

**LE DEVELOPPEMENT DE LA PLAISANCE
EN BASSE-NORMANDIE
(actualisation du rapport de 1999)**

RAPPORT

présenté au Conseil Économique et Social Régional de Basse-Normandie

par Pierre BALMER

Octobre 2002

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	7
PARTIE I - LA FLOTTILLE DE PLAISANCE EN BASSE-NORMANDIE.....	9
I - L'IMPORTANCE DE LA FLOTTILLE REGIONALE	10
II- LES IMMATRICULATIONS DE BATEAUX NEUFS	13
A - DES FLUX ANNUELS EN AUGMENTATION	13
B- LES MODES DE PROPULSION CONCERNES	14
C- LES NOUVELLES IMMATRICULATIONS SELON LES TRANCHES DE LONGUEUR	15
D- LES NOUVELLES IMMATRICULATIONS SELON LA TAILLE ET LE TYPE.....	16
III- UN MARCHÉ DE L'OCCASION DYNAMIQUE.....	16
PARTIE II - APPROCHE DE LA PRATIQUE DE LA PLAISANCE ET DU NAUTISME EN BASSE-NORMANDIE.....	19
I - LA VOILE	19
A- LA PRATIQUE ORGANISEE DE LA VOILE EN BASSE-NORMANDIE	19
1°/ les structures contribuant à la pratique de la voile	19
2°/ La voile sportive.....	27
B - LA PRATIQUE NON ORGANISEE DE LA VOILE.....	29
II - LE MOTONAUTISME	30
A - LA PRATIQUE SPORTIVE.....	30
B - LA PRATIQUE DE LOISIR.....	31
III - LES VIEUX GRÉEMENTS.....	32
IV - LES AUTRES PRATIQUES DE LA PLAISANCE ET DU NAUTISME	33
V - LA SÉCURITÉ EN MER DANS LE DOMAINE DE LA PLAISANCE.....	34
PARTIE III - LES PORTS DE PLAISANCE EN BASSE-NORMANDIE.....	37
I - LES CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DES PORTS DE PLAISANCE BAS-NORMANDS.....	38
A - LA LOCALISATION DES PORTS DE PLAISANCE BAS-NORMANDS	38
B - L'ANCIENNETE DES PORTS BAS-NORMANDS	38
C - LES CARACTERISTIQUES ET LES MODES D'ACCES AUX PORTS DE PLAISANCE BAS-NORMANDS.....	40
D - LES MODES DE GESTION DES PORTS DE PLAISANCE	42
II - LES EQUIPEMENTS D'ACCUEIL.....	44
A - CAPACITE D'ACCUEIL DES PORTS DE FRANCE PAR DEPARTEMENT	44
B - CAPACITE D'ACCUEIL DES PORTS DU CALVADOS ET DE LA MANCHE.....	46

III - LES SERVICES PROPOSES PAR LES PORTS DE PLAISANCE	49
A - LES EQUIPEMENTS ET LES SERVICES PORTUAIRES	49
B - LES SERVICES TECHNIQUES	52
C - L'ACCUEIL	53
IV - LA FRÉQUENTATION DES PORTS DE PLAISANCE BAS-NORMANDS.....	55
A - LA FREQUENTATION ANNUELLE	55
1°/ La fréquentation des ports de plaisance du Calvados	56
2°/ La fréquentation des ports de plaisance de la Manche.....	59
B - LA FREQUENTATION EN TERMES DE BATEAUX VISITEURS.....	63
V - LA TARIFICATION PRATIQUEE DANS LES PORTS DE PLAISANCE BAS-NORMANDS.....	67
VI - LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT AU TRAVERS DES DEMARCHES QUALITES.....	74
A - DES DIAGNOSTICS POUR DES AMENAGEMENTS DE QUALITE.....	74
B - L'ATTRAIT CROISSANT POUR LE PAVILLON BLEU D'EUROPE	75
VII - LES PROJETS D'EXTENSION DE PORTS DE PLAISANCE EN BASSE-NORMADIE	76
A - LES PROJETS D'EXTENSION DE PORTS DE PLAISANCE DANS LA MANCHE	77
1°/ Extension du port de plaisance de granville dans le cadre de la réorganisation de l'espace portuaire.....	77
2°/ Création de 150 places supplémentaires dans le port de plaisance de Cherbourg ...	78
3°/ Optimisation de l'espace portuaire pour le port de plaisance de Saint-Vaast-la-Hougue	78
4°/ Extension du port de plaisance de barneville-carteret	79
5°/ Création d'un bassin à flot à Portbail.....	79
6°/ Les autres projets de développement de la plaisance dans la Manche	80
B - LES PROJETS D'EXTENSION DE PORTS DE PLAISANCE DANS LE CALVADOS	80
VIII - DE NOUVELLES PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT DE LA PLAISANCE.....	81
A - UN CONTEXTE NOUVEAU FAVORABLE A UNE AUGMENTATION DE LA FREQUENTATION	81
B - UNE AMELIORATION DES INFRASTRUCTURES DE COMMUNICATION	82
PARTIE IV - L'IMPACT ECONOMIQUE DE LA PLAISANCE EN BASSE-NORMANDIE.....	83
I - LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES LIÉES AUX PORTS DE PLAISANCE.....	85
A - LES RECETTES D'EXPLOITATION DES PORTS DE PLAISANCE	85
B - LES RETOMBÉES LIÉES A L'EXPLOITATION.....	88
II - LES DÉPENSES DES PLAISANCIERS.....	89
A - LES DEPENSES GENEREES AU PLAN REGIONAL PAR LES BATEAUX RESIDANT DANS UN PORT DE PLAISANCE	90
B - LES DEPENSES GENEREES AU PLAN REGIONAL PAR LES PETITS BATEAUX DE PLAISANCE	95
C - LES DEPENSES NON-PLAISANCIERES	95
D - LES DEPENSES REALISEES PAR LES BATEAUX VISITEURS	96
III - L'IMPACT ÉCONOMIQUE DE LA VOILE SPORTIVE	97

IV - LES ENTREPRISES BAS-NORMANDES LIÉES À LA PLAISANCE.....	99
A - UNE ACTIVITE ESSENTIELLEMENT COMPOSEE DE PETITES ENTREPRISES... ..	100
B - ... PRESENTANT TOUTEFOIS UNE CERTAINE CONCENTRATION GEOGRAPHIQUE	102
C - UN COURANT D'ENTREPRISES BAS-NORMANDES QUI DYNAMISE LE SECTEUR	105
1°/ Une entreprise leader sur le marché de la grande plaisance : les CMN.....	106
2°/ Les autres entreprises moteurs de la filière nautique en Basse-Normandie	110
V - L'EMPLOI DANS LA PLAISANCE EN BASSE-NORMANDIE.....	112
A - L'EMPLOI DANS LES PORTS DE PLAISANCE	113
B - L'EMPLOI DANS LA VOILE SPORTIVE	114
C - L'EMPLOI DANS LES ENTREPRISES LIEES A LA PLAISANCE.....	115
ANNEXE N°1	
REGLEMENTATION MARITIME.....	117
ANNEXE N°2	
LA VENTILATION DE L'EMPLOI PAR SECTEUR D'ACTIVITE DANS LA PLAISANCE	119

INTRODUCTION

Depuis 1997, la plaisance et plus largement les loisirs nautiques et le tourisme bleu ont connu en France une croissance tout à fait significative se traduisant notamment par une constante augmentation du nombre de pratiquants et par une forte augmentation des ventes de bateaux.

Cette bonne santé du secteur nautique tient, pour partie, à l'âge moyen de la flottille des bateaux de plaisance dont 40 % ont plus de 20 ans, indication confirmée par un sondage qui précise que 29 % des actuels propriétaires de bateaux ont une intention d'achat à court ou à moyen termes ce qui représente plus de 200 000 transactions potentielles¹.

C'est dans ce contexte positif que la filière nautique présente un taux de croissance à deux chiffres, ce qui constitue une performance remarquable d'autant plus que l'accroissement s'inscrit sur la durée.

La Basse-Normandie connaît de la même manière une évolution favorable de ses activités liées à la plaisance et nourrit en la matière de réelles ambitions.

C'est pourquoi, ayant déjà réalisé en 1999 un rapport sur la plaisance en Basse-Normandie, le CESR, compte tenu des évolutions significatives constatées dans ce domaine, a voulu réactualiser et compléter sa précédente étude. En l'occurrence, une faveur accrue du public pour ce loisir, un développement de l'activité des entreprises de ce secteur et une prise en compte des décideurs publics pour cette activité sont les principaux facteurs motivant la réalisation de ce nouveau rapport. Il semble notamment intéressant d'étudier plus précisément sur le plan économique l'impact de cette filière sur la région.

Pour répondre à cette auto-saisine, le thème de la filière nautique sera abordé sous quatre angles différents :

- l'estimation de l'importance de la flottille régionale,
- l'approche de la pratique de la plaisance (et notamment de la voile sportive),
- la connaissance détaillée des ports de plaisance (caractéristiques, capacités d'accueil, fréquentation, projets...),
- l'évaluation de l'impact économique de cette activité (en termes de chiffre d'affaires et d'emploi).

¹ D'après la Fédération des Industries Nautiques : www.industries-nautiques.fr

PARTIE I - LA FLOTTILLE DE PLAISANCE EN BASSE-NORMANDIE

Préalablement à l'analyse de la flottille de plaisance en Basse-Normandie, il est utile d'apporter quelques précisions d'ordre formel.

La principale source statistique disponible émane du ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement dont dépendent les Directions Régionales des Affaires Maritimes, administrations entre autres chargées de ce qui a trait à la plaisance.

Les données délivrées dans ce document sont éditées par le Centre Administratif des Affaires Maritimes de Saint-Malo qui recueille les informations transmises par :

- **Les quartiers des Affaires Maritimes**, répartis sur le littoral métropolitain et dans les départements et territoires d'outre-mer,
- **Le bureau de la plaisance et des activités nautiques**,
- **Les 5 Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage en mer (C.R.O.S.S.)**.

L'année statistique de référence commence le 1^{er} septembre et se termine le 31 août, de manière à faire coïncider les statistiques avec l'année commerciale de la plaisance.

Les quartiers des Affaires Maritimes sont regroupés par Directions Régionales des Affaires Maritimes. Ainsi, la Direction Régionale des Affaires Maritimes de Basse-Normandie comporte 2 quartiers (Caen et Cherbourg) qui correspondent à chacun des deux départements côtiers de la région.

Malgré l'existence de telles données chiffrées, les statistiques doivent être interprétées avec précaution et ce pour deux raisons majeures :

- tout d'abord, les immatriculations de bateaux obéissent à des règles propres, nullement comparables par exemple à celles régissant administrativement les véhicules terrestres. Ainsi, peut-on résider à Paris, immatriculer son bateau à la Rochelle et naviguer uniquement en Basse-Normandie, ou l'inverse. On peut cependant considérer que le lieu d'immatriculation est, la plupart du temps, tributaire du lieu d'achat du

navire. Mais il serait erroné d'établir un lien systématique entre le quartier d'immatriculation et le lieu d'exercice de la plaisance,

- de plus, la majorité des navires de plaisance est de petite taille, ce qui induit une grande facilité de mise à l'eau et donc une grande mobilité. La conséquence de cette caractéristique est de favoriser le « nomadisme nautique » d'une partie conséquente de la flottille et de rendre plus aléatoire la relation quartier d'immatriculation et quartier de pratique de la plaisance. Par ailleurs, l'annexe n° 1 énumère les règles présidant à l'immatriculation des bateaux de plaisance.

L'objet de cette partie est donc de réaliser une actualisation des différents chiffres présentés dans le précédent rapport du CESR de Basse-Normandie concernant la plaisance. À cet égard, il est important de noter que la présentation des statistiques de l'année 2000-2001 fait l'objet de plusieurs modifications par rapport aux années antérieures :

- le classement des navires est opéré par tranches de longueur et non plus de jauge, conformément à l'évolution générale de la législation, ce afin de fournir des données plus significatives et plus aisément comparables,
- il a également été procédé à une révision du registre des immatriculations. En effet, des analyses et des recherches ont permis de déceler que des pratiques antérieures avaient pu avoir pour effet d'augmenter indûment la flotte des navires de plaisance immatriculés, principalement dans les années 70 et 80 (ré-immatriculations lors d'une mutation de propriété pour les navires anciens et non prise en compte des navires radiés). L'impact de ce toilettage est considérable puisqu'on estime que 20 % des navires de la flottille française ont ainsi été ôtés des statistiques.

I - L'IMPORTANCE DE LA FLOTTILLE REGIONALE

Sous couvert de cette mise en garde, en 2001, la flottille bas-normande de plaisance (voile et moteur confondus) comptait 43 931 unités, soit 5,72 % de la flottille nationale de France métropolitaine (la proportion était de 5,64 % en 1998). Parmi les dix régions françaises dotées d'un littoral, la flottille bas-normande est en termes d'importance la 7^{ème}. La relative étroitesse de sa façade littorale comparée à d'autres régions² plus étendues en la matière explique en partie ce classement. En rapportant le nombre de bateaux immatriculés au linéaire côtier, la région se classe en 8^{ème} position avec 88 bateaux au km comme le montre le tableau n°1.

Il est également possible de rapporter l'importance de la flottille à la population recensée en 1999 par région concernée. Grâce au renfort de l'Île de France (en effet, la proximité de la région parisienne n'est certainement pas sans influencer plus ou moins fortement l'importance quantitative de la flottille immatriculée en Basse-

² Nord-Pas de Calais : 149 km ; Haute-Normandie : 211 km ; Languedoc-Roussillon : 214 km ; Poitou-Charentes : 362 km ; Basse-Normandie : 501 km ; Pays de la Loire : 525 km ; Aquitaine : 525 km ; PACA : 696 km ; Corse : 818 km ; Bretagne : 1 931 km.

Normandie), la Basse-Normandie se classe alors en 5^{ème} position avec un bateau pour 32 habitants, loin cependant derrière la Corse (1 pour 10 habitants), la Bretagne (1 pour 17 habitants), le Languedoc-Roussillon (1 pour 16 habitants) et la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (1 pour 22 habitants).

À ce propos, la côte méditerranéenne représente à elle seule 42 % des immatriculations totales de France métropolitaine ; elle pèse donc fortement sur la moyenne nationale.

Région	Nombre de quartiers	Nombre de bateaux	Bateaux / habitants	Bateaux / km de littoral
Nord-Pas de Calais	2	23 328	1/100	157
Haute-Normandie	4	39 159	1/45	186
Basse-Normandie	2	43 931	1/32	88
Bretagne	13	169 757	1/17	88
Pays de la Loire	5	67 341	1/48	128
Poitou-Charentes	3	44 113	1/37	122
Aquitaine	3	59 314	1/49	113
Languedoc-Roussillon	2	83 444	1/16	390
PACA	4	203 148	1/22	292
Corse	2	34 200	1/10	42
Total Général	40	767 735	1/33	129

Tableau n°1 : La répartition par région administrative de la flotte de plaisance en 2001

Source : Conseil Économique et Social Régional de Basse-Normandie

L'évolution quantitative de la flotte bas-normande a été continue depuis 1992 ; sa croissance a été de +5,5 % entre 1999 et 2001 tandis qu'au plan national, on enregistrait une augmentation de +5,9 % à peine supérieure. Il est à noter que la tendance s'est inversée car, entre 1992 et 1998, c'était la Basse-Normandie qui était caractérisée par une croissance plus importante (+14,4 % contre +13 %).

En termes de taille des bateaux, la flotte bas-normande présente par rapport à la flotte française quelques différences statistiques mineures qui n'en sont pas moins significatives ainsi que le montre le tableau n°2. On constate ainsi une proportion de bateaux inférieurs à 6 mètres supérieure à la moyenne française (78,3 % contre 76,6 %), et donc une proportion de navires supérieurs à 8 mètres inférieure (7 % contre 8,9 %). Mais là encore, le littoral méditerranéen influe sur la moyenne nationale car c'est une zone caractérisée par la présence de grands bateaux de plaisance.

2001	< 6m	6 à 8m	8 à 10m	10 à 12m	12 à 15m	15 à 18m	> 18m
Basse-Normandie	78,3 %	14,7 %	4,3 %	1,9 %	0,7 %	0,1 %	0,0 %
France	76,6 %	14,4 %	4,9 %	2,6 %	1,1 %	0,2 %	0,1 %

Tableau n°2 : Répartition par tranche de longueur des flottilles bas-normandes et françaises en 2001

Source : Direction Régionale des Affaires Maritimes

En termes d'évolution entre 1999 et 2001 et contrairement à la période 1992-1998, les bateaux de plaisance de petite taille (c'est-à-dire inférieurs à 6 mètres) ont connu en Basse-Normandie une croissance plus élevée (+6,5 %) que ceux de plus de 6 mètres (+4,8 %). Au plan national, l'évolution est inverse puisque, sur la même période, les bateaux de petites tailles augmentaient de +5,9 % contre +8,6 % pour les bateaux de plus grandes tailles.

Par ailleurs, la flottille bas-normande est constituée par 22,4 % de voiliers et donc par 77,6 % de navires à moteur comme le montre le tableau n°3. Cette proportion est l'exact reflet de celle constatée au niveau national (22,7 % de voiliers et 77,3 % de navires à moteur). Pour mémoire, en 1998 la flottille bas-normande était composée par 24 % de voiliers et par 76 % de navires à moteur, proportion similaire à celle observée au niveau national (24,3 % de voiliers et 75,7 % de navires à moteur). L'augmentation de la proportion de navires à moteur dans la flottille est donc un phénomène national et non pas régional.

2001	Voiliers	Navires à moteur
Basse-Normandie	22,4 %	77,6 %
France	22,7 %	77,3 %

Tableau n°3 : Répartition par mode de propulsion des flottilles bas-normandes et françaises en 2001

Source : Direction Régionale des Affaires Maritimes

II- LES IMMATRICULATIONS DE BATEAUX NEUFS

A -DES FLUX ANNUELS EN AUGMENTATION

Il a été immatriculé entre le 1^{er} septembre 2000 et le 31 août 2001 en Basse-Normandie 1211 bateaux (685 unités pour Caen et 526 unités pour Cherbourg). Depuis 1992 (voir tableau n°4), les immatriculations ont présenté une assez forte variabilité. Au plan national, ces variations reflètent un marché du neuf en déclin sur la période 1992-1997, alors que sur cette même période les nouvelles immatriculations en Basse-Normandie se sont maintenues.

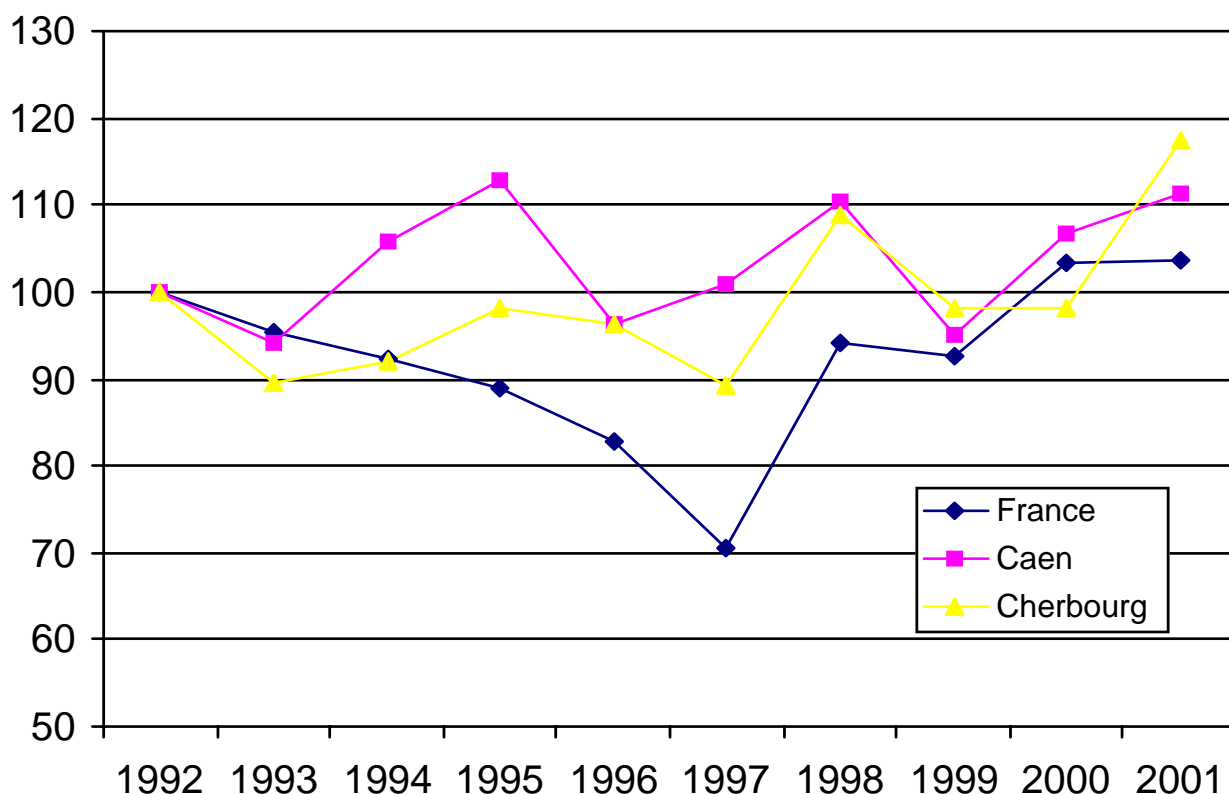
	France	Caen	Cherbourg	Basse-Normandie	Basse-Normandie/ France
1992	19 765	615	448	1 063	5,38 %
1993	18 828	579	401	980	5,21 %
1994	18 215	651	412	1 063	5,84 %
1995	17 576	694	439	1 133	6,45 %
1996	16 357	593	431	1 024	6,26 %
1997	13 943	621	400	1 021	7,32 %
1998	18 595	678	488	1 166	6,27 %
1999	18 327	584	440	1 024	5,59 %
2000	20 429	657	440	1 097	5,37 %
2001	20 497	685	526	1 211	5,91 %

Tableau n°4 : Les immatriculations en Basse-Normandie (quartier de Caen et Cherbourg) et en France entre 1992 et 2001

Source : Direction Régionale des Affaires Maritimes

Le tableau n°4 montre que, depuis 1992, la part des immatriculations bas-normandes au niveau national est en régulière progression pour atteindre un sommet en 1997 avec 7,32 %, mais depuis cette date la proportion bas-normande se réduit pour s'établir à 5,91 % en 2001. Entre 1997 et 2001 le nombre de bateaux immatriculés en France métropolitaine a augmenté de +47 % contre seulement +19 % pour la Basse-Normandie. La diminution de la proportion de la flottille bas-normande dans la flottille nationale est donc due à une croissance en volume moins rapide de la flottille régionale.

Mais depuis 1997 (voir graphique n°1) on assiste à une significative reprise du marché du neuf, que cela soit aux niveaux régional ou national. Il faut aussi remarquer que les quartiers de Caen et de Cherbourg sont proportionnellement plus dynamiques en termes de volume de nouvelles immatriculations que le niveau national en 2001.



Graphique n°1 : Évolution des immatriculations de bateaux neufs dans les quartiers de Caen et Cherbourg et en France (base 100 en 1992)

Source : Direction Régionale des Affaires Maritimes

À cet égard l'année 2001 semble marquée par une nette reprise des immatriculations : +11 % au niveau régional alors qu'au niveau national l'accroissement est nul.

B- LES MODES DE PROPULSION CONCERNES

Au plan de la distinction entre immatriculation de bateaux à voile ou à moteur, on note au travers du tableau n°5 que les bateaux à moteurs représentent suivant les années entre 83 % et 88 % des immatriculations totales. Pour 2001, la répartition voile/moteur s'inscrit dans la fourchette habituelle : 86,7 %. Toutefois, selon les quartiers concernés, on note de sensibles différences en 2001, Caen immatriculant une proportion plus élevée de voiliers.

		1992			2001		
		Voiliers	Navires à moteur	Total	Voiliers	Navires à moteur	Total
Caen	Nombre	73	542	615	97	588	685
	Pourcentage	11,9 %	88,1 %	100 %	14,2 %	85,8 %	100 %
Cherbourg	Nombre	63	385	448	64	462	526
	Pourcentage	14 %	86 %	100 %	12,2 %	87,8 %	100 %
Basse-Normandie	Nombre	136	927	1 063	161	1 050	1 211
	Pourcentage	12,8 %	87,2 %	100 %	13,3 %	86,7 %	100 %
France	Nombre	nd	nd	-	3217	17280	20497
	Pourcentage	nd	nd	-	15,7 %	84,3 %	100 %

Tableau n°5 : Les immatriculations de bateaux neufs en Basse-Normandie et en France en 1992 et en 2001 selon le mode de propulsion

Source : Direction Régionale des Affaires Maritimes

C- LES NOUVELLES IMMATICULATIONS SELON LES TRANCHES DE LONGUEUR

Au plan de la taille, 79 % des navires immatriculés en Basse-Normandie en 2001 étaient inférieurs à 6 m comme en témoigne le tableau n°6, proportion par ailleurs identique à celle enregistrée au niveau national. Cette proportion a évolué depuis 1992. En effet, la proportion des petits bateaux augmente. Toutefois, selon les quartiers concernés, on note de sensibles différences en 2001, Caen immatriculant une proportion plus élevée de bateaux supérieurs à 6 m.

		1992			2001		
		< 6m	> 6m	Total	< 6m	> 6m	Total
Caen	Nombre	403	212	615	535	150	685
	Pourcentage	65,5 %	34,5 %	100 %	78,1%	21,9%	100 %
Cherbourg	Nombre	295	153	448	422	104	526
	Pourcentage	65,8 %	34,2 %	100 %	80,2%	19,8 %	100 %
Basse-Normandie	Nombre	698	365	1 063	957	254	1 211
	Pourcentage	65,7 %	34,3 %	100 %	79,0 %	21,0 %	100 %

Tableau n°6 : Les immatriculations de bateaux neufs en Basse-Normandie en 2001 selon les tranches de longueur

Source : Direction Régionale des Affaires Maritimes

D - LES NOUVELLES IMMATRICULATIONS SELON LA TAILLE ET LE TYPE

De façon plus détaillée, c'est-à-dire en faisant référence à une typologie des longueurs, on constate (voir tableau n°7) une plus grande hétérogénéité chez les voiliers que chez les bateaux à moteurs. En effet, ces derniers sont presque essentiellement des navires dont la longueur est inférieure à 8 m (98 % de l'ensemble) alors que cette catégorie ne concerne que 66,5 % des bateaux à voile. Cette propension à acquérir des petits bateaux, notamment à moteur, s'explique non seulement par leur caractère moins onéreux à l'achat et à l'entretien mais aussi par la plus grande liberté qu'ils offrent en termes de choix du lieu de mise à l'eau et de facilité d'usage.

2001	Navires à moteur	Voile
< 6 m	83,9 %	47,2 %
6 à 8 m	14,0 %	19,3 %
8 à 10 m	1,0 %	16,1 %
10 à 12 m	0,6 %	9,9 %
12 à 15 m	0,5 %	6,8 %
15 à 18 m	0,0 %	0,6 %
18 à 24 m	0,0 %	0,0 %
>24 m	0,0 %	0,0 %
Total	100 %	100 %

Tableau n°7 : Les bateaux immatriculés en 2001 en Basse-Normandie selon le mode de propulsion et par tranche de longueur

Source : Direction Régionale des Affaires Maritimes

III- UN MARCHÉ DE L'OCCASION DYNAMIQUE

À travers les mutations de propriété est évaluée l'importance du marché de l'occasion. Toutefois, les statistiques disponibles ne permettent pas d'identifier, au plan régional, les bateaux achetés et immatriculés dans un quartier extérieur à la Basse-Normandie. Néanmoins, dans la mesure où ce marché est géographiquement plutôt limité à la région, ces données autorisent une appréciation relativement précise de l'ampleur de ces mutations au niveau intra-régional.

Bien que présentant des fluctuations ces dernières années, les mutations de propriété sont en augmentation. Ainsi ont-elles crû de +29,8 % entre 1999 et 2001 pour atteindre en cette dernière année le nombre de 3 111 comme en témoigne le tableau n°8. Cette augmentation est proche de celle constatée au niveau national (+28,8 %). Il convient de rappeler que sur la période 1992-1998 la croissance enregistrée était de +17 % pour la Basse-Normandie. Cela montre bien un engouement croissant pour le marché de l'occasion et plus largement pour la plaisance.

2001	Navires à moteur	Voile	Total
< 6 m	2 062	220	2 282 (73,35 %)
6 à 8 m	294	266	560 (18,00 %)
8 à 10 m	56	115	171 (5,50 %)
10 à 12 m	27	53	80 (2,57 %)
12 à 15 m	2	10	12 (0,39 %)
15 à 18 m	1	1	2 (0,06 %)
18 à 24 m	0	2	2 (0,06 %)
>24 m	2	0	2 (0,06 %)
TOTAL	2 444 (78,56 %)	667 (21,44 %)	3 111 (100,00 %)

Tableau n°8 : Les mutations de propriété en 2001 en Basse-Normandie selon le mode de propulsion et les tranches de longueur

Source : Direction Régionale des Affaires Maritimes

Ces 3 111 bateaux se décomposent en 667 voiliers et 2 444 bateaux à moteur. Ainsi l'achat de voiliers représente 21,44 % du marché de l'occasion, soit une proportion plus importante que dans le cadre du marché du neuf (13,3 % de voiliers pour 86,7 % de bateaux à moteur). Le marché de l'occasion est donc une opportunité pour acquérir un navire à voile de taille plus respectable que ne l'autorise un achat en neuf naturellement plus onéreux.

Le quartier de Caen enregistre presque le même nombre de mutations de propriété que celui de Cherbourg : 1 553 contre 1 558. Par comparaison, il faut rappeler qu'en ce qui concerne les immatriculations de bateaux neufs, le quartier de Caen enregistre 57 % du total régional contre 43 % à Cherbourg.

Ainsi, avec des mutations de propriété 2,6 fois plus importantes que les immatriculations de bateaux neufs (3 111 contre 1 211), le marché de l'occasion est l'objet d'un réel engouement de la part des plaisanciers. Cet intérêt manifeste est motivé principalement par trois raisons. Tout d'abord, les bateaux de plaisance sont des biens dotés d'une longévité importante (de l'ordre de 30 ans pour un navire bien entretenu). Ensuite, l'achat d'un bateau d'occasion offre la possibilité d'accéder à la plaisance pour une mise de fonds moins importante et enfin, il constitue un moyen d'entrer en possession d'un bateau de taille supérieure comme cela a déjà été signalé. Ainsi, 27 % des mutations de propriété concernent des navires de plus de 6 mètres alors que cela ne concerne que 21 % des immatriculations de bateaux neufs pour la même tranche de taille.

PARTIE II - APPROCHE DE LA PRATIQUE DE LA PLAISANCE ET DU NAUTISME EN BASSE-NORMANDIE

Après avoir procédé à une analyse rapide de la flottille, il est intéressant de tenter d'évaluer les pratiques de plaisance et de nautisme, sportives et non organisées, en Basse-Normandie. Mais s'agissant de disciplines très diverses (voile, motonautisme, kayak et aviron de mer, pêche-promenade, ski-nautique, jet-ski...), pour la plupart ne donnant pas lieu à adhésion à un club ou à une association et encore moins à une fédération, on comprendra aisément que cette approche peut se révéler très approximative et aléatoire.

C'est pourquoi l'accent sera essentiellement mis sur la description des activités les plus susceptibles d'être évaluées avec un degré de précision satisfaisant. Dans la plupart des cas, il s'agira de disciplines disposant d'une branche sportive.

Par rapport au précédent rapport, un certain nombre de thèmes n'ont pratiquement pas évolués. L'actuel réactualisation pour ces différents sujets ne représente pas de réel intérêt.

Au plan formel, cette seconde partie abordera successivement la voile, le motonautisme, les vieux gréements et traitera en dernier de la sécurité en mer sous l'angle de la plaisance.

I - LA VOILE

La voile présente la particularité d'offrir des pratiques nombreuses et variées. Elles peuvent être sportives, de loisir, scolaires... Cette diversité et le caractère relativement conséquent de chacune de ces pratiques sont susceptibles de causer des effets d'entraînement sur les autres disciplines de la plaisance et du nautisme.

A- LA PRATIQUE ORGANISEE DE LA VOILE EN BASSE-NORMANDIE

1°/ LES STRUCTURES CONTRIBUANT A LA PRATIQUE DE LA VOILE

Parce que la pratique organisée est très développée en Basse-Normandie, il apparaît utile de mettre tout d'abord en évidence les structures dont le rôle est

déterminant à bien des égards (clubs, écoles de voile...) pour ensuite évoquer la pratique sportive en tant que telle.

