la gestion portuaire, en passant par la mise en valeur d'une approche par bassin de navigation (exemples sur le littoral atlantique).**

4.2/ Quelles stratégies pour l'attractivité des territoires maritimes et nautiques ?

Le développement des activités nautiques sur la façade atlantique nécessite la mise en œuvre de stratégies territoriales ayant pour objectif de valoriser l'image maritime et nautique des régions atlantiques et par conséquent de renforcer leur attractivité. Le développement de telles politiques publiques pourrait se fonder sur plusieurs axes.

L'affirmation du caractère maritime et nautique des régions atlantiques

Il apparaît essentiel de qualifier l'image des régions de la façade atlantique, de les valoriser comme des destinations nautiques. Cela passe par un développement de la culture maritime et nautique des populations présentes sur ces territoires. A cet effet, il convient de souligner l'enjeu que représente les événements sportifs (ex : Jeux Nautiques Atlantiques, Vendée Globe, Route du Rhum, RipCurlPro,...), les fêtes maritimes (ex : fêtes de Brest, fête du nautisme,...), ou les animations locales dans les ports de plaisance et les stations nautiques, etc... D'autres concepts peuvent être développés à l'échelle des 4 régions atlantiques, et ceci afin d'accroître le sentiment d'appartenance des populations à un espace maritime et nautique commun.

→ **Proposition 37**

La valorisation d'une destination et d'une image nautique passe aussi par le renforcement des outils de communication tels que les sites Internet, les brochures, ou les stratégies de marketing territorial. Les exemples cités précédemment dans l'étude (site Internet « Nautisme en Bretagne », « Bretagne Info Nautisme », projet de site en cours de réalisation en Pays de la Loire,...) montrent l'utilité d'avoir des supports de promotion et de communication attractifs car ils permettent de valoriser le nautisme dans ces régions. Ils suscitent l'envie de découvrir, de s'initier et de pratiquer. Ils informent les clients sur l'offre. Ils génèrent de l'activité économique,...

→ **Proposition 35**

Une meilleure accessibilité aux pratiques nautiques

Nous l'avons vu dans l'analyse des enjeux consacrés aux pratiques nautiques, l'accessibilité doit être renforcée notamment vers des publics tels que les scolaires, les handicapés, les populations moins aisées,... A cet effet, il est nécessaire de définir et de mettre en œuvre un programme d'actions ciblées dans chacune des régions.

→ **Proposition 38**

Une cohérence territoriale de la filière nautique

Cette cohérence passe par une meilleure structuration de la filière nautique dans son ensemble et la mise en place de stratégies régionales ou de plates-formes mettant en valeur les interactions entre les acteurs des ports de plaisance, des chantiers nautiques, des services, du milieu de la compétition, des structures de formation et de R&D, des acteurs de la communication, etc...

Un potentiel d'attraction pour les autres activités économiques des régions atlantiques

Enfin, il faut souligner que les régions « nautiques » peuvent représenter un potentiel d'attraction pour d'autres activités économiques, notamment dans les agglomérations principales (métropoles régionales ou grandes villes littorales) ou dans les zones touristiques de haut standing. Pour ces dernières, l'attractivité économique peut avoir lieu lorsque les activités nautiques aident au développement du tertiaire supérieur, de l'enseignement supérieur et de la recherche, et/ou lorsque l'offre de loisirs nautiques et les usages associés améliorent le cadre de vie général et l'attractivité de la zone pour les cadres. Ces interactions se sont déjà observées sur la Côte d'Azur et en Catalogne (Espagne), elles doivent être considérées pour les territoires suivants : Brest / Lorient, Rennes / St Malo, Nantes / St Nazaire, La Rochelle, Bordeaux / Arcachon et le Pays Basque.

En bref,

- **L'attractivité des territoires atlantiques doit se fonder sur des stratégies régionales ou interrégionales visant à : renforcer l'image nautique de ces régions, développer la culture maritime des populations, améliorer l'accessibilité aux pratiques, structurer la filière, favoriser les interactions avec d'autres activités économiques.**

Propositions des CESR de l'Atlantique

Après avoir établi un état des lieux du secteur nautique dans les régions de la façade atlantique et après avoir analysé les principaux enjeux de développement de ces activités pour nos territoires, les Conseils Economiques et Sociaux de l'Atlantique (Aquitaine, Poitou-Charentes, Pays de la Loire, Bretagne) proposent en dernière partie de ce rapport un ensemble de préconisations. Elles s'adressent aux institutions régionales et autres collectivités territoriales, ainsi qu'aux acteurs et réseaux d'acteurs évoluant dans le monde du nautisme.

Nous tenons à rappeler que les Conseils Economiques et Sociaux de l'Atlantique ont, par vocation, un rôle consultatif et incitatif auprès de leurs Régions et des acteurs concernés par cette étude. Les propositions qui suivent sont le résultat d'une réflexion menée par le groupe de travail interrégional de septembre 2008 à avril 2009. En s'appuyant sur les réflexions et les échanges menés au cours des auditions et des entretiens, les membres du groupe de travail ont ainsi voulu faire partager leurs préoccupations et donner leur avis à travers leur regard de socioprofessionnels.

L'objectif premier de ces propositions réside dans **la volonté d'affirmer une ambition atlantique pour un nautisme durable**. Dans cette optique, notre fil conducteur s'articule autour **d'une démarche interrégionale** visant à :

- 1/ **COOPERER POUR FAVORISER LE MAINTIEN ET LE DEVELOPPEMENT DE L'EMPLOI DANS LE SECTEUR NAUTIQUE**
- 2/ **COOPERER POUR UNE EXCELLENCE ENVIRONNEMENTALE DU NAUTISME DANS LES REGIONS ATLANTIQUES**
- 3/ **COOPERER POUR VALORISER ET PROMOUVOIR UNE FAÇADE ATLANTIQUE COMMUNE**

1/ Coopérer pour favoriser le maintien et le développement de l'emploi dans le secteur nautique

Les mutations qui ont eu lieu ces dernières décennies dans le nautisme concernent autant les méthodes de conception et de production que les nouvelles tendances observées au niveau de la demande. **Ces évolutions sont parfois renforcées par la crise économique mondiale** qui touche durement le secteur nautique depuis 2009.

Dans ce contexte, il semble essentiel de favoriser le maintien de l'emploi dans le secteur nautique. L'enjeu est double, il concerne le **renforcement du potentiel d'innovation** qui demeure un facteur fondamental de compétitivité et de durabilité pour ce secteur dans les régions atlantiques, mais aussi le **maintien du savoir-faire et des compétences humaines** qui se concentrent sur la façade atlantique française.

Pour répondre à ces enjeux, les Conseils Economiques et Sociaux de l'Atlantique font un ensemble de propositions visant à répondre à **6 objectifs stratégiques** :

- 1.1/ Développer l'innovation pour être compétitif face aux évolutions actuelles et futures du marché national et international
- 1.2/ Renforcer et structurer le dispositif de Recherche & Développement à l'échelle atlantique
- 1.3/ Accroître la visibilité des compétences atlantiques et renforcer la diffusion des nouvelles technologies dans les régions atlantiques
- 1.4/ Anticiper les besoins humains et adapter l'offre de formation aux évolutions pour maintenir un savoir-faire atlantique
- 1.5/ Accompagner et renforcer la compétitivité des TPE et PME du secteur nautique
- 1.6/ Promouvoir une meilleure organisation de la filière nautique pour acquérir et mutualiser des compétences externes



Photo : Kristen Perou

1.1/ Développer l'innovation pour être compétitif face aux évolutions actuelles et futures du marché national et international

A l'échelle nationale et internationale, on observe les tendances suivantes :

- une prise en compte de **l'environnement** et une recherche de **performance** dans la conception et la construction des bateaux
- des marchés mondiaux de plus en plus tournés vers le **moteur** et la **grande plaisance**

Les Conseils Economiques et Sociaux de l'Atlantique soulignent ici l'importance de s'appuyer sur l'innovation pour que les régions atlantiques s'adaptent à ces évolutions et demeurent compétitives au niveau international.

Proposition 1 : Développer un programme de recherche interrégional sur l'éco-conception

Proposition 2 : Se diversifier en soutenant la création de produits innovants

Proposition 3 : Développer des produits spécifiques sur des marchés d'avenir comme le moteur ou la grande plaisance

Proposition 4 : Développer le refit sur certains pôles de la façade atlantique

Proposition 1 : Développer un programme de recherche interrégional sur l'éco-conception

Une des pistes à creuser au niveau de la coopération interrégionale est le développement d'une réflexion sur l'éco-conception des bateaux de plaisance et autres supports nautiques en général (kayak, surf, motonautisme léger,...). L'éco-conception est un enjeu fondamental pour **favoriser l'innovation et le développement durable du secteur nautique**.

Afin de prolonger cette tendance, il est impératif que les régions atlantiques réfléchissent à la mise en œuvre **d'actions et de financements** coordonnés pour faire de l'espace atlantique une référence européenne et internationale pour la conception et la construction de bateaux éco-conçus.

Concernant l'éco-conception, il est également important de réfléchir à **un passage rapide des innovations mises au point dans la course au large** vers la construction de bateaux en série. La course au large est en pointe sur cet aspect (Francis Joyon, Raphaël Dinelli,...), et il conviendra donc de développer les conditions nécessaires pour une application rapide de ces nouvelles écotecnologies dans la production en série.

Enfin, l'émergence d'une filière d'éco-conception doit être intégrée dès le départ dans le coût de construction.

Proposition 2 : Se diversifier en soutenant la création de produits innovants

Le renforcement de l'innovation passe par une adaptation aux évolutions des tendances et du marché. Nous l'avons vu, de nouveaux marchés apparaissent. C'est en s'appuyant sur des **programmes de recherche compétitifs** que les entreprises du secteur nautique seront en mesure de s'adapter et de se diversifier. Cette diversification concerne par exemple **le marché de la glisse** dans lequel les nouveaux supports se multiplient, ou bien l'engouement récent pour le **kayak**, le **motonautisme**, etc... C'est en favorisant des **innovations technologiques** telles que la conception de moteurs électriques non polluants, ou de supports de glisse alliant esthétique et performance,... que les chantiers nautiques seront en mesure de répondre aux attentes des clients. La diversification des produits peut aussi être liée à des exigences environnementales ; dans ce cas la **réglementation** peut produire de l'innovation.

Proposition 3 : Développer des produits spécifiques sur des marchés d'avenir comme le moteur ou la grande plaisance

Pour les bateaux de plaisance, le très fort développement du moteur et l'accroissement de la taille sont deux tendances mondiales qui se confirment de plus en plus. Même s'il est vrai que les chantiers nautiques de la façade atlantique sont avant tout des leaders mondiaux sur le segment « voile », il conviendrait de s'interroger sur une évolution et une diversification de ces chantiers vers une production davantage tournée vers les bateaux à moteur. Néanmoins, pour que les chantiers atlantiques deviennent performants sur ce marché, déjà très concurrentiel au niveau mondial, ils devront être en mesure de développer des **produits innovants** leur permettant ainsi de se placer **sur des marchés de niche dans le segment « moteur »**. A cet effet, on pourrait imaginer que les régions atlantiques financent un programme de recherche commun pour favoriser le développement de grandes unités « moteur » plus écologiques, pouvant être alimentées par des panneaux solaires ou autres énergies et utilisant des systèmes de propulsion électrique.

Proposition 4 : Développer le refit sur certains pôles de la façade atlantique

Une autre évolution à prendre en compte est le manque de place qui devrait toucher prochainement les activités de refit (maintenance et réparation de grands yachts) sur la façade méditerranéenne. Face à cette probable saturation, **le développement du refit sur la façade atlantique** apporterait une alternative et représenterait un enjeu en termes de retombées économiques (on estime le coût d'entretien annuel des yachts à 10% de leur prix d'achat). Dans ce sens, il est proposé de développer cette activité en renforçant le pôle refit de La Rochelle et d'évaluer les potentialités d'autres ports comme Lorient, Bordeaux, ou Brest. Afin de développer cette activité, il conviendra de combler les manques au niveau de certaines compétences spécifiques (peinture laquée, pont en tek,...), d'adapter et d'améliorer les infrastructures, et de réserver des espaces pour ces activités (réserves foncières).

1.2/ Renforcer et structurer le dispositif de Recherche & Développement à l'échelle atlantique

Au cours de cette étude, nous avons recensé **un nombre important de structures dédiées à la « R&D »** sur la façade atlantique. On trouve des centres technologiques, des pôles de compétitivité, des clusters, ou des technopôles,... D'autres acteurs importants sont à citer et à associer à ce dispositif comme les laboratoires universitaires, les grandes écoles, l'Ifremer, etc... Néanmoins, nous nous sommes aperçus qu'il y avait **peu de relations entre ces organismes**. Afin de pallier ce manque, les Conseils Economiques et Sociaux de l'Atlantique envisagent deux propositions.

Proposition 5 : Développer une meilleure coordination interrégionale des structures de « Recherche et Développement » existantes

Proposition 6 : Renforcer la dimension nautisme dans les pôles de compétitivité existants et favoriser les synergies avec d'autres secteurs

Proposition 5 : Développer une meilleure coordination interrégionale des structures de « Recherche et Développement » existantes

Pour renforcer les liens entre les différentes structures existantes et permettre une meilleure coordination interrégionale, plusieurs actions peuvent être envisagées comme :

- la définition d'une **stratégie interrégionale** de R&D pour le secteur nautique et sa mise œuvre grâce à des dispositifs d'aide financiers coordonnés des 4 régions atlantiques,
- la mise en œuvre de **plateformes professionnelles** liant les domaines de la compétition, de la formation, de la recherche et les entreprises,
- le développement de **projets interrégionaux innovants s'appuyant sur les synergies et les complémentarités** des différents organismes et pôles issus des régions atlantiques ; les régions pourraient alors exercer un rôle d'évaluation économique des projets ainsi que de soutien au montage des dossiers (ex : PCRD, Interreg),
- des **partenariats renforcés** pouvant se traduire par des échanges ponctuels de chercheurs, de scientifiques et d'ingénieurs entre les différents organismes,
- des **programmes de recherche communs** entre les différents organismes (ex : sur les matériaux composites).

Enfin, rappelons qu'un rapprochement et une meilleure coordination des différents pôles de compétitivité permettraient de renforcer ce système, mais aussi de lui conférer une meilleure visibilité internationale.

Proposition 6 : Renforcer la dimension nautisme dans les pôles de compétitivité existants et favoriser les synergies avec d'autres secteurs

Certains pôles de compétitivité travaillent déjà sur le nautisme (pôle Mer Bretagne) ou les matériaux composites (pôle Emc2). Néanmoins, il serait opportun de renforcer cette dimension, notamment dans le **pôle ligérien Emc2** dont les compétences en matériaux composites, reconnues et appréciées des entreprises de l'aéronautique, pourraient utilement servir le secteur du nautisme pour peu que les leaders du secteur s'y engagent. Des liens pourraient être développés entre ces deux secteurs, notamment sur la question du vieillissement et de la déconstruction des matériaux.

Par ailleurs, des technologies sont transposables d'un secteur à un autre, et c'est pourquoi les **synergies** pourraient être **renforcées entre le secteur nautique et les pôles existants dédiés à d'autres domaines d'activités** comme l'aéronautique, l'électronique, les matériaux, les nouvelles technologies de la communication, etc... On peut citer le pôle Aerospace Valley à Bordeaux qui mène des projets dont certains pourraient être utiles au secteur nautique, comme par exemple les innovations développées dans les systèmes de positionnement embarqués.

1.3/ Accroître la visibilité des compétences atlantiques et renforcer la diffusion des nouvelles technologies dans les régions atlantiques

La façade atlantique française regroupe plus de la moitié de la production nautique française et s'appuie sur un ensemble de **compétences et de savoir-faire technologiques reconnus au niveau mondial**. Malheureusement, cette concentration des compétences n'apparaît pas pour autant de manière très visible à l'échelle atlantique et par conséquent au niveau mondial.

Aussi, les Conseils Economiques et Sociaux de l'Atlantique préconisent t-ils **d'accroître** la visibilité des compétences existantes et de **diffuser** les nouvelles technologies.

Proposition 7 : Créer des outils pour une meilleure visibilité de l'offre des compétences « R&D »

Proposition 8 : Développer et diffuser une veille sectorielle dans les 4 régions atlantiques

Proposition 9 : Organiser des journées thématiques interrégionales d'échanges et de diffusion sur les nouvelles technologies

Proposition 7 : Créer des outils pour une meilleure visibilité de l'offre des compétences « R&D »

Il est préconisé de valoriser et d'accroître la visibilité des compétences du secteur nautique en réalisant **un annuaire en ligne** dans lequel seraient référencées **toutes les compétences et spécialités techniques et technologiques présentes dans les régions atlantiques**. Cet annuaire pourrait être élaboré à l'initiative des Conseils Régionaux (avec l'appui des acteurs concernés), on retrouverait une présentation des structures recensées à l'échelle des quatre régions atlantiques, leurs coordonnées ainsi que leurs spécialités techniques et technologiques. La réalisation d'un tel outil n'a d'intérêt que si celui-ci est largement diffusé dans les 4 régions atlantiques. Cette **diffusion** devra se faire vers l'ensemble des acteurs de la filière, et plus particulièrement vers les TPE et PME du secteur.