Ce développement relatif aux structures sera donc essentiellement consacré aux clubs et aux écoles de voile qu'ils abritent en leur sein.

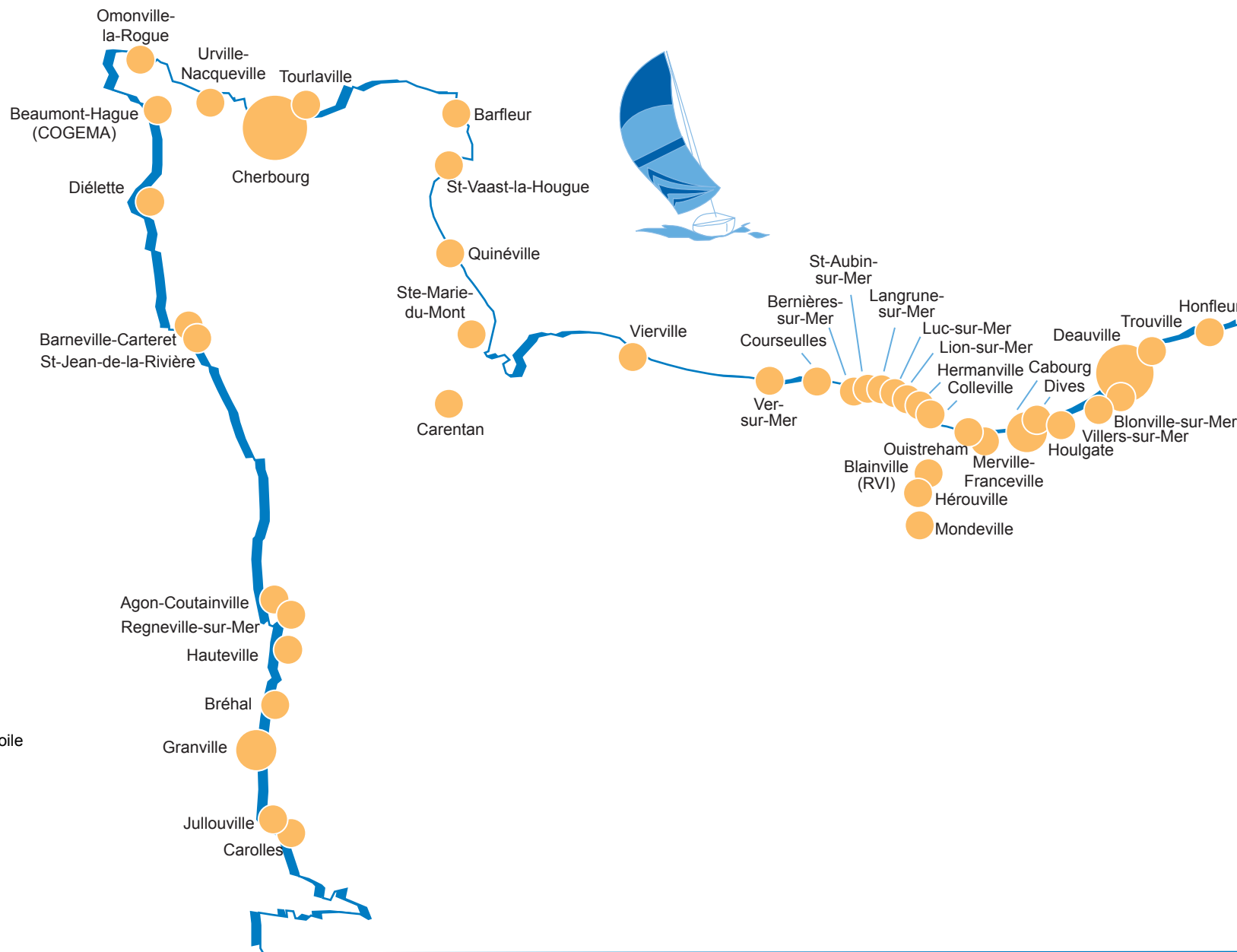
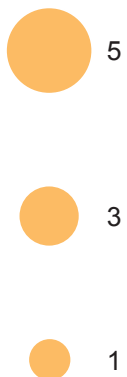
1.1 - Les clubs

La pratique organisée de la voile repose en Basse-Normandie sur un certain nombre de structures et en particulier sur les clubs de voile dont le rôle est très important puisqu'ils assurent une fonction d'animation, de formation (au niveau des écoles de voile) et de préparation à la compétition.

Il existe 55 clubs de voile en Basse-Normandie soit 29 dans le Calvados et 26 dans la Manche. Comme la carte n°1 le démontre, on note une concentration très nette sur la côte Fleurie et sur la côte de Nacre (de Deauville à Ver-sur-Mer), dans le Nord-Cotentin (de Quinéville à Carteret), et enfin de Coutainville à Carolles.

CARTE 1 LES CLUBS DE VOILE EN BASSE-NORMANDIE

Nombre de clubs de voile :



- Source -
Ligue Régionale et Comités Départementaux de Voile
2001

- Réalisation -
Atelier de Cartographie du CRBN - 09/02

CLUBS	Activités dispensées					
	Dériveur solitaire	Dériveur double	Planche à voile	Fun Board	Catamaran	Habitable
Blonville YC	x	x	x	x	x	
Cabourg YC						x
SR Caen Ouistreham	x	x	x	x	x	x
SR de Courseulles	x	x	x	x	x	x
Deauville YC		x				x
SR de Dives Houlgate						
CV de Bernières sur Mer	x	x	x	x	x	
EV de Lion sur Mer	x	x	x	x	x	
CV Loisirs Hermanville	x	x	x	x	x	
CV de Langrune	x	x	x	x	x	
CV de Saint Aubin sur Mer	x	x	x	x		
CN de Trouville-Hennequeville	x	x	x	x	x	x
CN de Ver sur Mer	x	x	x	x	x	
CN de Villers sur Mer	x	x	x	x	x	
CN Omaha Beach						
CN de Franceville	x	x	x	x	x	
Luc YC	x	x	x	x	x	
EDC Calvados		x	x		x	
Ass sportive Renault	x	x	x	x		x
CN du CAPAC	x	x	x		x	x
Marina Deauville C						
CN Multisports MJC Vire	x	x	x		x	x
Wind 14			x	x	x	
EVF Cabourg	x	x	x		x	
CND Honfleur						x
USOM Section Voile	x	x	x			x
Groupe de croisière au large						x
EMV d'Isigny sur Mer	x	x	x			
EV de Courseulles						

Tableau n°9 : Les clubs de voile du Calvados en 2001

Source : Ligue de Basse-Normandie de voile

CLUBS	Activités dispensées					
	Dériveur solitaire	Dériveur double	Planche à voile	Fun Board	Catamaran	Habitable
EV de Barneville-Carteret	x	x	x			
YC Carolles						x
YC de Cherbourg						x
CN de Coutainville	x	x	x	x	x	
YC Diélette	x	x	x	x	x	
YC de Granville						x
CN de la Hougue	x	x	x	x	x	
CV de Jullouville						
ASPTT Saint Lo	x	x	x	x	x	x
CN de la Sinope	x	x	x	x	x	
AN Hautaise	x	x		x	x	
EV de Cherbourg	x	x	x		x	x
CNE Marine Cherbourg						x
CN Marsouins Tourlaville	x	x	x	x	x	
CN Marine de Cherbourg						x
CN Cherbourgeois						
CRN de Granville	x	x	x	x	x	x
EV de Barfleur	x	x	x	x	x	
ASS Urville Nacqueville				x	x	
YC Omonville la Rogue	x	x			x	x
CN Régnevillais						
Espace Voile Bréhal	x	x	x	x	x	
AS COGEMA	x	x	x	x	x	
YC de Saint-Vaast						
YC Barneville						
Ctre Elie Monboisse						

Tableau n°10 : Les clubs de voile de la Manche en 2001
Source : Ligue de Basse-Normandie de voile

Ces clubs sont composés d'un nombre considérable de licenciés (tous types de licences confondues), de l'ordre de 5 940 dans le Calvados et de 6 549 dans la Manche en 2001. Pour mémoire le nombre de licenciés était de 6 008 dans le Calvados et de 6 376 dans la Manche en 1998. Leurs tailles sont très variables comme le démontrent les tableaux n°12 et n°13 regroupant les clubs en fonction de leurs effectifs. Globalement, on peut souligner que la taille moyenne des clubs est plus importante dans la Manche puisque 31 % d'entre eux comptent plus de 150 licenciés contre 27 % dans le Calvados. En revanche, les clubs les plus importants, à l'exception du Centre Régional de Nautisme de Granville (2 018 licenciés), sont situés dans le Calvados : Société des Régates de Caen-Ouistreham (941 licenciés), École de Voile de Courseulles (803 licenciés), Centre Nautique de l'Estuaire de la Dives (641 licenciés) et Club Nautique de Trouville-Hennequeville (677 licenciés).

	Calvados	Manche	Basse-Normandie
plus de 500 licenciés	4	2	6
de 499 à 150 licenciés	7	13	20
de 149 à 100 licenciés	4	2	6
de 99 à 50 licenciés	3	2	5
moins de 49 licenciés	11	7	18
TOTAL	29	26	55

Tableau n°11 : Répartition des clubs de voile bas-normands selon leur taille

Source : CESR d'après données Ligue de Basse-Normandie Voile

Il est à noter que, depuis 1998, le nombre de clubs de voile n'a pas fluctué, et que 2 clubs de voile ont dépassé les 150 licenciés. Il s'agit du Luc Yacht Club et du Club Nautique Multisports MJC Vire.

Les clubs, dans leur ensemble, exercent une activité très large et jouent donc un rôle d'animation éminent sur le littoral. Ils organisent des manifestations ayant trait à la voile, des compétitions et assurent le fonctionnement des écoles de voile ce qui représente, comme on va le voir plus loin, une grande partie de leur activité. Ils entretiennent de ce fait une flottille dédiée soit à la formation, soit à la compétition.

CLUBS	Adultes	Jeunes	PVR	TOTAL
Blonville YC	8	13	176	197
Cabourg YC	35	0	0	35
SR Caen-Ouistreham	188	77	676	941
SR de Courseulles	135	7	0	142
Deauville YC	104	6	113	223
SR de Dives-Houlgate	45	0	0	45
CV de Bernières-sur-Mer	28	9	22	59
EV de Lion-sur-Mer	3	0	80	83
CV Loisirs Hermanville	31	3	113	147
CV de Langrune	54	22	364	440
CV de Saint Aubin-sur-Mer	20	0	0	20
CN de Trouville-Hennequeville	75	12	590	677
CN de Ver-sur-Mer	18	4	100	122
CN de Villers-sur-Mer	64	7	400	471
CN Omaha Beach	0	0	0	0
CN de Franceville	11	0	100	111
Luc YC	11	12	220	243
EDC Calvados	25	10	35	70
Ass sportive Renault	16	4	0	20
CN du CAPAC	49	16	576	641
Marina Deauville C	0	0	0	0
CN Multisports MJC Vire	4	3	150	157
Wind 14	53	36	100	189
EVF Cabourg	1	0	30	31
CND Honfleur	16	5	0	21
USOM Section Voile	33	9	0	42
Groupe de croisière au large	10	0	0	10
EMV d'Isigny-sur-Mer	0	0	0	0
EV de Courseulles	59	94	650	803
TOTAL CALVADOS	1 096	349	4 495	5 940

Tableau n°12 : Nombre de licenciés voile dans le Calvados en 2001

Source : Ligue de Basse-Normandie de voile

CLUBS	Adultes	Jeunes	PVR	TOTAL
EV de Barneville-Carteret	13	0	345	358
YC Carolles	12	2	0	14
YC de Cherbourg	154	4	0	158
CN de Coutainville	9	7	320	336
YC Diélette	43	22	249	314
YC de Granville	275	18	0	293
CN de la Hougue	35	12	226	273
CV de Jullouville	60	9	0	69
ASPTT Saint-Lô	21	6	68	95
CN de la Sinope	8	1	150	159
AN Hautaise	37	33	239	309
EV de Cherbourg	89	91	459	639
CNE Marine Cherbourg	4	0	0	4
CN Marsouins Tourlaville	43	40	207	290
CN Marine de Cherbourg	21	1	0	22
CN Cherbourgeois	125	4	0	129
CRN de Granville	108	128	1 782	2 018
EV de Barfleur	4	0	110	114
ASS Urville Nacqueville	51	20	129	200
YC Omonville la Rogue	39	8	114	161
CN Regnevillais	6	0	0	6
Espace Voile Bréhal	11	9	200	220
AS COGEMA	26	1	0	27
YC de Saint-Vaast	32	2	0	34
YC Barneville	18	4	0	22
Ctre Elie Monboisse	9	12	264	285
TOTAL MANCHE	1 253	434	4 862	6 549

Tableau n°13 : Nombre de licenciés voile dans la Manche en 2001

Source : Ligue de Basse-Normandie de voile

1.2 - Les écoles de voile

Les écoles de voile, émanation dans la majorité des cas des clubs, occupent une place primordiale dans le développement de la pratique de la voile. Elles permettent à un public jeune (en général) de s'initier et de se perfectionner. Elles donnent le goût de la pratique de ce loisir et permettent aussi d'accéder à la compétition.

Dans le Calvados et dans la Manche, 29 écoles sont labellisées (elles étaient 20 en 1998) et assurent l'essentiel de l'offre de formation et du nombre de « passeports-voile » délivrés. Il convient de préciser que le « passeport voile » est un titre fédéral accompagné de documents comprenant des informations nationales et régionales, ainsi que la présentation des activités auxquelles le titulaire peut participer. Ce passeport est annualisé, contrairement à l'ancienne « licence-école » qui n'était valable que deux mois et excluait toute pratique de compétition. Désormais, le passeport permet d'accéder à la compétition.

Du fait de leurs périodes d'ouverture très larges (toute l'année ou durant l'ensemble des vacances scolaires et des fins de semaine), elles sont aisément accessibles et offrent un enseignement diversifié : école (Optimist, Equipe Laser) en solo ou en duo, planche à voile, catamaran, fun, habitable.

Au total, plus de 9 300 personnes ont bénéficié en 2002 de l'enseignement dispensé dans les écoles de voile. Cependant, les responsables du secteur de la voile déplorent un important turn over, un licencié sur deux ne renouvelant pas sa licence d'une année sur l'autre. Mais sur le long terme, le succès remporté par les écoles de voile est patent car le nombre de personnes enregistrées dans ces structures ne cesse d'augmenter et est passé de 6 870 en 1992 à 9 357 en 2001 (cf. tableau n°14).

1.3 - Les stations voile

Parmi les 30 stations voile recensées en France, 4 sont localisées en Basse-Normandie. Il s'agit de Ouistreham-Riva-Bella, Courseulles-sur-Mer, Cherbourg-Hague et Granville-Chausey. Ce label est accordé aux communes dont les structures témoignent d'une organisation efficace en matière d'accueil, d'hébergement et de loisirs. Ce label garantit la disponibilité d'un grand nombre d'activités : croisières, balades en vieux gréements, animations et notamment un maximum d'activités ayant trait à la pratique de la voile.

2°/ LA VOILE SPORTIVE

Vitrine en quelque sorte de la pratique de la voile, la voile sportive peut être évaluée en Basse-Normandie et dans les départements de la Manche et du Calvados au regard des effectifs licenciés.

Il convient au préalable de rappeler que la pratique sportive s'effectue soit en voile légère (sur Optimist, Équipe, Laser, 420, 470 et catamaran en solo ou en double), soit en habitable (First Class 8 ou J 24). Selon les départements, la pratique en compétition est différenciée. En effet, on court beaucoup plus en habitable dans la Manche que dans le Calvados et inversement pour la voile légère.

Préalablement à l'examen des statistiques relatives aux effectifs, il convient de préciser quelles réalités recouvre la délivrance de licences par la Fédération Française de Voile (FFV).

Il est nécessaire tout d'abord de distinguer entre licences « compétitions » et licences « stages écoles de voile ». Ces dernières, excluant toute pratique compétitive régulière, représentent 75 % de l'ensemble des licences comptabilisées en Basse-Normandie. Par ailleurs, une partie des licences compétition est délivrée à des personnes ne pratiquant pas de manière régulière la compétition.

C'est pourquoi toute analyse et toute interprétation des données relatives aux licenciés doivent être effectuées avec une certaine circonspection.

Globalement, le nombre de licences délivrées n'a cessé de croître depuis 1992 comme le montre le tableau n°14. Toutefois, on remarque un tassement de la pratique de compétition (- 304 licenciés sur la période 1992-2001 soit -8,8 %). En revanche, le nombre de personnes passant par les écoles de voile connaît une augmentation continue.

Basse-Normandie	Licences "sportives"	Licences "stages école de voile"	TOTAL
1992	3 436	6 870	10 306
1997	3 018	9 186	12 204
1998	3 154	9 280	12 434
2001	3 132	9 357	12 489

Tableau n°14 : Nombre de licenciés voile en Basse-Normandie entre 1992 et 2001

Source : Ligue de Basse-Normandie de Voile

Au plan départemental, le tableau n°15 montre les évolutions différenciées des comités du Calvados et de la Manche, ce premier département connaissant une légère diminution de ses effectifs licenciés (5 940 en 2001 contre 6 008 en 1998).

Calvados	Licences "sportives"	Licences "stages école de voile"	TOTAL
1992	1 851	3 608	5 459
1997	1 259	4 233	5 492
1998	1 354	4 654	6 008
2001	1 445	4 495	5 940

Manche	Licences "sportives"	Licences "stages école de voile"	TOTAL
1992	1 585	3 262	4 847
1997	1 759	4 953	6 712
1998	1 800	4 626	6 426
2001	1 687	4 862	6 549

Tableau n°15 : Nombre de licenciés voile dans la Calvados et la Manche entre 1992 et 2001
Source : Ligue de Basse-Normandie de Voile

B -LA PRATIQUE NON ORGANISEE DE LA VOILE

La pratique de loisir de la voile demeure très difficile à estimer du fait de son caractère non organisé.

Il s'agit d'une pratique essentiellement estivale et empreinte de certaines spécificités. Ainsi, pour ce qui concerne les voiliers résidents dans les ports de plaisance bas-normands, les responsables de ces derniers considèrent que leur utilisation est très souvent inférieure à 15 jours par an. C'est donc une pratique sporadique mais cependant essentielle au plan économique puisqu'elle participe significativement à l'activité des ports de plaisance. C'est aussi une pratique nomade puisqu'une partie significative de la flottille (environ 78 %) est constituée de bateaux dont la jauge est inférieure à 6 mètres et dont la mise à l'eau est réalisable en de multiples endroits du littoral.

La pratique est bien sûr localisée à proximité des ports de plaisance et des zones possédant des accès adaptés. Mais certains littoraux (notamment le Cotentin) disposent d'un bassin nautique très attractif : Iles anglo-normandes, Iles Chausey,

côtes bretonnes. Ces littoraux connaissent alors une fréquentation importante et la saturation dont souffrent certains des ports de cette portion littorale en témoigne.

En conclusion à ce développement consacré à la voile sportive et à ses structures, il faut souligner le rôle important joué par les pouvoirs publics en ce domaine et en particulier par les Conseils Généraux. C'est notamment le cas dans la Manche où le Conseil Général considère la voile non seulement comme une activité sportive mais aussi comme un vecteur de développement de nature à favoriser la notoriété du département et son économie.

Ainsi peut-on estimer à environ 380 000 Euros le montant des subventions apportées à cette activité par le Conseil Général de la Manche en 2001. Les aides sont attribuées aux clubs pour l'acquisition de matériel nautique, pour l'organisation d'évènements, à la voile scolaire, au haut niveau, pour la formation...

Le Conseil Général du Calvados contribue également au développement de la voile sportive en attribuant des aides aux clubs de sports concernés d'un montant de 5 558 Euros (152,5 Euros par club plus 7,62 Euros par licencié de moins de 18 ans), aux manifestations sportives à caractère exceptionnel et aux athlètes de haut niveau. De plus, il a apporté en 2001 une aide à l'investissement de 11 626 Euros. Cette aide est fluctuante selon les années et réside principalement dans l'achat de bateaux.

Cette prise en compte par les Conseils Généraux ne se limite pas à la voile sportive. La plaisance l'est aussi au travers des projets portuaires d'extension ou de création et des actions de promotion. A cet égard, en 2002, pour la première fois, le Calvados et la Manche seront les invités d'honneur au salon nautique de Paris.

II - LE MOTONAUTISME

Cette pratique connaît en France et en Basse-Normandie une croissance régulière. Elle concerne d'ailleurs la majeure partie de la flottille immatriculée et présente la particularité d'être essentiellement de loisir.

A - LA PRATIQUE SPORTIVE

La pratique sportive du motonautisme se résume à l'exercice de deux disciplines non olympiques : le ski nautique et le motonautisme. Ces deux sports sont peu développés au plan régional.

B - LA PRATIQUE DE LOISIR

Si la pratique du motonautisme sportif apparaît peu développée en Basse-Normandie, il ne semble pas en être de même pour la pratique de loisir.

Tout d'abord, l'importance de la flottille concernée incline à penser que la pratique en la matière doit être considérable. Ainsi, la flottille motorisée représente 77,6 % de la flottille totale bas-normande soit environ 33 000 navires ce qui est a priori tout à fait important (même si une partie non estimée des bateaux immatriculés en Basse-Normandie ne navigue pas sur nos côtes). De surcroît, la majorité de ces bateaux est d'une taille inférieure à 6 mètres, bateaux ne requérant pas pour leur transport et leur mise à l'eau des moyens et des installations sophistiqués. Il en découle une facilité d'utilisation très grande sur la plupart du linéaire côtier régional. En outre, la proximité de la Haute-Normandie et de l'Ile de France, principales zones émettrices de clientèles pour nos côtes, favorise une fréquentation accrue de celles-ci par des petits bateaux à moteur. Enfin, le coût d'entretien de ces petites unités est tout à fait abordable et est de nature à induire une utilisation relativement fréquente.

Sur le littoral bas-normand, l'objectif des plaisanciers est lié soit à la promenade, soit à la pêche amateur. Si, dans le domaine de la plaisance à voile, l'activité se concentre sur les côtes Ouest de département de la Manche, dans la plaisance motorisée, il semble que l'activité se répartisse assez équitablement tout le long du linéaire côtier bas-normand. En effet les caractéristiques naturelles ou artificielles du littoral régional favorisent une pratique relativement équilibrée. L'existence dans l'Ouest-Cotentin de chapelets d'îles (anglo-normandes, archipel de Chausey) ou de zones rocheuses (plateau des Minquiers, Écrehou...) constitue des destinations de pêche et de promenade très appréciées. Dans le Cotentin, le caractère très découpé de la côte ainsi que les forts courants (raz Blanchard et de Barfleur) présentent aussi des atouts en ce qui concerne la pêche. Enfin, les zones à épaves, surtout dans le Calvados et le port artificiel d'Arromanches, offrent de multiples possibilités de captures.

Cette pratique est majoritairement estivale et l'intense fréquentation en juillet et août des zones de mouillage, des cales d'accès et des ports en atteste.

En dehors de ces pratiques courantes, les autres activités motonautiques de loisir sont peu développées sur nos côtes. Ainsi, rares sont les pratiquants de ski nautique. Le jet-ski, toutefois, connaît quant à lui, un essor certain malgré les nuisances notamment sonores qu'il génère.

En conclusion à ces deux premières parties consacrées à la voile et au motonautisme, il faut signaler que les activités de nautisme conservent, au plan régional, des potentialités de développement encore considérables.

III - LES VIEUX GRÉEMENTS

Depuis plusieurs années, un véritable engouement pour les vieux gréements est perceptible. Il s'agit de vieux navires de pêche, de sauvetage, de transport, de plaisance ou de défense et de surveillance, que des bénévoles, généralement regroupés en association, cherchent à sauver de l'anéantissement pour les restaurer et les faire revivre.

La Basse-Normandie accueille également tout au long de l'année des vieux gréements. Certains en ont fait leur port d'attache. Plusieurs associations bas-normandes œuvrent à la préservation et à la restauration de ces bateaux. À Honfleur, par exemple, le vieux bassin sert de port d'escale de vieux gréements. On peut y trouver le Marie-Madeleine (bautier de Barfleur, monument historique construit en 1924), Le Dehel (barque chalutière de l'association AMERAMI, monument historique depuis le 9 juin 1986), La Sainte Bernadette (crevettier de Honfleur, monument historique), La Roche Bleue (barque chalutière) et La China (voilier de course de 1916 de l'association AMERAMI en cours de classement historique).

À Barneville-Carteret, Les Vieux Gréements en Côtes des Isles est une association type loi de 1901 qui a pour but de faire découvrir des bateaux traditionnels et le patrimoine maritime. Le premier objectif, de cette association, a été de reconstruire une goélette de Cotentin, bateau traditionnel de travail commun à la côte Ouest du Cotentin et aux îles anglo-normandes, dans le cadre du concours national « Bateaux des Côtes de France ». Le Neire Mâove réalise donc des croisières sur les côtes du Cotentin, les îles anglo-normandes, les côtes bretonnes Nord et les côtes anglaises Sud.

À Granville, la Granvillaise (bisquine reconstruite à l'identique) accueille jusqu'à 28 personnes pour des sorties en mer à la journée et dispose de 10 couchettes pour des croisières ; le Lys Noir (un des plus grand yachts français des années 20 construit à Arcachon en 1914) peut accueillir 19 personnes au maximum et dispose de 13 couchettes en 4 cabines, le Courrier des Iles (bateau mixte) réalise des départs de Granville à destination des îles Chausey, des Minquiers, de Cancale ou du Mont Saint Michel. À Grandcamp, l'une des activités de la Grandcopaise est de rallier Saint-Vaast-la-Hougue et l'île de Tatihou, en fonction des marées pour permettre une sortie de l'ordre de 10 heures. En outre, l'association peut étudier toutes propositions de sorties vers les ports de la Manche ou d'autres formules.

Les pouvoirs publics ont d'ailleurs pris en compte ces opérations de remise en état. Ainsi, le Conseil Régional, les Conseils Généraux, les communes ont institutionnalisé leurs interventions en la matière.

À titre d'exemple, depuis la création du Musée maritime de l'île de Tatihou en 1992, le Conseil Général de la Manche a constitué, par le biais d'acquisitions, dons, cessions ou reconstructions, une collection d'une vingtaine d'embarcations présentées à flot dans le port de plaisance de Saint-Vaast-la-Hougue ou en exposition sur l'île. Ces bateaux sont représentatifs des activités du littoral bas-normand au cours du 20^{ème} siècle, la petite pêche étant la plus présente, parmi quelques unités de pêche-plaisance ou de pêche côtière.

Outre la préservation et la mise en valeur de ce patrimoine, les vieux gréements assurent un spectacle permanent. Pour preuve, la fête de la Crevette de Honfleur est un évènement régional, à la fois populaire et festif. Ce rendez-vous de vieux gréements mobilise un important réseau d'associations et de commerçants. En 1997, la fête de la crevette a été le plus grand rassemblement de vieux gréements en Normandie avec un total de 30 à 40 navires. Les vieux gréements constituent donc pour leurs ports d'attache un véritable pôle d'animation.

IV - LES AUTRES PRATIQUES DE LA PLAISANCE ET DU NAUTISME

Outre la voile et le motonautisme, la plaisance en Basse-Normandie, comprend d'autres pratiques, très diverses, en eau douce ou en mer, sous forme sportive ou de loisir. Parmi les principales, il faut citer le canoë-kayak, l'aviron, le surf et la plongée sous-marine.

♣ Le canoë-kayak présente un degré de développement relativement important en Basse-Normandie, surtout en eau douce. Au plan de la pratique sportive, on compte 25 clubs (10 dans le Calvados : Caen, St Pierre sur Dives, Pont d'Ouille, Colleville, Thury-Harcourt, Clécy, Lisieux, Fervaques, Verson et Pont-Farcy ; 7 dans la Manche : Condé-sur-Vire, Cherbourg, Avranches, Portbail, Carentan, Granville et La Mazure ; 8 dans l'Orne : Argentan, Echauffour, Alençon X2, Putanges, St. Martin St. Sulpice, Ségrie-Fontaine et Torchamp). Il est à noter qu'il existe également des structures associées à la fédération française de canoë-kayak ; elles sont au nombre de 4 en Basse-Normandie. En 2001, le canoë-kayak en Basse-Normandie totalisait un nombre de licenciés de 1 029 (469 adhésions dans le Calvados, 374 dans la Manche et 186 dans l'Orne). Il faut également prendre en considération les cartes découvertes concernant les pratiquants occasionnels qui étaient au nombre de 260 en 2001.

Les sites de pratique sont essentiellement composés de rivières comme l'Orne, le Noireau, la Touques, la Dives, l'Odon, la Vire et le canal maritime de Caen à la mer. De plus, le littoral des côtes du Cotentin est très utilisé pour la pratique en mer de ce sport.

La pratique de loisir (non organisée) n'est pas quantifiable mais connaît incontestablement une réelle expansion.

♣ L'aviron est une discipline olympique assez présente en Basse-Normandie, au moins en ce qui concerne la pratique sportive. La Basse-Normandie compte en effet 7 clubs, trois dans le Calvados (l'AS Renault VI Section Aviron de Blainville-sur-Orne, la Société Nautique de Caen et du Calvados et le Club Hérouvillais d'Aviron de Rivière et de Mer d'Hérouville-Saint-Clair) et quatre dans la Manche. (le Club d'Aviron de Mer de Barneville-Carteret, le Cherbourg Club Aviron de Mer, l'Aviron Granvillais et l'Association Nautique de la Selune de Vezins). Les 7 clubs de la ligue de Basse-Normandie rassemblent en 2001 environ 900 licenciés (pour mémoire, ils étaient 762 licenciés en 1998). Les pratiques en eau douce et en mer sont en termes d'importance relativement comparables. Il est à noter que seuls les clubs de Caen et

d'Hérouville pratiquent l'aviron en rivière. En revanche, du fait du caractère onéreux du matériel et contrairement au canoë-kayak, la pratique de loisir est insignifiante.

♣ Le surf, compte en Basse-Normandie quelques licenciés. A ce nombre, il convient d'ajouter un effectif important de pratiquants « libres ». Dans la région, 3 clubs de surf sont présents : le viking windsurf club de Blonville-sur-Mer, le Cotentin surf club de Cherbourg et le Mauna kea skim club de Coutances. Les pratiquants de ce sport en Basse-Normandie se regroupent principalement sur les spots de Siouville, Sciottot et Urville-Nacqueville.

♣ La plongée sous-marine (sous sa véritable appellation études et sports sous-marins) est de toutes les activités précédemment évoquées la plus pratiquée. On comptait en 2001, 3 103 licenciés en Basse-Normandie répertoriés dans 37 clubs (19 dans le Calvados pour 1 466 licenciés, 10 dans la Manche pour 1 258 licenciés et 8 dans l'Orne pour 379 licenciés). Il est à noter que depuis 3 ans le nombre de licenciés en Basse-Normandie stagne. L'importance de cette discipline dans le Calvados provient en particulier de l'extraordinaire richesse en épaves du littoral et du caractère également moins prononcé des courants. Par ailleurs, il convient de souligner que la plongée tient plus de la pratique de loisir que de la compétition.

V - LA SÉCURITÉ EN MER DANS LE DOMAINE DE LA PLAISANCE

Le développement de la plaisance en France s'est accompagné d'une prise en considération par les pouvoirs publics des risques que ce loisir pouvait faire courir aux pratiquants. Aussi, progressivement se sont développés sur nos rivages des dispositifs de surveillance et une couverture en moyens d'intervention de plus en plus présents et efficaces.

En France, ce sont les Centres Régionaux de Surveillance et de Sauvetage (CROSS) qui sont chargés de la conduite opérationnelle des missions réservées à l'État dans les domaines de la sauvegarde de la vie humaine en mer, de la sécurité de la navigation, de la préservation de l'environnement et de la surveillance des pêches.

L'exécution opérationnelle de ces missions s'appuie sur la coopération de l'ensemble des moyens nautiques, aériens et terrestres de l'État (Affaires Maritimes, Marine Nationale, Douanes, Gendarmerie) et des organismes décentralisés (Protection Civile et SNSM). D'une manière générale, les CROSS engagent et coordonnent l'ensemble des moyens les mieux adaptés aux opérations de sauvetage et de recherche en mer.

Au plan bas-normand, le CROSS de Jobourg (l'un des cinq centres spécialisés en la matière du Ministère de l'Équipement des Transports et du Logement) est implanté à la pointe de la Hague et exerce ses attributions dans une zone comprise entre le méridien du cap d'Antifer (département de la Seine-Maritime) et une ligne partant du Mont Saint-Michel en direction de Land's End. Il coopère très étroitement avec les autorités britanniques et anglo-normandes.

Le tableau n°16, tiré du bilan 2001 du CROSS de Jobourg donne un aperçu très précis du temps consacré au secours en mer par les différents moyens nautiques disponibles. On note dès lors que la Société Nationale de Sauvetage en Mer (SNSM) accomplit plus de la moitié du temps d'intervention (53,9 %).

AUTORITÉS	0/00 TEMPS	NOMBRE	TEMPS
Affaires maritimes	1,26	2	13h20
Autorités portuaires	0,69	4	7h16
Pilotage	0,34	5	3h35
Gendarmerie Nationale	0,76	5	7h59
Navires sur zone	12,8	69	135h15
Pompiers	5,16	40	54h32
SNSM	53,93	377	569h57
Marine Nationale	17,43	25	184h14
Police-CRS	0,1	3	1h05
Douanes françaises	1,33	8	14h03
Municipalités	0,21	3	2h10
Administrations étrangères	2,75	12	29h05
Privés	2,18	5	23h05
Autres	1,06	2	11h15
TOTAL	100	560	1 056h51

Tableau n°16 : Les temps d'intervention consacrés sur le ressort du CROSS de Jobourg par les différentes autorités de sauvetage et de secours en mer

Source : CROSS de Jobourg – bilan 2001

En termes de recherche et de sauvetage maritimes dans le domaine de la plaisance ou des loisirs nautiques, le CROSS de Jobourg en 2001 a coordonné 329 opérations, soit :

- 105 pour la plaisance à voile
- 146 pour la plaisance à moteur,
- 42 pour les engins de plage,
- 28 pour les planches à voile,
- 8 pour les véhicules nautiques à moteur.

Après une nette inflexion en 2000, les chiffres reviennent au volume d'activité régulièrement constaté depuis plusieurs années. Comme chaque année, ces opérations sont très diversifiées : accidents de plongée, inquiétudes pour des proches, hommes à la mer... Il est dès lors difficile de déterminer des tendances et de tirer des conclusions sur l'évolution de la sécurité.

La plaisance et les loisirs nautiques génèrent 45 % des opérations totales de l'année. Pendant la saison estivale, la part des opérations liées à la plaisance et aux

loisirs nautiques s'élève à 82 %. Il est à noter que les opérations concernées sont essentiellement des demandes d'assistance.

Au plan de la répartition géographique, la Manche, compte tenu de l'importance de son littoral, demeure le département qui connaît le plus grand nombre d'opérations de sauvetage comme le montre le tableau n°17. Un certain nombre d'opérations ne peuvent être reliées à un département spécifique et ne figurent donc pas dans ce tableau.

Résultat sur les flotteurs	Manche	Calvados	Seine-Maritime
Navires de plaisance à voile	51	29	8
Navires de plaisance à moteur	78	46	10
Navires de plaisance (off-shore)	1		1
Engins de plage	20	21	1
Planches à voile	8	18	2
Véhicules nautiques à moteur	2	5	1
TOTAL	160	119	23

Tableau n°17 : Répartition géographique des opérations de sauvetages en 2001

Source : CROSS de Jobourg – bilan 2001

PARTIE III - LES PORTS DE PLAISANCE EN BASSE-NORMANDIE

Les ports de plaisance sont le lieu géographique, l'espace physique, le carrefour de la plupart des activités de plaisance, directes ou indirectes.

Le concept du port de plaisance n'est pas sans présenter une certaine complexité. Il offre plusieurs acceptions d'ordres administratif, physique et juridique. Au sens administratif, un port de plaisance est un équipement qui a fait l'objet d'une concession. Au plan physique, ce peut être, par exemple, un mouillage sur bouées plus ou moins organisé. Au plan juridique, un port de plaisance peut être géré par un concessionnaire, une commune, ou une association.

Les ports de plaisance peuvent avoir une influence considérable sur l'activité touristique et de loisirs des stations du littoral :

- ils conditionnent le niveau d'activité même du tourisme nautique et plaisancier,
- ils peuvent être des lieux d'animation forts, déterminants pour le caractère et l'image de la ville et du secteur géographique proche,
- enfin, ils sont susceptibles de favoriser une offre touristique diversifiée.

Mais ils sont aussi le lieu où se concentrent en grande partie les activités économiques de construction, d'entretien et de distribution liées à la plaisance.

Cette partie a donc pour but d'identifier les ports de plaisance bas-normands au travers de leurs caractéristiques générales, de leurs capacités d'accueil, de leur fréquentation, des services qu'ils proposent aux plaisanciers, de leur tarification, des démarches environnementales mises en œuvre et des projets d'extension ou de création. Cette partie ne prend en compte que les ports pour lesquels une information minimale a pu être rassemblée et exclut donc les mouillages forains très nombreux en particulier dans le Nord-Cotentin.

Pour mener cette enquête dans le domaine portuaire, le CESR a adressé début 2002, un questionnaire à la quasi-totalité des ports recensés en Basse-Normandie. Les réponses obtenues ont été complétées par des entretiens et par la prise de renseignements dans divers documents traitant de la plaisance.

I - LES CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DES PORTS DE PLAISANCE BAS-NORMANDS

Une évocation des ports de plaisance bas-normands nécessite de faire le point d'un certain nombre de leurs caractéristiques générales en termes de localisation, de modes d'accès, d'ancienneté et de modes de gestion. Par rapport à 1999, les informations de cette partie n'ont pratiquement pas évolué ; néanmoins, il convient de rappeler ces aspects pour mémoire. Cette stabilité dans le temps est significative des difficultés qu'il y a notamment à créer de nombreux sites (ou à procéder à l'extension de ceux existant) pour des raisons à la fois réglementaires (protection du littoral) et financières (coût élevé des aménagements).

A -LA LOCALISATION DES PORTS DE PLAISANCE BAS-NORMANDS

La carte n°2 permet de localiser les ports sur l'ensemble de littoral régional. La répartition entre les deux départements est sensiblement égale (18 dans la Manche et 13 dans le Calvados) sachant que le département de la Manche possède plusieurs ports de très petite taille. Certaines zones présentent une concentration plus importante de structures portuaires. C'est le cas de la Côte de Nacre et de la Côte Fleurie (9 ports) et du Nord-Cotentin (13 ports de Quinéville à Portbail). En revanche, entre l'estuaire de la Sienne et la Baie du Mont-Saint-Michel, il n'existe qu'un faible nombre de ports de plaisance. Il faut voir dans cette répartition la conséquence des caractéristiques physiques du littoral bas-normands. Les ports de plaisance ont donc été développés là où ils paraissent les plus faciles à mettre en œuvre : dans les ports de commerce ou de pêche préexistants, dans les estuaires (Touques, Dives, Orne, Seulles, Vire, Sienne) ou dans les secteurs au profil offrant des abris naturels (Nord-Cotentin).

À cet égard, il convient de souligner que les constructions ex nihilo de ports de plaisance sont rares en Basse-Normandie (comme Port Deauville gagné sur la mer par endigage) du fait du manque d'espaces disponibles, de la lourdeur des procédures à engager et des coûts très élevés de construction.

Enfin à titre purement indicatif, il faut signaler l'existence à Granville d'un port à sec privé -Port Saint-Nicolas-, d'une capacité d'environ 170 places. Cette structure, de par sa spécificité, n'apparaît pas dans les tableaux relatifs aux ports de plaisance à flot ou d'échouage.

B -L'ANCIENNETE DES PORTS BAS-NORMANDS

Il est intéressant de se pencher sur l'ancienneté d'existence des ports de plaisance bas-normands. Le tableau n°18 en dresse une récapitulation pour les ports dont l'année de création a pu être obtenue.

Comme le montre le tableau n°18, c'est surtout entre 1971 et 1981 que la plupart des ports de plaisance bas-normands ont été créés. Cette période fut marquée par une forte demande de la part des français en matière de plaisance et donc de structures d'accueil. La décennie suivante fut nettement moins euphorique, pratiquement aucune réalisation n'ayant été enregistrée.

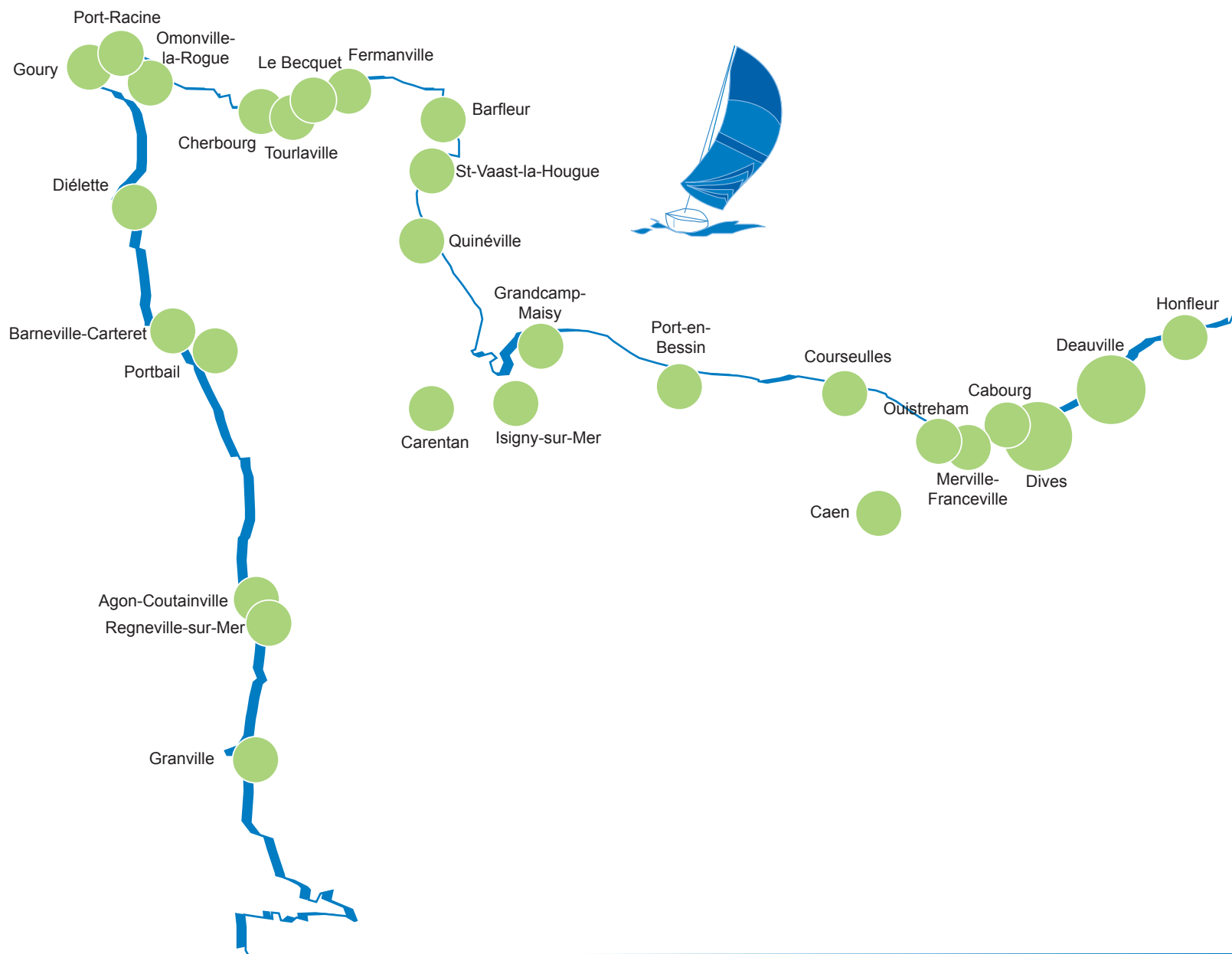
CARTE 2 LES PORTS DE PLAISANCE EN BASSE-NORMANDIE

Nombre de ports de plaisance :



- Source -
CESR Basse-Normandie
& OUEST-FRANCE
2002

- Réalisation -
Atelier de Cartographie du CRBN - 09/02



Cette récapitulation illustre la réserve avec laquelle, depuis le début des années 1980, les pouvoirs publics ont abordé la question des structures liées à la plaisance. En outre, le vote en 1986 de la loi « littoral » a retardé, quand il n'a pas mis un terme définitif, à bon nombre de projets dont la compatibilité avec le contenu de ce texte était impossible.

Avant 1970	1971 - 1981	1982 - 1990	Depuis 1991
Cabourg (CYC) 1956	Port-en-Bessin 1971	Courseulles 1985	Dives (Port Guillaume) 1991
Franceville 1962	Deauville (Port Municipal) 1972		Cherbourg Chantereyne extension en 1992
Ouistreham 1962	Courseulles (plaisance) 1972		Carteret 1995
Agon-Coutainville 1967	Ouistreham extension en 1972		Diélette 1997
	Honfleur 1974		
	Cherbourg Chantereyne 1975		
	Granville 1975		
	Grandcamp-Maisy 1976		
	Portbail 1976		
	Port Deauville 1977		
	Caen 1978		
	Quinéville 1978		
	Carentan 1981		
	Saint-Vaast-la-Hougue 1981		
	Granville extension en 1981		

Tableau n°18 : Dates de création des ports de plaisance bas-normands

Source : CESR d'après questionnaire

C -LES CARACTERISTIQUES ET LES MODES D'ACCES AUX PORTS DE PLAISANCE BAS-NORMANDS

Les tableaux n°19 et n°20 font le point, entre autres, des problèmes d'accessibilité plus ou moins grande des ports. En raison de la forte amplitude du marnage, la plupart des ports de plaisance bas-normands ont nécessité l'édification d'installations spécifiques pour éviter l'assèchement à marée basse. De ce fait, les bateaux y restent constamment à flot. En contrepartie, ces ports sont inaccessibles aux bateaux qui veulent y entrer à marée basse.

Deux types d'aménagements se présentent :

- le seuil : un mur d'une certaine hauteur empêche l'eau de refluer du port en général à partir d'une certaine heure après la pleine mer,
- l'écluse : un dispositif hydraulique qui ferme une porte à une heure déterminée de la marée descendante et qui la réouvre à marée montante.

Dans tous les cas, les heures d'accessibilité à ces ports sont inscrites dans les instructions nautiques mais il est prudent pour les plaisanciers d'appeler la capitainerie pour vérifier la validité de ces horaires. Il faut souligner que l'usage des écluses peut générer des encombrements, souvent déplorés par les plaisanciers, notamment lorsque celles-ci ont une capacité d'accueil limitée.

Il est important de signaler que la Basse-Normandie ne possède qu'un seul port en eau profonde accessible 24 heures sur 24. Il s'agit de Cherbourg. Par ailleurs, tous les ports d'importance de la région sont à flot et ne sont accessibles qu'après passage d'une écluse ou d'un seuil. Les autres, d'une capacité d'accueil inférieure, sont le plus souvent des ports d'échouage.

Port de :	Année de création	Nature du port	Gestion	Caractéristiques techniques	
				Type	Accès
Honfleur	1974	Départementale	Ass. Loi 1901	à flot	par sas-écluse
Deauville (port municipal)	1972	Départementale	Communale	à flot	par écluse
Port Deauville	1997	Départementale	Sté privée	à flot	par écluse
Dives/Mer (Port Guillaume)	1991	Départementale	Sté privée	à flot	par porte
Dives/Mer (SDRH)		Départementale	Ass. Loi 1901	échouage	estuaire Dives
Cabourg (CYC)	1956	Communale	Ass. Loi 1901	échouage	estuaire Dives
Ouistreham	1972	Intérêt national	CCI de Caen	à flot	écluse
Franceville	1962	État	Ass. Loi 1902	échouage	estuaire Orne
Caen (St Pierre)	1978	Intérêt national	CCI de Caen	à flot	écluse puis canal
Courseulles :					
- Joinville	1883	Départementale	Communale	à flot	porte
- Plaisance	1972			à flot	seuil
- Seulles	1985			échouage	via la Seulles
Port-en-Bessin	1971	Départementale	Ass. Loi 1902	à flot-échouage	avant-port
Grandcamp-Maisy	1976	Départementale	Communale	à flot	par porte
Isigny-Sur-Mer		Départementale	Communale	à flot	via la Vire

Tableau n°19 : Caractéristiques techniques et juridiques des principaux ports du Calvados

Source : CESR d'après questionnaire

L'accès aux ports de Caen et de Carentan exige le passage d'écluses et de ponts, et la remontée d'un canal, ce qui constitue globalement une forme de handicap, même si une fois arrivé, le plaisancier se trouve pratiquement au cœur de la ville.

Enfin, la plupart des ports souffrent de problèmes d'ensablement et d'envasement qui nécessitent périodiquement des opérations de dragage. Cette situation a en particulier pour conséquence de diminuer progressivement le tirant d'eau des ports et entraîne surtout une majoration des coûts d'exploitation des ports concernés.

Port de :	Année de création	Nature du port	Gestion	Caractéristiques techniques	
				Type	Accès
Carentan	1981	Communale	Intercommunale	à flot	Ecluse puis canal
Quinéville-Lestre	1978	Communale	Intercommunale	à flot	seuil
Saint-Vaast-la-Hougue	1981	Départementale	Communale	à flot	par porte
Barfleur		Départementale	Communale	échouage	
Cherbourg (Chantereyne)	1975	Intérêt national	Communale	à flot	en eau profonde
Tréauville (Diélette)	1997	Départementale	Intercommunale	à flot	par porte
Carteret	1995	Départementale	Communale	à flot	par porte
Portbail	1976	Départementale	Communale	échouage	
Agon-Coutainville	1967	Communale	Ass. Loi 1901	échouage	Estuaire de la Sienne
Régneville		Communale	Ass. Loi 1901	échouage	Estuaire de la Sienne
Granville (Hérel)	1975	Départementale	CCI Granville-St lô	à flot	Seuil

Tableau n°20 : Caractéristiques techniques et juridiques des principaux ports de la Manche

Source : CESR d'après questionnaire

D - LES MODES DE GESTION DES PORTS DE PLAISANCE

Les tableaux n°19 et n°20 font également le point des modes de gestion adoptés par la plupart des ports de plaisance bas-normands. Il faut rappeler au préalable que, depuis les lois de décentralisation de 1983, les communes sont compétentes pour créer, aménager et exploiter les ports maritimes affectés uniquement à la plaisance. L'État et les Départements conservent leurs compétences sur les installations de plaisance comprises dans les ports dont ils ont la charge (ports autonomes et ports d'intérêt national pour l'État, ports de commerce ou de pêche pour les départements).

Les collectivités locales sont libres de choisir le mode de gestion de leurs ports : exploitation en régie ou concession à des communes, à des Chambres de Commerce et d'Industrie, à des Sociétés d'Économie Mixte, à des sociétés privées, à des associations...

Tout gestionnaire de port de plaisance est soumis à des obligations de service public. Il doit assurer la continuité du service offert, respecter l'égalité des usagers, réaliser les modifications requises par l'administration respecter des obligations telles que réserver des postes aux plaisanciers de passage, affecter des agents à la surveillance des installations et, bien entendu, respecter les clauses du cahier des charges passé avec le concédant. En contrepartie, il perçoit des redevances pour l'amarrage, l'utilisation des outillages et la fourniture de prestations.

Enfin, dans chaque port existe un Conseil Portuaire représentant l'ensemble des usagers. Les plaisanciers forment au sein de ce Conseil, le Comité Local des Usagers Permanents du port (CLUP) qui se réunit au moins une fois par an. Chaque titulaire d'un contrat ou d'un titre de location dispose d'une voix pour désigner les représentant des plaisanciers au sein du Conseil. Outre les plaisanciers, le Conseil Portuaire est composé de représentants du concessionnaire, de la collectivité locale, et du personnel. Le Conseil Portuaire émet des avis sur les affaires du port et, dans certains cas, sa consultation est obligatoire (budget, tarifs, règlements particuliers...).

En Basse-Normandie, la majorité des ports de plaisance est sous gestion publique (sous concession départementale ou en régie directe). Cependant, les ports de Granville et de Ouistreham sont concédés à des CCI ainsi que très récemment le port de Caen, tandis que Port Guillaume à Dives-sur-Mer et Port Deauville sont concédés à la même société privée (Compagnie d'Exploitation des Ports et Aéroports). On relèvera qu'il n'existe aucune Société d'Économie Mixte alors que ce mode de gestion est assez fréquemment utilisé ailleurs en France. En outre, la plupart des ports d'échouage relèvent d'une gestion associative. Enfin, il faut préciser que les ports de Chantereyne à Cherbourg et de Ouistreham présentent la particularité d'être situés dans des ports d'intérêt national.

En raison de la concurrence qui s'exerce de façon très concrète entre ports de plaisance, ces particularités juridiques ne sont pas sans conséquences, notamment au plan de leur équilibre financier. Il apparaît en effet que les ports à gestion publique bénéficient de l'attention soutenue des collectivités concernées, intéressées au premier chef par les recettes d'exploitation et la fiscalité afférente à l'existence d'un port de plaisance

II - LES EQUIPEMENTS D'ACCUEIL

Une présentation des ports de plaisance bas-normands nécessite de faire le point, dans un deuxième temps, sur l'offre portuaire en termes de capacités d'accueil. Il s'agit dans cette partie de situer les capacités d'accueil de la Basse-Normandie au niveau national puis de réaliser une présentation port par port.

A -CAPACITE D'ACCUEIL DES PORTS DE FRANCE PAR DEPARTEMENT

Depuis 1998, le nombre de ports répertoriés en France n'a pas évolué ; il est toujours de 466 d'après les statistiques éditées par le Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement. En termes de nombre d'installations, la Basse-Normandie se classe alors en 4ème position avec 30 ports recensés, loin derrière la Bretagne (164 ports) et la Provence-Alpes-Côte d'Azur (132 ports), mais plus proche du Languedoc-Roussillon (33 ports). En termes d'anneaux proposés aux plaisanciers, l'évolution enregistrée au plan national entre 1998 et 2001 est très faible : de 162 331 places à 163 795 soit +0,9 %.

Il est à noter que sur les 164 ports de plaisance recensés en Bretagne, seulement une soixantaine d'entre eux sont des ports à flot. Les zones de mouillage y sont donc très présentes et augmentent de manière sensible le nombre de ports de plaisance bretons.

En se référant au tableau n°21, la Basse-Normandie comptait, en 2001, une capacité générale d'accueil de 9 652 places selon les données collectées par le Ministère de l'Équipement, la Manche totalisant un nombre de places supérieur à celui du Calvados, 5 067 contre 4 585. En 1998, la Basse-Normandie totalisait 9 451 places ; le gain en termes de places disponibles en trois ans des ports de plaisance de la région est donc d'environ 200.

Parmi les dix régions françaises dotées d'un littoral, la capacité générale d'accueil bas-normande est en termes d'importance la 5^{ème} avec 5,9 % des places recensées. Un découpage naturel des côtes bas-normandes peu avantageux et une moins forte demande en la matière comparée à d'autres régions explique en partie ce classement. À ce propos, la région Provence-Alpes-Côtes d'Azur représente 34,7 % de la capacité générale d'accueil des ports de plaisance, la Bretagne 20,3 %, le Languedoc-Roussillon 15,1 % et le Pays de la Loire 6,7 %.

Régions	Départements	Nombre d'installations	Capacités d'accueil	
			Capacité générale	Dont passage
NORD PAS-DE-CALAIS	NORD	2	1 265	102
	PAS-DE-CALAIS	4	969	85
PICARDIE	SOMME	3	454	31
HAUTE-NORMANDIE	SEINE MARITIME	6	3082	205
BASSE-NORMANDIE	CALVADOS	13	4 585	543
	MANCHE	17	5 067	924
BRETAGNE	ILLE ET VILAINE	7	3 227	300
	COTES D'ARMOR	36	8 779	1 000
	FINISTERE	78	12 473	1 050
	MORBIHAN	43	8 733	875
PAYS DE LA LOIRE	LOIRE ATLANTIQUE	21	6 628	521
	VENDEE	7	4 367	515
POITOU-CHARENTES	CHARENTE MARITIME	18	8 220	798
AQUITAINE	GIRONDE	21	3 970	219
	LANDES	1	950	58
	PYRENEES ATLANTIQUES	5	1 842	270
LANGUEDOC-ROUSSILLON	PYRENEES ORIENTALES	8	6 360	708
	AUDE	7	3 635	240
	HERAULT	15	10 034	531
	GARD	3	4 760	251
PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR	BOUCHES DU RHONE	45	15 048	523
	VAR	53	24 412	2 145
	ALPES MARITIMES	34	17 431	3 725
CORSE	HAUTE CORSE	8	3 486	971
	CORSE DU SUD	11	4 018	1 280
FRANCE	TOTAL GENERAL	466	163 795	17 870

Tableau n°21 : Capacité d'accueil des ports et installations de plaisance (Métropole)

Source : Ministère de l'Équipement

B - CAPACITE D'ACCUEIL DES PORTS DU CALVADOS ET DE LA MANCHE

Les données concernant les capacités d'accueil des ports de plaisance de Basse-Normandie recueillis par le CESR sont très voisines de celles qui sont collectées par le Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement. Le CESR évalue à environ 9 722 places la capacité d'accueil régionale sur 31 ports, comme le montrent les tableaux n°22 et n°23. En 2001, la Manche comptait plus d'anneaux et de mouillages que le Calvados soit globalement 5 290 contre 4 432.

Pour mémoire, en 1973, la Basse-Normandie ne comptait que 2 715 places dédiées à l'accueil des bateaux de plaisance (2 105 places pour le Calvados et 610 emplacements pour la Manche). En 1986, cette capacité était passée à 7 966 places (4 191 anneaux pour la Manche contre 3 775 places pour le Calvados). Enfin, par rapport à 1998, la croissance en anneaux a été infime (+14). À ce propos, les réponses apportées au questionnaire adressés en 1998 et 2001 aux gestionnaires de ports ont laissé apparaître quelques différences. Ainsi, le port municipal de Deauville avait indiqué 400 anneaux en 1998 mais seulement 360 en 2001. À l'inverse, Port-en-Bessin est passé de 69 mouillages à 150 et Barfleur de 100 mouillages à 140.

Les ports du CALVADOS	CAPACITES D'ACCUEIL			
	Anneaux	Mouillages	Dont réservés aux visiteurs	
			Nombre	Pourcentage
HONFLEUR	104	-	30	29 %
DEAUVILLE (port municipal)	360	-	60	20 %
PORT DEAUVILLE	900	-	200	22 %
PORT GUILLAUME (Dives)	600	-	90	15 %
CABOURG	-	125	3	2 %
DIVES SUR MER	-	200	-	-
FRANCEVILLE	-	180	10	6 %
OUISTREHAM	650	-	70	11 %
CAEN (Saint-Pierre)	120	-	12	10 %
COURSEULLES	670	80	30	4 %
PORT-EN-BESSIN	-	150	10	7 %
GRANDCAMP-MAISY	233	-	15	6 %
ISIGNY-SUR-MER	-	60	-	-
TOTAL CALVADOS	3 637	795	530	-
	4 432			

Tableau n°22 : Capacités d'accueil des ports de plaisance du Calvados

Source : Conseil Économique et Social Régional de Basse-Normandie

Les tableaux n°22 et n°23 détaillent les capacités d'accueil port par port en distinguant les ports à flot des ports d'échouage et en mentionnant les places réservées aux bateaux visiteurs. D'une manière générale, la majorité des places est située dans les ports à flot soit 7 647 anneaux, ports qui proposent un éventail de facilités et de services plus grand. Les ports d'échouage constituent un complément des emplacements à flot avec 2 095 places qui sont très utiles notamment pendant la période estivale.

Les ports de la MANCHE	CAPACITES D'ACCUEIL			
	Anneaux	Mouillages	Dont réservés aux visiteurs	
			Nombre	Pourcentage
CARENTAN	270	-	50	19 %
QUINEVILLE-LESTRE	-	138	-	-
SAINT-VAAST-LA-HOUGUE	665	-	150	23 %
BARFLEUR	-	140	20	14 %
ROUBARY	-	31	-	-
FERMANVILLE	-	80	2	3 %
TOURLAVILLE-LE BECQUET	-	85	-	-
PORT DES FLAMANDS	-	129	-	-
CHERBOURG	1 324	-	270	20 %
OMONVILLE-LA-ROGUE	-	57	-	-
PORT RACINE	-	27	-	-
GOURY	-	40	-	-
PORT DIELETTE	420	-	80	19 %
BARNEVILLE-CARTERET	311	95	60	15 %
PORTBAIL	-	200	20	10 %
AGON-COUTAINVILLE	-	100	20	20 %
REGNEVILLE	-	71	7	10 %
GRANVILLE	1 000	107	150	14 %
TOTAL MANCHE	3 990	1 300	829	-
	5 290		-	

Tableau n°23 : Capacités d'accueil des ports de plaisance de la Manche

Source : Conseil Économique et Social Régional de Basse-Normandie

Il convient de signaler l'existence, dans la zone industrielle de Granville, d'un port à sec privé : Port Saint Nicolas. Créé en 1999, il propose une capacité d'accueil de 170 unités avec les services d'un port, plus une activité d'hivernage. Cette structure est agencée en plusieurs parties pour le stockage et est desservie par un pont roulant central pour aller chercher et ranger les bateaux. Ces derniers sont protégés de l'eau de pluie, surveillés et peuvent faire l'objet de 15 mises à l'eau et 15 remontées avec le forfait annuel. Cette activité ne concerne que les bateaux à moteur d'un maximum de 8,5 à 9 mètres de long et d'une largeur de 3,20 mètres au plus. La deuxième activité, l'hivernage, est accessible seulement aux voiliers, et ce, sans restriction de dimension, avec une remontée et une remise à l'eau par an. Cette entreprise permet de répondre à une partie de la demande non satisfaite par le port de plaisance de Granville. Une telle structure apporte en partie une solution aux problèmes de saturation que connaissent actuellement les ports de plaisance.

Les tableaux n°22 et n°23 permettent aussi de constater l'existence d'un grand nombre de ports de plaisance d'une capacité inférieure à deux cents places ; ils sont au nombre de 17, soit plus de la moitié des ports recensés en Basse-Normandie.

7 ports affichent une capacité de plus de 600 places (4 dans le Calvados et 3 dans la Manche) et les deux plus grands, Granville et Cherbourg, dépassent les 1 100 places. Ces deux derniers ports se situent parmi les plus importants du littoral Manche-Atlantique.

À titre de comparaison, La Rochelle est le premier port de plaisance de la façade atlantique, avec près de 3 600 anneaux. Arcachon est le second port de plaisance de la côte ouest de la France après celui de La Rochelle ; il offre à ses plaisanciers 2 600 anneaux. Le port de plaisance de Pornichet-La Baule compte 1 650 places dont 500 en échouage. Le port de plaisance du Havre dispose de 1 300 places ; c'est le port de plaisance en eaux profondes le plus proche de Paris. Le port de plaisance du Moulin Blanc de Brest offre 1 325 places à l'année. Le port des Sablons (Saint-Malo) dispose de 1 216 places. Port Saint-Quay-Portrieux peut accueillir 1 030 bateaux sur pontons et dispose aussi de 550 places sur corps morts. Le port de La Forêt-Fouesnant dispose de 1 010 places. Le port de plaisance de la Trinité-sur-Mer a augmenté sa capacité à 1 200 bateaux (1 050 sur pontons et 150 places sur corps morts), ce qui le place parmi les tous premiers de la façade atlantique. Lancés au mois d'octobre 1999, les travaux d'agrandissement du port de plaisance du Crouesty-en-Arzon ont porté sa capacité d'accueil à 1 432 places sur pontons ; loin des 3 600 places de La Rochelle, le port morbihannais devient pourtant le premier port de plaisance de Bretagne. La ville des Sables d'Olonne comporte un port de plaisance important (port Olana), pouvant accueillir 1 100 bateaux sur pontons.

À titre indicatif, la Haute-Normandie dispose de 4 ports de plaisance : outre le Havre (1 300 places) il faut signaler l'existence du port Jehan Ango à Dieppe qui dispose de 450 anneaux (400 dans l'avant-port et 50 dans le bassin Duquesne), du port de plaisance de Fécamp qui a une capacité globale de 575 places (381 dans l'avant-port, 150 dans le bassin Bérigny et 44 dans le bassin Freycinet) et de Saint-Valéry-en-Caux qui dispose de 600 places sur pontons. Pour mémoire, les ports de plaisance hauts-normands représentent une offre globale d'environ 3 100 places.

Parallèlement à cette approche des capacités portuaires de plaisance bas-normandes, il est nécessaire de rappeler qu'à proximité de nos côtes, les Iles Anglo-Normandes disposent d'un nombre considérable d'anneaux. Ainsi, Jersey offre environ 1 000 places à flot sur 3 ports et Guernesey 1 850 sur 2 ports.