Proposition 8 : Développer et diffuser une veille sectorielle commune dans les 4 régions atlantiques

La création d'une veille sectorielle dans les 4 régions atlantiques aurait pour objectif d'informer régulièrement sur **l'évolution générale du marché, les tendances, les nouvelles technologies, les marchés de niche**, etc... Cette veille serait ensuite diffusée à l'ensemble des entreprises du secteur nautique dans les 4 régions.

Cette veille technologique pourrait prendre la forme d'articles rédigés régulièrement par des experts, chercheurs ou scientifiques issus des centres techniques comme le CRAIN, le CRITT, le pôle Mer... Cela permettrait de favoriser de manière concrète les échanges entre les acteurs du développement, du transfert des technologies et des entreprises nautiques.

Pour ce faire, il faudrait établir un accord partenarial entre les 4 régions pour **désigner une mission de coordination** ou une **région pilote** qui serait en charge d'animer cette veille en définissant les thématiques des articles et en développant les liens avec les auteurs des articles.

Proposition 9 : Organiser des journées thématiques interrégionales d'échanges et de diffusion sur les nouvelles technologies

Au cours de cette étude, tous nos interlocuteurs ont souligné l'importance de la diffusion et du transfert de technologies. Pour répondre à cet enjeu, on pourrait imaginer, sur le même modèle que les journées techniques organisées par la structure Eurolarge Innovation, **des journées thématiques interrégionales ayant pour objectif d'informer les acteurs du secteur nautique sur les évolutions technologiques et techniques**. Les thèmes et problématiques abordés doivent être très spécifiques (modes de propulsion, éco-matériaux, météorologie et innovation, gestion d'énergie à bord, éco-conception, etc...). L'organisation de ce type de rencontres est aussi un bon moyen pour fédérer les acteurs et échanger sur les connaissances et les savoir-faire des uns et des autres. Ces journées thématiques pourraient se dérouler successivement dans chacune des régions de la façade atlantiques.

1.4/ Anticiper les besoins humains et adapter l'offre de formation aux évolutions pour maintenir un savoir-faire atlantique

Le secteur nautique a connu des **mutations structurelles et conjoncturelles** qui ont modifié les besoins des entreprises en termes de compétences humaines. Les enjeux qui en découlent nous poussent à préconiser une évolution et une adaptation de l'offre de formation existante dans la filière industrielle.

Pour répondre à ces enjeux, les Conseils Economiques et Sociaux de l'Atlantique proposent quatre grandes actions :

Proposition 10 : Renforcer la concertation et l'anticipation pour répondre aux évolutions de la filière et des métiers

Proposition 11 : Développer une « GPEC » territoriale à l'échelle des 4 régions

Proposition 12 : Adapter l'offre de formation aux enjeux et besoins de la filière

Proposition 13 : Examiner les possibilités de mutualisation de l'offre de formation dans les 4 régions

Proposition 10 : Renforcer la concertation et l'anticipation pour répondre aux évolutions de la filière et des métiers

Les procédés industriels dans le secteur nautique ont évolué au cours des dernières décennies. Nous sommes passés d'une technique de collage artisanal à des méthodes d'infusion puis d'injection moulée. Ces mutations concernent surtout les chantiers nautiques qui possèdent les moyens financiers et la maîtrise industrielle pour mettre en œuvre de tels procédés (injection). Cette **évolution des procédés de fabrication s'accompagne d'une évolution au sein même des métiers.**

Par conséquent, il est suggéré de renforcer la concertation et l'anticipation afin de répondre aux évolutions de la filière. Il faudra prendre en compte cette tendance à la **polyvalence** des métiers et **élargir les compétences** des salariés des entreprises. Pour ce faire, il faut renforcer la formation professionnelle continue en développant le savoir-faire des organismes de formation externes aux entreprises et en favorisant l'accès aux formations (meilleure information, accompagnement,...).

Proposition 11 : Développer une « GPEC » territoriale à l'échelle des 4 régions

Face aux difficultés de recrutement que peuvent rencontrer les dirigeants du secteur nautique, la coopération interrégionale pourrait être l'occasion de **formaliser les besoins des entreprises d'un même territoire**, de façon à alimenter une GPEC territoriale (qui pourrait d'ailleurs être transversale à d'autres secteurs maritimes). La mise en œuvre d'une GPEC territoriale suppose un minimum de visibilité sur les évolutions structurelles et conjoncturelles du secteur (mise en œuvre d'observatoires informels). Une telle stratégie permettrait de **faciliter les reconversions de salariés** et d'inscrire les entreprises dans les **perspectives d'activité et d'emploi de demain.**

Concrètement, une telle démarche suppose de concevoir des outils tels que :

- des modalités de communication sur les opportunités offertes aux salariés du territoire atlantique,
- des dispositifs d'aides à l'orientation et au choix,
- des dispositifs d'accès aux salariés concernés (correspondants formation/mobilité),
- des aides ciblées à la formation, à la gestion des fins de carrière et au transfert de compétences, à la sécurisation des mobilités professionnelles vers les activités innovantes,
- des dispositifs d'aide à la gestion des transitions au sein des entreprises.

La conception et la diffusion de ces outils peuvent faire partie intégrante des aides régionales apportées à la filière nautique.

Proposition 12 : Adapter l'offre de formation aux enjeux et besoins de la filière

En premier lieu, il semblerait intéressant d'**identifier** et de connaître de manière plus approfondie le **niveau quantitatif et qualitatif de l'offre de formation** actuelle à l'échelle des 4 régions. Cela permettrait ainsi d'adapter cette offre aux besoins et de la répartir de manière équilibrée sur le territoire des 4 régions.

Il est essentiel de **distinguer les problématiques d'emploi et de formation** qui concernent **les TPE/PME** et les **grands chantiers nautiques**. En effet, comme nous avons pu le voir, les petites entreprises ont souvent plus de difficulté à accéder aux formations et il conviendrait de développer cet aspect.

Concernant les besoins identifiés, il nous apparaît important de **développer des formations spécialisées et pointues dans les domaines suivants :**

- les techniques de commercialisation (notamment auprès des TPE/PME),
- les matériaux composites (notamment après le lycée),
- l'architecture navale (pour former nos architectes sur place plutôt qu'à l'étranger),
- les services (maintenance, réparation, négoce),
- la gestion des déchets et le recyclage des matériaux issus du nautisme (besoin encore peu identifié mais qui représente un enjeu d'avenir).

Proposition 13 : Examiner les possibilités de mutualisation de l'offre de formation dans les 4 régions

La **mutualisation de l'offre de formation à l'échelle des 4 régions de la façade atlantique** nous paraît être une solution viable mais seulement **sur des secteurs très spécialisés**. Pour l'industrie nautique, cela concerne les matériaux composites dont les enjeux sont très importants pour les 4 régions. En ce qui concerne la dimension environnementale, il conviendrait d'avoir une offre mutualisée pour le secteur de la construction nautique. Enfin, la commercialisation des produits et le marketing sont souvent identifiés comme des domaines de compétences où il existe un manque chez certains dirigeants de chantiers nautiques. A cet effet, il faudrait réfléchir aux possibilités de mutualisation de l'offre dans les 4 régions.

D'autre part, le nautisme est un secteur d'activités appartenant au domaine plus large de l'économie maritime. Dans ce sens, il apparaît opportun **d'intégrer le nautisme dans l'offre de formation existante autour des métiers de la mer** : pêche, ports de plaisance, ports de commerce, marine marchande, aquaculture, construction et réparation navale,... Les formations liées au nautisme doivent donc être intégrées dans une vision d'ensemble des activités liées à la mer. Et pour aller plus loin sur ce point, il conviendrait de réfléchir à la mise en place de **passerelles** et de favoriser les **transitions professionnelles** (évolution de carrière, reconversion,...) entre le secteur nautique et les autres secteurs de cette économie maritime.

1.5/ Accompagner et renforcer la compétitivité des TPE et PME du secteur nautique

Si l'industrie nautique de la façade atlantique est portée par des grands chantiers leaders sur les marchés mondiaux, il convient aussi de rappeler **l'importance du réseau de TPE et PME** qui constitue la majorité du secteur dans ces régions (en nombre). Les problématiques auxquelles elles doivent faire face sont spécifiques. L'enjeu actuel consiste à développer la performance de ces petits chantiers à travers deux domaines prioritaires : **l'innovation et les ressources humaines**.

Proposition 14 : Renforcer l'accès des TPE et PME à la R&D et l'Innovation

Proposition 15 : Accompagner les TPE et PME dans une meilleure gestion des ressources humaines

Proposition 14 : Renforcer l'accès des TPE et PME à la R&D et l'Innovation

La filière nautique est un jeune secteur dans lequel les chantiers sont plutôt considérés comme innovants, néanmoins, les dirigeants de chantiers et plus particulièrement les petits chantiers ne sollicitent pas forcément les organismes de recherche existants. Ce constat est renforcé par l'évolution des processus industriels qui entraîne une **augmentation du coût de la R&D** et qui creuse par conséquent l'écart entre les grands et les petits chantiers nautiques.

Cette problématique est commune aux 4 régions atlantiques. C'est pourquoi il est préconisé de renforcer l'accès des TPE et PME à l'innovation. Pour ce faire, les régions doivent accroître l'information sur les compétences existantes dans leur région et favoriser les **misés en relation de ces chantiers avec les centres techniques et les laboratoires**. Cela peut passer par le développement de **passerelles** entre les universités et les entreprises, avec par exemple le financement d'un ingénieur transfert au niveau inter-régional (ex : Université de Bretagne Sud).

Enfin, l'accompagnement des PME et TPE doit passer par **des aides financières aux entreprises** qui ont recours aux moyens de recherche et qui mettent en place de nouveaux produits ou process (ex : aide « Nautinov » développée dans le Morbihan). L'aide financière peut ainsi inciter les entreprises à innover.

Proposition 15 : Accompagner les TPE et PME dans une meilleure gestion des ressources humaines

Le secteur nautique est caractérisé par une **forte dichotomie** entre quelques grands chantiers nautiques et un vaste tissu de TPE et PME. Cette structuration du secteur explique que les problématiques soient différentes d'un côté comme de l'autre, à l'image de la gestion des ressources humaines qui est un domaine encore peu maîtrisé par les plus petits chantiers.

A cet effet, il est préconisé d'aider les TPE et PME à se doter d'une meilleure gestion de leurs besoins et de leurs ressources humaines. On a d'ailleurs remarqué que la **GPEC** (Gestion Prévisionnelle des Emplois et Compétences) est un chantier bien peu travaillé par les petites et moyennes entreprises. Les Régions, via les chambres consulaires (chambre des métiers,...) et les Contrats d'Objectifs Territoriaux (COT), peuvent avoir ici un rôle d'accompagnement auprès de ces dirigeants, par exemple en les incitant à **développer des plans de formation** dans leurs entreprises, à favoriser la **VAE**,... Des outils peuvent être mis en place (fiches actions, conseil,...). L'expérience bretonne dans le cadre du « Plan Nautisme » peut être un exemple à développer à l'échelle des 4 régions atlantiques.

Enfin, l'enjeu de **la transmission des entreprises** est très lié à la gestion des ressources humaines puisqu'elle pose le problème de la transmission du savoir. La moyenne d'âge des dirigeants d'entreprise est élevée et pour faire face au renouvellement de ces compétences, il est suggéré que les Régions renforcent leurs actions, avec les chambres consulaires, pour que la transmission soit optimale : encadrement des apprentissages et des formations : par des seniors, travail sur l'attractivité des métiers du secteur.

1.6 / Promouvoir une meilleure organisation de la filière nautique pour acquérir et mutualiser des compétences externes

La **valorisation des compétences externes** est encore peu développée dans le secteur nautique, mais elle représente **un enjeu majeur** dans la mesure où elle permettrait d'accroître la performance de ce secteur.

A cet effet, les Conseils Economiques et Sociaux de l'Atlantique émettent deux propositions.

Proposition 16 : Créer des outils communs tels que les groupements d'employeurs et les réseaux de consultants

Proposition 17 : Organiser et structurer le réseau de sous traitants à l'échelle atlantique

Proposition 16 : Créer des outils communs tels que les groupements d'employeurs et les réseaux de consultants

Deux types d'outils peuvent être développés dans le cadre de cette action.

Le premier outil est le développement de groupements d'employeurs dédiés spécifiquement à la filière nautique (« glisse » compris). Il existe aujourd'hui au niveau local des groupements d'employeurs dans d'autres secteurs industriels (agriculture, agroalimentaire,...) mais qui répondent à des besoins liés uniquement à la production. Ici, il s'agirait de **créer des groupements d'employeurs à l'échelle régionale** ou interrégionale pour répondre de manière mutualisée aux besoins des entreprises nautiques. Les besoins peuvent concerner deux catégories :

- des ouvriers très spécialisés pour la production nautique
- des cadres spécialisés dans **des domaines non concurrentiels** : ressources humaines, gestion de la production, techniques de commercialisation, démarches qualité, expertise environnementale,...

La mutualisation de ce personnel peut s'organiser sur une échelle géographique atlantique et se faire de manière hebdomadaire, mensuelle, trimestrielle ou semestrielle.

Le deuxième outil consiste à créer **des réseaux d'ingénieurs ou de consultants pour développer le conseil** auprès des chantiers nautiques ou des entreprises du secteur « glisse ». De la même façon que pour les groupements d'employeurs, les compétences et l'expertise apportées par ces réseaux toucheraient des activités non concurrentielles.

Cette préconisation s'adresse d'abord aux acteurs de la filière industrielle mais nécessiterait d'être ensuite **élargie aux structures nautiques** (bases nautiques, clubs,...) qui doivent souvent faire face à des difficultés de gestion de personnel et à un manque de compétences pour la valorisation et la commercialisation de leurs prestations nautiques.

Proposition 17 : Organiser et structurer le réseau de sous traitants à l'échelle atlantique

On assiste dans le secteur de l'industrie nautique à un **phénomène d'externalisation** de plus en plus fort, notamment chez les grands leaders tels Bénéteau, Dufour, Poncin,...

Dans ce contexte, les donneurs d'ordre se heurtent à la difficulté qu'ont les sous traitants à accompagner la croissance des chantiers, à s'adapter aux évolutions du marché et à être toujours en capacité d'innover. A cet effet, le groupe Bénéteau vient d'initier une démarche « **Dinamic Entreprises** » ayant pour objectif **d'animer et d'accompagner son réseau de sous-traitants** à travers un groupe pilote de 5 entreprises non concurrentes. L'initiative est financée par les collectivités publiques et notamment la Région Pays de la Loire.

Afin d'assurer une bonne structuration du réseau de sous-traitants, **ce type de dispositif partenarial devrait être élargi et soutenu par toutes les régions atlantiques**. Cette démarche permettrait d'accompagner les sous traitants dans la définition d'une stratégie, en renforçant l'anticipation, l'innovation, et en les aidant à se développer au même rythme que les donneurs d'ordre. Pour que cette coopération fonctionne, elle doit se tisser autour d'actions concrètes afin que les PME sous traitantes puissent en tirer un bénéfice direct et rapide. Dans ce type de démarche collaborative, le rôle des régions de la façade atlantique pourrait être le suivant :

- procéder à **une évaluation des actions** définies par les entreprises et proposer des ajustements stratégiques si nécessaire,
- mettre en place **une mission d'animation** ou désigner une **région pilote** pour assurer **la coordination entre les entreprises**.

En conclusion, on peut dire qu'une meilleure structuration de la sous-traitance dans la filière nautique serait un support à l'action interrégionale et une condition à son efficacité. Toutefois, l'intérêt de cette démarche doit prendre en compte la difficulté à faire travailler ensemble les entreprises et le manque de disponibilité des dirigeants d'entreprises.

2/ Coopérer pour une excellence environnementale du nautisme dans les régions atlantiques

Tout au long de cette étude, les préoccupations environnementales sont apparues comme prioritaires tant au niveau de la production que de la gestion portuaire, mais aussi de la demande des usagers du nautisme. L'objectif des préconisations suivantes consiste à faire de l'espace atlantique une **référence internationale pour la qualité environnementale de sa filière nautique et de ses activités nautiques**.

Ainsi, les Conseils Economiques et Sociaux de l'Atlantique proposent de mettre en œuvre une **démarche environnementale commune aux 4 régions en répondant aux 4 objectifs suivants** :

- 2.1/ Mutualiser et harmoniser les démarches environnementales liées à la gestion des déchets issus du nautisme
- 2.2/ Favoriser le développement, l'échange et le transfert de bonnes pratiques environnementales
- 2.3/ Valoriser une approche interrégionale pour mettre en œuvre la notion de Gestion Intégrée des Zones Côtières (GIZC)
- 2.4/ Intégrer la dimension environnementale dans les formations liées au secteur nautique



Photo : Sarah Brèque

2.1/ Mutualiser et harmoniser les démarches environnementales liées à la gestion des déchets issus du nautisme

Les **impacts du nautisme sont multiples** et concernent à la fois les déchets produits par les chantiers, les bateaux et les usagers, mais aussi les déchets issus des opérations d'entretien (carénage) ou de dragage. Enfin, la question du traitement des matériaux et des bateaux en fin de vie est une problématique environnementale forte.

Les solutions à apporter aux impacts environnementaux du nautisme doivent être abordées à l'échelle interrégionale. Cette mutualisation des démarches met en avant le **rôle d'impulsion et de coordination** que les Régions peuvent avoir ici. Les Conseils Economiques et Sociaux de l'Atlantique soulignent ainsi l'importance d'une **réflexion commune** des 4 régions. Celle-ci pourrait concerner les domaines d'action suivants :

Proposition 18 : Harmoniser le niveau d'équipement de collecte et de traitement des déchets

Proposition 19 : Mener une réflexion interrégionale sur la déconstruction des bateaux

Proposition 20 : Mettre en œuvre des actions pour le traitement, la revalorisation des matériaux et des bateaux

Proposition 21 : Développer des solutions mutualisées et innovantes aux problématiques générées par le carénage

Proposition 22 : Conduire une approche globale pour répondre aux enjeux des dragages portuaires

Proposition 18 : Harmoniser le niveau d'équipement de collecte et de traitement des déchets

Même s'il existe des installations permettant une **meilleure gestion des déchets** (eaux noires, eaux grises, huiles et hydrocarbures, piles, déchets ménagers, déchets solides de type plastique, verre, cartons, fusées de détresse...), on a pu néanmoins remarquer d'importantes différences d'équipements d'un port à un autre ou d'une structure nautique à une autre. Pour répondre à ce déséquilibre, il est tout d'abord préconisé **d'harmoniser de manière quantitative et qualitative le niveau d'équipement à l'échelle atlantique**. Rappelons à cet effet que de nombreux petits ports ne possèdent même pas les installations sanitaires de base, d'où la nécessité de cette homogénéisation des équipements. Une attention particulière devra donc être portée vers les plus petits ports ou stations balnéaires. Dans un second temps, il conviendra **de multiplier les équipements de collecte et de traitement des déchets**, notamment dans des zones particulièrement sensibles.

Au-delà de l'équipement des ports, il faut rappeler que la réglementation actuelle oblige uniquement les bateaux construits après 2008, à être équipés de **récupérateur d'eaux noires**. L'espérance de vie des bateaux étant très longue, il est préconisé que les régions de la façade atlantique mettent en place les moyens nécessaires (lobbying, avis communs,...) pour **faire évoluer la législation nationale et/ou européenne** sur :

- l'obligation d'équiper en récupérateur d'eaux noires les bateaux construits **avant 2008**,
- l'extension de cette obligation pour les récupérateurs **d'eaux grises**.

Proposition 19 : Mener une réflexion interrégionale sur la déconstruction des bateaux

La mise en place d'une filière de déconstruction des bateaux de plaisance en fin de vie est un sujet sur lequel la FIN travaille depuis 2002. A l'heure actuelle, le gisement semble être encore faible ou du moins difficile à évaluer. Mais, l'initiative paraît intéressante puisque la déconstruction va devenir un **enjeu majeur d'ici une quinzaine d'années**.

Sur ce point, il est proposé de renforcer et de coordonner l'action politique des régions atlantiques auprès de Bruxelles pour **faire évoluer la réglementation européenne** sur :

- la définition des bateaux hors d'usage (quels sont les critères ? quel statut ?),
- l'obligation d'avoir une assurance (hors des ports),
- l'obligation d'un contrôle technique pour les bateaux de plaisance,
- l'obligation de déconstruire un bateau considéré « hors d'usage »,
- l'utilisation du domaine public (dégagement surtout dans les mouillages sauvages),

Cette évolution de la réglementation permettrait de définir les contours de la notion de bateaux de plaisance hors d'usage et d'évaluer de manière précise le gisement existant.

Concernant la **localisation**, la FIN proposait la construction d'un centre de traitement en Normandie, complété ensuite par un réseau de cinq autres centres. Sur cet aspect, il ne nous paraît pas réaliste de créer une filière à part entière dédiée au nautisme. En revanche, il nous semble plus pertinent de **s'appuyer sur un réseau de centres de collecte et de traitement déjà existants**. Le gisement n'étant pas encore bien évalué, le développement de la co-activité sur des sites existants (ex : automobile) pourrait être alors, dans un premier temps, une solution viable. A cet effet, il conviendrait de répertorier les sites qui existent à proximité des gisements et des constructeurs, et ceci afin d'optimiser la logistique de cette activité. Enfin, il nous semble important de souligner les possibilités de mutualisation entre les activités de déconstruction des mobil-homes et celle des bateaux de plaisance. Les deux activités se concentrent sur le littoral et peuvent présenter des opportunités dans l'émergence d'une filière de déconstruction.

Une étude approfondie devra être menée sur le **financement de la déconstruction**. Cette étude devra déterminer les différentes possibilités pour les sources de ce financement (un éco-organisme, les constructeurs, les utilisateurs, les gestionnaires de ports, les collectivités ?) et le statut de ce financement (taxe, redevance,...).

Enfin, le **rôle des différents acteurs publics et privés** devra être clairement défini dans une politique stratégique à l'échelle interrégionale. Les Régions devront jouer un rôle d'impulsion et de coordination fort dans la valorisation de la déconstruction des bateaux.

Proposition 20 : Mettre en œuvre des actions pour le traitement, la revalorisation des matériaux et des bateaux

Un autre chantier sur lequel la réflexion doit être interrégionale est le traitement, la revalorisation des matériaux et le reconditionnement des bateaux de plaisance ou autres supports nautiques. Concernant le traitement des matériaux hors d'usage, et plus particulièrement celui des composites très polluants (une fois dissous), il est proposé que les régions atlantiques réfléchissent à la **mise en œuvre d'un ou plusieurs centres de traitement des déchets issus de la filière nautique**. Quant à leur possible revalorisation, il existe des **initiatives de recyclage** intéressantes (ex : Textile en Mer,...) qui doivent être **multipliées**. Enfin, la déconstruction des bateaux en fin de vie ne devrait être envisagée qu'après avoir examiné toutes les possibilités de reconditionnement. Le **reconditionnement** peut avoir des **effets positifs** tels que : l'apprentissage de la navigation à des nouveaux publics n'ayant pas habituellement accès au nautisme, la remise en état des bateaux par des entreprises d'insertion etc...

Proposition 21 : Développer des solutions mutualisées et innovantes aux problématiques générées par le carénage

Le **carénage** est une question spécifique aux ports de plaisance et pour laquelle il faut apporter des solutions mutualisées. Les aires de carénage doivent être systématiquement développées sur tout le littoral atlantique, des **solutions techniques innovantes** existent et doivent être renforcées. Enfin, il est préconisé une **évolution du cadre réglementaire** car aucune législation spécifique n'existe à l'heure actuelle sur cette activité.

Proposition 22 : Conduire une approche globale pour répondre aux enjeux des dragages portuaires

Concernant la question du **dragage des ports de plaisance**, il convient de développer une **approche globale** (ex : schéma de référence en Finistère) et de favoriser des **solutions mutualisées** entre les ports. La **mutualisation des moyens** de dragage et de solutions pour les dépôts est d'autant plus justifiée que le coût du dragage augmente (en 10 ans, on est passé de 10€/m³ à 100€/m³ voire plus si le sédiment est pollué). La mise en place de tels schémas permettrait de référencer des sites de stockage à terre et en mer, mais aussi de développer à l'échelle interrégionale **des filières de revalorisation des sédiments** en ciment, en remblais. Il convient également de prêter une attention particulière à la gestion des volumes de sédiments à terre.

2.2/ Favoriser le développement, l'échange et le transfert de bonnes pratiques

Dans un contexte croissant de **prise de conscience environnementale** à tous les niveaux, il semble important de souligner la nécessité de développer et de diffuser les bonnes pratiques sur les territoires atlantiques. La **multiplication des initiatives collectives et individuelles** participera sans doute à l'excellence environnementale du nautisme sur la façade atlantique.

Pour ce faire, les Conseils Economiques et Sociaux de l'Atlantique proposent trois niveaux d'action.

Proposition 23 : Accroître les démarches éco-citoyennes sur la façade atlantique

Proposition 24 : Favoriser l'échange de bonnes pratiques et le transfert d'expériences

Proposition 25 : Développer l'animation des chartes environnementales à l'échelle interrégionale

Proposition 23 : Accroître les démarches éco-citoyennes au niveau atlantique

Les actions de sensibilisation existent comme nous avons pu le voir au cours de cette étude (association Echo Mer, sensibilisation au niveau des fédérations sportives,...). Néanmoins, ces actions se limitent à l'édition de plaquettes ou de brochures sur les questions environnementales et on s'aperçoit que les gestionnaires de ports de plaisance ne sont eux-mêmes parfois pas assez sensibilisés à l'environnement. Si l'on compare les actions menées en Atlantique avec celles menées par exemple dans les ports hollandais ou scandinaves, on s'aperçoit que la prise de conscience environnementale est bien plus faible chez nous. C'est pourquoi, il est préconisé de **renforcer les actions de sensibilisation** auprès des usagers, de développer des **démarches éco-citoyennes**, et de développer le concept **d'éco-navigation**.

Les initiatives intéressantes que nous avons pu recenser doivent être **étendues à l'ensemble de la façade atlantique**. Par exemple, il serait intéressant de créer des antennes de l'association Echo-Mer dans chacune des régions car cette expérience est transposable tant au niveau des actions menées (collecte des déchets plastiques sur les plages et dans les ports, collecte des piles usagées à bord des bateaux, sensibilisation des publics scolaires,...) que de la **charte de l'éco-marine** mise en œuvre par l'association. Cette charte est réutilisable dans les 4 régions mais il faut préciser qu'une charte environnementale est intéressante dans la mesure où elle est réellement appliquée avec des actions. Une autre initiative relevée au cours de cette étude est celle du **réseau Econav'**, soutenue à l'heure actuelle par la Région Bretagne et pour laquelle il est préconisé un soutien politique et financier de la part des trois autres régions.

De manière générale, il faut souligner le fait que la prise en compte de l'environnement dans le nautisme passe par **l'application de principes simples et la mise en œuvre d'actions concrètes** pouvant devenir des pratiques exemplaires et reproductibles. Autrement dit, il convient de passer du discours à l'action, et pour cela il est nécessaire que les Régions **s'investissent humainement et financièrement**.

Enfin, au regard de la faible utilisation des équipements par les usagers (par exemple les pompes à eaux noires), il apparaît important de développer des actions de sensibilisation pour accroître la **prise de conscience individuelle** des usagers.

Proposition 24 : Favoriser l'échange de bonnes pratiques et le transfert d'expériences

La coopération interrégionale dans le domaine environnemental passe aussi par l'échange de bonnes pratiques entre les 4 régions de la façade atlantique. A cet effet, il est suggéré **d'organiser des rencontres interrégionales** (journées thématiques, colloques,...) sur des problématiques environnementales communes aux 4 régions comme par exemple : le dragage des ports de plaisance, les innovations technologiques pour une meilleure gestion des déchets, les démarches éco-citoyennes, etc... Ces événements seront l'occasion d'échanges et de transfert d'expériences.

L'échange de bonnes pratiques environnementales dans le secteur nautique passera aussi par la réalisation de **guides de bonnes pratiques** à l'usage des collectivités, des usagers et des acteurs de la filière.

Enfin, concernant les **démarches de qualité dans les chantiers nautiques**, il serait intéressant **d'étendre l'expérience « Vague Bleue »** menée en Bretagne à l'ensemble des régions atlantiques. Cela pourrait se faire par le biais de protocoles entre les 4 régions. Une telle démarche permettrait de faire de l'ensemble des chantiers nautiques atlantiques une référence internationale en terme de qualité environnementale.

Proposition 25 : Développer l'animation des chartes environnementales à l'échelle interrégionale

Au cours de cette étude, on a identifié un certain nombre de chartes environnementales, de labellisations ou autres certifications environnementales (ports propres, pavillons bleus, ISO 14 001,...). Néanmoins, on s'aperçoit que le vrai problème réside dans **l'application et l'animation de ces chartes ou labellisations**. Cela est dû en grande partie à un manque de moyens humains et financiers, notamment pour les petits ports ou les petites collectivités.

Afin de mettre en œuvre et d'évaluer les actions définies dans ces chartes environnementales, il est préconisé que les régions atlantiques financent une **mission d'animation à l'échelle atlantique**, ou à défaut de plusieurs bassins de navigation. L'animation de telles chartes doit s'appuyer sur une concertation et un partenariat fort entre tous les acteurs concernés : institutions publiques, sociétés privées, associations de sensibilisation environnementales, usagers... Cette animation permettrait également de favoriser les **misés en relation** et les échanges d'expérience entre les régions, les collectivités littorales et les ports de plaisance.

Cette mission pourrait initier des études concernant par exemple les limites du développement du motonautisme sur certains plans d'eau (approche qui reste à appréhender).

2.3/ Valoriser une approche interrégionale pour mettre en œuvre une Gestion Intégrée des Zones Côtières (GIZC)

La population française et mondiale est de plus en plus attirée par le littoral, soit pour y résider soit pour le tourisme. On assiste à une **multiplication et à une diversification des usages** sur le littoral atlantique qui devient par conséquent l'objet de convoitises, de pressions et de menaces croissantes.

Pour répondre à cet enjeu, les Conseils Economiques et Sociaux de l'Atlantique préconisent que les activités nautiques s'intègrent dans **une démarche globale et cohérente de gestion du littoral**. Cette intégration s'appuie sur une interface entre terre et mer et doit prendre en compte la préservation de l'environnement.

Proposition 26 : Définir des lignes directrices communes et des périmètres d'action pertinents

Proposition 27 : Répondre à la problématique foncière sur le littoral atlantique

Proposition 28 : Développer une approche commune sur l'évolution, l'adaptation et l'articulation des outils réglementaires

Proposition 29 : Améliorer l'intégration paysagère et environnementale des ports de plaisance

Proposition 26 : Définir des lignes directrices communes et des périmètres d'action pertinents

L'intégration des activités nautiques dans un environnement global passe aussi par la mise en œuvre de démarches de Gestion Intégrée des Zones Côtières sur le littoral atlantique. Nous en avons souligné les enjeux en deuxième partie de ce rapport :

- permettre un développement harmonieux, équilibré et intégré du nautisme en interaction avec les autres usages du littoral,
- développer une gestion qualitative du nautisme, de ses pratiques et de ses usages,
- contribuer à la cohésion sociale et à l'intégration du nautisme dans le territoire.

La GIZC résulte la plupart du temps d'une stratégie transnationale ou nationale. Afin d'optimiser son application au niveau local, il est suggéré d'initier une approche interrégionale et par conséquent de **renforcer le rôle des régions dans la mise en œuvre des actions** qui en découlent.

Les principes et objectifs mis en œuvre dans la **Charte des espaces côtiers bretons** pourraient par exemple être **déclinés à l'échelle de la façade atlantique** avec des **actions spécifiques** en fonction des territoires concernés. En effet, les problématiques peuvent varier d'une région à une autre, comme par exemple en Aquitaine où elles concernent plus particulièrement l'évolution du trait de côte et ses conséquences sur les activités littorales (dont le nautisme). De même, certaines zones littorales doivent être appréhendées de manière spécifique comme les estuaires (Gironde, Loire,...), les bassins aux écosystèmes fragiles (Arcachon), les îles atlantiques,... Enfin, la notion de **bassin de navigation** doit être valorisée pour bien prendre en compte les interactions entre les zones maritimes et les zones terrestres.

Il conviendra donc de mettre en œuvre une **planification interrégionale** de GIZC avec des lignes directrices communes à l'échelle atlantique. Puis, il faudra **définir des périmètres pertinents et homogènes** pour y développer des programmes d'actions spécifiques en fonction de la zone concernée. La définition de ces périmètres peut s'appuyer sur des bassins de navigation interrégionaux, à l'image de la zone qui s'étend des îles du Morbihan aux îles de la Charente-Maritime, ainsi que sur des sous ensembles locaux (à l'échelle d'un département).