La majorité des ports de plaisance bas-normands dispose d'emplacements réservés aux bateaux visiteurs. Sur les 9 722 places recensées dans les ports de la région, 1 360 d'entre elles sont à la disposition des bateaux de passage, ce qui représente une proportion de 15 %. Néanmoins, dans les ports de plaisance à flot, la proportion des places visiteurs oscille entre 15 % et 30 %. Il est à noter que chaque pourcentage est défini par avance dans le cahier des charges de chaque port de plaisance. Dans l'absolu, certains ports en proposent un nombre important : Cherbourg 270, Port Deauville 200, Saint-Vaast-la-Hougue et Granville 150.

III - LES SERVICES PROPOSES PAR LES PORTS DE PLAISANCE

Outre leur vocation originelle à offrir un stationnement aux navires de plaisance, les ports doivent dispenser un nombre croissant de services qui nécessite, pour la plupart, des équipements spécifiques en constant renouvellement. De la qualité de ces équipements dépend leur capacité à se positionner vis-à-vis d'une concurrence régionale et interrégionale de plus en plus vigoureuse mais aussi leur aptitude à contribuer au développement des potentialités locales.

Les services rendus au plaisancier sont de nature variée. Certains relèvent d'une offre globale (électricité, eau, sanitaires, carburants, gardiennage...), d'autres présentent des spécificités très techniques (manutention, carénage...), une troisième catégorie ayant plutôt trait à l'accueil (capitainerie, transports, animation...).

Les deux tableaux suivants font le point pour les plus grands ports de Basse-Normandie des principaux équipements et prestations de services disponibles.

A - LES EQUIPEMENTS ET LES SERVICES PORTUAIRES

En ce qui concerne les équipements liés à l'hygiène, les règlements sanitaires départementaux fixent pour les ports un nombre de dispositifs proportionnel aux capacités d'accueil. Les directions départementales des affaires sanitaires et sociales sont chargées sous l'autorité du préfet de veiller au respect de ces dispositions. Ainsi, dans le département de la Manche, le niveau d'équipement standard correspond, par tranche de 25 anneaux, à 1 WC, 1 lavabo, 1 douche pour homme et femme, plus quelques urinoirs et par tranche de 50 anneaux à 1 bac à laver. La répartition en blocs sanitaires est faite pour qu'il n'y ait pas plus de 200 mètres entre chaque passerelle et les sanitaires.

Ce niveau d'équipement relève de prescriptions minimales et il convient de prendre en considération les véritables besoins des plaisanciers. Ce sont principalement les visiteurs qui sont le plus demandeur pour des raisons de commodité évidentes. Les résidents sont moins utilisateurs de ces services, ne vivant généralement pas à bord des bateaux dans le port. Il convient de rappeler, qu'à cet effet, l'usage des WC à bord des bateaux est interdit dans l'enceinte du port. Sur ce point, les ports de Basse-Normandie sont bien équipés et répondent aux attentes des plaisanciers, mais d'autres équipements sont à prendre en considération.

LES PORTS :	EQUIPEMENTS					
	Eau potable sur ponton	Electricité sur ponton	Sanitaires (WC, douches)	Laverie	Carburants à quai	Manutention
Honfleur	oui	220V-2A	1 WC, 2 D	proche	-	slips jusqu'à 65 T
Deauville (port municipal)	oui	220V-6A	11 WC, 8 D	proche	oui	grue fixe 8 T, slips 50 à 150 T
Port Deauville	oui	220V-16A	12 WC, 14 D	oui	oui	élévateur 45 T
Port Guillaume (Dives)	oui	220V-10A	16 WC, 16 D	proche	oui	élévateur 30 T, grue mobile 1,5 T
Ouistreham	oui	220V-6A	18 WC, 6 D	proche	oui	slipway de 7,5 T, grues 2,15 et 50 T
Caen	oui	220V-6A	2 WC, 3 D	proche	-	-
Courseulles	oui	220V-5A	10 WC, 10 D	proche	proche	grues 10 et 20 T
Grandcamp-Maisy	oui	220 V	10 WC, 10 D	proche	proche	grue 5 T
Carentan	oui	220V-5A	6 WC, 20 D	oui	oui	élévateur 40 T, grue 50 T
Saint Vaast-la-Hougue	oui	220V-5/10A	29 WC, 19 D	proche (bac à laver)	oui	grue 15 T élévateur 45T
Cherbourg	oui	220V-6/16A	16 WC, 24 D	proche	oui	élévateur 30 T, bigue à mater 600 kg, grues mobiles
Port Diélette	oui	220V-6/16A	19 WC, 12 D	oui	oui	élévateur 40 T, slip
Barneville-Carteret	oui	220V-16A	25 WC, 17 D	proche (bac à laver)	proche	slip 35 T, grue
Granville	oui	220V-5/10A	18 WC, 20 D	proche	oui	élévateur 12 T, grues mobiles 0,5 à 10 T

Tableau n°24 : Les principaux équipements et services des ports de plaisance bas-normands en 2001 (1^{ère} partie)

Source : Questionnaire CESR (février 2002)

Ainsi, l'eau et l'électricité sont maintenant des services indispensables, en général compris dans le forfait de stationnement. La norme habituelle est de prévoir 1 prise par bateau (12 ou 16 A) sauf pour les petits bateaux (1 prise pour 2 ou 3 bateaux de moins de 6 m ou de 6 à 8 m). La mise à disposition d'eau douce et d'électricité est généralisée pour les ports bas-normands.

LES PORTS :	ÉQUIPEMENTS				
	Aires de carénage	Ordures ménagères	Téléphone	Hivernage	Cale de mise à l'eau
Honfleur	oui	-	oui	possible à flot	oui
Deauville (Port municipal)	oui	Conteneurs	4 cabines	possible à flot et sur terre plein	oui
Port Deauville	oui	Conteneurs	2 cabines	possible à flot	oui
Port Guillaume (Dives)	oui	Conteneurs (tri sélectif)	1 cabine	possible à flot et sur terre plein	oui
Ouistreham	oui	Conteneurs (tri sélectif)	3 cabines, point phone au club house	possible à flot et sur terre plein	oui
Caen	non	Conteneurs (tri sélectif)	oui	possible à flot	-
Courseulles	oui	Conteneurs (tri sélectif)	7 cabines	possible à flot et sur terre plein	oui
Grandcamp-Maisy	oui	Conteneurs	oui	possible à flot et sur terre plein	oui
Carentan	oui	Conteneurs (tri sélectif)	3 cabines	possible à flot et sur terre plein	oui
Saint-Vaast-la-Hougue	en cours d'étude	Conteneurs (tri sélectif)	3 cabines dont 1 accès handicapés	possible à flot et sur terre-plein	oui
Cherbourg	oui	Conteneurs (tri sélectif)	7 cabines	possible à flot et sur terre-plein	oui
Port Diélette	oui	Conteneurs (tri sélectif)	2 cabines	possible à flot et sur terre-plein	oui
Barneville-Carteret	oui	Conteneurs (tri sélectif)	oui	possible à flot et sur terre-plein	oui
Granville	oui	Conteneurs (tri sélectif)	3 cabines	possible à flot	oui

Tableau n°25 : Les principaux équipements et services des ports de plaisance bas-normands en 2001 (2^{ème} partie)

Source : Questionnaire CESR (février 2002)

On pourra noter que la fourniture de carburant (aux résidents comme aux visiteurs) est de plus en plus essentielle avec le développement des bateaux à moteurs. Néanmoins, certains ports de la région n'offrent pas de carburant à quai, faute d'installation. Pour cette raison, les plaisanciers du port de Caen ont la possibilité de se procurer du carburant à Ouistreham et ceux de Honfleur à Deauville.

En outre, l'accès aux postes de carburant peut poser problème avec notamment une plage horaire de disponibilité limitée et une difficulté d'accessibilité. Pour répondre à ce problème de disponibilité, Port Guillaume dispose d'une personne de surveillance qui est qualifiée pour assurer tous les services portuaires et ce 24 heures sur 24. De plus, une autre solution passerait par l'installation de station automatique avec règlement par carte de crédit. Cette possibilité est à l'étude dans plusieurs ports bas-normands.

Une grande majorité des ports de plaisance bas-normands ne dispose pas de machine à laver sur la zone portuaire. Ceci s'explique par l'emplacement des ports en pleine ville et donc par la proximité des laveries de ville. Néanmoins, les plaisanciers (surtout les visiteurs) sont toujours demandeurs de ces services de proximité.

Enfin, le gardiennage est une fonction difficile à assurer mais la surveillance est indispensable dans les ports de bon niveau de services. Des systèmes individuels sophistiqués se mettent en place actuellement (surveillance électronique) dans les grands ports de plaisance français. Sur ce point, dans les ports bas-normands, des efforts doivent être entrepris pour répondre à la demande des usagers en terme de sécurité. Toutefois, les contraintes inhérentes à un renforcement des mesures de sécurité sont parfois mal vécues et dénoncées par un certain nombre de plaisanciers pour qui ces dispositions coïncident assez mal avec leur conception de la plaisance où la notion de liberté demeure primordiale.

B - LES SERVICES TECHNIQUES

Dans chaque port, l'existence d'un dispositif de manutention est d'une réelle utilité. Un dispositif permanent et de bonne capacité est nécessaire pour des ports de 300 places, accueillant notamment des bateaux de plus grandes tailles, surtout si l'on veut développer les activités des professionnels du nautisme. Pour l'utilisation de ces services, chaque port a sa propre grille tarifaire qui est à la disposition du public au bureau de chaque port.

Dans les principaux ports, l'offre de manutention peut être déclinée selon les besoins : élévateur 20 à 50 tonnes pour les grands bateaux, grue éventuellement en libre-service pour les petites unités, les bateaux de sport, les gréments. De plus en plus, on assiste à une demande accrue des plaisanciers pour répondre aux besoins d'hivernage et de carénage. Depuis la précédente enquête, quelques changements ont été opérés ; la capacité de l'élévateur de Carentan est passée de 16 à 40 tonnes et celui de port Diélette de 30 à 40 tonnes. Globalement, les engins de manutention présents dans les ports bas-normands répondent aux besoins des usagers.

Ce matériel de manutention peut être géré par le port lui-même ou bien par une entreprise privée extérieure (c'est le cas partiellement pour Saint-Vaast-la-Hougue, Barneville-Carteret, Courseulles, Deauville Port Municipal, Ouistreham, Carentan et Cherbourg).

Les aires de carénage et terre-pleins sont des équipements, avec la manutention, générateurs de valeur ajoutée pour le port (travaux sur bateaux, hivernage ou stockage temporaire à terre). Chaque bateau est concerné par le carénage ; il peut se faire de plusieurs manières : soit le carénage se réalise sur une zone technique à terre, soit il se fait sur une aire aménagée qui dépend de la marée, ou encore, et de façon regrettable, hors port à marée basse. Avec l'application prochaine de la réglementation européenne sur la qualité des eaux, des mises aux normes devront être entreprises pour disposer d'aires de carénages à terre avec récupération des eaux usées et équiper aussi les aires de carénages à marée de système de récupération. L'ensemble des ports de la région possède des aires de carénage sauf le port de Caen, mais à ce jour seuls les ports de Diélette et de Cherbourg disposent des aires de carénages aux normes européennes.

Chaque port connaît une demande d'hivernage à terre croissante. Les plaisanciers privilégient cette solution pour des raisons de sécurité du bateau, de lutte contre l'osmose³ et de facilité de réparation.

C - L'ACCUEIL

Les fonctions et les services liés à l'accueil des plaisanciers revêtent une importance croissante : ils concernent, bien entendu, les services d'informations dispensés par la capitainerie, les animations, les transports...

En termes d'accueil et d'information, il convient de signaler que les attentes des plaisanciers peuvent être différentes pour les résidents et pour les visiteurs. Pour les résidents, les attentes se fondent principalement sur le fonctionnement même du port. La communication est principalement basée sur les tarifs pratiqués par le port en ce qui concerne les places et les divers services. Mais aussi, ils attendent que la capitainerie établisse un lien entre eux et les professionnels du nautisme pour assurer principalement la maintenance de leurs bateaux. À cet effet, une grande majorité des ports de plaisance de Basse-Normandie propose une liste des professionnels qui entourent la zone portuaire.

Pour les visiteurs, il est important que le port établisse la liaison entre le port et la ville. Pour cela des initiatives ont été prises dans ce sens pour promouvoir les activités proposées par le site en termes d'animations et de possibilités de découvertes touristiques. C'est le cas par exemple à Carentan où il existe un bureau des renseignements dédié à cet effet et à Granville où pour cette saison un kiosque sera installé proche du ponton visiteur. L'expérience du port de plaisance de Cherbourg est aussi en la matière très intéressante. Un point plaisance, instauré pour la haute saison, a pour vocation d'accueillir les plaisanciers en leur faisant

³ La couche extérieure de la carène qui est imperméable (gel coat) devient poreuse ; l'eau de mer traverse la paroi et hydrolyse la résine. Ce phénomène se traduit par l'apparition de cloques sur la coque du bateau.

découvrir les environs et accessoirement de servir de boulangerie. Mais outre l'aspect informatif, le visiteur est très sensible à la qualité de la place de port qui lui a été allouée. Il convient donc pour le responsable de port de tenir une bonne gestion des places disponibles.

Le transport urbain est une fonction souvent négligée mais indispensable pour l'accueil des plaisanciers si le port est loin des zones commerçantes. En effet, les gens qui s'installent n'ont généralement pas de moyens de locomotion. Le port de Diélette, qui est le seul port de la Manche ne se situant pas à proximité d'une ville, pour répondre à la demande des plaisanciers organise et, ce pour la première fois cette année, des navettes de liaison entre le port et la ville pendant la haute saison. Port Chantereyne met en place aussi cette année une navette partant du point plaisance et qui dessert plusieurs arrêts des alentours de Cherbourg. Dans le même ordre d'idées, il est à mentionner que des loueurs de vélos et de voitures s'établissent de plus en plus à proximité des ports.

La qualité de l'accueil et la disponibilité du personnel portuaire conditionnent la notoriété d'un port de plaisance. L'exigence du bilinguisme est de plus en plus présente dans les ports de plaisance bas-normands surtout dans ceux où la part des plaisanciers visiteurs est importante. À titre d'exemple, le port de Cherbourg a embauché 17 saisonniers bilingues à plein temps pour la saison 2002.

En conclusion à cette évocation des équipements, des services portuaires, des services techniques et de l'accueil, il faut considérer le niveau en la matière comme globalement satisfaisant. Cependant, il faut continuer à développer cette offre en termes de quantité et de qualité pour que les ports de Basse-Normandie puissent se mesurer à armes égales avec leurs homologues des régions voisines, attirer de nouveaux plaisanciers et surtout fidéliser leur clientèle.

Néanmoins, les ports bas-normands sont confrontés, outre leur saturation, à un important problème qui n'est pas spécifique à la région. Il s'agit en l'occurrence du réel manque de surfaces disponibles à terre. Celles-ci sont nécessaires pour accueillir les véhicules et les bateaux, pour l'implantation d'espaces commerciaux, d'espaces techniques et d'espaces réservés aux professionnels, et pour développer les animations. Une demande grandissante en la matière explique pourquoi les espaces portuaires sont aujourd'hui saturés et contribuent à limiter un développement durable de cette activité. L'exemple du port de Granville est caractéristique de ce problème ; il se manifeste principalement par une capacité de stationnement insuffisante, les quelques 470 places de parking du port de plaisance (pour 1 107 anneaux et mouillages) sont aussi utilisées par les habitants et les touristes de passage !

Globalement, ces trois développements relatifs aux équipements, aux services techniques et à l'accueil montrent combien l'aspect qualitatif est de plus en plus pris en compte dans les ports de plaisance bas-normands. C'est donc le constat d'une amélioration notable et continue qui a été opéré en la matière.

À ce propos, il convient d'indiquer que le Conseil régional de Basse-Normandie prend en compte le paramètre qualité en participant notamment au financement d'audits et d'investissements en ce domaine.

IV - LA FRÉQUENTATION DES PORTS DE PLAISANCE BAS-NORMANDS

L'analyse de la fréquentation des ports de plaisance bas-normands constitue un élément primordial d'appréciation de leur activité. Il s'agit en effet d'une donnée essentielle qui, à elle seule, permet de vérifier la justesse des choix opérés par les décideurs publics ou privés tant en termes de localisation que de dimensionnement des structures en cause. En outre, de l'importance de la fréquentation d'un port de plaisance dépend sinon sa rentabilité financière du moins son équilibre financier.

Cette analyse nécessite d'adopter plusieurs niveaux d'observation. Tout d'abord, il convient de faire le point de la fréquentation exprimée en termes de résidents annuels c'est-à-dire d'anneaux loués à l'année. Toutefois, bien qu'annuelles, ces locations donnent lieu à des variations estivales et hivernales qui, elles aussi, doivent être prises en compte. Outre le taux d'occupation, la provenance des locataires doit également être analysée ainsi que d'autres paramètres comme le taux de rotation et le nombre de sorties par an et par bateaux.

Parallèlement à l'étude de la fréquentation annuelle, celle des bateaux visiteurs présente un intérêt tout à fait évident, notamment pour certains ports dont l'activité en la matière est considérable.

A - LA FREQUENTATION ANNUELLE

L'observation des remplissages des ports de Basse-Normandie en 2001 indique que la plupart des principaux ports sont saturés.

Cette saturation correspond à deux niveaux possibles :

- saturation en été, avec un taux d'occupation des places en juillet et août qui est voisin de 100 %. C'est le cas général sauf pour quelques ports d'hivernage et quelques ports d'échouage,
- saturation à l'année, avec listes d'attente pour les contrats annuels. Actuellement, la plupart des ports à flots présentent une liste d'attente effective ou des demandes annuelles non satisfaites.

Toujours est-il que la saturation est un vrai problème. La situation ne peut guère s'améliorer au vu de la reprise du marché du neuf ces dernières années et du dynamisme de celui de l'occasion comme il a été précisé dans la première partie. Pourtant la Fédération Française des Ports de Plaisance n'envisage pas de nouvelles constructions. Cette politique non évolutive s'explique pour la simple raison que tous les espaces maritimes naturels abrités sont déjà utilisés.

Pour la Fédération, les réponses au problème de saturation se trouvent dans l'amélioration de ce qui existe déjà : la densification des mouillages et leur organisation en petits ports naturels, le réaménagement des ports et la réaffectation à la plaisance des friches portuaires (quais et bassins de pêche et de commerce). Enfin, même si ce n'est qu'une réponse partielle, le développement de ports à sec.

Les principaux ports non saturés, ceux où ils existent des places libres, correspondent aux cas suivants :

- des ports qui sont chers, même en location, pour la demande existante (cas de Port Deauville et de Port Guillaume),
- quelques ports peu accessibles (port de Carentan...),
- des ports saisonniers, pleins l'été, mais avec une demande à l'année plus faible.

1°/ LA FREQUENTATION DES PORTS DE PLAISANCE DU CALVADOS

♣ L'occupation estivale

En ce qui concerne les ports de plaisance du Calvados, le tableau n°26 : révèle la situation de saturation estivale de quelques-uns d'entre eux. Il s'agit de Honfleur, du Port Municipal de Deauville, de Ouistreham, de Caen, de Courseulles, de Port-en-Bessin et de Grandcamp-Maisy. Mais les ports de plaisance de Port Deauville et Port Guillaume sont proches de la saturation estivale. À ce propos, il convient d'apporter quelques précisions sur Port Deauville. En effet, sa capacité d'accueil hors visiteurs (700 anneaux) est scindée en deux, 350 anneaux étant sous l'autorité directe de Port Deauville, l'autre moitié étant amodiée à des particuliers occupant ou non la Marina. Pour cette raison, le taux d'occupation est calculé par référence aux anneaux directement gérés par l'autorité portuaire.

En termes de moyenne, on peut considérer que les 8 ports les plus importants du Calvados affichent un taux d'occupation estivale de 97 %.

Enfin, les ports à mouillage disposent pour la plupart (Cabourg, Franceville, Dives) de places disponibles même en haute saison. On peut considérer que le taux d'occupation estivale pour les ports de mouillage est d'environ 90 %.

♣ L'occupation hivernale

S'agissant de la période hivernale, on constate immédiatement une diminution sensible de la fréquentation, un nombre non négligeable de plaisanciers ne contractant des locations que pour des durées oscillant entre 6 et 10 mois. Seul le port de Courseulles conserve un taux d'occupation égal à 100 %. Cette situation de sous-location n'est pas sans se répercuter négativement sur le chiffre d'affaires des entités portuaires concernées.

En termes de moyenne, on peut considérer que les 8 ports les plus importants du Calvados affichent un taux d'occupation hivernale d'environ 84 %.

Les ports du CALVADOS	Capacité d'accueil			Emplacements loués à l'année		Taux d'occupation en 2001		Taux de rotation 2001
	Anneaux	Mouillages	Dont réservés aux visiteurs	1998	2001	Estival	Hivernal	
Honfleur	104	-	30	73	74	100 %	80 %	-
Deauville (port municipal)	360	-	60	326	300	100 %	80 %	10 %
Port Deauville	900	-	200	327	360	90 %	90 %	25 %
Port Guillaume (Dives)	600	-	90	474	496	86 %	80 %	13,8 %
Cabourg	-	125	3	118	105	84 %	0 %	10 %
Franceville	-	180	10	150	160	80 %	0 %	
Ouistreham	650	-	70	541	650	100 %	80 %	-
Caen	120	-	12	75	72	100 %	90 %	-
Courseulles	670	80	30	720	750	100 %	100 %	16 %
Port-en-Bessin	-	150	10	65	135	100 %	30 %	-
Grandcamp-Maisy	233	-	15	233	233	100 %	71 %	6 %
TOTAL CALVADOS	3 677	535	550	-	-	-	-	-

Tableau n°26 : La fréquentation et le taux d'occupation des ports de plaisance du département du Calvados en 2001

Source : Questionnaire CESR (février 2002)

♣ L'origine des résidents

Le tableau n°27 nous informe sur l'origine géographique des propriétaires de bateaux résidents du Calvados. Cette information sur l'origine des résidents annuels est réalisée à partir d'une enquête réalisée auprès des responsables des ports concernés. Il en ressort que l'Est des côtes du Calvados (de Deauville à Franceville) est fréquenté prioritairement par une clientèle en provenance de l'Île-de-France. En revanche, de Caen à Grandcamp-Maisy, l'origine locale et régionale l'emporte, mais la présence des plaisanciers franciliens demeure forte.

Ports de plaisance du Calvados	Origine des résidents par ordre d'importance		
Honfleur	Locale	Basse-Normandie	Île-de-France
Deauville (port municipal)	Île-de-France	Basse-Normandie	Haute-Normandie
Port Deauville	Paris	Banlieue Parisienne	Rouen
Port Guillaume (Dives)	Île-de-France	Haute-Normandie	Basse-Normandie
Cabourg	Basse-Normandie	Haute-Normandie	Île-de-France
Franceville	Île-de-France	Basse-Normandie	
Ouistreham	Basse-Normandie	Île-de-France	
Caen	Basse-Normandie	Île-de-France	Angleterre
Courseulles	Basse-Normandie	Île-de-France	Départements voisins
Port-en-Bessin	Calvados	Départements voisins	Île-de-France
Grandcamp-Maisy	Haute-Normandie	Île-de-France	Basse-Normandie

Tableau n°27 : L'origine des résidents dans les ports de plaisance du littoral du Calvados en 2001

Source : Questionnaire CESR (février 2002)

♣ Le taux de rotation et liste d'attente

Le taux de rotation correspond à la proportion d'anneaux libérés d'une année sur l'autre et donc rendus disponibles à la location.

Le tableau n° 27 montre que la plupart des ports du Calvados présentent en 2001 des taux de rotation oscillant entre 6 et 16 % à l'exception du port de Deauville (25 %).

Dans cet ordre d'idées, il faut évoquer la question des listes d'attente. Ces listes concernent les ports saturés et permettent à un plaisancier postulant de faire connaître son intention de faire stationner son bateau annuellement. Elles doivent être considérées comme indicatives car l'inscription sur une liste d'attente correspond à une intention mais non à un engagement ferme. De plus, certains plaisanciers postulent sur plusieurs ports à la fois, ce qui induit des doubles comptes. Leur concrétisation est rarement supérieure à la moitié des intentions, ce qui est déjà

considérable. Dans le Calvados, les listes sont plus ou moins longues et vont de 200 demandes à Grandcamp-Maisy, à 150 à Deauville Port Municipal, 100 à Ouistreham, 50 à Port-en-Bessin et 20 à Honfleur. Port Guillaume connaît une liste d'attente pour les bateaux d'une taille inférieure à 7,50 mètres. Certains de ces bateaux sont placés sur des emplacements destinés à des bateaux de taille plus importante, ce qui constitue un manque à gagner pour l'autorité gestionnaire de la structure.

♣ Le nombre de jours de sorties par bateau et par an

Le nombre de jours de sorties par bateau par an a également fait l'objet d'un questionnement ; 8 réponses ont été obtenues des entités portuaires concernées. Il est à signaler qu'il s'agit bien évidemment d'une approximation. Ainsi, les ports de Port Deauville et de Port-en-Bessin évaluent respectivement à 50 et à 30 le nombre de jours de sorties ; ce niveau élevé s'explique, pour le deuxième port cité, par une intense activité de pêche promenade. Les ports de Honfleur, de Franceville et de Cabourg considèrent que le nombre de jours de sorties est d'environ 20 tandis que les ports de Grandcamp-Maisy, de Port Guillaume et de Deauville port Municipal affichent des valeurs de l'ordre de 10 sorties.

2°/ LA FREQUENTATION DES PORTS DE PLAISANCE DE LA MANCHE

♣ L'occupation estivale

La grande majorité des ports de plaisance situés sur le littoral de la Manche connaît une saturation estivale comme le montre le tableau n°28. C'est le cas de Saint-Vaast-la-Hougue, Fermanville, Cherbourg, Port Diélette, Barneville-Carteret, Portbail, Agon-Coutainville et Granville. Il est intéressant de constater que Port Diélette connaît à son tour une saturation estivale alors que son taux d'occupation n'était que de 53 % en 1998. Par ailleurs, Carentan enregistre une progression régulière de son taux de fréquentation pour s'établir à 90 % en 2001 (il était de 68 % en 1998).

D'une manière générale, il faut noter que l'excellence des taux d'occupation concerne tant des ports à flot que des ports d'échouage ce qui témoigne d'une demande en emplacements de plaisance tout à fait soutenue. En termes de moyenne, le taux d'occupation estivale (calculé sur 11 ports parmi les plus importants) s'élève à 95 % . Abstraction faite des ports d'échouage, le taux d'occupation estivale atteint 98 %.

♣ L'occupation hivernale

Comme pour les ports de plaisance du Calvados, une diminution de fréquentation en période hivernale est observable. Elle est surtout le fait des ports d'échouage dont l'occupation est, à cette période de l'année, très faible. En effet, ces derniers connaissent une baisse considérable de leur fréquentation en hiver : Quinéville-Lestre passe de 60 % à 40 %, Fermanville et Portbail de 100 % à 50 %, Agon-Coutainville de 100 % à 40 % et Regnéville de 90 % à 2 %.

En revanche, il faut insister sur le fait que 3 ports, et non des moindres, conservent un taux d'occupation égal à 100 % : Cherbourg, Port Diélette et Barneville-Carteret. De plus, les ports de Granville et de Saint-Vaast-la-Hougue sont très proches d'un taux d'occupation hivernale maximum. L'existence d'une saturation à la fois estivale et hivernale pose donc alors la question de l'accroissement éventuel de l'offre d'anneaux et donc de l'extension, voire de la création, de ports de plaisance.

Ainsi, les ports de plaisance du département de la Manche connaissent une situation de saturation certaine qui incite à les comparer, toutes proportions gardées, à celle que connaissent le golfe du Morbihan, le Bassin d'Arcachon et la baie de Quiberon.

Les ports de la MANCHE	Capacité d'accueil			Emplacements loués à l'année		Taux d'occupation en 2001		Taux de rotation 2001
	Anneaux	Mouillages	Dont réservés aux visiteurs	1998	2001	Estival	Hivernal	
Carentan	270	-	50	150	177	90 %	70 %	20 %
Quineville-Lestre	-	138	-	140	138	60 %	40 %	-
Saint-Vaast-la-Hougue	665	-	150	512	561	100 %	89 %	15 %
Fermanville	-	80	2	-	-	100 %	50 %	-
Cherbourg	1 324	-	270	1 015	1 004	100 %	100 %	-
Port Diélette	420	-	80	185	337	100 %	100 %	4,6 %
Barneville-Carteret	311	95	60	333	333	100 %	100 %	9 %
Portbail	-	200	20	185	172	100 %	50 %	-
Agon-Coutainville	-	100	20	100	100	100 %	40 %	10 %
Regnéville	-	71	7	60	70	90 %	2 %	-
Granville	1 000	107	150	850	1 000	100 %	80 %	-
TOTAL MANCHE	3 990	1 145	829	-	-	-	-	-

Tableau n°28 : La fréquentation et le taux d'occupation des ports de plaisance du département de la Manche en 2001

Source : Questionnaire CESR (février 2002)

♣ L'origine des résidents

Les plaisanciers résidents des ports de la Manche, comme le montre le tableau n°29, proviennent tout d'abord du département de la Manche. Il faut à cet égard souligner que les deux plus grands ports de plaisance (Granville et Cherbourg) sont essentiellement alimentés par une clientèle départementale. L'Île-de-France et enfin le reste de la Normandie contribuent à la fréquentation des ports de plaisance de la Manche. Par ailleurs, compte tenu de la qualité du bassin de navigation et de celle, croissante, des voies de communication, les plaisanciers n'hésitent pas à stationner leurs bateaux loin de leur lieu d'habitation.

Ports de plaisance de la Manche	Origine des résidents par ordre d'importance		
Carentan	Basse-Normandie	Haute-Normandie	Île-de-France
Quineville-Lestre	Basse-Normandie	Île-de-France	Haute-Normandie
Saint-Vaast-la-Hougue	Basse-Normandie	Haute-Normandie	Île-de-France
Fermanville	Nord-Cotentin		
Cherbourg	Manche	Calvados	Île-de-France
Port Diélette	Basse-Normandie	Île-de-France	Haute-Normandie
Barneville-Carteret	Locale	Normandie	Île-de-France
Portbail	Basse-Normandie	Île-de-France	
Agon-Coutainville	Basse-Normandie	Île-de-France	
Regnéville	Basse-Normandie	Île-de-France	Régions voisines
Granville	Manche	Départements voisins	Île-de-France

Tableau n°29 : L'origine des résidents dans les ports de plaisance du littoral de la Manche en 2001

Source : Questionnaire CESR (février 2002)

♣ Le taux de rotation et liste d'attente

Les ports du littoral manchot présentent des taux de rotations élevés dans l'ensemble. Les plus importants concernent les ports de Carentan (20 %) et de Saint-Vaast-la-Hougue (15 %) tandis que Agon-Coutainville (10 %), Barneville-Carteret (9 %) et Port Diélette (4,6 %) affichent des taux plus faibles. Néanmoins, les rotations annuelles des bateaux ne suffisent pas à absorber la nouvelle demande.

Il faut donc mettre en relation cette caractéristique avec l'existence de listes d'attente parfois considérables. Le meilleur exemple en est Granville avec une liste régulièrement mise à jour regroupant 2 070 demandes de même que Barneville-Carteret avec 700 demandes. Il convient de signaler que Cherbourg qui ne possédait pas de liste d'attente en 1998 disposait en 2001 d'une liste d'attente de 25 bateaux

de moins de 6 mètres. Les ports de Diélette et de Fermanville possèdent également des listes d'attente, respectivement de 50 et 60 unités.

L'existence de ces listes d'attente constitue un argument fort en faveur des projets d'extension actuellement à l'étude, notamment pour les ports de Granville et de Barneville-Carteret.

♣ Le nombre de jours de sorties par bateau et par an

En ce qui concerne l'estimation du nombre de jours de sorties par bateau et par an, 7 réponses ont été obtenues des entités portuaires concernées. Le port de Carentan évalue à 30 le nombre de sorties. Les ports de Saint-Vaast-la-Hougue, d'Agon-Coutainville et de Diélette considèrent que le nombre de sorties est d'environ 15 tandis que les ports de Regnèville et de Granville affichent des valeurs de l'ordre de 10.

B -LA FREQUENTATION EN TERMES DE BATEAUX VISITEURS

Le tableau n°30 classe par ordre décroissant de fréquentation les ports de plaisance bas-normands selon le nombre de bateaux visiteurs comptabilisés en 2001. Ce tableau démontre que cette activité s'avère considérable pour 9 ports qui accueillent plus de 1 000 bateaux en escale par an.

Ports	Nombre de bateaux visiteurs en 1998	Nombre de bateaux visiteurs en 2001
Cherbourg	9 099	11 021
Granville	4 500	4 975
Saint-Vaast-la-Hougue	4 000	4 169
Barneville-Carteret	1 519	2 002
Honfleur	1 844	2 002
Port Diélette	1 250	1 518
Port Deauville	1 800	1 470
Ouistreham	1 064	1 218
Port Guillaume (Dives)	1270	1 040
Courseulles	500	650
Carentan	420	420
Portbail	176	394
Deauville (port municipal)	395	380
Caen	265	245
Grandcamp-Maisy	450	103
TOTAL	28 552	31 607

Tableau n°30 : L'accueil de bateaux visiteurs en 1998 et 2 001 dans les ports bas-normands

Source : Questionnaire CESR (février 2002)

L'évolution du nombre de bateaux visiteurs entre 1998 et 2001 relevée ici illustre bien une réelle attractivité des ports de plaisance bas-normands. Sur les trois ans, la hausse de fréquentation des principaux ports du littoral de Basse-Normandie s'établit à 11 % avec un gain de 3 055 visiteurs.

Le classement des principaux ports de plaisance bas-normands en 1998 reste dans une large mesure observable trois ans après. Les hausses les plus spectaculaires en pourcentage concernent généralement des ports de taille moyenne. C'est le cas de Barneville-Carteret avec une augmentation de + 32 % du nombre de bateaux visiteurs accueillis et de Courseulles avec +30 %.

Un autre éclairage fourni par une approche algébrique met en évidence le renforcement du rôle de tête de pont du site recevant le plus de visiteurs en l'occurrence Cherbourg, qui a conforté en 2001 sa place de premier port français pour le nombre de plaisanciers reçus. Derrière Cherbourg, les ports de plaisance de Granville et de Saint-Vaast-la-Hougue avec 4 975 et 4 169 bateaux accueillent aussi un trafic visiteurs important.

Globalement, les 4 premiers ports de ce classement sont localisés dans la Manche et ils représentent les 2/3 des flux de bateaux visiteurs enregistrés en 2001 en Basse-Normandie.

Il faut préciser à titre indicatif que le port de plaisance de Barneville-Carteret dispose d'une entente avec les ports de Jersey et de Guernesey. Cette entente permet au plaisancier bénéficiaire de disposer d'une réduction de 50 % sur les 4 premiers jours de la semaine. En revanche, le « Passeport Plaisance » créé par l'association des ports de la Manche s'est rapidement arrêté en raison d'un manque de consensus sur les modes d'applications de ce dispositif.

On peut estimer que Cherbourg constitue une véritable destination pour les visiteurs britanniques traversant la Manche. Pour le port du Nord-Cotentin, les bateaux britanniques ont représenté en 2001 62,8 % des 11 021 bateaux visiteurs soit 6 926 unités comme le montre le tableau n°31. On peut raisonnablement émettre l'hypothèse que cette place constitue une plate-forme d'éclatement pour les plaisanciers britanniques que l'on retrouve en nombre encore significatif à Barneville-Carteret ou à Saint-Vaast-la-Hougue.

Pays	Visiteurs 2001	%
Belgique	293	2,7 %
Allemagne	275	2,5 %
France	2 360	21,4 %
Grande-Bretagne	6 926	62,8 %
Pays-Bas	965	8,8 %
Suède	34	0,3 %
Autres	168	1,5 %
TOTAL	11 021	100,0 %

Tableau n°31 : La répartition des bateaux visiteurs par nationalité en 2001 du port de plaisance de Cherbourg

Source : Port Chantereyne

Il est donc intéressant de se pencher sur l'origine des bateaux visiteurs. Les tableaux n°32 et n°33 font le point sur ce thème à partir des réponses apportées aux questionnaires transmis aux responsables portuaires.

Ports de plaisance du Calvados	Origine des visiteurs par ordre d'importance			
Honfleur	Angleterre	France	Hollande	
Deauville (port municipal)	France	Hollande	Angleterre	Belgique, Allemagne
Port Deauville	Angleterre	Allemagne	Belgique	Hollande
Port Guillaume (Dives)	France	Angleterre	Hollande	Belgique, Norvège
Cabourg	Angleterre			
Ouistreham	France	Angleterre	Hollande	
Caen	Angleterre	France	Hollande	
Courseulles	France	Angleterre	Belgique	
Port-en-Bessin	France	Allemagne	Angleterre	Hollande
Grandcamp-Maisy	France	Angleterre	Hollande	Allemagne

Tableau n°32 : L'origine des visiteurs dans les ports de plaisance du littoral du Calvados en 2001

Source : Questionnaire CESR (février 2002)

Ports de plaisance de la Manche	Origine des visiteurs par ordre d'importance			
Carentan	France	Angleterre	Belgique	
Quineville-Lestre	Angleterre			
Saint-Vaast-la-Hougue	Angleterre	France	Hollande	Belgique, Allemagne
Fermanville	France			
Cherbourg	Angleterre	France	Hollande	Belgique, Allemagne
Port Diélette	Angleterre	Guernesey	France	
Barneville-Carteret	Îles Anglo-Normandes	Angleterre	France	Belge, Hollande, Allemagne
Portbail	Jersey	Guernesey	France	
Agon-Coutainville	Jersey	France		
Regnèville	Îles Anglo-Normandes	France		
Granville	France	Angleterre	Îles Anglo-Normandes	

Tableau n°33 : L'origine des visiteurs dans les ports de plaisance du littoral de la Manche en 2001

Source : Questionnaire CESR (février 2002)

Il apparaît que dans le Calvados, la France est la principale origine des bateaux visiteurs, sauf à Honfleur, à Cabourg et à Caen. La clientèle britannique arrive en deuxième position mais il est à noter une présence de plus en plus grandissante de plaisanciers originaire de pays comme la Hollande, la Belgique ou l'Allemagne.

Dans la Manche, la répartition entre clientèle française et britannique est plus hétérogène. Les ports qui connaissent une plus grande fréquentation en termes de visiteurs sont ceux qui possèdent une plus importante proportion de plaisanciers étrangers. C'est le cas de Cherbourg (62,8 % de la clientèle est britannique) et de Barneville-Carteret (54,2 % de la clientèle est anglo-normande et 24,3 % est britannique).

En conclusion à ce développement sur la fréquentation des ports de plaisance bas-normands, plusieurs observations peuvent être faites.

Les ports de plaisance bas-normands, qui connaissent un niveau élevé de saturation, sont principalement situés dans le golfe normand-breton, et donc concernent pour la Basse-Normandie les ports de la partie Ouest du Cotentin. Ceci peut s'expliquer de plusieurs manières.

D'une part, la présence d'îles pour la plupart étrangères et accessibles en un week-end, voire une journée, contribue pour beaucoup à l'importance de cette fréquentation. Cette caractéristique constitue une source de motivation de premier ordre pour les plaisanciers. Cette remarque est particulièrement valable pour les ports de Granville et de Barneville-Carteret. Le premier, saturé quelques mois après son ouverture, affichait en 2001 une liste d'attente de plus de 2 000 noms. À raison d'une rotation annuelle d'une vingtaine d'unités, il faut environ 100 ans à partir du moment de son inscription pour prétendre à un emplacement dans le port du Hétel. Cet engouement justifie donc le projet d'extension de 700 places qui fera à moyen terme de Granville le plus grand port de plaisance du littoral français des mers de la Manche et du Nord. Sans atteindre ces chiffres, le port de plaisance de Barneville-Carteret, appelé aussi Port des Isles, avec une liste d'attente importante d'environ 700 places et un nombre de visiteurs anglo-normands élevé, confirme l'hypothèse d'un fort courant d'échange entre le continent et les îles.

D'autre part, les conditions de navigation particulières procurent aux plaisanciers de réelles satisfactions. Ce bassin de navigation cumule la présence d'îles comme Jersey, Guernesey, Aurigny, Sercq et Herm pour ne citer que les principales et d'archipels comme Chausey, les Minquiers et les Ecrehou. Cette présence doublée de l'existence de puissants courants provoqués par l'ampleur exceptionnelle des marées rend la navigation dans cette zone passionnante, et parfois délicate... À cet effet, il est à signaler que le passage par le raz Blanchard, entre Hague et Aurigny, constitue en lui-même un exercice de navigation de haut niveau.

Les sites de la côte du Calvados ressentent quant à eux de façon moindre les flux exogènes et ne bénéficient pas, contrairement au secteur Ouest Manche, de l'intérêt que produisent îlots, îles ou archipels sur des plaisanciers à la recherche de buts de croisière attractifs.

La qualité du bassin de navigation n'est pas la seule condition qui explique l'attractivité des ports de plaisance bas-normands. Outre la qualité reconnue des équipements, des services techniques et des conditions d'accueil, la promotion des ports de plaisance est un autre facteur qui doit être pris en compte dans l'analyse de la fréquentation. À cet égard, de nombreux ports de plaisance bas-normands participent à des salons nautiques comme ceux de Paris, de Southampton, de Londres, du Boat Show de Newport...

Dans cet ordre d'idées, du 7 au 16 décembre, la Normandie sera l'invitée d'honneur du Salon Nautique 2002. Cette manifestation représente un formidable moyen de promouvoir les ports de plaisance de la Basse-Normandie. En outre, chaque port possède sa propre politique de promotion. Il est à noter que le port de Cherbourg est très dynamique en la matière, et outre la participation aux différents salons nautiques, port Chantereyne distribue dans tous les ports du Sud de l'Angleterre des plaquettes en anglais le présentant. Cette politique a pour but de développer principalement l'activité d'accueil de bateaux visiteurs qui possède encore une marge de progression intéressante.

V - LA TARIFICATION PRATIQUEE DANS LES PORTS DE PLAISANCE BAS-NORMANDS

La question de la tarification revêt une dimension économique toute particulière. Pour les plaisanciers, c'est un paramètre important voire déterminant dans le choix du lieu de stationnement de leurs navires. Pour les autorités gestionnaires, c'est le principal poste de recettes, celui qui contribue le plus au chiffre d'affaires du port.

Dans ces conditions, la concurrence est dans ce domaine exacerbée et ce d'autant plus que les tarifs affichés sont tributaires de la qualité des prestations proposées ainsi que du mode de gestion adopté

Pour faire le point sur cette question, plusieurs précisions doivent être au préalable données. Il convient tout d'abord de souligner que les informations fournies dans cette partie ne sont pas exhaustives. Ce document n'opère seulement le recensement que des prix haute saison et des abonnements à l'année. Il existe aussi des tarifs basse saison, au jour, à la semaine ou au mois. D'autre part, les ports offrent parfois des services gratuits ou payants, qui peuvent varier selon les sites. Par ailleurs, le prix d'une place de port est calculé selon l'encombrement du bateau, longueur hors tout et maître-bau (largeur). C'est-à-dire que si le bateau a un maître-bau plus large que la moyenne, il passe au tarif de la dimension supérieure. Il est fixé par le règlement intérieur de chaque port.

La qualité des installations et des services rendus, l'importance de la fiscalité acquittée par le gestionnaire du port, l'amortissement des investissements, la stratégie commerciale mise en œuvre sont autant de raisons qui expliquent pourquoi on relève une grande variété dans les tarifs pratiqués d'un port de plaisance à l'autre. De ce fait, les différences constatées doivent être interprétées avec circonspection. De plus, il est important de signaler que les ports sous concession communale ou départementale apparaissent soumis à des contraintes financières moins fortes, ce

qui explique pourquoi les tarifs des deux ports privés (Port Guillaume et Port Deauville) sont nettement plus élevés que ceux de la moyenne régionale.

Avant d'observer les prix⁴ pratiqués par les principaux ports de plaisance bas-normands, il convient de chercher à situer l'offre régionale au plan national. À cet égard, le tableau n°34 établit des coûts moyens régionaux pour un bateau de 8 mètres dans un port à flot pour une prestation journalière en haute saison et pour une location annuelle. Comme en 1998, il se dégage de cette approche, qu'exceptés les Pays de la Loire et l'Aquitaine, les tarifs à la journée pratiqués en 2001 par les autres régions du littoral Manche-Atlantique sont très proches les uns des autres et sont de l'ordre de d'environ 13 Euros.

En ce qui concerne les locations annuelles, les différences sont plus marquées et l'offre moyenne pratiquée en Basse-Normandie (1 020 Euros environ) demeure compétitive par comparaison avec celle des autres régions du littoral Manche-Atlantique.

Enfin, les tarifs pratiqués en 2001 dans les ports de plaisance en Basse-Normandie ont connu une augmentation d'environ 5 % par rapport à 1998. Mais cette augmentation n'est pas généralisable à l'ensemble des ports bas-normands.

2001	Prix à la journée	Prix à l'année
Haute-Normandie	13,41 (8 ports)	1 298,52 (8 ports)
Basse-Normandie	13,14 (15 ports)	1 019,85 (13 ports)
Bretagne	12,92 (57 ports)	941,86 (52 ports)
Pays de la Loire	14,91 (12 ports)	1 334,54 (11 ports)
Poitou-Charentes	12,07 (15 ports)	882,41 (16 ports)
Aquitaine	16,13 (6 ports)	1 112,42 (7 ports)

Tableau n°34 : Tarifs moyens à la journée et annuel des régions Manche et Atlantique

Source : D'après « Votre livre de bord – Bloc marine » édition 2002

Au plan strictement bas-normand, les tableaux n°35 et 36 et les graphiques n°2,3 et 4 font le point sur les tarifs pratiqués par les principaux ports de la région, pour des bateaux de 5, 8 et 12 mètres, par jour et par mois en haute saison et à l'année. Il convient de noter que le port de Courseulles affiche ses prix à la surface occupée et non à la longueur, ce qui affecte la lisibilité des prix pratiqués par comparaison avec les autres ports.

En ce qui concerne la location à la journée (c'est-à-dire celle s'adressant aux visiteurs), la moyenne des prix pratiqués en 2001, établie sur 15 ports de plaisance bas-normands, s'élevait à 7,38 Euros pour un bateau de 5 mètres, à 13,14 Euros pour un bateau de 8 mètres et à 23,01 Euros pour un 12 mètres. D'un port à l'autre, on peut noter des différences significatives sur les prix demandés. Ainsi, la location d'une place de port peut aller de 6,71 Euros à Caen à 9,45 Euros à Ouistreham pour un bateau de 5 mètres. Cet éventail de prix important concerne aussi les bateaux de 8 et 12 mètres. Les prix vont de 11,13 Euros à 16,01 Euros pour un 8 mètres dans

⁴ Il s'agit de tarifs TTC

les mêmes ports que précédemment et de 17,53 Euros à Caen à 28,20 à Cherbourg pour un 12 mètres.

En ce qui concerne la location au mois, le coût moyen de la location pour un 5 m était de 132 Euros, pour un 8 mètres de 240 Euros et pour un 12 mètres de 411 Euros. Les écarts de prix pratiqués dans les différents ports sont considérables (de 108,55 Euros à Carentan à 378,68 Euros à Courseulles) ; ils peuvent varier du simple à parfois plus du triple.

Enfin, pour les locations à l'année, la moyenne des prix calculée sur 13 ports atteint 589 Euros pour les 5 mètres (de 230,20 Euros à Carentan à 1 064,09 Euros à Port Deauville), 1 020 Euros pour les 8 mètres (de 592,90 Euros à Carentan à 1 956,84 Euros à Port Deauville) et 1 987 Euros pour les 12 mètres (de 1 060 Euros à Carentan à 3 406,78 Euros à Port Deauville). Là encore, les différences sont importantes avec des variations qui passent pratiquement du simple au quadruple.

Il est à noter, aussi, qu'il existe des écarts tarifaires très importants entre Port Deauville et Deauville Port municipal, ce qui donne lieu sur ce site portuaire à une concurrence aiguë. De plus, les ports du Calvados apparaissent plus chers que les ports de la Manche. En effet, si l'on se réfère aux graphiques n°2, 3 et 4, les ports de Port Deauville, Dives-sur-Mer et Courseulles pratiquent les tarifs les plus élevés.

Parallèlement à ces ports à flot, aux capacités d'accueil généralement importantes et aux services étendus, les ports d'échouage pratiquent des tarifs peu élevés justifiés par un nombre et une qualité d'ensemble de prestations fournies moindre.

PORTS à flot	Tarifs à l'année 2001		
	5 m	8 m	12 m
Deauville (port municipal)	446,22	786,18	1 308,01
Port Deauville	1 064,09	1 956,84	3 406,78
Port Guillaume (Dives)	845,33	1 479,67	2 748,50
Ouistreham	595,87	993,17	1 589,03
Caen	441,95	697,76	1 086,81
Courseulles	839,69	1 443,54	2 589,04
Grandcamp-Maisy	559,49	836,95	1 210,45
Carentan	230,20	592,90	1 060,00
Saint Vaast-La-Hougue	427,77	988,02	2 005,31
Cherbourg	554,15	1 151,75	2 385,06
Port Diélette	499,00	1 110,00	1 976,00
Barneville-Carteret	544,85	1 160,44	2 250,30
Granville	610,17	1 293,25	2 212,50

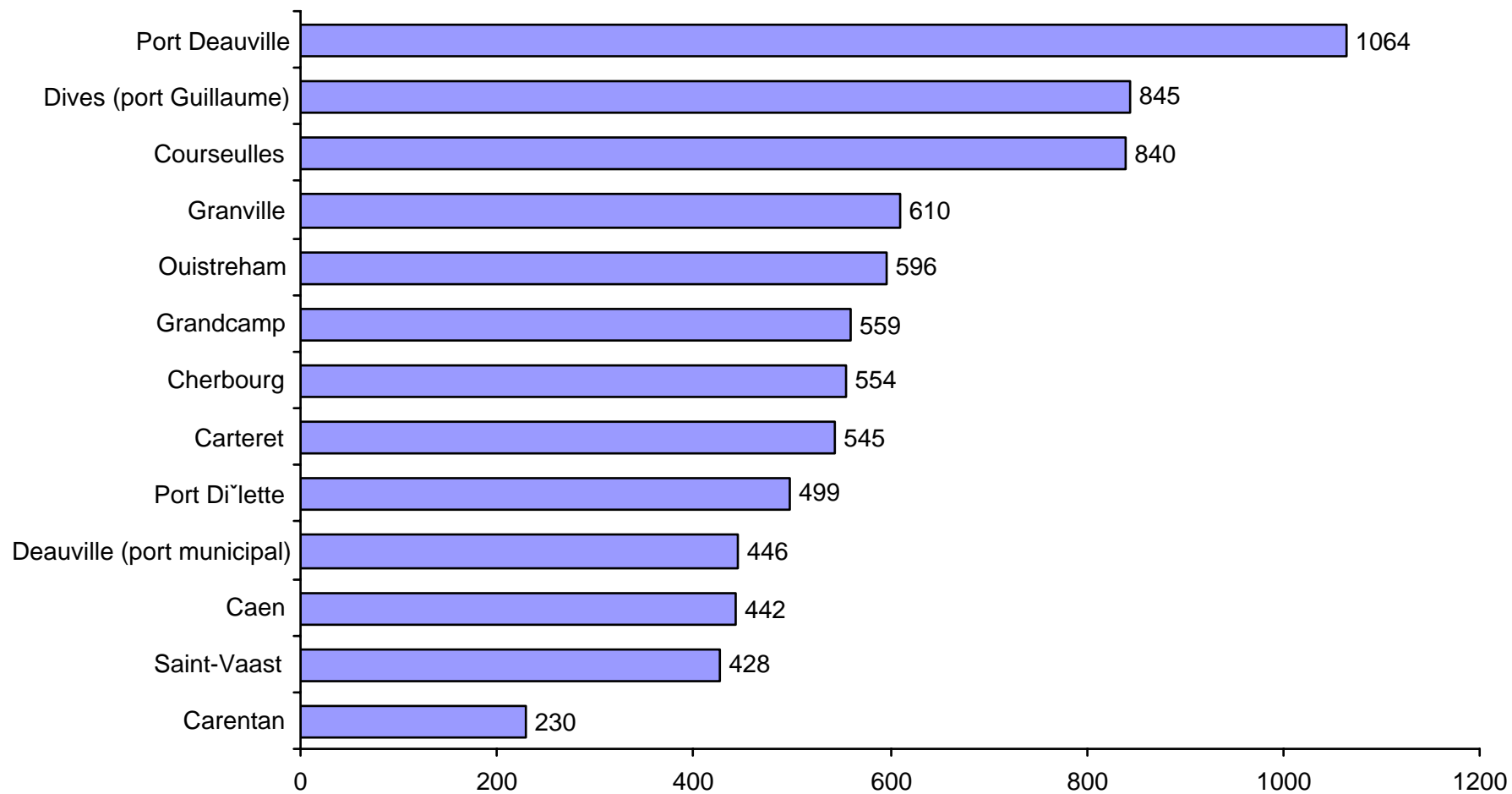
Tableau n°35 : Les tarifs pratiqués dans les principaux ports à flot bas-normands en 2001 à l'année (en haute saison)

Source : D'après « Votre livre de bord – Bloc marine » édition 2002

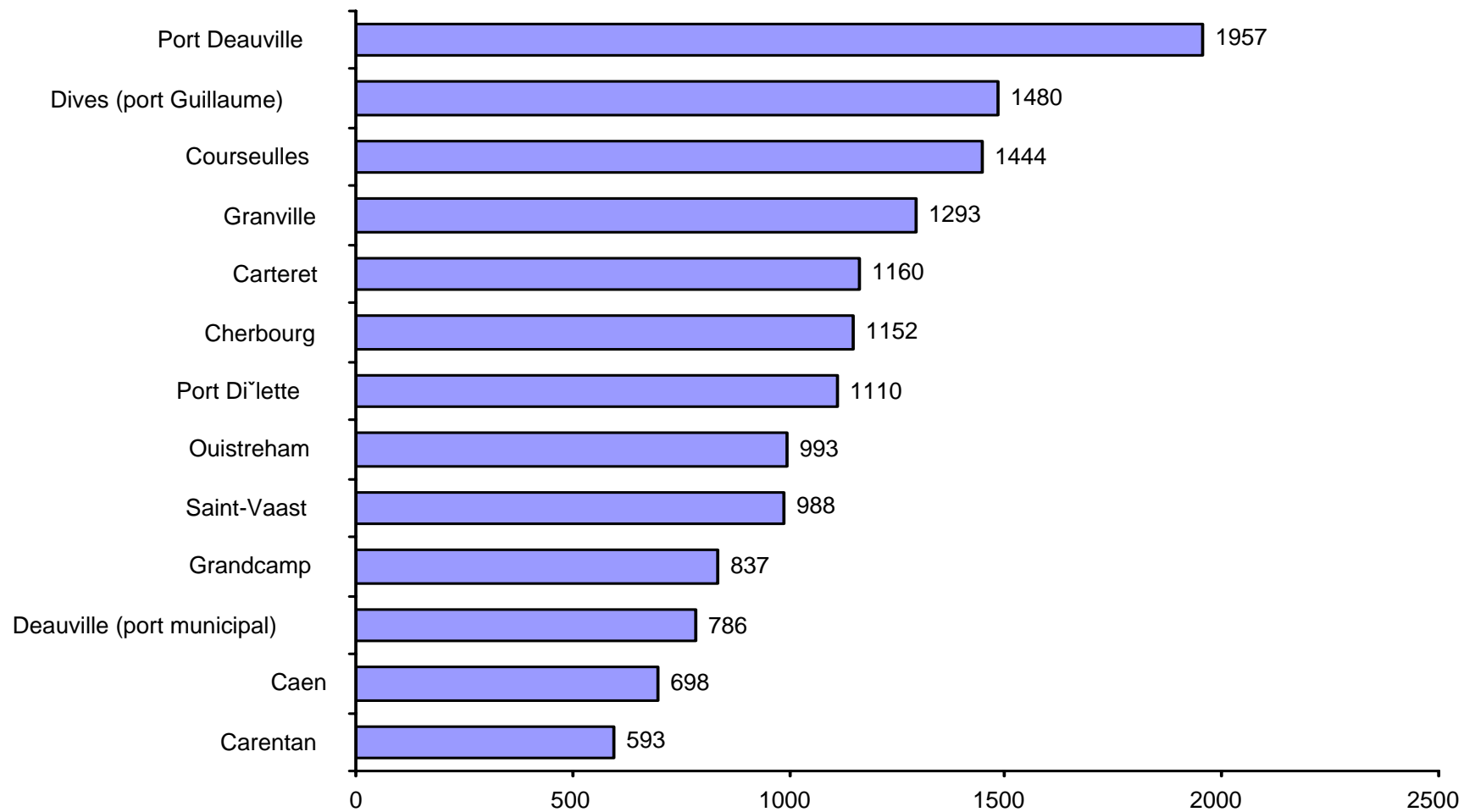
PORTS à flot	Tarifs haute saison 2001								
	Par jour			Par semaine			Par mois		
	5m	8m	12m	5m	8m	12m	5m	8m	12m
Deauville (port municipal)	7,32	12,81	21,95	37,50	66,16	109,92	112,51	198,03	329,29
Port Deauville	7,47	13,72	23,93	44,36	82,32	143,45	177,60	329,44	573,67
Port Guillaume (Dives)	6,86	13,11	24,54	52,69	91,93	170,90	174,86	306,12	568,94
Ouistreham	9,45	16,01	25,61	37,96	63,57	101,68	94,21	157,02	251,24
Caen	6,71	11,13	17,53	34,76	57,47	92,08	101,07	168,15	268,31
Courseulles	6,94	15,85	27,75	53,97	98,48	159,31	211,90	378,68	553,69
Grandcamp-Maisy	8,38	12,20	18,29	47,26	68,60	102,14	152,45	213,43	320,14
Carentan	7,00	11,45	18,30	35,00	57,20	91,45	65,25	108,55	198,00
Saint-Vaast-La-Hougue	6,71	13,42	26,68	33,84	67,08	133,55	108,24	214,50	427,16
Cherbourg	7,62	14,48	28,20	38,11	72,41	141,02	121,10	231,72	451,25
Port Diélette	6,86	15,09	26,83	34,30	75,46	133,39	122,87	271,36	479,76
Barneville-Carteret	7,01	14,18	28,05	-	-	-	-	-	-
Granville	6,60	14,20	25,20	-	-	-	141,35	299,10	510,20

Tableau n°36 : Les tarifs pratiqués dans les principaux ports à flot bas-normands en 2001 à la journée, à la semaine et au mois (en haute saison)

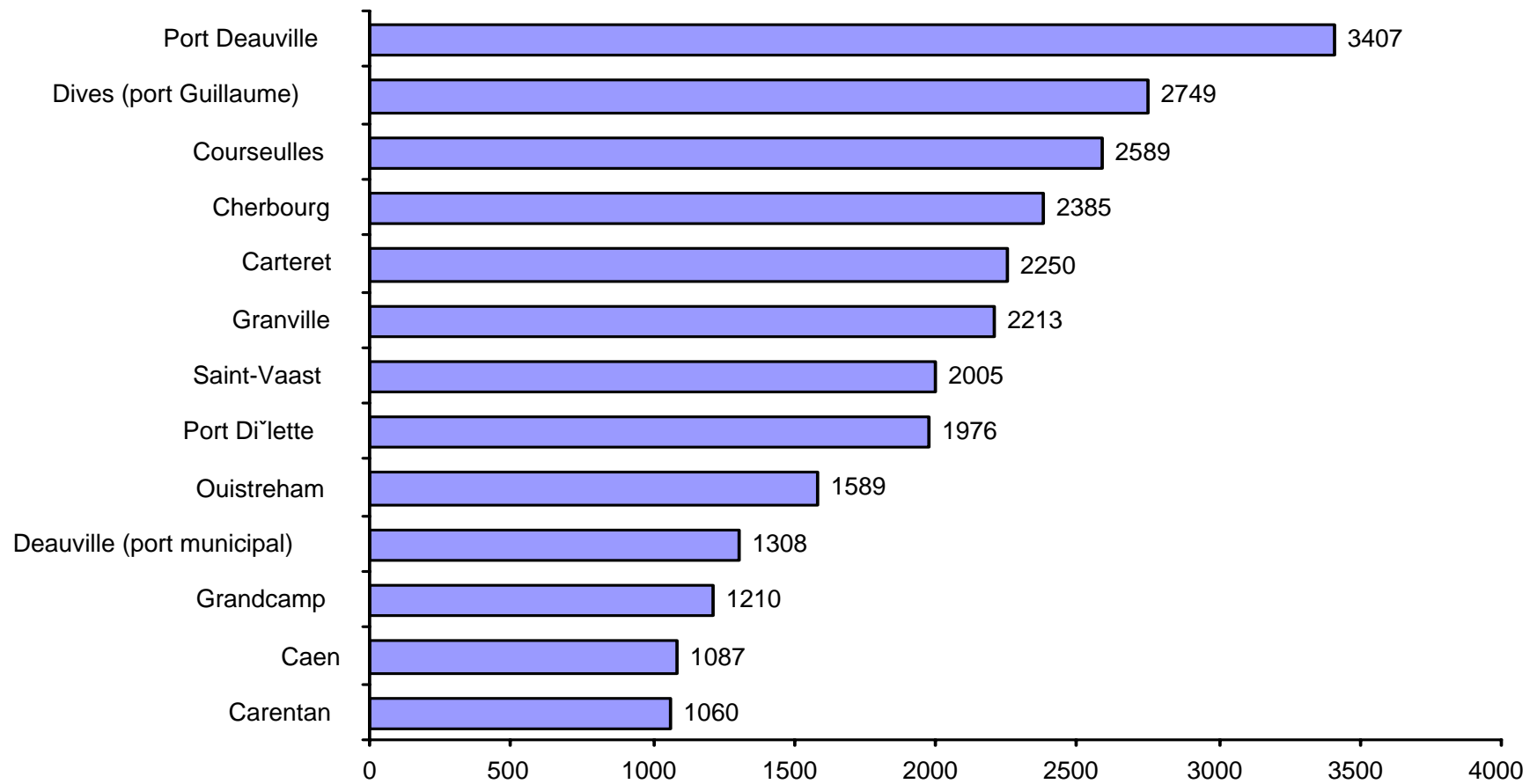
Source : D'après « Votre livre de bord – Bloc marine » édition 2002



Graphique n°2 : Tarifs annuels appliqués aux bateaux de 5 mètres dans les ports de plaisance de Basse-Normandie en 2001



Graphique n°3 : Tarifs annuels appliqués aux bateaux de 8 mètres dans les ports de plaisance de Basse-Normandie en 2001



Graphique n°4 : Tarifs annuels appliqués aux bateaux de 12 mètres dans les ports de plaisance de Basse-Normandie en 2001

VI- LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT AU TRAVERS DES DEMARCHES QUALITES

Les ports de plaisance et leur périphérie doivent de plus en plus intégrer les préoccupations environnementales. Il s'agit d'une problématique qui ne peut être ignorée des responsables portuaires dans la mesure où ces structures d'accueil concentrent sur des espaces restreint un nombre de bateaux et d'usagers tout à fait considérable. Ce sont ainsi, en haute saison, plus de 10 000 bateaux qui stationnent, sortent et entrent dans la trentaine de ports de plaisance bas-normands.

De surcroît, les exigences réglementaires (traitements des effluents, qualité des eaux des ports...) et celles des usagers donnent à cet aspect de la plaisance une importance croissante.

Afin de prendre en compte cette dimension relativement nouvelle, les autorités chargées de la gestion des ports ou de leur coordination ont mis en œuvre des procédures de diagnostic-qualité. Également, l'intérêt manifesté par les responsables portuaires pour les Pavillons Bleus témoigne bien de cette préoccupation.

A -DES DIAGNOSTICS POUR DES AMENAGEMENTS DE QUALITE

Récemment, les Conseils Généraux de la Manche et du Calvados ont décidé de réorienter leur politique en faveur de la plaisance et de définir de nouveaux cadres d'intervention. Cette nouvelle politique vise principalement à développer la qualité globale des ports de plaisance bas-normands en incitant les collectivités territoriales et les concessionnaires à se mettre en conformité. Elle vise à répondre aux trois objectifs suivants : mieux adapter les ports de plaisance et leurs services aux besoins des plaisanciers, maîtriser les pollutions et nuisances tout en intégrant mieux les ports à l'environnement, et enfin, répondre aux normes techniques et réglementaires en cours d'élaboration.

Ainsi, le Conseil Général de la Manche a réalisé en 2001 un diagnostic qualité des ports de plaisance pour offrir à leurs clients et visiteurs un environnement irréprochable. L'étude a été confiée au groupement des bureaux ACT-OUEST et BCEOM. Le Département du Calvados met en place une démarche identique dont les résultats seront connus à la fin de l'année 2002.