Il est à cet effet essentiel d'établir **une bonne articulation entre les différents niveaux territoriaux**, la région pouvant être l'échelon qui planifie, coordonne, finance et active la prise de conscience.

Proposition 27 : Répondre à la problématique foncière sur le littoral atlantique

La problématique foncière a largement été soulignée au cours de cette étude, tant par les acteurs du milieu portuaire que par ceux de la construction nautique. En raison de sa forte attractivité, le littoral atlantique subit **une pression foncière de plus en plus forte**. L'ensemble de ses régions est concerné par ce phénomène.

Si l'on souhaite développer les activités nautiques sur la façade atlantique, il est nécessaire de disposer d'espaces suffisamment importants et d'identifier des pôles nautiques. Or, il faut rappeler que le foncier à vocation économique sur le littoral est rare et cher. Pour faire face à ce manque de réserves foncières, il peut être envisagé par les régions de la façade atlantique de développer des dispositifs **d'incitation financière pour constituer des réserves foncières** destinées à accueillir des entreprises du secteur nautique.

Concernant les ports de plaisance et les pôles nautiques qui gravitent autour de ces espaces portuaires, la problématique est la même, à savoir un manque de place. Une solution qui serait à préconiser consiste à réaliser **un recensement exhaustif des friches** portuaires, militaires et industrielles se situant à proximité des bassins de navigation. Une fois le recensement établi, il conviendrait de réaliser une étude sur leur localisation et les possibilités de reconversion de ces sites. Cela permettrait ainsi de **créer de nouveaux espaces pour le développement des activités nautiques** : création de port à sec ou parc à bateaux, accueil de chantiers nautiques ou d'équipementiers, développement de zones de services et de maintenance....

Proposition 28 : Développer une approche commune sur l'évolution, l'adaptation et l'articulation des outils réglementaires

L'intégration du nautisme dans son environnement passe aussi par une **bonne prise en compte de ce secteur dans le cadre réglementaire** mis en place au niveau national. La difficulté réside dans le fait qu'il y a une domanialité publique à la fois terrestre et maritime ainsi que plusieurs intervenants publics (Etat, Région, Département, Commune) dans ce domaine.

A cet effet, il est préconisé de développer une approche globale et partenariale entre les régions atlantiques et de mener une réflexion sur l'évolution, l'adaptation et l'articulation des réglementations (loi sur l'eau, loi littoral, Grenelle de l'environnement, Grenelle de la mer...). La réflexion et la consultation au niveau interrégional devra prendre en compte plusieurs problématiques et interrogations telles que :

- les **évolutions à envisager et à préconiser** auprès des instances nationales notamment pour adapter la loi « littoral » aux évolutions actuelles (multiplication des niveaux de décision et d'intervention, pression foncière, conflits d'usage,...),
- la **mise en œuvre des réglementations** au niveau régional et leur impact sur la façade atlantique,
- l'**articulation des outils existants** par rapport au nautisme (schémas de référence type GIZC, création de zones protégées type Natura 2000 ou parcs marins,...),
- l'intégration de l'ensemble du secteur nautique dans le **Grenelle de la mer** lancé en 2009,
- etc...

Pour ce faire, il est proposé de **s'inspirer de l'expérience développée par l'AGLIA** dans le secteur de la pêche et de l'aquaculture pour **créer un lieu de dialogue et d'échanges**, rassemblant les institutions régionales et les socioprofessionnels du nautisme. Cette structure aurait ainsi pour objectif d'être un partenaire actif dans les débats ouverts sur le développement du nautisme et de son intégration dans un environnement plus large. Dans cette optique, il est suggéré que cette structure travaille en concertation avec l'AGLIA.

Proposition 29 : Améliorer l'intégration paysagère et environnementale des ports de plaisance

L'appel à projets lancé par le Ministère du Développement Durable (MEEDDAT) en 2009 pour soutenir des projets de ports exemplaires est une bonne initiative. Elle résulte d'une demande forte de la part des acteurs du secteur nautique et répond à la nécessité d'améliorer les capacités portuaires tout en les intégrant dans leur environnement.

Cette prise en compte de l'environnement est essentielle. Il est proposé d'approfondir encore cette démarche en développant par exemple **la mise en place de concours régionaux ou interrégionaux**. En parallèle des appels à projets nationaux, ces concours auraient pour objectif de proposer une autre façon de construire ou d'améliorer les ports de plaisance. Ces concours viseraient ainsi à favoriser une intégration paysagère et environnementale des ports de plaisance en s'appuyant sur des **solutions créatives, originales et innovantes**. Ils pourraient être mis en œuvre sur le même modèle que le programme régional « Design'In Pays de la Loire ». Ce programme qui vise à promouvoir la création et l'innovation par le design auprès des entreprises, des chercheurs et du grand public, a déjà permis de récompenser des acteurs ligériens grâce à un appel à projets design (et notamment le projet Blue Ring déjà cité au cours de cette étude).

Dans cette notion d'intégration paysagère et environnementale, il convient de souligner l'importance de l'interface entre terre et mer. En effet, les solutions apportées doivent prendre en compte la vision (au sens paysager) des ports de plaisance **depuis la terre, mais aussi depuis la mer**.

2.4/ Intégrer la dimension environnementale dans les formations liées au secteur nautique

Les **usagers** du nautisme, quels qu'ils soient, deviennent de plus en plus **exigeants sur la qualité environnementale** des équipements présents dans les bases nautiques, les ports de plaisance, ou les stations balnéaires,... Cette exigence se fait aussi ressentir au niveau de l'achat des bateaux, mais aussi des prestations nautiques et services portuaires.

Afin de répondre à cette demande croissante de la part des usagers du nautisme, il conviendrait **d'élargir les compétences** des acteurs nautiques et portuaires **au domaine environnemental** et de leur permettre ainsi de se spécialiser sur ces problématiques.

A cet effet, les Conseils Economiques et Sociaux de l'Atlantique proposent deux actions :

Proposition 30 : Développer des compétences spécifiques dans les formations initiales et professionnelles

Proposition 31 : Spécialiser et mutualiser l'offre de formation

Proposition 30 : Développer des compétences spécifiques dans les formations initiales et professionnelles

La prise en compte de l'environnement dans la gestion des ports de plaisance est une tendance qui s'est accentuée ces dernières années. La FFPP a d'ailleurs récemment mis en place un module de gestion environnementale au sein de son CQP. Pour renforcer cette préoccupation, il serait nécessaire d'anticiper les besoins futurs et d'intégrer systématiquement la dimension environnementale **dès les formations initiales** existantes. Cela peut se faire sous la forme de **modules spécifiques** par exemple sur la **connaissance du milieu marin** ou sur **la gestion des déchets** dans les ports de plaisance.

Au niveau des formations professionnelles, la demande semble croissante et il conviendrait de répondre également à ces nouveaux besoins en développant une **offre adaptée** et présente sur l'ensemble du territoire atlantique.

L'intégration des modules environnementaux dans l'ensemble des formations initiales et professionnelles est une action qui doit être **étendue aux formations du personnel des structures nautiques** qui sont de plus en plus confrontées à une demande croissante des usagers dans ce sens.

Proposition 31 : Spécialiser et mutualiser l'offre de formation initiale

Au-delà de la simple intégration de modules dans les formations existantes, il pourrait être souhaitable à plus long terme de mettre en place **des formations initiales spécialisées**.

Par exemple, des formations spécialisées dans la **gestion environnementale des ports de plaisance** permettraient notamment d'optimiser la mise en œuvre et l'animation des chartes environnementales, souvent appliquées de manière inégale. Une autre spécialisation pourrait concerner les **formations spécifiques au recyclage et la gestion des déchets** issus des activités nautiques. Ce type de formation représente un métier d'avenir avec le développement probable des éco-activités.

3/ Coopérer pour valoriser et promouvoir une façade atlantique commune

Le dernier axe de la stratégie interrégionale que nous proposons s'attache au socle commun de nos 4 régions, à savoir la façade atlantique qui nous unit. Or, le développement d'un nautisme durable et performant doit s'inscrire dans **un territoire atlantique bien identifié et reconnu au niveau international**.

Il convient donc de mettre en œuvre une véritable démarche de valorisation et de promotion s'appuyant sur une dynamique commune aux 4 régions atlantiques. Les **atouts sont multiples** et concernent autant le territoire géographique que son environnement naturel, humain, économique, social, culturel,... mais ces potentialités doivent être **mieux identifiées et valorisées**. Elles doivent aussi **s'adapter aux évolutions et être reconnues à l'échelle mondiale**.

Pour répondre à cet enjeu, les Conseils Economiques et Sociaux de l'Atlantique suggèrent un ensemble de propositions répondant aux **5 objectifs suivants** :

3.1/ Mettre en place un outil de mutualisation, de diffusion et d'échange des données dans le secteur nautique en Atlantique

3.2/ Promouvoir et animer une façade atlantique commune en s'appuyant sur la valorisation des activités nautiques et portuaires

3.3/ Inscrire les ports de plaisance de la façade atlantique dans un développement global et dynamique

3.4/ Adapter et faire évoluer les compétences humaines pour répondre à ces objectifs de valorisation des activités nautiques et portuaires de la façade atlantique

3.5/ Développer une visibilité internationale commune aux 4 régions afin de favoriser l'émergence d'une ambition atlantique pour la filière nautique



Photo : Région Pays de la Loire

3.1/ Mettre en place un outil de mutualisation, de diffusion et d'échange des données dans le secteur nautique en Atlantique

Lors de cette étude, il a souvent été souligné par nos interlocuteurs qu'il n'existait pas de référentiel commun pour connaître et analyser les données existantes dans le secteur nautique. L'objectif étant de valoriser une façade atlantique commune, il apparaît essentiel de **bien connaître les réalités de ce territoire avant de vouloir le promouvoir**. De plus, il a été souligné un manque d'échanges entre les régions atlantiques.

C'est pourquoi les Conseils Economiques et Sociaux de l'Atlantique proposent de créer un outil commun permettant de réaliser les actions suivantes.

Proposition 32 : Rassembler et harmoniser les données existantes dans le domaine des pratiques nautiques et des ports de plaisance

Proposition 33 : Réaliser une veille interrégionale pour mieux connaître et diffuser les réalités du territoire atlantique

Proposition 32 : Rassembler et harmoniser les données existantes dans le domaine des pratiques nautiques et des ports de plaisance

La première action concerne les pratiques nautiques et vise à faire un état des lieux des pratiques nautiques de la façade atlantique, de leur poids socio-économique, de l'offre existante, des besoins,... Pour ce faire, il est inutile de faire à nouveau des inventaires, mais il convient plutôt de **rassembler, de compléter si nécessaire et d'harmoniser les données existantes** (CROS, fédérations sportives, directions régionales « jeunesse et sport », associations dédiées au nautisme, SEM, etc...).

La mise en œuvre d'un tel outil permettrait les résultats suivants :

- avoir les mêmes indicateurs et une **méthode commune** de recensement entre les 4 régions,
- avoir **une vision d'ensemble** exhaustive sur la façade atlantique,
- **comparer** les bonnes pratiques (« benchmarking ») et se positionner par rapport aux autres régions.

Il faudrait ensuite se poser la question des moyens humains et financiers à mettre en œuvre pour faire vivre cet outil. Le financement peut émaner des institutions régionales et/ou européennes, et le pilotage pourrait être réalisé dans le cadre du projet Interreg NEA2 dont la Bretagne est le chef de file. Une des actions du projet NEA2 a prévu la mise en place d'un observatoire du nautisme dans l'Espace Atlantique dès 2009 (désignation d'un coordinateur, suivi biannuel, recueil de données tous les deux ans,...). Seules les Régions Bretagne et Pays de la Loire sont actuellement partenaires de ce projet, il est donc préconisé que les **régions Aquitaine et Poitou-Charentes soient associées à cette démarche** mise en place dans le cadre de **NEA2**.

Enfin, il reste à préciser que ce travail de recensement et d'harmonisation des données est difficile car l'organisation est différente d'une région à l'autre, mais aussi parce que l'expérience et le savoir-faire ne sont pas les mêmes d'une région à une autre. C'est pourquoi une telle action doit répondre à une véritable commande de la part des régions de la façade atlantique, et permettre la mise en place d'un **outil au service de politiques publiques** qui veulent valoriser le nautisme. Des initiatives intéressantes ont déjà vu le jour comme l'inventaire des pratiques nautiques réalisé dans le cadre du projet NEA1 (seule la Bretagne y a participé), l'observatoire de « Nautisme en Bretagne » et de « Nautisme en Finistère », l'observatoire de la SEM Pays de la Loire. Ces exemples sont différentes expériences qu'il conviendrait d'analyser et de reprendre pour les étendre à l'ensemble des régions atlantiques.

Proposition 33 : Réaliser une veille interrégionale pour mieux connaître et diffuser les réalités du territoire atlantique

Une fois le recensement et l'harmonisation des données réalisés, la seconde étape pourrait consister à évoluer vers la création d'une véritable **cellule d'observation et de veille** interrégionale sur les pratiques nautiques.

Une telle démarche permettrait de développer des axes de travail interrégionaux sur :

- l'évaluation des **besoins en formation et emploi** : possibilité de développer la polyvalence sur les brevets professionnels, adaptabilité des métiers sur le terrain,...
- l'**observation** et l'évaluation quantitatives des pratiques nautiques,
- l'échange de **bonnes pratiques**, la connaissance et le transfert d'expériences,
- les **attentes des clientèles** (analyse de cas),
- l'**anticipation des grandes évolutions et tendances** nationales (veille sur les études qui sont réalisées),
- la **mise en relation** des acteurs par le biais d'échanges, de contacts, d'animations,...

Ces axes de travail peuvent et doivent être étendus au secteur des ports de plaisance qui est très lié à la pratique nautique en général.

Enfin, pour favoriser les relations interrégionales et acquérir une bonne connaissance des évolutions, il apparaît nécessaire **d'améliorer la diffusion des données** dans chaque région.

3.2/ Promouvoir et animer une façade atlantique commune en s'appuyant sur la valorisation des activités nautiques et portuaires

Un des principaux enjeux pour valoriser une façade atlantique commune consiste à s'appuyer sur les atouts patrimoniaux et la diversité de l'espace atlantique, afin d'en faire **une destination « nautique » et « maritime » reconnue au niveau international**.

Pour y répondre, les Conseils Economiques et Sociaux de l'Atlantiques proposent la définition et la mise en œuvre d'**une politique commune d'animation à l'échelle de tout le bassin atlantique**. Cette politique mettrait en place plusieurs actions visant à valoriser et coordonner les activités nautiques et portuaires sur le littoral atlantique.

Proposition 34 : Développer une destination touristique « atlantique »

Proposition 35 : Valoriser la diversité et la complémentarité de l'offre nautique sur la façade atlantique

Proposition 36 : Développer des concepts innovants autour des pratiques nautiques à l'échelle atlantique

Proposition 37 : Favoriser l'émergence d'une culture maritime commune

Proposition 38 : Renforcer la pratique chez les jeunes et développer l'accessibilité vers tout type de publics

Proposition 34 : Développer une destination touristique « atlantique »

Pour développer au niveau international une destination touristique « atlantique », il convient de s'appuyer sur **une approche de bassin de navigation atlantique** ou inter-atlantique. Une politique peut être menée pour valoriser les potentialités du bassin maritime atlantique. Cela peut passer par le **développement des croisières internationales** qui représentent un enjeu économique encore peu développé à l'heure actuelle. Nous l'avons déjà souligné au cours d'une étude précédente⁴¹ et l'avons vu au cours de cette étude, les potentialités existent (positionnement stratégique entre Manche et Méditerranée, ouverture sur l'Atlantique, possibilités de cabotage le long de la façade, diversité du littoral...), mais leur mise en valeur devrait passer par :

- un renforcement des liaisons entre les ports d'escale et les hinterlands,
- une adaptation des équipements portuaires aux évolutions mondiales,
- le développement d'une démarche de qualité au niveau des équipements et services portuaires,
- une politique commune de communication à destination des clientèles étrangères,
- une démarche de professionnalisation des acteurs concernés,
- le développement de produits thématiques (ex : vignoble, gastronomie, estuaires...).

Pour mettre en œuvre ces actions, il est proposé de s'appuyer sur des outils existants et de **renforcer notamment l'action menée par le FAPOC** (French Atlantic Ports of Call). Cette structure de promotion commune qui rassemble plusieurs ports de la façade atlantique pourrait être soutenue par les Régions en proposant par exemple **la création d'une structure juridique pour animer ce réseau** (le FAPOC est actuellement un réseau informel de ports).