Le diagnostic porte sur l'ensemble des objectifs « qualité » (environnement, accueil, animations...) et contient une analyse critique de l'état actuel de chaque port et des propositions d'actions. Ainsi, chaque port pourra établir en fonction des résultats, un programme annualisé de réalisation.

Plusieurs aménagements seront mis en place, à commencer par ceux relatif à la maîtrise des pollutions (captages des rejets, poubelles, conteneurs, installations de stations de pompage...). Il est à noter que certains ports de la région ont déjà commencé ces travaux et ces aménagements.

B -L'ATTRAIT CROISSANT POUR LE PAVILLON BLEU D'EUROPE

Créé par l'Office français de la Fondation pour l'Éducation à l'Environnement en Europe en 1985, le Pavillon Bleu d'Europe récompense et valorise chaque année les ports de plaisance qui mènent de façon permanente une politique de recherche et d'application durable en faveur d'un environnement de qualité.

Cet écolabel permet de sensibiliser et de motiver les collectivités locales afin qu'elles prennent en compte le critère « environnement » dans leur politique de développement économique et touristique, en complément et en renforcement des directives nationales et européennes obligatoires.

Garant d'une bonne qualité environnementale, le Pavillon Bleu d'Europe pour les ports de plaisance véhicule une image positive dynamique auprès des résidents comme des visiteurs. En ce sens, il favorise aussi une prise de conscience générale en direction d'un comportement plus respectueux vis-à-vis de la nature. De plus, une excellente qualité de l'environnement devient une valeur ajoutée dans le choix des ports de plaisance. C'est un critère de plus en plus apprécié par les plaisanciers européens.

Les critères d'attribution pour les ports de plaisance sont :

- la gestion du site (la planification et l'urbanisme, l'accueil, les équipements, la sécurité, la gestion environnementale),
- la gestion du milieu (la gestion des pollutions (prévention et réduction), la gestion des eaux usées et pluviales),
- la gestion des déchets (la collecte sélective, la propreté du site, la fréquence d'entretien et de collecte, la destination et le traitement appropriés des déchets),
- la sensibilisation et l'éducation du public à l'environnement (la mise en place de trois actions de sensibilisation aux problèmes d'environnement et de protection de la nature, le code de bonne conduite, l'information).

La notoriété du Pavillon Bleu joue maintenant pleinement son rôle incitateur auprès des élus locaux qui sont encouragés à mieux faire pour obtenir et conserver cette distinction. À cet égard, l'obtention du Pavillon Bleu 2002 était une priorité pour le port de plaisance de Cherbourg.

Concrètement, de nombreux investissements ont été réalisés sur le littoral bas-normand grâce au Pavillon Bleu d'Europe qui joue un rôle de guide dans les politiques d'environnement.

La notoriété du Pavillon Bleu d'Europe auprès des plaisanciers ne cesse de s'accroître en France comme le montre le tableau n°37 mais aussi dans le reste de l'Europe.

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Candidats	9	17	19	23	27	102	96	85
Lauréats	9	17	19	22	25	37	43	54

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Candidats	89	86	89	65	91	113	99	120
Lauréats	63	57	60	63	77	82	85	83

Tableau n°37 : Les pavillons Bleu 2002, évolution du nombre de lauréats et de candidats pour les ports de plaisance en France

Source : Fondation pour l'Éducation à l'Environnement

Pour la première fois en France depuis la création du label, il y a eu 120 candidats, nombre jusque-là jamais atteint. Ce nombre démontre l'intérêt grandissant des élus et des directeurs de ports alors que le nombre et l'exigence des critères se renforcent régulièrement.

En Basse-Normandie, les ports de plaisance qui ont obtenu le Pavillon Bleu d'Europe 2002 sont pour le Calvados : le bassin de plaisance de Ouistreham et le port de plaisance de Courseulles-sur-Mer, et pour la Manche : le port de Chantereyne de Cherbourg, le port de Barneville-Carteret, le port de Diélette à Tréauville, le port de plaisance de Carentan et le port de Saint-Vaast-la-Hougue. Il y a donc 7 ports de plaisance qui possèdent ce label de qualité en 2002 ; pour mémoire, ils étaient au nombre de 4 en 1999.

VII - LES PROJETS D'EXTENSION DE PORTS DE PLAISANCE EN BASSE-NORMADIE

La croissance ininterrompue du marché de la plaisance depuis plusieurs années a entraîné de façon quasi-mécanique une augmentation de la demande en anneaux à un point tel que la presque totalité des ports bas-normands connaît désormais des situations de saturation notamment en période estivale.

Les autorités gestionnaires des ports, les pouvoirs publics, et en particulier les Conseils Généraux conscients de l'acuité du problème, élaborent des stratégies de développement des capacités d'accueil.

Pour autant, les projets ayant des chances de connaître rapidement une concrétisation en Basse-Normandie demeurent assez peu nombreux en tant les conditions en la matière sont difficiles à remplir :

- localisation en conformité avec la réglementation environnementale,

- ampleur financière raisonnable du projet et à tout le moins compatible avec les capacités budgétaires des partenaires (communes, CCI...),
- existence d'une demande suffisante, encore que l'actuelle situation de saturation favorise le remplissage de tous les ports, même les moins attractifs.

Dans le court terme, les créations d'anneaux supplémentaires seront très certainement le fait d'extension de capacité des ports existants et d'aménagement de port de plaisance dans les espaces libres des ports de commerce et de pêche. Cette préférence s'explique pour plusieurs raisons :

- le coût de l'aménagement est en général plus limité, même si dans le cas d'une extension, le financement peut être très lourd, comme c'est le cas pour le projet du port de Granville,
- la zone à réorganiser est déjà portuaire et donc facilite la démarche de réalisation en termes de réglementation,
- la demande s'exerce plus facilement sur ces sites.

Ceci correspond à toute une série de projets à l'étude, notamment sur la façade du département de la Manche mais aussi, dans une moindre mesure, sur la côte du Calvados.

A - LES PROJETS D'EXTENSION DE PORTS DE PLAISANCE DANS LA MANCHE

Lancé en mars 2000 par le Conseil Général de la Manche, le schéma de développement de la plaisance prévoit l'augmentation de plus de 30 % du nombre d'anneaux d'ici 2015.

Dans ce document, chaque projet fait l'objet d'une description physique sommaire, d'une analyse des contraintes techniques et juridiques, d'une présentation du maître d'ouvrage, d'une estimation financière sommaire et d'une évaluation de l'horizon de réalisation.

Dans ce cadre, une série d'études est d'ores et déjà lancée par le Conseil Général pour l'extension de plusieurs ports.

1°/ EXTENSION DU PORT DE PLAISANCE DE GRANVILLE DANS LE CADRE DE LA REORGANISATION DE L'ESPACE PORTUAIRE

Pour que la ville de Granville puisse accepter la proposition de l'extension du port, il faut impérativement que les concepteurs du projet respectent 3 objectifs :

- maintien des quatre activités portuaires (la pêche, le commerce, le transport de passagers vers les îles anglo-normandes et la plaisance),
- sauvegarde du patrimoine,
- évolution pour favoriser le développement économique du Pays Granvillais et de sa région.

Ce projet propose une extension du port de plaisance de Granville équivalant à la création de 700 anneaux supplémentaires dans l'avant-port ce qui en ferait le plus grand port de tout le littoral continental de la Manche. Les capacités d'accueil passeraient ainsi de 1 000 à 1 700 places. Il y aurait donc 700 nouvelles places sur ponton avec un seuil submersible à 4 mètres ce qui est fort intéressant pour la durée d'accès en marée, comparé au seuil du Hével qui est à 6 mètres. De plus, dans le bassin des postes seront aménagés pour recevoir des bateaux de croisières ou de course, d'une taille supérieure à 15 mètres qui est la limite actuelle du port de Hével.

Pour réaliser ce projet, l'investissement global (c'est-à-dire pour les activités de commerce, de pêche et de plaisance) est évalué à environ 85,5 millions d'Euros dont 17,8 millions à la plaisance soit le quart de l'investissement total. L'horizon de réalisation prévu par le schéma de développement de la plaisance se situe entre 2000 et 2005.

À ce sujet, il faut rappeler que le projet d'extension du port de Hével date du milieu des années 80. Le projet connaît des difficultés à se concrétiser tant les conditions posées par les parties prenantes sont nombreuses et diverses.

2°/ CREATION DE 150 PLACES SUPPLEMENTAIRES DANS LE PORT DE PLAISANCE DE CHERBOURG

Le port de plaisance de Cherbourg dispose actuellement d'une capacité de 1 300 places environ. La communauté urbaine mène actuellement une réflexion sur un nouvel aménagement de la zone portuaire. Cette réflexion concerne aussi bien l'organisation des activités autour des bassins que l'extension du port de plaisance.

Le projet d'extension du port de plaisance de Cherbourg prévoit d'augmenter la capacité d'accueil de 150 places. Cette extension se situerait dans l'avant-port. Ce projet passe préalablement par le dragage de l'avant-port, par l'équipement de cette zone et par une réorganisation des espaces dévolus à la pêche et aux bateaux administratifs.

Pour réaliser ce projet, l'investissement estimé est d'environ 1,1 million d'Euros, sans compter le budget pour réaliser le dragage qui serait pris en charge par l'État. L'horizon de réalisation prévu par le schéma de développement de la plaisance se situe entre 2000 et 2005.

3°/ OPTIMISATION DE L'ESPACE PORTUAIRE POUR LE PORT DE PLAISANCE DE SAINT-VAAST-LA-HOUGUE

Le port de plaisance de Saint-Vaast-la-Hougue dispose d'une capacité d'accueil de 665 places. Contrairement aux ports de Granville et de Cherbourg, le port de Saint-Vaast-la-Hougue ne possède pas de liste d'attente. Son taux de rotation suffit à couvrir les nouvelles demandes.

Ce projet se décompose en deux opérations :

- aménagement de 160 mètres de quai pour les bateaux de pêche qui sont actuellement stationnés sur des places normalement destinées à la plaisance,
- mise en place d'un nouveau ponton plaisance d'environ 25 places.

Il est à noter que la deuxième partie du projet est réalisée ; les 25 places supplémentaires sont disponibles depuis juin de la saison 2002. L'estimation financière de ce projet est de 2,1 millions d'Euros pour un horizon de réalisation proche.

4°/ EXTENSION DU PORT DE PLAISANCE DE BARNEVILLE-CARTERET

Le port de plaisance de Barneville-Carteret dispose actuellement de 311 postes en bassin à flot et de 95 places à l'échouage. Les pontons du port de plaisance se situent au fond du chenal alors que l'activité pêche et transport de passagers se trouvent dans l'avant-port.

Actuellement le port de Barneville-Carteret possède une liste d'attente d'environ 700 bateaux, mais après correction de ce chiffre, on estime à 300 bateaux le nombre de demandes fiables. Le projet d'extension, probablement de la même importance, se situerait vers le fond du havre et répondrait en termes de capacité d'accueil aux demandes confirmées.

Pour réaliser ce projet, l'investissement estimé tournerait aux alentours de 6,1 millions d'Euros. L'horizon de réalisation prévu par le schéma de développement de la plaisance se situe entre 2005 et 2010.

5°/ CREATION D'UN BASSIN A FLOT A PORTBAIL

Le port de Portbail dispose d'une capacité d'accueil de 200 places à l'échouage. De nombreux plaisanciers ne trouvant plus de places disponibles se sont répartis principalement entre Barneville-Carteret et Diélette. Il existe donc un réel manque de place dans ce port.

Le grand projet pour Portbail porte sur la création d'un bassin à flot à l'ouest du port de la Caillourie. Cette option est la seule option potentiellement compatible avec les dispositions de la loi littorale.

Pour réaliser ce projet, l'investissement estimé tournerait aux alentours de 18,3 millions d'Euros. L'horizon de réalisation prévu par le schéma de développement de la plaisance se situe entre 2005 et 2010.

Il est à noter que cette année, le port de Portbail a connu un nouvel aménagement portuaire. En effet, un ponton d'une capacité de 60 places a été installé. Avec vingt nouvelles places créées, les usagers gagneront surtout le confort de soixante mouillages accessibles à pied sec.

6°/ LES AUTRES PROJETS DE DEVELOPPEMENT DE LA PLAISANCE DANS LA MANCHE

Le littoral de la commune Tourlaville compte deux ports de plaisance : le port du Becquet et le port des Flamands. Ce dernier est situé dans un secteur en plein développement et les projets en cours risquent à terme d'entraîner sa disparition (projet fastship). C'est pour compenser cette suppression éventuelle que Tourlaville a un projet plus modeste de redéploiement avec la création d'une nouvelle zone de mouillage d'une capacité d'accueil de 200 places. L'horizon de réalisation prévu par le schéma de développement de la plaisance se situe entre 2005 et 2010.

Le port de plaisance de Quineville-Lestre (côte Est du Cotentin) envisage d'optimiser la capacité d'accueil du port qui est actuellement de 130 places à l'échouage. Pour cela, une réorganisation des mouillages et le dragage du fond du port permettraient la création de quelques places supplémentaires. De plus, une réorganisation de la cale de mise à l'eau et la création d'un espace de stationnement clôturé pour bateaux répondraient à une demande locale. L'horizon de réalisation prévu par le schéma de développement de la plaisance se situe entre 2005 et 2010.

Enfin, le port de Barfleur propose une optimisation de l'espace portuaire et la création éventuelle d'un bassin à flot. Dans un premier temps, il apparaît indispensable de réduire l'agitation dans le port par la création de deux épis, l'un situé à l'extérieur du port, le second, à l'intérieur. Cette réalisation permettrait de réorganiser les zones de mouillages actuelles. Pour répondre à l'éventuelle demande future, un bassin à flot est envisagé, situé au fond du port offrant une capacité de 150 places. L'horizon de réalisation prévu par le schéma de développement de la plaisance se situe entre 2000 et 2005 pour l'installation des épis et entre 2010 et 2015 pour la création du bassin à flot.

B -LES PROJETS D'EXTENSION DE PORTS DE PLAISANCE DANS LE CALVADOS

Avant de dresser l'inventaire des projets du Calvados il convient de rappeler que dans ce département les sites disponibles sont plus rares que dans la Manche.

Contrairement au département de la Manche, le Calvados ne dispose pas à la date de rédaction de ce rapport d'un schéma départemental de développement de la plaisance. Mais celui-ci est en cours de réalisation et ne sera disponible qu'au cours du mois de novembre 2002. Néanmoins, il peut être fait état de quelques projets.

Le port de plaisance de Ouistreham dispose actuellement de 650 postes en bassin à flot. La CCI de Caen, qui est chargée de sa gestion, a en projet la création d'un nouveau bassin de plaisance à Ouistreham situé à l'Est de l'actuel, pratiquement à la confluence de l'Orne et de l'avant-port. Cette nouvelle zone portuaire aurait une capacité d'accueil d'environ 400 places et répondrait à une demande insatisfaite sur le littoral calvadosien en matière de port en eau profonde.

Les seuls ports en eau profonde qui entourent la zone portuaire de Ouistreham sont Cherbourg et Le Havre. Il est à noter que la liste d'attente est constituée d'une centaine de bateaux et que cette liste tend à s'allonger d'année en année. Par ailleurs, s'agissant d'une offre d'anneaux en eau profonde, la demande serait certainement plus forte qu'actuellement.

Honfleur envisage de recreuser l'ancien bassin du Centre datant de 1775, envasé et bouché depuis 1961 et recouvert d'un parking de 500 places. Ce bassin apportera 150 anneaux supplémentaires à la plaisance. Actuellement le port de plaisance de Honfleur dispose d'une centaine de places et les voiliers doivent parfois attendre 3 jours dans l'avant-port avant d'accéder dans le vieux bassin. Pour réaliser ce projet, l'investissement estimé tournerait aux alentours de 8 millions d'Euros. L'horizon de réalisation prévu par la municipalité de Honfleur se situe aux environs de 2005.

D'autres projets sont également régulièrement évoqués : Port en Bessin, Commes...

Globalement, on constate donc une concentration des projets sur le littoral de la Manche et en particulier sur le côté Ouest du Cotentin (Granville, Barneville-Carteret et Portbail) qui connaît une demande significative très supérieure à l'offre. Dans le Calvados, les projets d'extension concernent en particulier les ports de Ouistreham et de Honfleur qui connaissent aussi une saturation.

VIII - DE NOUVELLES PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT DE LA PLAISANCE

La situation de saturation que connaissent aujourd'hui les ports de plaisance bas-normands n'est pas une fin en soi. De nouvelles perspectives s'offrent à eux. D'une part, le contexte général (loisirs accrus, attrait des français pour la mer en général et le nautisme en particulier...), très favorable dans le court et le moyen termes, constitue un facteur fort de développement. D'autre part, l'amélioration croissante des réseaux de communication est de nature également à faciliter la fréquentation des littoraux et partant la plaisance. À cet égard, l'achèvement de grands axes routiers et la modernisation du réseau ferroviaire sont autant d'éléments de nature à favoriser le développement des ports de plaisance bas-normands.

A - UN CONTEXTE NOUVEAU FAVORABLE A UNE AUGMENTATION DE LA FREQUENTATION

Après de nombreuses années de morosité, la plaisance connaît depuis la fin des années 1990 un net regain d'intérêt. Les facteurs expliquant cette évolution favorable sont nombreux. Les premiers sont d'ordre financier. Après avoir longtemps différé leur intention d'acquérir un bateau, les français concrétisent aujourd'hui leur désir, voire leur rêve soit à partir d'une épargne constituée, soit en profitant des

facilités actuelles de paiement (notamment en termes de conditions de crédit plus abordables).

Par ailleurs, l'attrait pour la mer ne se dément pas et est de plus en plus vif. L'essor démographique de la plupart des littoraux le prouve. L'idée de passer des vacances actives au bord de la mer vient renforcer cet engouement.

Enfin l'accroissement du temps libre doit être considéré comme un élément essentiel en la matière puisqu'il permet aux plaisanciers de disposer d'un supplément de temps pour pratiquer une activité, en l'occurrence la plaisance, plutôt dispendieuse en ce domaine.

B - UNE AMELIORATION DES INFRASTRUCTURES DE COMMUNICATION

La modernisation du réseau de communication bas-normand offre également de nouvelles perspectives de développement à la plaisance en facilitant en particuliers les courts séjours.

À cet égard, la modernisation des infrastructures routières facilite les relations notamment avec l'Île-de-France et la Haute-Normandie. En ce sens, l'achèvement des travaux sur la RN 13 (réalisation du contournement de Bayeux notamment), sur l'A84, l'amélioration de la RN 12 sont des facteurs permettant une fréquentation accrue des ports de plaisance bas-normands.

Il en va de même des relations ferroviaires entre Paris et le Nord-Cotentin ou Granville dont la modernisation constitue un autre facteur de développement de la plaisance.

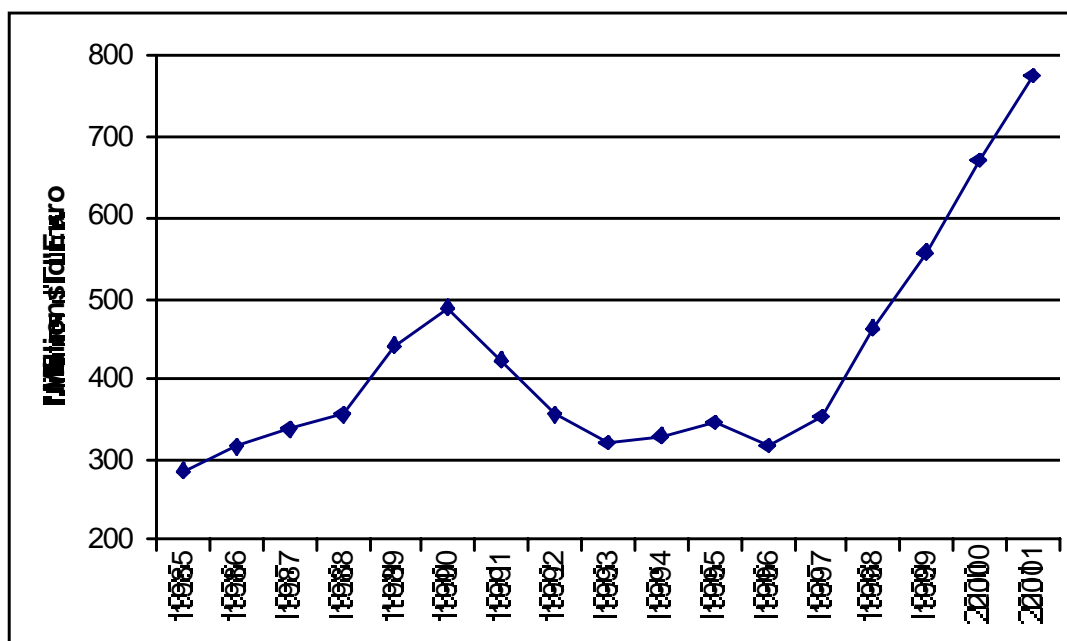
Cependant, toute médaille ayant son revers, cette amélioration des réseaux de communication peut également entraîner une migration des plaisanciers localisés en Basse-Normandie au profit de bassins de navigation et/ou de structures d'accueil plus performants en particulier en Bretagne (golfe du Morbihan par exemple), en Loire-Atlantique ou en Vendée.

PARTIE IV - L'IMPACT ECONOMIQUE DE LA PLAISANCE EN BASSE-NORMANDIE

Compte tenu de l'importance et du développement de la plaisance en Basse-Normandie, il est utile de compléter les informations contenues dans ce document par une approche de l'impact économique suscité par cette activité dans la région.

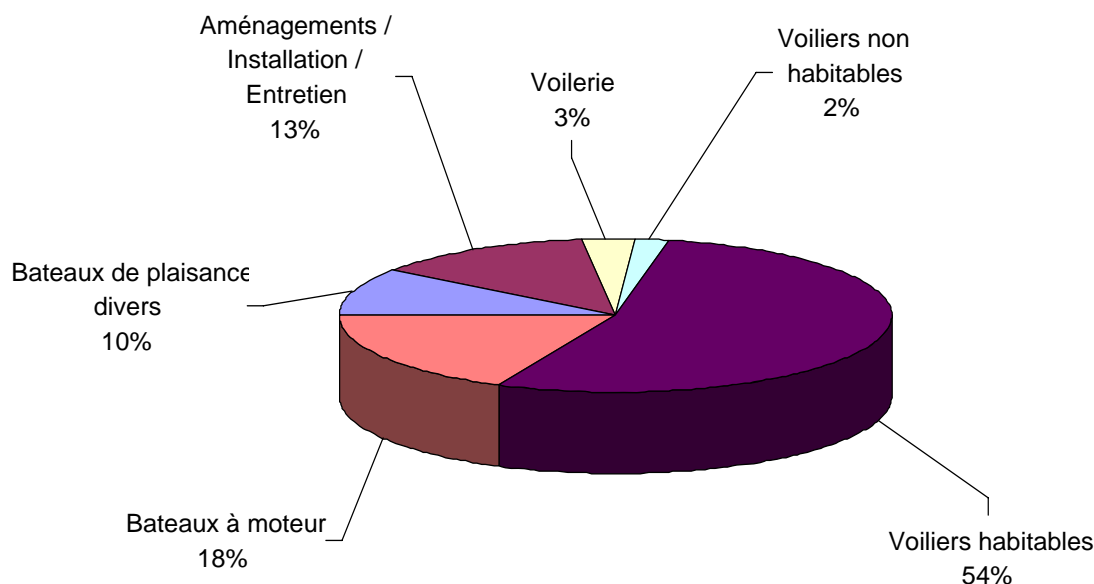
De surcroît, l'intérêt manifesté pour la plaisance, voire l'engouement dont elle bénéficie, fait de ce loisir un domaine probablement promis à une expansion continue ces prochaines années. Dès lors, ce secteur est à même de constituer pour l'économie littorale de la Basse-Normandie un réel facteur de développement.

Au plan national, en 2000 et d'après la Fédération des Industries Nautiques, la filière nautique représente plus de 3 000 entreprises totalisant environ 46 000 emplois et génère un chiffre d'affaires d'environ 2,74 milliards d'Euros. En son sein, les industries du nautisme représentent un chiffre d'affaires estimé à 671 millions d'Euros dont une partie est liée à l'exportation puisque la France est leader mondial de la construction de voiliers, de pneumatiques et de planches à voile. À cet effet, le graphique n°5 montre l'évolution croissante du chiffre d'affaires réalisé par les industries du nautisme adhérentes à la Fédération des Industries Nautiques.



Graphique n°5 : Les chiffres annuels de la production des industries nautiques en France
Source : les chiffres clés du nautisme 2000, FIN

Il est important de préciser que la formation du chiffre d'affaires du secteur en France est essentiellement due à la production de voiliers comme le montre le graphique n°6.



Graphique n°6 : Répartition de la production française par activité en % du chiffre d'affaires en 2000

Source : les chiffres clés du nautisme 2000, FIN

Toutefois, cette production n'atteint pas, en Basse-Normandie, un tel degré de développement, l'essentiel de cette activité se concentrant en Vendée, Charente-Maritime et Morbihan. Néanmoins, il demeure intéressant de s'attacher à tenter d'en évaluer l'impact économique global d'autant qu'elle participe pleinement à l'aménagement et à l'activité de la frange littorale.

Ainsi, les retombées économiques des ports de plaisance, les dépenses des plaisanciers, l'estimation du nombre et de la localisation des entreprises directement liées à la plaisance, l'impact économique de la voile sportive et enfin l'évaluation des emplois concernés par cet ensemble d'activités vont être successivement abordés au cours de cette dernière partie. Il est à noter que pour l'estimation des dépenses des plaisanciers, les achats de bateaux neufs et d'occasion n'ont pas été pris en compte. Ce parti pris de ne pas les inclure se justifie par de nombreuses incertitudes concernant, par exemple, l'âge des bateaux d'occasion, le lieu d'achat des bateaux neufs, la non prise en compte des bateaux neufs achetés en Basse-Normandie et immatriculés ailleurs...

I - LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES LIÉES AUX PORTS DE PLAISANCE

Les ports de plaisance constituent en quelque sorte des noyaux d'activités répartis sur l'ensemble du trait de côtes bas-normand. Véritables entreprises qui emploient des salariés, génèrent un chiffre d'affaires et acquittent des impôts, ils fixent et concentrent également les entités économiques liées à la plaisance, tant en matière de production que de services.

A -LES RECETTES D'EXPLOITATION DES PORTS DE PLAISANCE

Les recettes d'exploitation des ports sont d'abord déterminées par les droits relatifs au stationnement des bateaux :

- résidents à l'année (forfaits annuels),
- saisonniers présents au mois (été principalement),
- usagers de forfaits spéciaux (hivernages),
- bateaux de passage (à la journée ou à la semaine).

Ces recettes de stationnement représentent encore pour l'essentiel des ports de Basse-Normandie une grande partie du chiffre d'affaires total.

Mais il existe d'autres compléments de recettes possibles pour les ports de plaisance comme les redevances d'usage des places sur terre-plein, des prestations de services (manutention, location de matériels,...) et les locations d'espaces commerciaux couverts, se trouvant sur la concession même du port. Il est à noter que les recettes de manutention peuvent être importantes dès lors que l'outil est performant.

Par rapport à la capacité standard de recettes de stationnement, qui peut s'exprimer par : nombre de places x tarif annuel moyen, la possibilité de maximiser les recettes de stationnement tient à plusieurs aspects :

- adapter la structure des tarifs saisonniers et de passage. Si la demande est très saisonnière, le tarif mensuel d'été doit être proportionnellement élevé,
- bien gérer les places de passage. La place de passage rapporte normalement plus qu'une place résidente. On peut en plus dédier aux bateaux de passage les places libres des plaisanciers résidents, si l'on dispose d'une gestion du port par place,
- croiser les clientèles hiver/été, en faisant la promotion de l'hivernage à flot, celle d'évènements hors saison, et en favorisant les séjours « techniques » pour réparations avec les professionnels,
- développer une bonne gestion des places à terre : mise à terre des bateaux inutilisés (avec l'accord du propriétaire) pour location en saison.

Cette gestion optimale du stationnement peut accroître significativement le chiffre d'affaires total.

Un questionnaire envoyé début 2002 aux ports de plaisance de Basse-Normandie a permis de faire le point sur les recettes d'exploitation concernant chacun des ports à flot. Globalement, les recettes des ports sont donc évidemment très liées aux tarifs, dont on a vu la variabilité selon les ports. Elles se situent approximativement entre 800 à 1 300 Euros par place dans les ports de Basse-Normandie comme le montre le tableau n°38.

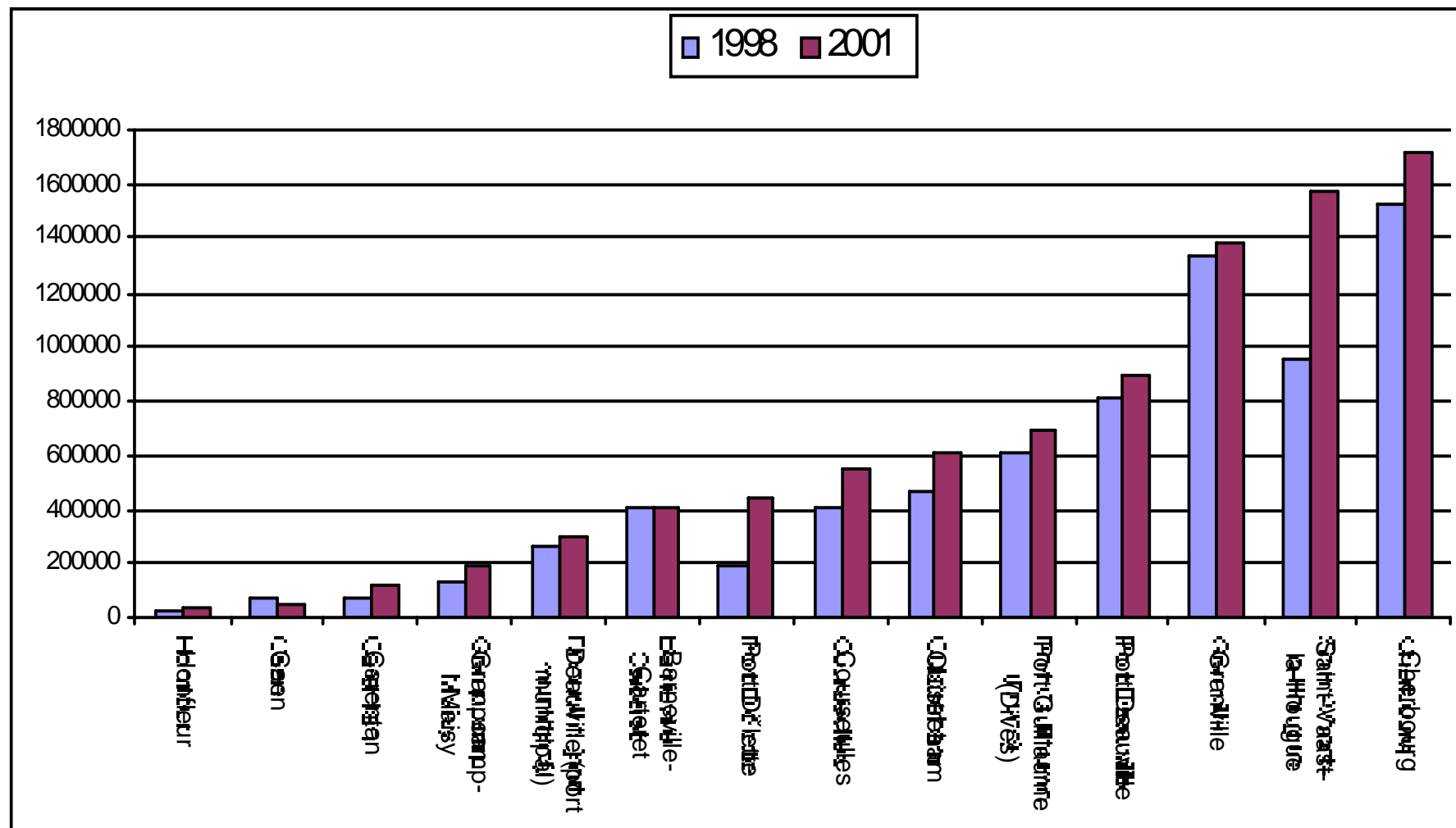
D'après le même tableau, on peut estimer que le chiffre d'affaires des ports à flot de Basse-Normandie est légèrement supérieur à 8 millions d'Euros. Du fait de leurs capacités d'accueil élevées et de leurs fortes fréquentations, les ports de Cherbourg et de Granville représentent plus du 1/3 des recettes totales de l'ensemble des ports de plaisance à flot bas-normands.