Parallèlement aux croisières internationales de type ferry, il faut réfléchir aux potentialités que représentent des croisières de courte durée. La présence de nombreuses îles sur la façade atlantique permettrait notamment ce développement, grâce à l'**organisation de croisières inter-îles**.

41 - Les CESR de l'Atlantique ont mis en avant le concept de « French Atlantic Coast » dans une étude réalisée en 2001 : « Pour une stratégie touristique concertée des régions de la Façade Atlantique ».

Proposition 35 : Valoriser la diversité et la complémentarité de l'offre nautique sur la façade atlantique

La deuxième piste de réflexion concerne la valorisation de l'offre nautique. En effet, de par la variété de leur littoral, les régions atlantiques ont l'opportunité de présenter un panel d'activités nautiques très complet et diversifié. Ainsi, il serait intéressant de s'appuyer sur les 4 régions pour mettre en œuvre **une politique commune de développement et de promotion de ces activités, en mettant en avant les complémentarités et la diversité** qui existent sur cette façade maritime : le surf en Aquitaine, la navigation hauturière en Charente-Maritime, le char à voile en Vendée, le kayak de mer et la voile légère en Bretagne, etc... Cette promotion commune autour des supports nautiques doit aussi concerner la diversité des paysages : lacs intérieurs et grandes plages en Aquitaine, nombreuses îles en Charente-Maritime, Vendée, Loire Atlantique et Sud Bretagne, estuaires des grands fleuves (Gironde, Loire) et des autres rivières, littoral découpé et rocheux en Bretagne, etc...

Concrètement, les actions pourraient être les suivantes :

- la **valorisation** des activités nautiques en plein essor du type **activités de glisse** (wave ski, kite surf, surf, kayak de mer,...),
- le **renforcement** des activités nautiques **traditionnelles**, et notamment la voile qui connaît un phénomène de stagnation (renforcer l'attractivité des écoles de voile),
- l'**accompagnement** des structures nautiques dans la mise en œuvre de **démarche de qualité** et d'engagement de services (éviter de créer de nouveaux labels ou certifications qui pourraient nuire à la visibilité de l'offre),
- l'édition de **brochures communes** sur l'offre présente dans les 4 régions et leur large diffusion au niveau des relais touristiques et de loisirs (en France et à l'étranger),
- la **mise en réseau** des structures nautiques, des opérateurs privés, des collectivités locales,...

Afin de réunir une offre complète d'activités nautiques sportives et de loisirs, il faudra aussi se demander dans quelle mesure il serait intéressant **d'étendre certaines pratiques sur tout le territoire atlantique**. Par exemple, la pratique du surf qui connaît un fort essor depuis quelques années est soumise aujourd'hui à des problèmes de sur-fréquentation sur le littoral aquitain. Or, certains spots sont en train de se développer ailleurs (Côte sauvage en Charente-Maritime, côte vendéenne, côte finistérienne) et mériteraient d'être valorisés à cet effet. Cette même logique peut s'appliquer par exemple au char à voile ou au kayak de mer dont les potentialités sont nombreuses : accessibilité facile, découverte de l'environnement marin, espaces de pratique nombreux,...

Proposition 36 : Développer des concepts innovants autour des pratiques nautiques à l'échelle atlantique

Dans une même logique de valorisation de l'offre nautique, il est suggéré que les régions atlantiques développent **des produits nautiques innovants**. Voici quelques exemples de concepts existants ou non qu'il conviendrait de renforcer ou de créer.

Il faut préconiser le **développement de l'éco-nautisme** à travers la promotion d'activités nautiques « douces » et propres, fondées sur la découverte des paysages naturels, des ports, des cultures et du patrimoine maritimes de l'espace atlantique. Ces produits doivent ainsi permettre de protéger et valoriser les richesses de l'environnement maritime et aquatique, tout en répondant à une nouvelle demande de la part des usagers. A cet effet, **les randonnées et balades nautiques** répondent tout à fait à cette nouvelle tendance. La réussite de ces produits nautiques en Bretagne justifierait leur développement dans les 3 autres régions (les Pays de la Loire ont commencé à s'approprier le concept). Mais, il est encore nécessaire de renforcer ces produits nautiques et d'améliorer leur visibilité.

La création d'un **rallye atlantique** permettrait d'allier pratique sportive, activité ludique et découverte du patrimoine maritime. Ce type de rallye est différent d'une compétition, il favorise l'itinérance nautique et permet de rendre la pratique accessible à un large public. On pourrait ainsi imaginer des parcours de plusieurs jours sur l'ensemble du bassin atlantique, avec des escales prévues (par exemple dans les îles) et l'organisation de fêtes maritimes dans certains endroits. De plus, ce type de produit permet de favoriser les retombées économiques locales lors des escales.

La **navigation groupée ou en « meute »** peut aussi être une nouvelle pratique à développer sur les côtes atlantiques. Ce concept consisterait à favoriser la navigation à plusieurs plaisanciers (débutants, confirmés,...) qui peuvent craindre de s'éloigner seuls du bord du littoral. Dans la même logique, on peut imaginer développer le concept de **bateaux collectifs ou l'usage partagé des embarcations**. Il permet de rendre accessible la pratique à des publics qui n'ont pas les moyens financiers ou qui ne souhaitent pas naviguer en solitaire.

Dans les deux cas, il faut souligner que ces nouvelles pratiques **favorisent la mobilité des plaisanciers** et répondent aux enjeux de saturation portuaire.

La **location** est encore peu développée sur la façade atlantique, à l'exception des locations journalières qui commencent à apparaître. Le développement de cette activité représente deux enjeux de taille. D'une part, la location peut être une des solutions à la saturation portuaire car elle favorise la mobilité. D'autre part, c'est une activité dont les retombées socio-économiques ne sont pas négligeables : coût du service de location, création d'emplois pour le maintien et l'entretien de cette flotte. A cet effet, il est préconisé de développer **des conditions particulières** pour favoriser la location de bateaux et de **réserver des espaces** aux loueurs dans les ports et stations nautiques. Enfin, il est important de différencier les types de location (petits ou gros bateaux, voile ou moteur) et de mettre en œuvre des stratégies de développement spécifiques en fonction du type de location (les marchés, les attentes des clients, les infrastructures d'accueil sont différents...).

Proposition 37 : Favoriser l'émergence d'une culture maritime commune

Les régions atlantiques se rassemblent autour d'un littoral maritime commun qui abrite un patrimoine, des cultures et identités variés. Afin de valoriser ces atouts, il est préconisé de faire émerger une culture maritime commune. Pour ce faire, trois actions sont envisageables.

Premièrement, il faut **développer les événements** dans les ports de plaisance et les stations nautiques. Ils sont source de retombées économiques et permettent aux populations de mieux **s'approprier leurs territoires maritimes**. Quand on parle d'événements, on entend aussi bien développer les grandes courses au large que les petites compétitions sportives, ou bien encore les fêtes

maritimes et salons nautiques. Une attention particulière devrait être portée sur les **Jeux Nautiques Atlantiques** encore très peu connus du grand public. A cet effet, il est préconisé une adhésion de l'ensemble des régions atlantiques françaises (seules la Bretagne et l'Aquitaine participent à ces Jeux) et une meilleure promotion des régions sur cet événement européen.

Deuxièmement, l'émergence d'une culture maritime commune doit s'appuyer sur **la conservation et la valorisation du patrimoine maritime**, au sens **matériel** (gréements, environnement, lieux, paysages, patrimoine immobilier...) mais aussi **immatériel** (culture, tradition, histoire,...). Cette valorisation pourrait se faire par le biais d'événements maritimes, d'expositions dans les musées ou de rassemblements de bateaux (ex : Brest), etc...

Proposition 38 : Renforcer la pratique chez les jeunes et développer l'accessibilité vers tout type de publics

Le dynamisme du nautisme sur la façade atlantique ne se fera pas sans **un développement fort et généralisé de la pratique nautique**. En effet, les activités nautiques ne sont encore pas totalement démocratisées, ne serait-ce que pour une question de coût financier. Dans ce sens, il est suggéré de **renforcer l'accessibilité des pratiques** autour de plusieurs pistes :

- renforcer la pratique de tous les sports nautiques **dès le plus jeune âge**, en développant le nautisme scolaire et les classes de mer,
- développer les **échanges entre les jeunes** des régions de la façade atlantique (au niveau des écoles, des centres d'activités, des centres de formation professionnelle,...),
- adapter les équipements, les supports nautiques et les formations d'encadrement pour rendre accessible les pratiques nautiques au **public handicapé**,
- adapter les produits nautiques **aux groupes d'adultes** (clientèle en devenir) mais aussi **aux retraités** (recherche du confort, de la sécurité,...).

Le renforcement de la pratique vers un large public permet non seulement l'émergence d'une culture nautique mais aussi le développement du secteur nautique dans son ensemble (retombées pour le secteur de la construction, des services portuaires, des services de loisirs et de location, du tourisme,...).

3.3/ Inscrire les ports de plaisance de la façade atlantique dans un développement global et dynamique

Le **port de plaisance a évolué ces dernières décennies**, d'une logique de stationnement pour les bateaux, nous sommes passés petit à petit à une logique d'offre de services portuaires pour les usagers du port mais aussi pour les populations locales et touristiques.

Les Conseils Economiques et Sociaux de l'Atlantique soulignent ici le **rôle d'impulsion et de coordination** que les Régions peuvent avoir dans la mise en œuvre des propositions d'actions suivantes.

Proposition 39 : Inscrire le port de plaisance dans une démarche globale de développement

Proposition 40 : Renforcer le travail en réseau des ports de plaisance

Proposition 39 : Inscrire le port de plaisance dans une démarche globale de développement

Le port de plaisance ne doit plus être considéré comme un simple « parking à bateaux » mais comme un élément stratégique dans une démarche globale, c'est-à-dire avec **les espaces complémentaires** qui l'entourent. Pour faire **évoluer** les ports de plaisance **d'une gestion statique vers une gestion dynamique**, il convient de développer un véritable projet de territoire qui dépasse les espaces à flot et explique que l'échelle communale ne soit pas appropriée pour cette réflexion de port global et intégré.

C'est pourquoi il est préconisé que les régions de la façade atlantique impulsent une véritable stratégie de développement territorial global dans laquelle **l'offre portuaire doit être rationalisée et organisée de manière complémentaire** entre :

- des places à flot pour les bateaux qui naviguent,
- des places à flot de stationnement dans les bassins intérieurs et les estuaires,
- des ports à sec ou parcs à bateaux pour les petites unités « moteur »,
- un stockage à terre hors des périodes de navigation.

Cette offre doit être optimisée par **un renforcement du travail en réseau** entre les différents ports de la façade atlantique et un développement de la **gestion dynamique des places** (cf proposition).

Dans cette approche, il est essentiel de rappeler que l'accueil des bateaux doit être adapté à l'usage et au mode de navigation qu'en font leurs propriétaires. A cet effet, il conviendrait de développer des **outils pour mieux connaître les modes d'utilisation des bateaux**. Ces outils peuvent mettre en valeur des solutions techniques ou des modes de gestion innovants. Cette question va de pair avec **l'évolution nécessaire des services portuaires** qui doit aussi être prise en compte dans la démarche globale de développement du port.

Au-delà de l'implication nécessaire du gestionnaire de port, la mise en œuvre de ce type de démarche nécessite de mobiliser les collectivités et de développer **des stratégies régionales ou interrégionales qui s'appuient sur une volonté politique forte**. Cette approche représente un défi majeur pour nos régions car elle peut faciliter l'intégration du nautisme dans son environnement général en apportant les résultats suivants :

- un rééquilibrage économique des ports et de leurs territoires environnants,
- un impact positif sur les milieux professionnels nautiques environnants aux ports,
- une redéfinition des politiques d'animation, de pratiques sociales et sportives,
- une requalification de l'espace urbain et portuaire,
- une meilleure cohésion sociale,
- etc...

Proposition 40 : Renforcer le travail en réseau des ports de plaisance

On a pu remarquer au cours de notre étude que des initiatives de mise en réseau ou de coopération existaient entre les ports de plaisance. Il est préconisé de renforcer ce travail en réseau et de **fédérer ou harmoniser ce qui existe** dans certains cas. Voici les actions à envisager pour les régions atlantiques :

- une harmonisation des passeports de mobilité existants (ex : Sagemor, Euskaquitaine,...) pour aller à terme vers la création d'un **passeport « atlantique »** avec des tarifs et des avantages identiques d'un port à un autre
- la mise en place d'**incitations financières pour favoriser une gestion dynamique** des places et encourager les usagers à la mobilité (ex : tarifs préférentiels pour les plaisanciers qui naviguent beaucoup et loin, ou pour ceux qui programment leurs absences ou mettent leurs bateaux à terre, modulations tarifaires en fonction du type de stationnement...),
- un travail commun sur le développement de **l'accueil dans les îles** de l'espace atlantique (services, installations environnementales...),
- une promotion commune de **l'accueil des clientèles étrangères** et extra régionales (ex : via l'hivernage des bateaux notamment),
- la création d'un véritable **réseau portuaire basé sur la complémentarité et la diversité** des ports ou stations nautiques (mise en valeur des spécificités et atouts de chacun).

3.4/ Adapter et faire évoluer les compétences humaines pour répondre à ces objectifs de valorisation des activités nautiques et portuaires de la façade atlantique

Nous venons de voir que le développement du nautisme passait par la **promotion d'une façade atlantique commune** avec la mise en place d'actions telles que la valorisation de la diversité atlantique et d'une culture maritime commune, la mise en réseau des ports de plaisance et leur intégration dans une démarche globale de développement, etc...

Face à ces nouveaux enjeux, les Conseils Economiques et Sociaux de l'Atlantique soulignent la nécessité de **faire évoluer** les compétences humaines, de les **élargir** et de les **adapter** à cette stratégie interrégionale de promotion.

Proposition 41 : Promouvoir et faciliter l'accès à la formation professionnelle

Proposition 42 : Adapter les formations aux évolutions et à la multiplication des services

Proposition 43 : Accompagner les structures nautiques vers une professionnalisation accrue

Proposition 44 : Favoriser la polyvalence et la diversification des compétences des personnels enseignants

Proposition 45 : Favoriser l'évolution des carrières en développant une vision d'ensemble de la filière

Proposition 41 : Promouvoir et faciliter l'accès à la formation professionnelle dans les ports de plaisance

Si l'offre actuelle de formation existe (FFPP, CNFPT), la demande reste néanmoins très faible (moins de 10 personnes formées en 2008 à Auray). Ce manque d'intérêt peut être renforcé par des difficultés de financement des formations pour certains ports.

Dans ce sens, il est préconisé que les Régions favorisent le développement de la formation. Plusieurs actions pourraient ainsi être menées.

Il faudrait d'abord mettre en œuvre **une politique de sensibilisation et de promotion** de la formation auprès des ports de plaisance de la façade atlantique, l'objectif étant d'acquiescer une « culture de la formation ».

Puis, il faudrait faciliter les **financements** des formations pour les ports publics (financement du coût pédagogique mais aussi des déplacements).

Un travail important devrait être réalisé pour favoriser **l'accessibilité et la proximité géographique** des formations. A cet effet, il faut développer des modules spécifiques dans des centres de formation déjà présents dans les régions atlantiques (aujourd'hui, le seul CQP dédié « agent portuaire » est à Auray). Cela permettrait à des agents portuaires d'accéder à une formation à proximité de leur lieu de travail. Ces modules se dérouleraient sur une courte durée et seraient agréés selon un cahier des charges précis établi par la FFPP ou le CNFPT.

Enfin, il paraît essentiel de **coordonner et mutualiser les actions menées** par la **FFPP** et le **CNFPT**, les Régions peuvent ici jouer un rôle d'impulsion et de rapprochement entre les deux structures.

Proposition 42 : Adapter les formations aux évolutions et à la multiplication des services portuaires

Les formations existantes semblent répondre aux besoins identifiés pour la gestion portuaire. En revanche, elles ne s'adaptent pas suffisamment aux évolutions portuaires. En effet, le port ne peut plus être considéré comme un simple parc à bateaux mais comme un prestataire de services à destination des usagers de la plaisance.

Pour répondre à cette évolution, il est préconisé de développer la formation continue pour s'adapter aux nouveaux besoins et aux nouvelles fonctionnalités du port. Autrement dit, les formations doivent évoluer d'une vision de « **gestionnaire de port** » vers celle d'un « **gestionnaire de développement portuaire** ». Il faut prendre en compte l'évolution et la diversification des services qui apparaissent au niveau des ports de plaisance, comme par exemple l'accueil des étrangers, le développement des nouvelles technologies dans les services portuaires, la démarche qualité,...

Proposition 43 : Accompagner les structures nautiques vers une professionnalisation accrue

L'attractivité du littoral, l'émergence d'une société consumériste et le développement des loisirs ont obligé les structures associatives du milieu nautique à évoluer vers un **statut de micro-entreprise**. Mais cette transition ne se fait pas sans mal pour grand nombre de structures nautiques encore imprégnées par des logiques associatives et sportives.