PORTS à flot	Capacité	Chiffre d'affaires		CA en 2001/Nombre de places
		1998	2001	
Honfleur	103	28 965	35 170	341
Deauville (port municipal)	360	262 212	304 125	845
Port Deauville	900	811 029	899 449	999
Port Guillaume (Dives)	600	609 796	691 661	1 153
Ouistreham	650	457 347	608 337	936
Caen	120	75 615	41 031	342
Courseulles	750	403 685	548 179	731
Grandcamp-Maisy	233	136 747	186 337	800
Carentan	270	82 170	118 404	439
Saint-Vaast-la-Hougue	665	956 160	1 579 220	2 375 ⁵
Cherbourg	1 324	1 524 490	1 712 926	1 294
Port Diélette	420	189 037	440 872	1 050
Barneville-Carteret	406	406 277	412 070	1 015
Granville	1 107	1 338 350	1 374 049	1 241
TOTAL	7 908	7 281 880	8 951 829	1 132
			redressé à 8 250 000 €	

Tableau n°38 : Les recettes d'exploitation des ports à flots de Basse-Normandie (en Euros)

Source : Questionnaire CESR (février 2002)

⁵ Le chiffre d'affaires du port de Saint-Vaast-la-Hougue est surévalué du fait de l'intégration dans les comptes portuaires de la vente de carburants aux unités de pêche. On peut donc considérer, sur la base des chiffres d'affaires des ports comparables, que cette surestimation est de l'ordre de 700 000 euros.



Graphique n°7 : Chiffres d'affaires des principaux ports de Basse-Normandie en 1998 et 2001 (en Euros)

(les données concernant Saint Vaast-la-Hougue sont surestimées du fait de l'intégration dans les comptes portuaires de la vente de carburants aux unités de pêche)

Source : questionnaire CESR (février 2002)

Cependant, il demeure difficile d'opérer des comparaisons de port à port car certains d'entre eux incluent des recettes qui sont extérieures à l'activité stricto sensu d'un port de plaisance. Ainsi, à Saint-Vaast-la-Hougue, les ventes de carburants aux plaisanciers et aux pêcheurs sont confondues ce qui a pour effet de gonfler significativement le montant des recettes annuelles du port de plaisance.

En revanche, les ports d'échouage, pour ceux qui ont communiqué ce type d'information, annoncent des chiffres d'affaires toujours inférieurs aux ports à flot. Cette différence en leur défaveur est justifiée par des capacités d'accueil moindres (en places et en durée) et des prestations proposées aux plaisanciers en nombre et en qualité inférieurs. Le port de Cabourg indique un chiffre d'affaires de 75 036 Euros, 71 369 Euros pour le port de Portbail, 24 772 Euros pour le port de Quinéville-Lestre, 19 513 Euros pour le port de Régneville et 10 000 Euros pour le port d'Agon-Coutainville.

Par rapport à 1998, on enregistre une augmentation du chiffre d'affaires global des ports de plaisance bas-normands de 23 % due à une significative amélioration de la fréquentation des résidents et des visiteurs. Cette augmentation peut être due aussi, pour partie, à l'augmentation de certaines grilles tarifaires.

B - LES RETOMBÉES LIÉES A L'EXPLOITATION

Ces retombées ont essentiellement cinq origines : la taxe professionnelle, la taxe foncière, la redevance domaniale, la TVA et l'impôt sur les sociétés pour les ports qui y sont assujettis en raison de leurs spécificités juridiques.

La taxe professionnelle est applicable aux ports de plaisance ; c'est un impôt de répartition perçu par les collectivités locales, auquel sont assujetties les personnes physiques ou morales exerçant une profession industrielle, commerciale ou libérale. La taxe foncière est due par le propriétaire (l'État) qui en fait peser le remboursement sur le concessionnaire et la redevance domaniale est acquittée en contrepartie de l'occupation du Domaine Public de l'État.

En général, les taxes professionnelle, foncière et domaniale que doivent acquitter les ports bas-normands représentent entre 15 % et 20 % de leurs chiffres d'affaires, soit un montant global de 1,6 million d'Euros par an en Basse-Normandie. Mais comme le montre le tableau n°39, des disparités dans le traitement fiscal apparaissent pour des ports de capacités relativement identiques.

PORTS à flot	Capacité	Taxe professionnelle	Taxe foncière	Taxe domaniale	TOTAL
Deauville (port municipal)	360	-	34 758	18 050	53 168
Port Deauville	900	6 860	133 393	58 236	199 389
Port Guillaume (Dives)	600	9 459	60 863	46 711	117 633
Ouistreham	650	12 653	52 595	33 691	99 589
Caen	120	4 970	-	4 859	9 949
Courseulles	750	14 527	36 085	13 550	64 912
Grandcamp-Maisy	233	3 599	11 909	5 840	21 582
Carentan	270	23 912	5 932	-	30 114
Saint-Vaast-la-Hougue	665	26 885	69 710	15 719	112 979
Cherbourg	1 324	181 218	128 072	66 447	377 061
Port Diélette	420	273 694	31 306	1 497	306 917
Barneville-Carteret	406	9 699	22 389	-	32 399
Granville	1 107	30 040	103 433	38 623	173 203
TOTAL	-	597 517	690 444	303 224	1 591 185

Tableau n°39 : Les impôts et taxes acquittés en 2001 par les ports de plaisance bas-normands (en Euros)

Source : Questionnaire CESR (février 2002)

Les ports sous gestion associative acquittent pratiquement tous la redevance domaniale. Ainsi, Port en Bessin acquitte un droit de 1 220 Euros pour l'avant-port, Franceville 2 592 Euros, Régneville-sur-Mer 3 201 Euros, Agon-Coutainville 4 500 Euros et Portbail 5 336 Euros. Deux ports sont assujettis à la taxe professionnelle (Cabourg et Quinéville-Lestre) pour des montants inférieurs à 300 Euros.

II - LES DÉPENSES DES PLAISANCIERS

Une approche régionale de ces dépenses impose de distinguer au préalable :

- les dépenses relevant de la possession d'un navire résidant dans un port à flot, navire en général d'une longueur au moins égale sinon supérieure à 6 mètres,
- celles qui sont effectuées en raison de la possession d'une unité de moins de 6 mètres, utilisant un mouillage, le plus souvent en période estivale, ou gagnant régulièrement leur zone de navigation par voie routière (pneumatiques, petites vedettes, voiliers non habitables...),

- celles qui sont qualifiées de non-plaisancières (vêtements, nourriture...), très difficiles à évaluer mais dont l'importance et l'impact économique ne sauraient être négligés,
- celles enfin occasionnées par les bateaux visiteurs en escale, d'autant plus intéressantes économiquement qu'elles sont le fait en général de plaisanciers résidant à l'extérieur de la Basse-Normandie, ce qui montre une réelle attractivité de la région.

A -LES DEPENSES GENEREES AU PLAN REGIONAL PAR LES BATEAUX RESIDANT DANS UN PORT DE PLAISANCE

Il s'agit de dépenses occasionnées par des bateaux de taille généralement supérieure à 6 mètres et nécessitant donc, au moins durant une partie de l'année, un séjour au port. En se référant au nombre de places louées dans les ports de plaisance à flot bas-normands, et en excluant les places visiteurs, on peut considérer que ces bateaux sont au moins au nombre de 6 200.

L'estimation des dépenses engendrées est rendue très délicate par l'existence de nombreuses variables :

- au premier rang, l'usage plus ou moins régulier du bateau engendrant lui-même des dépenses différentes en carburant, entretien, renouvellement de matériel...,
- au deuxième rang, le port d'attache dont les coûts sont variables d'un port à l'autre en Basse-Normandie,
- les montants des assurances contractées,
- l'âge des navires en termes de coût de francisation et d'entretien,
- l'accomplissement de travaux d'entretien par le propriétaire du bateau ou par une entreprise prestataire de services,
- l'intérêt porté au bateau en termes d'améliorations matérielles,

Il est à noter que l'amortissement n'est pas pris en compte car la décote d'un navire est très lente et elle est fonction de l'entretien dont il bénéficie. À cet égard, un navire de vingt ans bien entretenu conserve une valeur certaine.

Le nombre, la variété et l'importance de ces paramètres sont tels qu'il est pratiquement impossible d'établir a priori un montant moyen annuel de dépenses pour un navire de plaisance. C'est pourquoi le parti a été pris de procéder à une enquête auprès d'un échantillonnage de plaisanciers en les interrogeant individuellement sur les dépenses qu'ils consacrent annuellement à leur bateau. Ce sondage a été mené principalement auprès des usagers du port de plaisance de Caen-Ouistreham début juin 2002. Les réponses ont été classifiées selon le type de propulsion (voile ou moteur) et la taille du navire enquêté.

Il existe cependant un biais à cette enquête. En effet, les plaisanciers interrogés sont ceux qui utilisent plutôt régulièrement leur bateau et non ceux absents des pontons, dont le niveau de dépenses est de ce fait plus faible que celui des amateurs

assidus. C'est pourquoi, au sein des fourchettes de dépenses moyennes annuelles, la partie basse a été privilégiée.

Il s'agit donc d'une approche qui permet approximativement d'évaluer les dépenses engendrées par les plaisanciers en Basse-Normandie. En aucun cas ces chiffres n'ont un caractère officiel. À ce propos, les données nationales disponibles en la matière semblent être trop élevées dans leur montant et ne sauraient en aucun cas refléter la réalité bas-normande en la matière. En effet, les ratios nationaux incluent notamment les montants des dépenses effectuées sur la Côte d'Azur qui sont beaucoup plus élevés qu'ailleurs en France et conduisent donc à une augmentation des moyennes.

Il convient de revenir sur la difficulté d'estimer certaines variables et d'expliquer pourquoi elles sont si fluctuantes. C'est le cas principalement pour les dépenses d'assurance et de francisation.

Par exemple, en ce qui concerne les dépenses d'assurance, le montant des polices varie selon le niveau de garantie désiré par le plaisancier. De manière patente, le choix d'une assurance multirisques incluant de fortes garanties aboutit à l'acquittement annuel d'une dépense nettement plus élevée que la recherche d'une couverture basique. À ce propos, l'enquête à laquelle il a été procédé a mis en évidence des écarts considérables pouvant aller du simple au triple.

De même, les droits de francisation et de navigation, en ce qui les concerne, se décomposent en deux parties :

- d'une part, il existe un droit sur la coque (calculé sur la jauge du navire) qui, lui-même, comprend un droit forfaitaire par navire et un droit par tonneau ou fraction de tonneau au-dessus de 3 tonnes,
- d'autre part, il existe un droit sur le moteur qui dépend de sa puissance administrative.

De plus, les droits de francisation et de navigation ne sont pas perçus lorsque leur montant, par navire, est inférieur à 76 Euros. Pour les navires ayant plusieurs moteurs fixes, la puissance administrative retenue pour le calcul du droit est égale à la puissance cumulée des moteurs. Un abattement pour vétusté est appliqué aussi bien à la coque qu'au moteur, pour les navires de moins de 100 chevaux, en fonction de l'âge de la coque : - 25 % pour les bateaux de 10 à 20 ans inclus, - 50 % pour les bateaux de plus de 20 ans et jusqu'à 25 ans inclus, et - 75 % pour les bateaux de plus de 25 ans.

Ces précisions et ces commentaires étant apportés, les évaluations auxquelles il a été possible de parvenir ont été les suivantes. En ce sens, les tableaux n°40 et n°41 reflètent l'estimation des dépenses engendrées par la possession d'un voilier ou d'un navire à moteur et cela pour chaque tranche de taille. Il convient de rappeler que cette analyse ne concerne dans cette sous partie que les dépenses des bateaux résidant dans un port de plaisance de la région (les dépenses réalisées par les petits bateaux de plaisance et les bateaux visiteurs ne font pas partie de cette estimation).

Taille	6 m à moins de 8 m		8 m à moins de 10 m		10 m à moins de 12 m		12 m et plus	
	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Loyer portuaire	744	1 043	1 133	1 453	1 566	1 919	2 070	2 828
Assurance	152	305	305	762	762	1 220	1 220	1 524
Entretien et dépenses en équipement	152	762	457	1 524	762	1 982	1 067	3 049
Matériel de sécurité	76	305	305	457	305	457	305	457
Carburant	30	76	30	152	30	152	76	305
Francisation	0	76	0	107	0	305	0	610
Autres	76	305	152	610	229	915	305	1 220
TOTAL	1 232	2 872	2 383	5 066	3 654	6 950	5 043	9 993

Tableau n°40 : Répartition des dépenses annuelles des plaisanciers propriétaires de voiliers par tranche de taille (en Euros)

Source : Questionnaire CESR (juin 2002)

Taille	6 m à moins de 8 m		8 m à moins de 10 m		10 m à moins de 12 m		12 m et plus	
	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Loyer portuaire	744	1 043	1 133	1 453	1 566	1 919	2 070	2 828
Assurance	152	610	610	1 067	1 067	1 524	1 524	1 982
Entretien et dépenses en équipement	305	762	610	1 067	915	1 372	1 220	1 677
Matériel de sécurité	76	305	305	457	305	457	305	457
Carburant	305	762	762	1 524	1 524	2 287	2 287	3 049
Francisation	0	305	0	610	0	762	0	915
Autres	76	305	152	610	229	915	305	1 220
TOTAL	1 659	4 092	3 572	6 789	5 606	9 237	7 711	12 127

Tableau n°41 : Répartition des dépenses annuelles des plaisanciers propriétaires de bateaux à moteur par tranche de taille (en Euros)

Source : Questionnaire CESR (juin 2002)

Pour procéder à une estimation de la dépense globale des plaisanciers qui corresponde au mieux à la réalité, il a fallu déterminer la répartition des bateaux résidant en Basse-Normandie en les différenciant par type de navire et par taille. Pour connaître cette ventilation, une estimation a été réalisée par extrapolation à partir des données des immatriculations totales de la Basse-Normandie qui émanent de la Direction Régionale des Affaires Maritimes. Ainsi, le tableau n°42 rappelle la répartition des bateaux immatriculés en Basse-Normandie selon leur type et leur taille. Le tableau n°43 applique cette répartition aux effectifs de bateaux stationnés dans les ports de plaisance bas-normands.

Voiliers	Taille	6 à 8 m	8 à 10 m	10 à 12 m	> 12 m	Total
	Nombre	2 489	1 354	621	253	4 717
	Pourcentage	27%	15%	7%	3%	51%
Moteurs	Taille	6 à 8 m	8 à 10 m	10 à 12 m	> 12 m	Total
	Nombre	3 762	469	195	88	4 514
	Pourcentage	41%	5%	2%	1%	49%
TOTAL		6 251	1 823	816	341	9 231

Tableau n°42 : Répartition des bateaux à voile et à moteur par tranche de taille pour les bateaux de 6 mètres et plus, immatriculés en Basse-Normandie

Source : Direction Régionale des Affaires Maritimes

Voiliers	Taille	6 à 8 m	8 à 10 m	10 à 12 m	> 12m	Total
	Nombre	1 672	909	417	170	3 168
	Pourcentage	27%	15%	7%	3%	51%
Moteurs	Taille	6 à 8 m	8 à 10 m	10 à 12 m	> 12 m	Total
	Nombre	2 527	315	131	59	3 032
	Pourcentage	41%	5%	2%	1%	49%
TOTAL		4 198	1 224	548	229	6 200

Tableau n°43 : Estimation de la répartition des bateaux à voile et à moteur par tranche de taille pour les bateaux de 6 mètres et plus, résidant dans les ports bas-normands

Source : CESR

Il ne reste plus qu'à multiplier le nombre de bateaux de chaque catégorie par la fourchette haute et la fourchette basse des estimations correspondantes des dépenses générées au plan régional par les plaisanciers en Basse-Normandie, et enfin de les additionner pour déboucher sur la fourchette globale estimée des dépenses :

- Pour les voiliers :

Taille	Dépenses par bateau		Nombre de bateaux	Total	
	Fourchette basse	Fourchette haute		Fourchette basse	Fourchette haute
6 m à moins de 8 m	1 232	2 872	1 672	2 059 904	4 801 984
8 m à moins de 10 m	2 383	5 066	909	2 166 147	4 604 994
10 m à moins de 12 m	3 654	6 950	417	1 523 718	2 898 150
12 m et plus	5 043	9 993	170	857 310	1 698 810
TOTAL				6 607 079	14 003 938

Tableau n°44 : Estimation des dépenses des plaisanciers propriétaires de voiliers par tranche de taille en 2002 en Basse-Normandie (en Euros)

Source : CESR

- Pour les navires à moteurs :

Taille	Dépenses par bateau		Nombre de bateaux	Total	
	Fourchette basse	Fourchette haute		Fourchette basse	Fourchette haute
6 m à moins de 8 m	1 659	4 092	2 527	4 192 293	10 340 484
8 m à moins de 10 m	3 572	6 789	315	1 125 180	2 138 535
10 m à moins de 12 m	5 606	9 237	131	734 386	1 210 047
12 m et plus	7 711	12 127	59	454 949	715 493
TOTAL				6 506 808	14 404 559

Tableau n°45 : Estimation des dépenses des plaisanciers propriétaires de navires à moteur par tranche de taille en 2002 en Basse-Normandie (en Euros)

Source : CESR

On observe l'intérêt qu'il y a pour une région maritime à disposer d'une flottille composée de navires de taille supérieure à 10 mètres, qu'ils soient à moteur ou à voile.

Globalement, ces dépenses sont donc de 13 113 900 Euros dans la fourchette basse (soit 86 MF), et de 28 408 500 Euros dans la fourchette haute (soit 186 MF), au profit de l'économie régionale

B -LES DEPENSES GENEREES AU PLAN REGIONAL PAR LES PETITS BATEAUX DE PLAISANCE

Il faut souligner que la flottille de plaisance bas-normande est majoritairement constituée de petites unités, généralement d'une taille inférieure à 6 mètres. Leur nombre peut être évalué à environ 30 000 unités, sachant que ce nombre est certainement sujet à caution compte tenu des incertitudes qui entourent sa détermination. Une grande proportion de ces bateaux concerne des navires à moteur (elle représente 85 % des navires de moins de 6 mètres) qui sont utilisés principalement à des fins de pêche-promenade.

D'après les usagers de ce type de bateau, leur coût d'usage est généralement considéré comme étant de l'ordre de 1 500 Euros par an, le carburant étant pour les bateaux à moteur le plus important poste de dépenses. Globalement, les dépenses générées au plan régional par les petits bateaux de plaisance représentent environ 45 millions d'Euros (1 500 Euros x 30 000 bateaux).

C -LES DEPENSES NON-PLAISANCIERES

Parallèlement aux dépenses générées directement par la propriété et l'usage d'un bateau, il faut également citer celles que l'on qualifie de non-plaisancières, c'est-à-dire non liées à la pratique du nautisme (nourriture, vêtements, hébergement, essence pour le transport vers le lieu d'embarquement...), très difficilement estimables. Elles sont en effet particulièrement fluctuantes. Elles dépendent en particulier de la domiciliation des plaisanciers (plus leur domicile est éloigné du lieu d'usage du bateau, plus les dépenses non-plaisancières sont grandes), de la durée annuelle de pratique du loisir (son importance imposant des dépenses non-plaisancières plus ou moins grandes...). Certaines études réalisées selon cette approche mettent en avant un montant de dépenses non-plaisancières supérieures à 76 Euros par jour d'utilisation pour un bateau d'environ 9 mètres ce qui représente annuellement, pour un usage d'environ 15 jours (soit la fourchette haute d'usage en France), une dépense d'environ 1 140 Euros.

D'une manière très approximative, sur une base de 36 200 bateaux (c'est-à-dire les 6 200 résidents dans un port de plaisance à flot et les 30 000 petites unités), on peut considérer que ces dépenses avoisinent 18 millions d'Euros (36 200 bateaux x 10 jours d'utilisation annuelle x 50 Euros) en Basse-Normandie.

D - LES DEPENSES REALISEES PAR LES BATEAUX VISITEURS

Les côtes bas-normandes et en particulier les ports de plaisance bas-normands constituent des destinations appréciées des plaisanciers du nord de l'Europe et surtout des Britanniques. Le tableau n°46 rappelle l'importance numérique de ces escales, soit environ 32 000 enregistrées en Basse-Normandie en 2001.

Ports	Nombre de bateaux visiteurs en 2001
Cherbourg	11 456
Granville	4 975
Saint-Vaast-la-Hougue	4 169
Barneville-Carteret	2 002
Honfleur	2 002
Port Diélette	1 518
Port Deauville	1 470
Ouistreham	1 218
Port Guillaume (Dives)	1 040
Courseulles	650
Carentan	420
Portbail	394
Deauville (port municipal)	380
Caen	245
Grandcamp-Maisy	103
TOTAL	31 607

Tableau n°46 : L'accueil de bateaux visiteurs en 2001 dans les ports bas-normands (exprimés en bateaux accueillis)

Source : Questionnaire CESR (février 2002)

Le passage des bateaux est aussi une source de recettes. Selon une étude de la Fédération des Industries Nautiques, chaque bateau de passage dépense entre 75 et 150 Euros par jour dans les restaurants et commerces des ports équipés. Les recettes varient du simple au double suivant les régions. S'agissant d'une estimation, il faut préciser qu'elle inclut la dépense moyenne des plaisanciers de la côte méditerranéenne qui sont en général plus aisés que les plaisanciers séjournant en Basse-Normandie. Par conséquent, selon des estimations généralement partagées, on peut avancer que les bateaux visiteurs accueillis en Basse-Normandie engendrent une dépense journalière de l'ordre de 90 Euros par jour. Cette estimation de dépense journalière est faite avec une moyenne de 4 personnes d'équipage par bateau.

La durée moyenne du nombre de jour d'escale est très variable ; cependant, sans trop de risque d'erreur et après échange avec les responsables des principaux ports de plaisance de Basse-Normandie, on peut estimer cette durée moyenne à 2,5 jours.

Ainsi, à raison de 90 Euros de dépenses moyennes par jour d'escale, l'impact économique du flux des bateaux visiteurs peut être évalué à : 32 000 bateaux x 2,5 jours x 90 Euros = 7,2 millions d'Euros.

Globalement, en additionnant les dépenses générées au plan régional par les bateaux résidant dans un port de plaisance et par les petits bateaux de plaisance, les dépenses non-plaisancières et les dépenses réalisées par les bateaux visiteurs, on peut avancer que la plaisance engendre au minimum un chiffre d'affaires au plan régional de l'ordre de 85 millions d'Euros (soit 560 millions de Francs). Ces flux de dépenses sont d'autant plus intéressants qu'ils sont pour partie générés par une clientèle d'origines extra-régionale et étrangère.

III - L'IMPACT ÉCONOMIQUE DE LA VOILE SPORTIVE

La pratique de la voile sportive, au sein d'un club ou d'une école de voile, génère un courant non négligeable d'activités économiques sur le littoral. Toutefois, le montant annuel moyen de dépenses varie d'un adhérent à l'autre suivant le type de pratique en cause. En effet, les coûts sont très différents entre une pratique de loisir comme un stage d'une semaine en été ou l'exercice de la compétition avec des objectifs de performances élevés. Ainsi, le coût minimum peut se limiter à l'acquisition de la licence. À cet égard, il existe différents types de licences :

- la licence Club FFVoile adulte/jeune qui permet de reconnaître les pratiquants de tout type d'activité de voile qu'elle qu'en soit la forme ou la nature : découverte, initiation, entraînement, perfectionnement, compétition, activités de plaisance-loisir ; cette licence coûte 38 Euros pour les adultes et 19 Euros pour les jeunes,
- la licence enseignement FFVoile (passeport voile) d'un montant de 8,64 Euros qui permet de certifier le niveau du licencié.

Il est à noter que, néanmoins, pour un jeune régatier de niveau régional en voile légère, la dépense annuelle peut aller de 200 à 1 000 Euros suivant les clubs et le désir d'achat de matériel. La pratique de la compétition à un haut niveau est bien évidemment encore plus onéreuse.

Par ailleurs, outre les emplois de formateurs (brevetés d'État et moniteurs fédéraux) et les emplois jeunes qu'ils créent, les clubs et les écoles de voile offrent un éventail de prestations allant du stage de formation à la location de bateaux ou d'engins de plaisance divers (planches à voile, kayaks...). En ce sens, les clubs exercent désormais de véritables activités commerciales, à tel point que, depuis quelques années, la TVA est appliquée sur les locations qu'ils proposent.

À titre d'information, les coûts moyens de ces prestations sont les suivants :

- 8,4 Euros pour une heure de location d'un kayak,
- 12,2 Euros pour une heure de location d'une planche à voile découverte,
- 15 Euros pour une heure de location d'une planche à voile fun,
- 18,3 Euros pour une heure de location d'un dériveur solitaire,
- 25,2 Euros pour une heure de location d'un dériveur double,
- 25,2 Euros pour une heure de location d'un catamaran découverte,
- 33,5 Euros pour une heure de location d'un catamaran standard.

Les clubs sont également propriétaires d'une flottille de bateaux dont l'acquisition et le renouvellement créent des courants commerciaux. Par exemple, la flottille de bateaux d'initiation dans le Calvados est d'environ 1 000 unités représentant une valeur d'achat proche de 2,75 millions d'Euros (2 750 euros par bateau en moyenne) avec un renouvellement quinquennal pour les écoles permanentes et décennal pour les écoles saisonnières. La flottille réservée à la compétition, dans ce même département, s'élève à 250 bateaux d'un coût unitaire moyen de 3 800 Euros, soit une valeur à l'état neuf de 0,95 million d'Euros renouvelée tous les cinq ans (Valeur 1998).

S'il est donc difficile d'évaluer avec un degré de précision certain l'impact économique de la voile sportive en Basse-Normandie, plusieurs ordres de grandeur peuvent être avancés.

Ainsi, d'après les professionnels de ce secteur, considère-t-on dans le Calvados que la voile sportive, en termes de coût de licences, d'inscriptions diverses et de frais de stationnement dans les ports de plaisance, a rapporté à l'économie départementale en 2001 environ 0,55 million d'Euros (d'après données 1995 actualisées).

Dans le département de la Manche, le chiffre d'affaires des écoles de voile était de l'ordre en 2001 de 1 million d'Euros. Le Centre Régional de Nautisme de Granville générait, cette même année, un chiffre d'affaires de 1,63 million d'Euros répartis en dépenses d'hébergement, de stages de formation, d'accueil de sportifs et de locations (il était de 1,37 millions d'Euros en 1998).

Au niveau régional, les 9 300 stagiaires accueillis tous les ans induiraient une dépense globale pouvant approcher les 1,5 million d'Euros à raison de 120 à 210 Euros par pratiquant.

Enfin, en inculquant aux jeunes et aux adultes la passion du nautisme et de la mer, les clubs et les écoles de voile participent pleinement au développement de l'économie de la plaisance.

IV - LES ENTREPRISES BAS-NORMANDES LIÉES À LA PLAISANCE

Dans le but d'appréhender de manière concrète l'impact économique de la plaisance en Basse-Normandie, le CESR a entrepris de réaliser un recensement des entreprises liées à cette activité. Cette approche est d'autant plus intéressante qu'elle permet de mettre en évidence le caractère très étendu de cette filière au niveau régional. Les entreprises concernées dépendent soit du secteur secondaire (chantiers de construction de bateaux de plaisance, fabrication d'équipements destinés à la plaisance...) ou soit du secteur tertiaire (shipchandlers, vendeurs de bateaux, réparateurs, loueurs de bateaux, architectes navals, experts...).

Le premier travail a été de répertorier de la manière la plus exhaustive possible l'ensemble des entreprises liées au nautisme de plaisance. Pour cela les données contenues dans deux études ont permis de constituer un socle d'informations. Les études utilisées (« La filière construction navale/nautisme en Basse-Normandie » du CEBANOR et « une filière nautique dans le Calvados ? » de Calvados Stratégie), datant toutes deux de 2002, ont été recoupées avec les informations mentionnées dans l'annuaire du nautisme et par des entretiens avec les responsables des différents ports de plaisance de la région. De plus, des entretiens téléphoniques avec les entreprises concernées ont permis de corroborer les informations disponibles. En outre, des sites Internet comme nautisme.com, societe.com, france-nautique.com et pagesjaunes.fr ont également été consultés.

Si le recensement, l'identification des savoir-faire et la localisation de ces diverses entreprises ne présentent pas en soi de difficultés particulières, il est en revanche très difficile de déterminer la part de la plaisance dans leur activité. Ainsi, la plupart des entreprises qui travaillent dans la plaisance pratiquent la pluri-activité et opèrent donc à la fois dans le domaine de la vente de bateaux neufs ou d'occasion, la mécanique et la réparation navale, la location, la vente de matériel de nautisme... Cette pluri-activité s'exerce principalement dans les domaines de la plaisance et de la pêche.

C'est pour cette raison que plusieurs cas de figure conditionnent la comptabilisation des établissements :

- l'activité plaisance est la seule activité de l'entreprise. Dans ce cas, bien sûr, tout l'effectif sera pris en compte. Par exemple, les 140 salariés de l'entreprise ACM seront affectés à la plaisance,
- l'activité de l'entreprise est multiple et la part de la plaisance est significative. Dans ce cas là, une fraction de l'effectif seulement sera pris en compte. Par exemple, l'activité de la société Composite Navale et Industrie (CNI) est séparée en deux pôles : la plaisance avec 80 % et l'industrie avec 20 % (il s'agit d'une estimation). L'effectif total de cette entreprise comporte 13 salariés ; elle sera comptabilisée comme une entreprise possédant 10 salariés employés entièrement à la plaisance (0,8 X 13),

- inversement, une entreprise possède une activité maritime avec une fraction minimale dédiée à la plaisance. Dans ce cas, l'entreprise elle-même ne figure pas dans la comptabilisation des entreprises recensées. Par exemple, l'entreprise Anfray à Granville qui possède 2 salariés et dont la plaisance concerne seulement 5 à 10 % de son activité n'a pas été prise en compte.

A -UNE ACTIVITE ESSENTIELLEMENT COMPOSEE DE PETITES ENTREPRISES...

La principale particularité des entreprises de la filière nautique de plaisance en Basse-Normandie est d'être essentiellement composée de petites entreprises. Le tableau n°47, conçu à partir d'estimations réalisées par le CESR, met bien en évidence cette spécificité. Ainsi, sur les 160 entreprises recensées en 2002, 129 sont d'une taille inférieure ou égale à 5 salariés. La taille moyenne des établissements travaillant dans le domaine de la plaisance serait de 6,2 emplois par entreprise (4,1 si l'on fait abstraction des entreprises ACM et CMN qui comptent respectivement 140 et 200 salariés). Toutefois, si l'on ne prend en compte que les entreprises de plus de 5 salariés, la taille moyenne est bien différente et s'élève alors à 21,9 emplois par entreprise.

Nombre de salariés	Calvados	Manche	Basse-Normandie
< 2	34	40	74
3 à 5	20	35	55
6 à 9	6	12	18
10 à 19	2	5	7
20 à 49	1	3	4
50 à 99	-	-	-
> 100	1	1	2
TOTAL	64	96	160

Tableau n°47 : Répartition, selon la taille, des entreprises liées au nautisme en Basse-Normandie en 2002

Source : CESR

De façon détaillée, les entreprises comptabilisées se répartissent selon dix types d'activités :

- 25 entreprises de construction navale,
- 43 entreprises de vente, réparation et entretien,
- 18 entreprises de réparation et entretien,
- 23 entreprises de vente,
- 22 entreprises location, permis bateaux et croisière,
- 8 voileries,

- 6 entreprises d'électronique de marine,
- 6 entreprises de rénovation intérieure,
- 5 entreprises d'expertise,
- 4 entreprises d'hivernage.

Seules les CMN (Constructions Mécaniques de Normandie) de Cherbourg comptent plus de 150 salariés. À cet égard, dans les années 96-97, les CMN ont développé une diversification dans le secteur de la grande plaisance ; elles emploient aujourd'hui 200 salariés dans cette activité. Vient ensuite l'établissement ACM (Ateliers et Chantiers Maritimes), situé à Colombelles, fabriquant des vedettes à moteur. En l'espace d'un an l'effectif est passé de 85 à 140 salariés en 2002. Cette accroissement montre bien la bonne santé du secteur du motonautisme de très haut de gamme et s'explique par une volonté des plaisanciers de passer à une taille supérieure de bateaux. De plus, ACM compte recruter 100 personnes dans les trois ans à venir. Il faut également citer JMV Industries à Cherbourg avec 49 salariés (14 en 1999), Garcia Aluminium à Condé-sur-Noireau avec 25 salariés (14 en 1999) et les deux établissements localisés à Saint-Vaast-la-Hougue, c'est-à-dire Facnor et RDM Sparcraft qui comptent en 2002 respectivement 18 et 22 personnes contre 15 et 13 salariés en 1999.