A cet effet, il est préconisé que les Régions mettent en place des politiques d'accompagnement de ces structures afin de les aider à se professionnaliser. Les actions peuvent concerner la certification, le renforcement des **conventions collectives**, la **professionnalisation des bénévoles**, etc...

L'accompagnement des structures nautiques concerne aussi les dirigeants qui sont confrontés de la même façon à l'évolution de la demande des usagers (du tourisme et de loisirs notamment), ainsi qu'à la nécessaire adaptation des structures vers plus de professionnalisme.

Pour répondre à ces enjeux, il est préconisé d'intégrer dans les formations des dirigeants de structures nautiques des modules spécifiques sur :

- les techniques de **commercialisation**,
- les stratégies de **communication** et de **marketing** (valorisation des produits nautiques),
- les démarches de **qualité** (services et environnement),
- la **gestion des ressources humaines** (notamment pour faire face aux problèmes de recrutement, de planning, de gestion de personnel,... liés à la saisonnalité ou à la diversification de la demande).

Proposition 44 : Favoriser la polyvalence et la diversification des compétences des personnels enseignants des structures nautiques

Les évolutions actuelles montrent que les usagers du nautisme se dirigent vers **une demande de multi-activités** et qu'ils expriment des envies qui varient rapidement au gré des saisons et des personnes.

Dans ce contexte, il apparaît essentiel **de développer la polyvalence et la diversification des compétences au niveau des diplômes et des formations** des enseignants. Cette évolution des compétences permettrait de satisfaire la demande mais aussi de pérenniser l'emploi pour les personnels de ces structures. En effet, c'est un secteur soumis à **une forte saisonnalité**. La complémentarité des compétences permettrait au personnel de **se spécialiser dans différentes disciplines nautiques** ou autres activités... Par exemple, une même personne pourrait être en mesure d'enseigner le surf en été et le char à voile en hiver, ou bien plusieurs disciplines durant une même saison touristique. Dans la même logique, les formations doivent prendre en compte l'enseignement d'une pratique nautique, mais aussi **l'animation du territoire environnant**. Ainsi, les formations proposées devraient permettre de développer des emplois d'enseignant/agent de développement.

Enfin, les formations des personnels enseignants doivent évoluer vers une polyvalence des compétences afin de favoriser la **diversification des publics usagers** : handicapés, jeunes, groupes d'adultes, etc...

Proposition 45 : Favoriser l'évolution des carrières en développant les passerelles

Le secteur nautique comprend trois principaux volets que sont l'industrie nautique, les ports de plaisance et les pratiques nautiques. Comme nous avons pu le voir au cours de cette étude, ces **trois domaines d'activités sont complémentaires et interactifs**. Nous avons aussi remarqué la difficulté d'évolution des carrières, et plus particulièrement pour les salariés des centres nautiques. C'est pourquoi, il est préconisé de **créer des passerelles** entre ces trois volets et de favoriser la reconversion des salariés. Par exemple, on pourrait imaginer qu'un animateur de base nautique se dirige en cours de carrière vers un métier d'accueil dans un port de plaisance.

3.5/ Développer une visibilité internationale commune aux 4 régions afin de favoriser l'émergence d'une ambition atlantique pour l'industrie nautique

Dans le secteur nautique et plus particulièrement pour la production, les réalités économiques diffèrent d'une région à une autre, et d'une entreprise à une autre. Après ce constat, il apparaît difficile de promouvoir une filière industrielle atlantique à l'échelle française, d'où la nécessité de **promouvoir l'industrie nautique à l'échelle internationale**, et de valoriser ainsi une entité atlantique commune basée sur **un même savoir-faire et des compétences présentes dans l'ensemble des régions**.

A cet effet, les Conseils Economiques et Sociaux de l'Atlantique font plusieurs préconisations.

Proposition 46 : Mettre en place une prospection commune sur les marchés extérieurs

Proposition 47 : Développer des actions de communication et de promotion communes

Proposition 48 : Développer une image de marque des entreprises nautiques atlantiques

Proposition 49 : Exporter notre savoir-faire et développer la pratique dans les marchés émergents

Proposition 46 : Mettre en place une prospection commune sur les marchés extérieurs

La croissance de l'industrie nautique est aujourd'hui essentiellement portée par les exportations, c'est d'ailleurs le secteur industriel français qui exporte le plus. Ces exportations sont principalement tournées vers les pays européens. Néanmoins, deux constats ont été faits au cours de l'étude :

- le marché international n'est **pas encore ou peu accessible aux TPE/PME**,
- des **marchés émergents** apparaissent et représentent un enjeu d'avenir.

Pour répondre à ces enjeux, il est préconisé de développer un travail de prospection commune entre les quatre régions, notamment en ce qui concerne les marchés émergents. Le développement récent de marinas en Asie et au Moyen Orient doit être l'occasion pour les régions atlantiques de se positionner rapidement par rapport à ses concurrents. Le marché chinois qui représente un véritable potentiel de développement (émergence d'une classe sociale aisée, linéaire côtier important et voies navigables nombreuses,...) doit notamment être regardé avec attention par les chantiers atlantiques.

Pour aider les entreprises à s'implanter sur ces marchés émergents, il est proposé que les régions atlantiques financent une **mission de prospection interrégionale** qui réaliserait des actions de veille et de promotion pour le compte des 4 régions.

Le deuxième type d'action à envisager par les régions est le **renforcement des dispositifs d'accompagnement et des aides à l'exportation pour les TPE et PME**. En effet, ces entreprises n'ont en général pas les mêmes moyens que les grands chantiers nautiques alors que certaines pourraient se placer sur des marchés de niche à l'international.

Proposition 47 : Développer des actions de communication et promotion communes

Afin de renforcer la visibilité des chantiers nautiques atlantiques dans le monde entier, il est préconisé de mettre en œuvre des actions de communication et de promotion communes bien spécifiques. Cette communication peut s'appuyer sur deux types d'outils :

Tout d'abord, il faut **renforcer la présence des entreprises nautiques atlantiques sur les salons étrangers** qui se déroulent tout au long de l'année dans les pays du monde entier. Pour une bonne visibilité et une meilleure cohérence de l'espace atlantique, cette présence doit se faire de manière coordonnée entre les quatre régions atlantiques. Cela peut se concrétiser par la création et le financement interrégional **d'un stand « atlantique »** qui se déplacerait sur tous les salons nautiques étrangers.

L'autre piste à creuser concerne la mise en place d'outils informatiques communs. On peut ainsi imaginer la création d'un **portail Atlantique valorisant l'ensemble des entreprises et pratiques nautiques**. Ce type de site Internet existe à l'échelle nationale avec la FIN, à l'échelle régionale comme en Bretagne (« Nautisme Info Bretagne »), ou à l'échelle locale (Eurolarge Innovation).

Plusieurs options sont à envisager :

- créer un portail Internet Atlantique,
- s'appuyer sur le site Internet mis en place dans le cadre du projet NEA,
- accroître les connexions entre les sites existants.

D'autres outils informatiques peuvent être réalisés comme **l'édition d'un Cd-rom** répertoriant toutes les entreprises nautiques présentes dans les régions de la façade atlantique.

Proposition 48 : Développer une image de marque des entreprises nautiques atlantiques

Le renforcement de l'image du nautisme atlantique à l'échelle internationale doit aussi passer par la valorisation de notre savoir faire et de nos compétences humaines et technologiques. Dans un monde où la normalisation progresse, il apparaît important de valoriser notre spécificité atlantique et de mettre en avant la tradition de l'industrie nautique sur la façade atlantique.

Ainsi, il est suggéré **de développer une image de marque « qualité et savoir-faire atlantique »**. Cela peut passer par la mise en place d'une **labellisation** des entreprises à partir d'un cahier des charges précisant les critères de qualité et de savoir-faire. Cela peut aussi se limiter à l'édition d'un **guide** ou d'une brochure valorisant l'expérience atlantique et qui pourrait être distribué sur les salons nautiques étrangers.

Proposition 49 : Exporter notre savoir-faire et développer la pratique dans les marchés émergents

Si l'industrie nautique s'est développée dans les régions atlantiques, c'est en grande partie dû au développement des pratiques nautiques sur cette façade maritime. Cette pratique s'est notamment développée grâce **au savoir-faire de nos écoles de voile**, à l'image de l'école des Glénans, première école de voile en Europe et reconnue comme la référence dans le monde de l'enseignement de la voile. La réussite de nombreux skippers français dans les courses au large témoigne aussi de cette maîtrise au niveau de la pratique.

Le développement de la pratique étant une base pour maintenir et renforcer le secteur de la construction nautique, il apparaît essentiel de valoriser à l'échelle internationale ce savoir-faire atlantique en matière d'enseignement. Pour ce faire, il conviendrait **d'exporter nos écoles de voile** dans le monde entier et plus particulièrement dans les marchés émergents. En développant ainsi l'apprentissage dans ces pays, on favorise alors **le développement de la pratique chez de nouveaux publics** qui deviendront ensuite de potentiels acheteurs étrangers.

L'autre piste à creuser concerne **l'organisation de manifestations nautiques dans les pays étrangers** encore peu ouverts à la pratique des sports nautiques. Par exemple, on peut imaginer l'organisation de compétitions de course au large ou de sports de glisse en Chine ou au Brésil. De nombreuses manifestations de grande envergure ont lieu dans les régions atlantiques et ces dernières possèdent les compétences pour exporter ce type d'événement dans d'autres pays. Les conséquences en termes de visibilité et de renforcement de la filière nautique atlantique sont identiques à celles apportées par le développement de l'enseignement dans les pays émergents. De la même façon, **l'organisation de salons nautiques à flot à l'étranger** (ex : le Grand Pavois co-organise le salon de Shenzhen) est une piste à privilégier pour renforcer notre image internationale.

4/ Conclusion

Les CESR de l'Atlantique ont travaillé et coopéré pendant plusieurs mois pour réaliser un état des lieux et élaborer 49 propositions. Celles-ci visent à développer un nautisme durable dans les régions atlantiques et répondent à une triple volonté :

- développer et valoriser l'emploi dans ce secteur,
- renforcer l'innovation et l'excellence environnementale,
- promouvoir une façade atlantique commune.

Proposition 50 : Coopérer pour un programme interrégional en faveur d'un nautisme durable dans les régions atlantiques

Les CESR formulent une **cinquantième et dernière proposition** pour permettre de **passer de l'analyse à l'action**. Ils suggèrent que les 4 Régions se saisissent ensemble de cette question et qu'elles coopèrent pour un développement fort du nautisme dans toutes ses composantes. Ainsi, il pourrait être envisagé la création d'un groupe de travail interrégional rassemblant les 4 Conseils Régionaux, en concertation avec les acteurs du nautisme.

La réflexion commune réalisée au sein de ce groupe aboutirait ainsi à **la définition d'un programme interrégional en faveur d'un nautisme durable dans les régions atlantiques**.

Glossaire

- AFPA** – Association pour la formation professionnelle des adultes
AFIT – Agence française de l'ingénierie touristique (aujourd'hui Odit France)
AGLIA – Association du Grand Littoral Atlantique
APPA – Association des ports de plaisance de l'Atlantique
APPB – Association des ports de plaisance de Bretagne
ARESE – Association de recherche et d'études socio-économiques
BEP – Brevet d'études professionnelles
BPHU – Bateaux de plaisance hors d'usage
CA – Chiffre d'affaires
CAP – Certificat d'aptitude professionnelle
CCI – Chambre de commerce et d'industrie
CESR – Conseil économique et social régional
CFA – Centre de formation pour adultes
CNFPT – Centre national de la fonction publique territoriale
COT – Contrat d'objectif territorial
CQP – Certificat de qualification professionnelle
CRT – Centre de ressources technologiques
CRAIN – Centre de recherche et d'architecture des industries nautiques
CRITT – Centre de recherche d'innovation et de transfert technologique
CROS – Comité régional olympique et sportif
DIACT – Délégation interministérielle à l'aménagement et la compétitivité des territoires
DPM – Domaine public maritime
DRJS – Direction régionale de la jeunesse et des sports
ENSA – Ecole nationale supérieure d'architecture
ENSIETA – Ecole nationale supérieure des ingénieurs des études et techniques d'armement
ENSMA – Ecole nationale supérieure de mécanique et d'aérotechnique
ETAM – Employés, techniciens et agents de maîtrise
ETP – Equivalents temps plein
EVF – Ecole française de voile
FAPOC – French atlantic ports of call
FIN – Fédération des industries nautiques
FFPP – Fédération française des ports de plaisance
FFV – Fédération française de voile
FFS – Fédération française de surf
GIP – Groupement d'intérêt public
GIZC – Gestion intégrée des zones côtières
GREF – Groupement régional pour l'emploi et la formation
GRETA – Groupement régional d'établissement technique pour adultes
GPEC – Gestion prévisionnelle de l'emploi et des compétences
HQE – Haute qualité environnementale
ICNN – Institut pour la certification et la normalisation dans le nautisme
IUT – Institut universitaire de technologie
MEEDDAT – Ministère de l'écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire
NEA – Nautisme Espace Atlantique (projet européen Interreg)
ONG – Organisation non gouvernementale
PCRD – Programme cadre de recherche et développement
PDESI – Plan départemental des espaces, sites et itinéraires de sports de nature
PME – Petite et moyenne entreprise
R&D – Recherche et Développement
SCOT – Schéma de cohérence territoriale
SEM – Société d'économie mixte
SRDTL – Schéma régional du tourisme et des loisirs
TPE – Très petite entreprise
UCPA – Union nationale des centres sportifs de plein air
VAE – Validation des acquis de l'expérience

Annexes

Annexe 1 : « Politique régionale d'accompagnement à la filière nautique sur la façade atlantique en Poitou-Charentes » - 2008

Annexe 2 : « Politique d'accompagnement du Conseil Régional des Pays de la Loire à la filière nautique » - 2008

Annexe 3 : « La politique d'accompagnement de la filière nautique en Bretagne » - 2008

Annexe 4 : « Politique et interventions du Conseil Régional d'Aquitaine » - 2008

Annexe 1

Politique régionale d'accompagnement à la filière nautique sur la façade atlantique en Poitou-Charentes

Contexte

En Poitou-Charentes, sur 4 départements, seule la Charente-Maritime possède une façade directe sur l'Océan Atlantique. Elle rassemble d'ailleurs 90 % de l'activité de la filière nautique du territoire régional.

Le Conseil régional n'affichant pas de politique particulière sur le Nautisme, la seconde partie de cette synthèse régionale sera consacrée à la politique du Conseil Général de Charente-Maritime.

La politique du Conseil régional

A ce jour, le Nautisme n'est pas inscrit comme l'une des priorités du Conseil régional. Toutefois, des aides pour ce secteur sont disséminées au sein de plusieurs budgets et directions.

Il apparaît que la filière industrielle et les pratiques nautiques sont davantage soutenues que la plaisance.

La filière nautique et l'économie

Le Schéma Régional de Développement Economique (SRDE) n'inclut pas le Nautisme dans ses 5 filières et pôles de compétitivité prioritaires. Le Conseil régional mobilise cependant le SRDE pour l'**exportation** (des regroupements sous forme d'actions collectives sont préconisés pour une meilleure appropriation des démarches à l'international) et l'**innovation** (ex : soutien du CRITT Sport et loisirs à Châtelleraut, du CRITT Matériaux à Rochefort et du CRITT Industries nautiques à La Rochelle – près de 100 000 euros de subventions en 2005, sans compter le CRAIN à La Rochelle), deux domaines qui concernent notamment la filière nautique.

La Région soutient également le salon nautique international annuel **Le Grand Pavois** de La Rochelle ainsi que l'Institut pour la Certification et la Normalisation dans le Nautisme (**ICNN**), deux vecteurs importants dans l'économie du nautisme en Poitou-Charentes.

Enfin, en novembre 2008, le Conseil régional a voté une subvention de 11 000 euros pour le **Pôle Refit** (construction, rénovation, restauration de yachts) de La Rochelle.

La filière nautique et la Formation

Un contrat d'objectif territorial (**COT**) a été signé pour la période 2002-2006 entre l'Etat, la Région et la Fédération des Industries Nautiques (FINS) : « Pour le développement des ressources humaines dans le secteur du Nautisme en Poitou-Charentes ».

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.

Un séminaire a été organisé en 2007 afin de faire le bilan sur ce COT.

Depuis 2007, des actions ponctuelles de formation (ex : soutenir la mise en œuvre de formations pour la fabrication de bateaux (100 000 euros), travail temporaire...) sont régulièrement financées par le Conseil régional.

La filière nautique et le sport

Chaque année depuis 2006, ce sont 150 000 euros qui sont attribués à la Voile : soutien à la filière accès Haut niveau (60 000 euros/an), accompagnement des écoles françaises de Voile (38 000 euros/an), mise en place de stages sportifs pour publics jeunes (22 000 euros/an),...

Sur la saison 2007-2008, 70 % des **sportifs de haut niveau** aidés par le Conseil régional sont liés au Nautisme (Voile et Canoë-Kayak), soit 52 % de cette ligne budgétaire.

Sont également subventionnés : la Ligue Poitou-Charentes de Voile (157 000 euros en 2007), la Ligue Poitou-Charentes de Surf (13 000 euros en 2007), le Comité régional de Pêche en mer (3 000 euros en 2007), le Comité régional de canoë-kayak (68 000 euros en 2007), le CREF Sport Adapté Poitou-Charentes, le Pôle France Voile de La Rochelle...

Des conventions sont par ailleurs signées avec les **ligues**.

La filière nautique et l'environnement

La Région soutient de nombreuses initiatives d'associations, organismes et collectivités locales qui s'impliquent dans l'éducation à l'environnement. C'est le cas de l'association **Echo Mer** (15 000 euros affectés en 2008), dont l'objectif principal est de promouvoir l'éco-citoyenneté pour les activités liées à la mer (halte aux sacs plastiques, collecte de piles usagées...).

La filière nautique et le tourisme

L'une des préoccupations du Conseil régional concerne le rééquilibrage touristique entre les quatre départements (notamment un ré-équilibre littoral/intérieur à travers le plan Vallées). 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 (40 000 euros, sur 2 400 000 euros de subventions Région au titre des **politiques territoriales**, ont été attribués à la filière nautique atlantique pour 2007-2013).

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.

A Rochefort, Le Chantier de l'Hermione et le Centre International de la Mer à La Corderie Royale sont subventionnés en partie par le Conseil régional.

Enfin, le Conseil régional n'intervient pas auprès des ports de plaisance.

La politique du Conseil Général de Charente-Maritime

La plaisance

Le Conseil général de Charente-Maritime a défini un **schéma directeur plaisance** au milieu des années 90, avec la mise en place d'un règlement financier (ex : participation aux frais d'études pour l'augmentation des capacités portuaires, investissements dans les ports, aides pour les écoles de voile, actions pour le développement d'amarrage dans le port de La Rochelle pour les petites croisières...).

Aujourd'hui, les choses ont évolué (notamment en matière environnementale), d'où la nécessité de remettre à jour ce schéma, dans un souci de cohérence avec les collectivités locales partenaires.

L'étude est en cours depuis 2 ans. Le diagnostic a été réalisé, validé par la Commission Mer du Conseil général, et présenté aux différents territoires (Pays). Les orientations et le plan d'actions seront validés en **juin 2009**.

• Les enjeux :

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

• Les objectifs généraux de la démarche :

- remédier au déficit de places de ports,
- améliorer les conditions d'accueil portuaire et la qualité environnementale des ports,
- optimiser les différentes potentialités du littoral,
- mettre en avant des approches alternatives aux pratiques et moyens d'accès à la mer,
- accompagner le développement des activités de la filière.

Le premier constat réalisé est le suivant : la pertinence d'une approche par bassin de navigation.

On peut définir **4 bassins de navigation** :

- le bassin rochelais (pratiques de la voile, croisières, pratiques des plaisanciers rochelais),
- l'estuaire de la Charente (fonctions différentes du littoral vers l'intérieur),
- l'estuaire de la Gironde (littoral balnéaire + littoral estuarien et ports de Gironde),
- une zone à dominante ostréicole : Marennes Oléron.

• Proposition de stratégie départementale :

- 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, voie scolaire, partenariats ports-clubs, plans de référence...).

La mise en œuvre de cette démarche se fera ensuite par bassin de navigation.

Et aussi

- Economie : l'industrie nautique fait partie des 9 filières pionnières du Conseil général de la Charente-Maritime, avec le tourisme, le luxe, le bois...
- Formation et recherche : aides aux CRITT Matériaux et Nautisme.
- Tourisme : Le Conseil général met en avant le patrimoine maritime et le nautisme.
- Sport : Promotion de la voile, du surf, de l'aviron et de la plongée.

Personnes ressources

- **Jean-François Fontaine**, Vice-Président du Conseil Régional Poitou-Charentes et Président de l'entreprise Fontaine-Pajot.
- **Nathalie Bertrand**, Chef de service Analyse des besoins, orientation, PRDF (Région Poitou-Charentes).
- **Vincent Ruault**, Chef de service Tourisme (Région Poitou-Charentes).
- **Bruno Taïana**, Chef de service Sport (Région Poitou-Charentes).
- **William Proust**, Directeur adjoint du Pôle Mer et Coopération du Conseil Général de Charente-Maritime.

Annexe 2

Politique d'accompagnement du Conseil Régional des Pays de la Loire à la filière nautique

1. La filière nautique et l'industrie

La Région des Pays de la Loire a réalisé un «Plan nautisme» qui ne concerne pas la politique industrielle, 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. Il est plus ciblé sur la filière navale. La partie nautisme n'est en effet, qu'une sous-partie de la filière navale.

La filière navale/nautique coopère avec d'autres filières comme la filière mécanique/matériaux composites et la filière machinisme agricole/construction. L'ouverture à d'autres filières est un enjeu pour la filière navale, faute d'avoir un marché porteur. Cela lui permet d'acquérir d'autres savoir-faire et de préserver ceux de sa filière (ex : Bénéteau se lance dans les maisons à ossature bois).

La coopération peut prendre la forme d'un cluster, notamment Néopolia (ex-Pôle marine <http://www.neopolia.fr/>) qui développe 4 axes de travail :

- Oil and gaz : nouveaux marchés
- Marine : opportunité de réparations/constructions avec la prise en compte du développement durable à tous les niveaux de la construction à la fin de vie des bateaux
- Aéronautique : pour croiser les compétences et développer les marchés
- Ferroviaire : diversification du marché

Néopolia travaille notamment avec la filière agri-équipements.

La coopération entre régions à l'échelle atlantique s'oriente surtout vers la coopération Bretagne-Pays de la Loire avec, par exemple, le pôle de compétitivité Mer-Bretagne qui inclut des PME ligériennes.

2. La filière nautique et le tourisme

La politique nautique est récente pour le Conseil régional des Pays de la Loire. Initiée en 2007, cette politique vise à développer 3 axes :

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

Le Budget consacré à cette politique s'élève à 1,5 million d'euros.

Afin d'**améliorer la qualité de la flotte**, (développement, sécurité, équipement ...), la Région a apporté un soutien financier à 45 structures, pour un montant s'élevant à 716 000 €.

Sur le **développement de la pratique scolaire du nautisme**, la Région a apporté une aide aux clubs sportifs pour les voiliers habitables à hauteur de 425 000 €. Ces voiliers seront utilisés pour permettre aux lycéens de pratiquer, et à terme, de concourir dans le cadre d'une compétition lycéenne de voile. Ce volet scolaire du plan nautique régional est établi en concertation avec les mouvements sportifs, l'Education nationale et les collectivités locales. La démarche retenue consiste en une démarche de progrès avec les clubs nautiques pour offrir des prestations ou de meilleures prestations nautiques.

La Région des Pays de la Loire s'engage également dans une démarche de **promotion du nautisme**. Elle est présente au Nautic (sponsoring de 300 000 €), au Salon Maritima et au Vendée Globe. Un site web du nautisme sera ouvert au printemps 2009.

Par ailleurs, la Région apporte son soutien à la filière nautique au travers du **Schéma régional du tourisme et des loisirs (SRDTL)**. Elle développe un «**Cluster maritime**» qui a pour objectifs :

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

Concernant l'offre portuaire, les ports de la région manquent d'anneaux. La Région soutient uniquement l'ingénierie financière de développement des ports (ex. Piriac-sur-mer, Paimboeuf, Les Sables d'Olonne, ...).

L'évolution de la filière nautique se profile de manière positive pour la Région au travers des appels à projets sur le nautisme (amélioration de la qualité de la flotte et aide aux clubs sportifs pour les bateaux de sports habitables).

L'activité de pointe de la filière nautique en Pays de la Loire est la voile.

Il existe des coopérations entre Régions, en particulier sur un projet Interreg NEA2 (Nautisme Espace Atlantique 2) signé par les Pays de la Loire et qui comprend la Bretagne parmi les partenaires.

3. La filière nautique et le sport

La Région mène une politique qui privilégie les fonctions sociales et éducatives du sport, tout en contribuant au développement de l'ensemble des pratiques ainsi qu'au respect de l'équilibre entre les territoires.

La politique régionale en matière sportive s'oriente autour de 5 axes :

- 1- Le développement de la pratique sportive pour tous,
- 2- Le soutien au sport de haut niveau : aide aux structures, aides individuelles aux athlètes, aides matérielles,
- 3- Soutien aux équipements et centres d'accueil sportifs : CREPS, équipements de haut niveau, circuit des 24 heures du Mans,
- 4- Soutien aux clubs phares dans le cadre d'un partenariat sportif,
- 5- Aide aux manifestations sportives régionales,

Les politiques sportives concernant le nautisme sont axées sur les deux premiers points.

Sport pour tous

Depuis 2005, la Région a modifié sa logique de financement, passant d'un mode «guichet» à un mode «olympiade». La Région soutient les projets de développement des ligues et comités régionaux au travers de **conventions d'objectifs**. Celles-ci sont passées avec les ligues sportives (voile, aviron, canoë-kayak) afin de définir un plan de financement sur 4 ans, dans une logique d'olympiades. Les programmes sont financés année par année pour répondre aux demandes spécifiques des ligues pour des actions destinées à :

- favoriser l'accueil des publics,
- développer des pratiques nouvelles, comme la structuration de la voile scolaire,
- renforcer l'encadrement et l'arbitrage,
- améliorer les conditions de sécurité,
- soutenir les clubs dans leur rôle d'animateur de la vie citoyenne, notamment par l'aide aux déplacements des équipes, la création d'outils de communication,
- faciliter l'accessibilité et diversifier l'offre sportive des personnes en situation de handicap (une charte a été créée à cet effet) : ex. développement du handisport en Voile.

A noter, la ligue de char à Voile ne fait pas partie de ce dispositif, car elle n'a pas souhaité y participer.

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 soutien est destiné à :

- la formation des athlètes (bourses d'études),
- la lutte contre le dopage (suivi médical, organisation d'actions préventives...),
- l'accompagnement à l'acquisition de matériel médical.

A noter, des minis-bus sont mis à disposition des Ligues pour transférer les athlètes de leur centre de formation à leur centre d'entraînement et à leur centre d'hébergement.

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.

4. La filière nautique et l'Europe

Le projet Nautisme Espace Atlantique 2 (NEA2) fait suite au projet NEA1 qui vient de s'achever. Coordonné par la structure «Nautisme en Finistère», chef de file et initiateur de NEA1, ce projet s'insère dans les programmes Interreg Espace Atlantique.

Le projet NEA2 a été validé en novembre 2008 pour une période de 3 ans. Il rassemble 24 partenaires majoritairement des collectivités locales et des associations issues d'Irlande, d'Angleterre, de France, d'Espagne et du Portugal. En France, le projet NEA2 concerne notamment les Régions Basse-Normandie, Bretagne et Pays de la Loire.

L'objectif vise à développer la filière nautique dans les domaines de l'environnement, de l'économie et du social. Il s'agit d'améliorer les politiques régionales grâce aux échanges avec les autres partenaires européens. Cette action s'ajoute aux politiques régionales dans le domaine du nautisme, sans s'y substituer. Par exemple pour la mise en place d'un Observatoire du nautisme, NEA2 permettra un échange de méthodologies et de données. Autre exemple : pour la création d'un événementiel nautique pour les jeunes, le rassemblement pourra associer les jeunes des différents pays.

Pour les Pays de la Loire, la réalisation du projet NEA2 sera coordonnée avec les politiques régionales des directions comme la DAE, la DCS et la SEM. Par exemple, la Région a choisi de développer certains axes du projet en rapport avec ses préoccupations comme : « Faire du nautisme un acteur exemplaire, un moteur pour une gestion concertée des zones côtières et des autres sites ouverts aux activités nautiques» ; « éducation maritime, nautique, environnementale des scolaires et des jeunes» ; « Améliorer la gestion des équipements et organismes» ...

Le budget total du projet NEA2 s'élève à 4,7 millions d'euros, dont 65% sont financés par l'Union européenne (fonds FEDER). La Région Pays de la Loire participe à hauteur de 150 000 €, ce qui est relativement peu. Mais ce montant s'ajoute à la politique régionale en faveur du nautisme.

Annexe 3

La politique d'accompagnement de la filière nautique en Bretagne

La branche « nautisme » en Bretagne

- Industries, artisanat, et services nautiques
- Ports de plaisance
- Centres et prestataires d'activités nautiques

La filière nautique en Bretagne, c'est 700 entreprises, 150 ports de plaisance et 519 associations et prestataires d'activités nautiques qui relèvent de cette filière.

• **Les 700 entreprises bretonnes** (16% du total national) emploient près de 5 100 personnes (12% de l'effectif national). Elles se caractérisent par une grande diversité d'activité. Treize secteurs sont identifiés (ingénierie, architecture, construction en série, construction à l'unité ou petite série, équipementier, voilerie-sellerie, motoriste, mécanique, électronique, vente, location, maintenance, shipchandler, petites embarcations). Il s'agit majoritairement de Très Petites Entreprises (TPE).

• **Les Ports de Plaisance** bretons totalisent quelque 63 000 places, réparties entre ports de plaisance sur pontons (20 000), ports de plaisance sur bouées (19 000) et aires de mouillage organisées (24 000). Ils sont le reflet d'une grande diversité, tant par leurs caractéristiques (ports d'échouage, bassins à flot abrités derrière une écluse ou une porte, ports en eau profonde) que par leur mode de gestion (régies municipales, syndicats mixtes, régies autonomes, gestion privée, SEM, chambres de commerce et d'industrie...). La plupart sont regroupés au sein de l'Association des Ports de Plaisance de Bretagne, affiliée à la Fédération Française des Ports de Plaisance. Ils emploient environ 450 personnes «équivalent temps plein». 90% des structures emploient moins de 10 salariés.

• **519 associations et prestataires d'activités nautiques exploitant 753 sites de pratique** (30 % du total national) emploient 3 100 personnes (1801 ETP). Les métiers spécifiques au secteur sont peu nombreux (Agent de développement, directeur de structure nautique, responsable d'activité nautique, accompagnateur et guide nautique, moniteur d'activité nautique, assistant technicien des activités nautiques, moniteur saisonnier). La polyvalence est de mise sur la quasi-totalité des métiers. Les fonctions techniques et administratives ne sont pas spécifiques à ce secteur. Le chiffre d'affaire moyen est de 135 691 € (de 60 000 € pour la plus petite structure jusqu'à 2 000 000 € pour la plus grande) pour un total cumulé de 102 175 783 €. 769 946 clients y sont accueillis chaque année.

Diagnostic

Le marché est essentiellement composé de petits chantiers (à l'exception de 3 spécialisés dans la grande plaisance : JFA – Concarneau, Alliaura et Arcoa – Lorient). La moyenne est de 3,5 salariés par chantiers. Le savoir-faire en termes de gestion de production, de calcul des coûts, de business plan... est assez faible. Il n'y a peu de lisibilité des petits chantiers, ni de stratégie de marketing.

Les petits chantiers appartiennent soit à des anciens pratiquants passionnés, mais qui n'ont pas de logique industrielle, soit à des gens issus du milieu industriel, mais qui ne maîtrisent pas le marché et l'histoire du nautisme.

Un autre problème est notable, face au vieillissement des dirigeants d'entreprise, comment assurer la pérennité et la performance du secteur?

L'objectif du plan « Nautisme en Bretagne » est justement de dégager une logique d'entreprise, d'accroître la visibilité et la performance de ces TPE/PME.

On trouve des équipementiers dans les secteurs d'activités suivants : moteurs, voile, accastillage, pilote automatique, peinture, menuiserie, instruments électroniques,... Certains sont spécialisés, d'autres ne dépendent pas uniquement du nautisme. Il est donc plus difficile de les connaître.

Ce secteur ne semble pas être organisé en filière en Bretagne.

Le plan nautisme en Bretagne

A l'origine, une étude faite par la chambre des métiers en 2004 préconisait un plan d'accompagnement des entreprises (mis en place en 2006). Puis, un travail du même type a été lancé par la CCI.

Ces deux plans vont n'en constituer qu'un seul à partir de fin 2008 : le Plan Nautisme Bretagne.

Objectif : améliorer la performance et la visibilité des entreprises nautiques bretonnes.

Stratégie :

Entreprises

Plan CCI + plan Chambre des métiers. Accroissement de la compétitivité des entreprises (plutôt petites et manquant de compétences dans la gestion des entreprises) avec la mise en place d'appuis et de conseils.

Innovation

Promotion de l'innovation au travers d'une animation avec Eurolarge et un monteur de projets avec le Pôle Mer. Eurolarge fait de l'animation sur un plan annuel (plusieurs réunions par an), 100 à 120 entreprises participent à ces journées techniques. Par ailleurs la région soutient le Pôle Mer Bretagne qui initie et accompagne divers projets innovants dans ce domaine du nautisme.

Formation/ressources humaines

Mise en place de contrats d'objectifs avec les partenaires du nautisme. Recensement des besoins en termes de formation : entreprises, centres nautiques, ports. (cf. contrats d'objectifs régional emploi-formation).

Visibilité de l'offre

Création d'un site Internet: portail du nautisme en Bretagne qui présente tous les acteurs, site fédérateur qui fonctionne bien.

Communication

Aide au marketing et à la commercialisation, notamment à l'export, (soutien de Bretagne International et stands collectifs dans de grands salons internationaux). Financement d'un bateau « Espoir Région Bretagne ».

Diverses actions ont été mises en place pour aider les entreprises à cet effet :

- Cofinancement d'un diagnostic par un consultant spécialisé pour aider le chef d'entreprise à définir une stratégie commerciale, à analyser une politique de communication et financement d'outils de communication,
- Accompagnement d'une entreprise pour une participation à un salon,
- Aide à l'entreprise en vue d'obtenir une certification officielle « NF service nautisme »,
- Diagnostic pour mettre en place une gestion réglementaire des déchets dangereux,
- Mettre en œuvre des actions pour professionnaliser le marché de l'occasion,
- Soutien pour la mise au point d'un produit innovant,
- Recherche d'organismes susceptibles de réaliser des veilles économiques et de donner des informations fiables sur les marchés,
- Soutien financier à l'investissement de production,
- Mise à disposition d'outils financiers susceptibles d'apporter des solutions financières adéquates.

Le contrat d'objectifs régional « emploi-formation »

La connaissance des emplois

Industrie et services nautiques : (5 100 personnes)

- L'emploi est réparti dans un grand nombre de petites entreprises : 90 % des effectifs travaillent dans des entreprises de moins de 10 salariés, 6% dans des entreprises de 10 à 20 salariés et seulement 4% dans des entreprises de plus de 20 salariés.
- Les ouvriers sont fortement majoritaires (71 %). Les employés, techniciens et agents de maîtrise (ETAM) ne représentent que 20 % des emplois et les cadres 9%. Moins de 6% des salariés travaillent à temps partiel.
- 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 vers la féminisation de l'emploi et sur la place des jeunes.
- L'âge moyen des chefs d'entreprises est de 55 ans.
- C'est un secteur qui recrute mais la croissance observée de l'emploi au cours des trois dernières années masque des disparités selon les activités des entreprises.

Ports de plaisance (450 personnes)

- L'emploi dans les ports de plaisance recouvre de nombreuses compétences professionnelles, lesquelles sont classifiées dans la nomenclature de la convention collective nationale des ports de plaisance.
- Cela concerne du personnel technique : agents de port chargés de l'accueil des plaisanciers sur les bassins, agents de maintenance possédant des compétences spécifiques (plomberie, soudure, électricité, menuiserie, travaux sous-marins...), du personnel administratif (accueil dans les capitaineries, gestion des contrats et des emplacements, secrétariat, comptabilité...) ainsi que du personnel d'encadrement (gestion des structures portuaires, conduite des travaux, marketing et communication).
- Toutes ces personnes doivent, par ailleurs, disposer de connaissances maritimes et nautiques avérées. Selon les modes de gestion des différents ports, il peut s'agir soit de personnel contractuel des collectivités locales, soit de personnel disposant d'un cadre d'emploi de droit privé, relevant le plus souvent de la convention collective nationale des ports de plaisance. S'agissant d'une activité relativement jeune ayant connu son essor depuis une trentaine d'années, une part significative des employés dans les ports de plaisance arrivera à l'âge de la retraite au cours de la prochaine décennie.

Associations et prestataires du secteur des activités nautiques (3 100 personnes)

- L'emploi est concentré sur 300 structures environ.
- Le développement du secteur ne peut être porté que par les salariés, en effet, le produit est conçu devant et avec le client.
- La part des femmes est relativement faible (22 % du total des actifs) mais ce taux passe à 30% sur la tranche d'âge 18 à 30 ans.
- L'âge moyen de la profession est de 36 ans, et progresse actuellement de 1,8 an tous les 2 ans.
- L'ancienneté dans le secteur est de 11 ans et progresse de 1 an tous les 2 ans.
- Le poids de l'emploi saisonnier est en recul au profit d'une pérennisation exemplaire des dispositifs d'emplois aidés.
- Le salarié du secteur est (hors saisonnier) majoritairement employé par une association (87%), en contrat à durée indéterminée (88%) et à temps plein (90%)

4 orientations stratégiques

- Observer et analyser le marché de l'emploi du secteur d'activité pour agir et anticiper,
- Accompagner et anticiper les évolutions notamment au regard des besoins en emplois et qualifications et de l'avis en termes de formation exprimé par la branche professionnelle,
- Sécuriser les parcours de formation et les trajectoires professionnelles,
- Contribuer à l'attractivité du secteur.

9 actions mises en place :

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

La politique régionale en faveur du tourisme nautique

Soutien à la professionnalisation de la filière

Cette action se développe au travers de « Nautisme en Bretagne ». Il s'agit d'aider les centres nautiques à se professionnaliser, en matière de gestion, de politique d'achats, de sécurité, de formation des personnels (essentiellement par des conseils). Par ailleurs la Région peut 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 Plages » 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 » :

- 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.

Le projet européen « NEA2 » (Nautisme Espace Atlantique)

La région de Bretagne coordonne ce programme cofinancé par l'Europe sur crédits « Interreg IVB ».

Le budget total de cette opération est de 4M€ ; 23 partenaires y sont associés dont 5 pays, 9 régions (dont la région des Pays de la Loire), 7 départements (dont celui du Finistère), 5 agglomérations ou villes.

Le programme vise à développer dans l'espace atlantique une filière nautique de pointe porteuse :

- d'innovation et de performance économique,
- de protection et de valorisation de l'environnement,
- de qualité de vie et de cohésion sociale.

Et diverses actions y sont prévues avec différents partenaires.

Communication sur le nautisme en Bretagne

C'est un axe fort de la communication de la région, comme en témoignent les actions suivantes :

1/ Stand « région » au salon nautique à Paris

La Région cofinance avec les départements ce stand dont l'objectif essentiel est de promouvoir le tourisme nautique.

2/ Partenariat avec des courses au large

La région est partenaire des organisateurs des courses :

- Route du rhum
- Transat AG2R
- Solitaire du figaro
- Trophée BPE

3/ Partenariat de grandes manifestations

- Brest 2008

4/ Sponsoring d'un bateau pour un jeune « espoir région Bretagne » dans le cadre du pôle France course au large de Port La Forêt (la Bretagne finance d'ailleurs quelques investissements dans ce pôle qui appartient à la Fédération Française de Voile).

La région de Bretagne n'est pas la seule collectivité à intervenir sur cette filière. Tous les départements interviennent aussi.

Le Conseil Général du Morbihan a développé un schéma de la filière nautique et un cluster « nautisme et construction navale ». Il intervient dans divers domaines : recherche et développement, recrutement de cadres, aires de carénage propres, parcs d'activités dédiés au nautisme, mise en place de SEM pour la gestion des équipements (SAGEMOR),...

D'autres départements comme le Finistère ou les Côtes d'Armor interviennent aussi au niveau qu'ils souhaitent. Par exemple, le Conseil Général du Finistère a élaboré un Livre Bleu du nautisme en 2008.

La charte des espaces côtiers bretons

Cette charte a été signée par de très nombreux partenaires

Le nautisme est l'un des enjeux identifiés et l'un des projets-phares de cette charte qui pourrait avoir des traductions opérationnelles.

Extraits charte :

« Aujourd'hui, la Bretagne offre un réseau dense et varié d'équipements de plaisance. Ces équipements doivent privilégier l'utilisation parcimonieuse des espaces maritimes côtiers. Il n'est pas sûr qu'existent aujourd'hui des sites pouvant accueillir un port de plaisance dans des conditions acceptables pour l'environnement. De plus, lorsque l'on constate qu'à l'échelle nationale les bateaux de plaisance amarrés dans les ports ne sortent en moyenne que 11 jours par an, et que l'on mesure la difficulté d'évaluer la réelle demande en termes de places et son évolution dans l'avenir, on peut s'interroger sur la nécessité d'augmenter sans cesse le nombre d'anneaux dans les ports de plaisance. Cette question est d'autant plus sensible que des moyens financiers publics importants se concentrent sur l'extension des ports de plaisance, dont l'équilibre financier est de plus en plus difficile à atteindre.

Il s'agit donc, pour l'avenir, de promouvoir la pratique nautique dans toutes ses formes et pour tous les publics plus que de développer de nouveaux équipements. Pour cela il importe de démocratiser la pratique de la mer et de proposer de nouvelles pratiques de la voile (location, multipropriété, etc.). Notre région doit devenir exemplaire en encourageant l'éconautisme, c'est-à-dire en développant une filière de construction respectant l'environnement et favorisant les matériaux écologiques et recyclables, en s'assurant simultanément de la collecte des eaux grises dans les ports, d'un faible impact environnemental des équipements portuaires, d'une pratique de la plaisance respectueuse de l'environnement et enfin d'un recyclage des unités en fin de vie.

La gestion des équipements nautiques doit favoriser les bateaux qui naviguent, renforcer la mise en réseau des ports pour favoriser les escales et faire en sorte qu'ils contribuent au développement des territoires qui les abritent. Ce nouveau mode de gestion des équipements devra tenir compte de la capacité d'accueil des bassins de navigation, afin de ne pas compromettre le bien-être des populations locales et de ne pas porter atteinte à la qualité des ressources et des espaces naturels. C'est en particulier le cas des îles : destinations privilégiées des bateaux, elles subissent cette fréquentation sans en tirer d'intérêt en retour.

L'ouverture à l'année des centres nautiques devra être encouragée, notamment par la combinaison entre activités scolaires, périscolaires et touristiques, et ceci afin de désaisonnaliser leur fonctionnement et par conséquent améliorer l'offre, réduire la précarité des emplois et accroître la rentabilité des équipements.

L'augmentation de la capacité d'accueil de bateaux de plaisance en Bretagne devra se faire autrement que par l'aménagement de nouvelles places à flot. Des solutions économes, voire réversibles existent, de même que des solutions saisonnières : parking à bateau, ports à sec ; requalification d'espaces portuaires délaissés, ports d'échouage, etc. Dans quelle mesure peuvent-elles répondre à la demande, dans une logique de développement durable ? Il importera enfin d'être vigilant sur les effets sociaux induits par les projets d'extension ou de construction d'un port de plaisance.

Si l'impact sur les emplois est mis en exergue, il convient également d'être attentif à la croissance du prix du foncier générée par ces projets.

Promouvoir des activités touristiques et nautiques durables

Le tourisme est fortement dépendant de la qualité des paysages, des sites naturels, de l'environnement et du caractère authentique des territoires maritimes. Il importe donc de promouvoir des formes de fréquentation garantissant la préservation de ces éléments, l'accès de tous à la mer et un développement équilibré des territoires. Pour cela plusieurs actions peuvent être envisagées :

- Favoriser un tourisme durable axé sur le patrimoine naturel et culturel, et sur les pratiques de plein air (pistes cyclables, etc.) ;
- Offrir des équipements et des produits touristiques contribuant à un tourisme social sur le littoral ;
- Favoriser l'accès universel aux équipements touristiques et aux équipements de plaisance ;
- Promouvoir la découverte du littoral par la mer (mini croisières entre les ports bretons) et développer des circuits de découverte combinant différentes formes de déplacement (train, vélo, car, bateau) ;
- Améliorer les conditions de circulation par le développement de modes de déplacements collectifs et plus écologiques ;
- Etaler la fréquentation touristique dans le temps et dans l'espace en développant notamment le tourisme en arrière-pays ;
- Former les professionnels du tourisme aux enjeux de la zone côtière et de sa gestion.

En matière de nautisme, les solutions à apporter doivent s'orienter vers une démocratisation de la pratique et une limitation de l'empreinte écologique des activités et des équipements. La recherche d'équipements moins consommateurs d'espaces et mieux intégrés au paysage doit être une priorité. L'utilisation des équipements portuaires doit être maximisée, les bateaux naviguant réellement doivent être favorisés. De nombreuses initiatives existent, il s'agit de capitaliser ces expériences et de les étendre à d'autres territoires. Mais de nouvelles réponses sont encore à inventer pour inscrire le nautisme dans une logique de développement durable :

- Penser la gestion des ports de plaisance à l'échelle de bassins de navigation ;
- Promouvoir les croisières côtières autour de la Bretagne et favoriser une gestion des ports en réseau ;
- Optimiser la gestion des ports de plaisance en favorisant, lorsque cela est possible, le stockage à terre des bateaux, l'installation de ports à sec, les équipements légers et réversibles, la location, et en réduisant le nombre de « bateaux ventouses » ;
- Inciter les gestionnaires de ports à pratiquer une segmentation de clientèle afin de proposer des offres adaptées aux modes de pratiques ;
- Reconvertir certaines friches portuaires pour accueillir les bateaux de plaisance, dans une logique de réversibilité ;
- Bien mesurer la réalité des coûts et les faire supporter prioritairement par les utilisateurs ;
- Maîtriser les flux pour l'accès aux cales de mise à l'eau ;
- Développer de nouveaux produits nautiques plus respectueux de l'environnement et nécessitant moins d'espace ;
- Promouvoir la mise en place d'une filière de déconstruction des bateaux de plaisance ;
- Développer les sites de carénage propres et poursuivre les efforts de récupération et de traitement des eaux grises et des eaux noires. »

Tous les axes politiques de la région sont résumés dans cette charte.

Et les actions se mettent progressivement en place au travers :

- Du projet NEA2,
- des discussions avec l'ADEME sur un nouveau label « port propre »,
- la préparation d'un nouveau salon sur l'éco navigation,
- toutes les actions décrites précédemment.

Annexe 4

REUNION ARESE 16 décembre 2008

Le nautisme dans les régions de la façade Atlantique

Politique et interventions du Conseil Régional d'Aquitaine

Pas de politique structurée pour la « filière » nautique mais :

- une application des politiques d'intervention classiques de la Région (développement économique, sports, formation, tourisme, environnement),
- l'accompagnement des initiatives locales pour les industries du surf (pôle glisse, Eurosima),
- lancement d'une initiative nouvelle : projet de convention d'affaires en mars 2009.

Interventions :

- Développement économique :
 - accompagnement des constructeurs et de leurs sous traitants (investissements, recherche et contrat d'objectif)
 - accompagnement du pôle glisse
 - appui aux projets de recherche universitaires et entreprises (matériaux, électronique, éco-construction...)
 - convention d'affaires : rencontre entre professionnels de la filière
- Tourisme : cité du surf de Biarritz, haltes nautiques (nautisme fluvial ou estuarien),
- Formation : programme régional de formation, déclinaison du contrat d'objectif,
- Sport : équipements (centre de formation surf), aides aux fédérations (organisation de compétitions), aide aux clubs (dont sports nautiques et environnement, sports nautiques et santé, sports nautiques et handicap, sports nautiques et insertion), aides aux sportifs de haut niveau.

Budget consolidé annuel moyen : 2 à 3 millions €/an

Conseils Économiques et Sociaux de l'Atlantique



Conseil économique et social

7, rue du Général Guillaudot - 35069 Rennes cedex
Tél. : 02 99 87 17 60
www.cesr-bretagne.fr

CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL
DES PAYS DE LA LOIRE



1, rue de la Loire - 44966 Nantes cedex 9
Tél. : 02 28 20 55 80
www.cesr.paysdelaloire.fr



Conseil
Economique
et Social

Poitou
Charentes

15, rue de l'Ancienne Comédie - BP 575 - 86021 Poitiers cedex
Tél. : 05 49 55 77 77
www.cesr-poitou-charentes.fr



14, rue François de Sourdis - 33077 Bordeaux cedex
Tél. : 05 57 57 80 80
www.cesr-aquitaine.fr

Contact :

ARESE - Arc Atlantique

(Association de Recherche et d'Études Socio-Économiques)

Association des CESR de l'Atlantique

Hôtel de la Région - 1, rue de la Loire - 44266 NANTES CEDEX 9

Tél. : 02 28 20 63 95 - Fax : 02 28 20 50 53

E-mail : morgane.meresse@ces-atlantique.fr