On peut considérer que globalement l'activité de construction de bateaux de plaisance est peu développée au plan régional, comme le montre bien le tableau n°48. Par comparaison au plan national, la Manche et le Calvados regroupent respectivement 1 % et 1,6 % des effectifs des entreprises de construction de bateaux de plaisance, contre 30,3 % en Vendée et 15,7 % en Charentes-Maritime. Provenant du fichier SIRENE de l'INSEE ces chiffres n'ont qu'une valeur indicative et comparative. Ils ne correspondent donc pas exactement au recensement effectué par le CESR. La différence statistique peut s'expliquer, par exemple, par un changement d'activité pendant la vie d'une entreprise sans que celle-ci ne modifie son code APE. Néanmoins, ce tableau donne un aperçu probable de la répartition des effectifs et des entreprises de construction de bateaux de plaisance en France.

Classement	Département	Nombre d'établissements	Nombre de salariés	Pourcentage de salariés
1	Vendée	56	3 208	30,3 %
2	Charentes-Maritimes	90	1 664	15,7 %
3	Var	283	805	7,6 %
4	Gironde	63	636	6,0 %
5	Morbihan	107	611	5,8 %
6	Alpes-Maritimes	262	608	5,7 %
7	Pyrénées-Orientales	22	422	4,0 %
8	Loire-Atlantique	45	411	3,9 %
9	Bouches du Rhône	64	230	2,2 %
10	Finistère	76	201	1,9 %
11	Hérault	55	183	1,7 %
12	Calvados	31	168	1,6 %
13	Nord	8	118	1,1 %
14	Manche	24	103	1,0 %
15	Côtes d'Armor	42	93	0,9 %
16	Ille et Vilaine	33	93	0,9 %
17	Gard	24	92	0,9 %
18	Landes	11	24	0,2 %
19	Pas de Calais	4	24	0,2 %
20	Aude	16	23	0,2 %
21	Somme	2	13	0,1 %
22	Seine-Maritime	8	6	0,1 %
23	Pyrénées-Atlantiques	4	2	0,0 %
	TOTAL	1 330	9 738	91,9 %

Tableau n°48 : Répartition des entreprises de construction de bateaux de plaisance au sein des départements littoraux français (Code APE 351E) à la date de rédaction du rapport

Source : SIRENE – INSEE

B - ... PRESENTANT TOUTEFOIS UNE CERTAINE CONCENTRATION GEOGRAPHIQUE

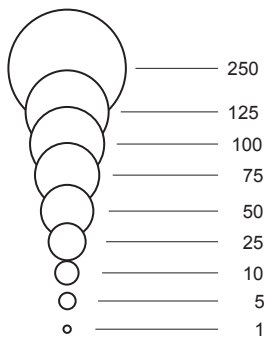
Les entreprises liées au nautisme ne sont pas présentes sur l'ensemble du littoral bas-normand comme en témoignent les cartes n°3 et n°4 (voir supra).

La Basse-Normandie n'échappe pas à la règle commune à toutes les régions maritimes qui veut que la majeure partie des activités et des emplois liés à la plaisance est localisée à proximité du littoral et de préférence autour des ports de plaisance. On peut même affirmer qu'en Basse-Normandie la plupart des activités de production, de fabrication d'équipements, de commerce et de prestation de services sont implantées dans les principaux ports de plaisance et vivent en symbiose avec eux. Ainsi, Deauville, Ouistreham, Caen, Saint-Vaast-la-Hougue, Cherbourg et Granville sont les espaces portuaires où les entreprises liées à la plaisance sont les plus présentes. On peut même considérer que certains ports concentrent ces activités.

CARTE 3

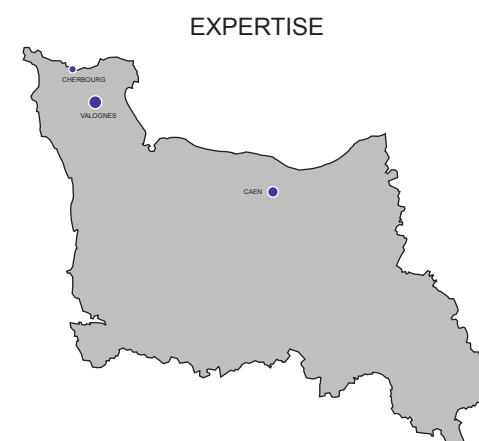
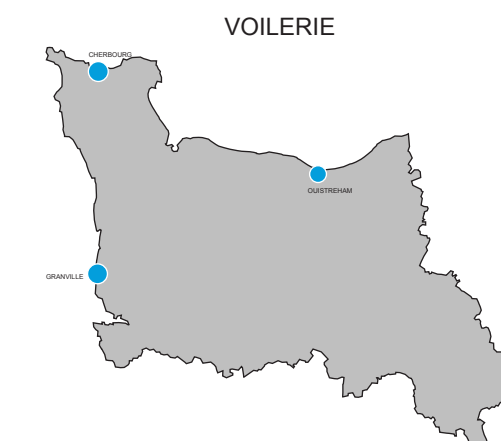
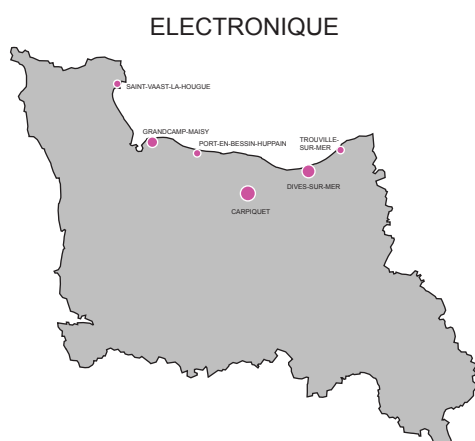
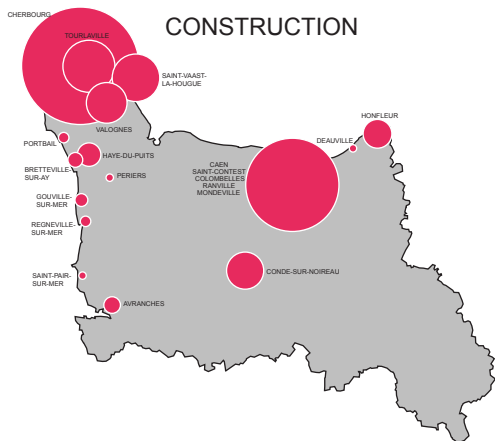
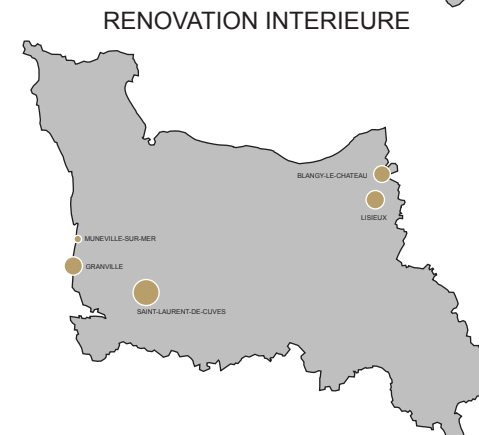
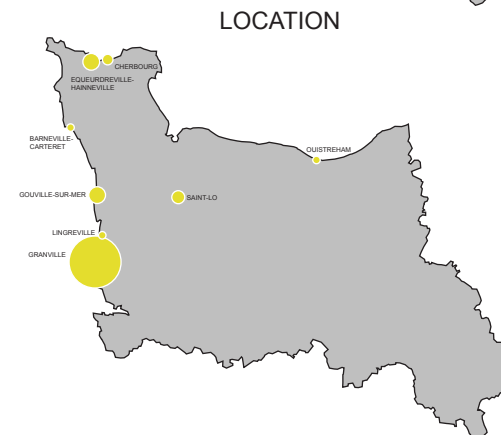
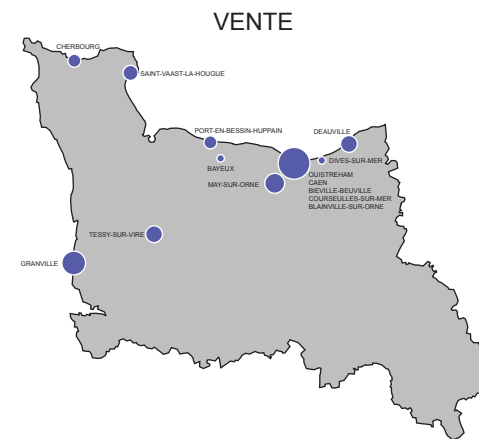
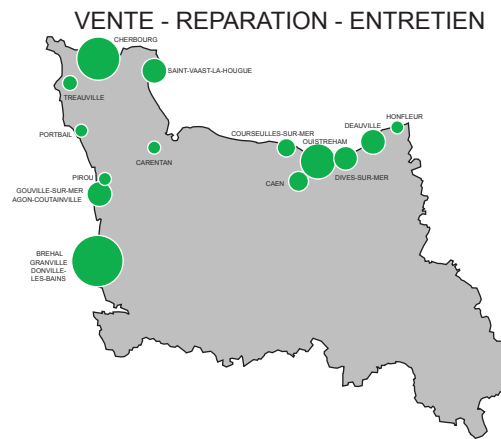
EFFECTIFS SALARIÉS DANS LA FILIERE PLAISANCE EN BASSE-NORMANDIE

Nombre d'effectifs :



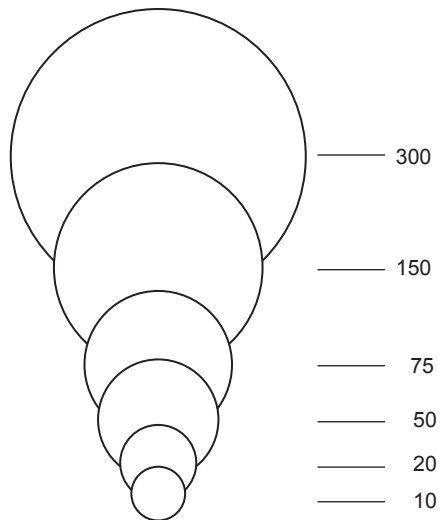
- Source -
INSEE 2002

- Réalisation -
Atelier De Cartographie du CRBN
09/02



CARTE 4
 ENTREPRISES DE PLUS DE 10 SALARIÉS
 DANS LA FILIERE PLAISANCE
 EN BASSE-NORMANDIE

ENTREPRISES DE PLUS DE 10 SALARIÉS

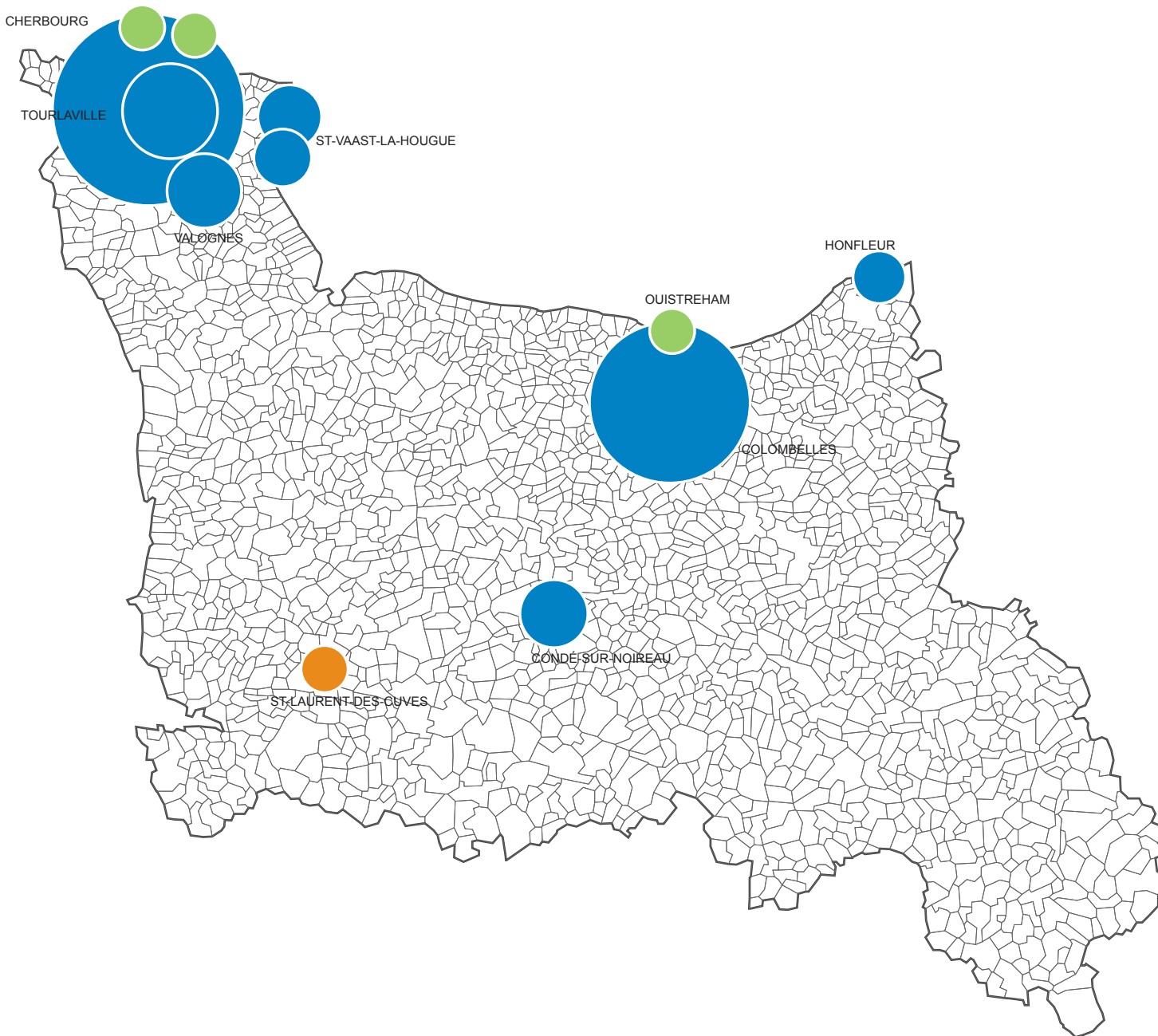


TYPE D'ACTIVITÉS



- Source -
 INSEE 2002

- Réalisation -
 Atelier De Cartographie du CRBN
 09/02



Une analyse rapide de la répartition géographique des activités de plaisance en Basse-Normandie permet de distinguer plusieurs zones. Celles de Granville et de Cherbourg constituent pour le département de la Manche les deux pôles principaux du nautisme. Ainsi, à Granville, une quarantaine d'entreprises travaillant dans le secteur de la plaisance, représentant environ 140 emplois, peuvent être recensées. Cherbourg compte près d'une vingtaine d'entreprises pour 310 emplois (dont 200 pour les CMN) très directement liées à la plaisance. À côté de ces pôles principaux, il existe des centres secondaires ; c'est le cas de Saint-Vaast-la-Hougue avec 10 entreprises pour 58 emplois et de Barneville-Carteret avec 5 entreprises pour 25 emplois. Proche de ces différentes zones, la côte Ouest du Cotentin, c'est-à-dire de Pirou à Lingreville, propose une zone diffuse où quelques entreprises liées à la plaisance sont présentes.

Il existe également deux pôles principaux de nautisme dans le Calvados. Ainsi, à Ouistreham, à proximité du port de plaisance et le long du canal jusqu'à Caen, une trentaine d'entreprises a été recensée, représentant environ 235 emplois (dont 140 pour l'entreprise ACM à Colombelles). Le deuxième pôle principal est situé sur la zone Honfleur-Deauville ; il présente une quinzaine d'entreprises et 50 emplois environ dépendant de la plaisance. De plus, la zone Dives-Cabourg permet de constituer une articulation entre Caen et Honfleur donnant une offre non négligeable en matière de nautisme à la côte Fleurie.

Cependant quelques entreprises échappent à la règle de proximité du littoral et d'un port de plaisance. Ainsi, Mécanorem, fabricant de remorques, est située à Valognes mais sa production peut aisément se passer de la présence de la mer. Les chantiers Garcia, dont les bateaux en aluminium sont très réputés, sont implantés à Condé-sur-Noireau et Guérin Marine développe son activité à Tessy-sur-Vire.

Il est intéressant de constater que, d'un département à l'autre, le nautisme affiche des degrés de développement différenciés en Basse-Normandie. À cet égard, notons la prééminence du département de la Manche qui concentre à lui seul 60 % des entreprises et 64 % des effectifs ; alors que le Calvados regroupe 40 % des entreprises et 36 % des salariés. Le département de l'Orne ne possède pas à proprement parler d'entreprises liées à la plaisance

C - UN COURANT D'ENTREPRISES BAS-NORMANDES QUI DYNAMISE LE SECTEUR

La majorité des entreprises bas-normandes liées au nautisme concerne principalement des établissements de commerces et de services. L'activité construction est peu développée en comparaison de la Vendée ou des départements de la Bretagne. Ce constat réalisé, la filière nautique régionale semble pourtant montrer un nouveau visage ces dernières années. Pour faire la différence dans un contexte de très rude concurrence, l'utilisation de nouveaux matériaux, de nouveaux procédés joue un rôle crucial. Ainsi, les initiatives sont de plus en plus nombreuses et montrent une réelle envie de valoriser de nouvelles niches de développement. De la sorte, la création récente à Cherbourg de la Division Yachts permet aux chantiers des Constructions Mécaniques de Normandie (CMN) d'orienter ses efforts et son savoir-faire dans le marché en expansion des navires de grande plaisance.

Également, d'autres entreprises, stratégiques pour le développement de la filière nautique en Basse-Normandie, orientent leurs activités dans des domaines novateurs.

1°/ UNE ENTREPRISE LEADER SUR LE MARCHÉ DE LA GRANDE PLAISANCE : LES CMN

Par rapport à l'étude opérée en 1999, la principale nouveauté réside dans l'émergence à Cherbourg d'un pôle spécialisé dans la grande plaisance. Embryonnaire en 1999, cette activité a depuis pris de l'ampleur au point donc de constituer désormais un véritable pôle économique. Le développement à Cherbourg de ce secteur novateur (en Basse-Normandie) remonte aux années 1990 avec la volonté des Constructions Mécaniques de Normandie (CMN) de diversifier leur production. Outre le fait que cette orientation revêtait un caractère vital pour l'entreprise, elle reposait également sur une analyse des marchés et de la conjoncture mettant en évidence une probabilité de croissance et des potentiels de développement de la grande plaisance au niveau international particulièrement intéressants.

Au vu des premiers résultats, cette orientation vers la grande plaisance peut être qualifiée de réussie et prometteuse.

Créée voici 3 ans, la division yacht des CMN a tout d'abord mis en place un Institut Maritime de la Grande Plaisance (IMGP) en liaison avec l'École de la Marine Marchande de Saint-Malo (avec laquelle une convention est passée), afin de former les futurs capitaines de grands yachts. Dans un deuxième temps, les CMN se sont investis dans la transformation de bateaux de type remorqueur en yachts à usage commercial. Enfin, l'entreprise cherbourgeoise, en réalisant le Bermie, yacht à moteur finalisé à partir d'une coque brute (construite par les chantiers hollandais Oceano), a démontré en la matière son savoir-faire. Les CMN viennent de livrer l'Heloval, un grand yacht de 43 mètres de long réalisé entièrement de la poupe à la proue par leurs soins. Actuellement, les CMN travaillent sur plusieurs chantiers : réalisation de la coque d'un grand sloop en aluminium de 32 mètres et la finalisation d'un autre voilier, en carbone, de 40 mètres de long, le « Mari Cha IV ». En outre, plusieurs fournisseurs et équipementiers régionaux, comme l'entreprise James localisée à Saint Laurent de Cuves spécialisée dans la décoration intérieure des bateaux, participent au développement de cette nouvelle activité. Il convient également d'évoquer les potentialités économiques de la maintenance comme une activité de complément significative pour les CMN et pourquoi pas pour d'éventuels sous-traitants situés dans l'aire d'influence géographique de cette entreprise.

L'intérêt de cette diversification de l'activité des CMN réside également et surtout dans l'émergence à Cherbourg d'un véritable pôle de la grande plaisance. En effet, outre les activités de construction et de formation, Cherbourg offre une palette de services dédiés à la grande plaisance.

Ainsi, le port du Nord-Cotentin dispose depuis 2001 d'un atout de taille avec l'élévateur-transbordeur mis en place par la CCI (d'un coût de 8,84 millions d'Euros). Prévue pour des catamarans rapides de transport de passagers, cette plate-forme élévatrice permet de sortir et de mettre à l'eau des grands bateaux de plaisance et

de les acheminer en toute sécurité vers les zones de maintenance. Elle affiche des dimensions de 90 mètres de long sur 32 mètres de large (des dimensions et des capacités uniques dans cette zone de l'Europe). Avec sa capacité de 50 tonnes par mètre linéaire sur l'axe central de la plate-forme, les 14 stations de levage équipées de treuils électromécaniques permettent de hisser une charge maximale de 4 500 tonnes. Le transfert à terre est réalisé à l'aide de chariots sur rails, avec six lignes de rails conçues pour s'adapter aux différents types de navires, monocoques ou catamarans. Inauguré en juin, l'élévateur-transbordeur a commencé ses opérations commerciales immédiatement avec la levée du Mari Cha III (monocoque de 45 mètres) et du remorqueur du port de Caen. C'est en septembre 2001 qu'il a levé son premier catamaran, ce pour quoi il a été construit.

Enfin, un dernier équipement vient compléter cette offre de service. Il s'agit du Super Servant 3 de la société hollandaise Dockwise Yacht Transport (DYT) qui permet à Cherbourg de proposer un service de transport de yacht dans le monde en toute sécurité. DYT offre à partir de Cherbourg un large éventail de dates de navigation et de destinations vers la Méditerranée et les Antilles. L'équipage peut même rester à bord pendant la traversée et travailler sur le yacht pour faire ses entretiens annuels. Le cargo procure eau et électricité sur simple demande pendant la traversée. La seule exigence est une assurance particulière prise par le propriétaire du yacht en responsabilité civile. En ce qui concerne le fonctionnement même du transporteur, le bateau s'immerge en partie pour permettre aux yachts d'entrer en navigant. Il n'est pas nécessaire de démâter ou de préparer en aucune façon son bateau pour la traversée. Après avoir simplement amarré son voilier ou son motor yacht comme à un simple quai, des plongeurs descendent pour souder, sous l'eau, des bers adaptés à chaque bateau. La première escale cherbourgeoise du Super Servant 3 s'est passée en février 2001. Ce fut une escale de présentation puisqu'un seul motor yacht de 23 mètres à destination des États-Unis était embarqué.

La présence de services comme l'élévateur-transbordeur et du Super Servant 3 contribue donc à faire de Cherbourg un véritable pôle de la grande plaisance en France. A cet égard, cette offre de services (formation, transport et transbordeur) et de construction (chantier naval) est jusqu'à présent inégalée et donne à la place de Cherbourg de solides arguments pour occuper une place importante dans le domaine de la grande plaisance.

Les perspectives de développement de la division yacht semblent par ailleurs encourageantes. En effet, l'entreprise travaille actuellement sur une quinzaine d'appels d'offres, dont quatre très finalisés puisque les CMN sont retenus sur la « short-list ». Deux concernent des yachts de grande plaisance, de 54 et 56 mètres de long et deux autres des grands voiliers. De plus, les CMN ont comme volonté d'augmenter la taille moyenne de leurs yachts pour pénétrer le marché européen. Il est à noter qu'il n'existe pas à ce jour d'interférences dans les différentes zones commerciales mondiales ; en particulier, la construction des bateaux de grande plaisance aux États-Unis est destinée à son marché intérieur.

Le marché de la grande plaisance connaît par ailleurs une croissance rapide. La flotte mondiale des yachts de luxe a été multipliée par quatre en trois décennies pour atteindre 4 382 navires en 2001 (avec une progression de 78 % en dix ans), dont 3 278 bateaux à moteur et 1 104 voiliers comme le montre le tableau n°49.

	01/01/61	01/01/71	01/01/81	01/01/91	01/01/01
Bateaux à Moteur	560	730	912	1 804	3 278
Voiliers	266	298	353	660	1 104
TOTAL	826	1 028	1 265	2 464	4 382

Tableau n°49 : Estimation mondiale des bateaux de plus de 24 mètres construits depuis 1961

Source : Malcom J. Wood & Associates

Avec 250 grands yachts construits chaque années dans le monde, cette filière en pleine croissance ouvre d'intéressantes perspectives de diversification à un bassin d'emploi tourné vers l'industrie navale comme Cherbourg et à la recherche d'autres axes de développement.

Pour information le tableau n°50 présente l'évolution des constructions de yachts en France depuis 1961.

	Moteur	Voile	Moteur + Voile
1961-1970	16	2	18
1971-1980	10	3	13
1981-1990	9	37	46
1991-2000	6	55	61
Total partiel	41	97	138
2001+en construction	20	19	39
TOTAL	61	116	177

Tableau n°50 : Estimation des bateaux de plus de 24 mètres construit en France depuis 1961

Source : Malcom J. Wood & Associates

Le tableau n°51 situé en page suivante, conçu à partir d'informations recensées par le cabinet de consultants Malcom J. Wood & Associates, fait le point des constructeurs en activité et de ceux potentiellement en mesure de les rejoindre sur ce créneau. A cet égard, les chantiers français capables de construire des yachts de plus de 24 mètres sont aujourd'hui CMN à Cherbourg, Guy Couach à Gujan-Mestras (Gironde), CIM à Rochefort (Charente-Maritime), Alumarine à Bouguenais (Loire-Atlantique), JFA à Concarneau (Finistère), Techmarine à Fréjus (Var), Tréhard à Antibes (Alpes Maritimes) ou Ocea aux Sables d'Olonnes (Vendée). Il existe donc 8 constructeurs actifs ou potentiels en France contre 37 pour les États-Unis, 47 pour l'Italie, 20 pour les Pays-Bas.

PAYS	Entreprises possédant des commandes de yachts de plus de 24 mètres	Entreprises capables de construire des yachts de plus de 24 mètres
Argentine	2	2
Australie	5	5
Belgique	-	1
Brésil	4	4
Canada	5	7
Chili	-	1
Egypte	1	1
Finlande	2	2
France	5	8
Allemagne	8	11
Grèce	-	3
Hong Kong	1	2
Italie	35	47
Japon	-	2
Hollande	17	20
Nouvelle Zélande	12	12
Philippines	-	1
Pologne	2	2
Singapour	2	3
Afrique du Sud	3	4
Espagne	2	5
Suède	1	1
Taiwan	5	12
Thaïlande	1	2
Turquie	7	7
Émirats Arabes Unis	1	1
Angleterre	7	8
États Unis	37	37
TOTAL	165	211

Tableau n°51 : Constructeurs actuellement actifs dans la construction de bateaux de plus de 24 mètres en octobre 2000

Source : Malcom J. Wood & Associates

Le développement de la filière de la grande plaisance à Cherbourg s'accompagne d'une campagne de communication avec l'organisation d'un congrès. Ainsi, en octobre 2001, le 2^{ème} congrès de la grande plaisance baptisé « Normandyacht » était accueilli à Cherbourg. Armateurs (propriétaires ou locataires qui se livrent à l'exploitation commerciale des yachts aussi appelé « charter »), brokers (intermédiaires pour les armateurs qui laissent la commercialisation de leur bateau à ces personnes), constructeurs, croisiéristes (personnes qui organisent des croisières), financiers, institutionnels, investisseurs, sous-traitants et capitaines : près de 300 acteurs de ce secteur en pleine croissance se sont retrouvés dans le Cotentin pour évoquer l'état et les tendances du marché mondial, les normes et réglementations actuelles et à venir ou le financement des navires.

Enfin, la constitution à Cherbourg d'un pôle grande plaisance vient renforcer un secteur d'activité globalement lié à la plaisance au sein duquel un certain nombre d'entreprises locales connaissent un essor certain : JMV Industries, Facnor, Mecanorem...

2°/ LES AUTRES ENTREPRISES MOTEURS DE LA FILIERE NAUTIQUE EN BASSE-NORMANDIE

Entre Caen et Ouistreham, il faut souligner la présence de la plus grande entreprise bas-normande de construction de bateaux de plaisance, en l'occurrence ACM (leader français de la vedette de croisière haut de gamme), implantée à Colombelles. La société bénéficie d'un site de production de 33 000 mètres carrés à la pointe de la technologie et est située au bord du canal reliant Caen à la mer, constituant une très accessible base d'essai pour la société. Quatre chaînes de montage permettent à l'entreprise de fabriquer jusqu'à 200 bateaux par an. Le chantier nautique a connu des fortunes diverses avant d'entrer dans le groupe Dufour en 1997 et d'en sortir en 2001, Dufour souhaitant se recentrer sur la voile. Racheté donc en septembre 2001 par deux dirigeants d'entreprise, ACM prépare de nouveaux modèles de bateaux. La volonté de l'entreprise est d'augmenter la taille des navires fabriqués et de pousser ACM vers le haut de gamme. À cet égard, fin 2003, ACM sortira une vedette de 52 pieds (16,10 mètres).

Non loin de là, V1D2 propose une base de préparation spécialisée dans les monocoques de 60 pieds à fort tirant d'eau. Des bateaux de renom de la course au large, comme Kingfisher skipé par Ellen Mac Arthur, sont aménagés en vue des plus grandes courses. D'autre part, V1D2 élargit actuellement son champ d'action en assemblant entièrement un bateau (un 40 pieds à partir d'une coque nue Finot). Dans le même ordre d'idées, la société Artech base son activité sur la conception et la réalisation d'un voilier selon des procédés innovants. Il s'agit du Furtif 60' dont l'objectif est de participer à la Route du Rhum.

À Condé-sur-Noireau, Garcia Aluminium propose la construction de voiliers en aluminium, entre 13 et 33 mètres, positionnés sur le haut de gamme. L'entreprise produit en moyenne de 7 à 8 bateaux par an. Les bateaux construits par Garcia voyagent autour du monde et bénéficient d'une excellente réputation.

À Honfleur, Edel Catamarans est spécialisé dans la fabrication de catamarans de croisière destinés à la location et aux particuliers. Il s'agit de bateaux compris entre 8 et 14 mètres 50. La capacité de production de l'entreprise s'élève à 6 bateaux par an.

De plus, Stabmast, société dirigée par Christophe Auguin (vainqueur du tour du monde en solitaire), produit désormais à Avranches des mâts en carbone pour de petites unités. C'est une société innovante et technologiquement très avancée. Dès cette année, Stabmast équipera une série de bateaux de 6,50 m. A l'horizon de 2004, ce sont un millier de mâts par an qui seront fabriqués à Avranches. Stabmast devrait alors employer une vingtaine de salariés en direct et une cinquantaine en sous-traitance.

À Cherbourg, JMV (filiale des CMN) construit des bateaux de plaisance et des voiliers de course dont certains participent aux plus grandes courses du monde comme notamment « the Race ».

Enfin, à Saint-Vaast-la-Hougue, Facnor est la société leader sur le marché des enrôleurs de voiles d'avant.

Il est à noter qu'en 2003, un nouveau monotype fera son apparition sur la célèbre course en solitaire du Figaro. Ce nouveau voilier viendra supplanter celui qui a animé, pendant douze ans, la course au large. Le groupe vendéen, Bénéteau, constructeur de bateaux (leader mondial de la plaisance), a lancé un appel d'offres pour la fabrication des nouveaux mâts en carbone. Ce marché fut décroché par deux entreprises du Nord-Cotentin : le groupe Losange (qui regroupe en son sein les sociétés Facnor et Sparcraft, un des leaders mondiaux de l'équipement nautique en enrôleurs de voile et accastillage...) et le chantier cherbourgeois JMV. Le contrat repose sur la fabrication de 120 mâts en carbone, mais c'est surtout en termes d'image que cette fabrication pourra générer d'autres projets.

Les facteurs d'attractivité, source de dynamisme, ne sont pas simples à trouver du fait du caractère changeant des activités économiques. Néanmoins, il est possible de repérer aujourd'hui quelques espérances des acteurs de la filière en attente d'installation ou de développement dans la région.

Pour améliorer leur socle technologique, les entreprises recherchent en général la présence de laboratoires de recherche privés et publics, notamment les pôles universitaires et les structures d'innovation et de transfert de technologies. En Basse-Normandie, les entreprises nautiques peuvent s'appuyer sur les compétences technologiques régionales de quelques organismes de renom. À cet égard, la région dispose en la matière de compétences dans le domaine des matériaux, de la plasturgie, de l'électronique embarquée avec notamment l'ISMRA à Caen et l'ISPA à Alençon. Mais les liens entre entreprises nautiques et recherche régionale ne semblent pas encore très développés, ce qui pourtant serait indispensable pour favoriser la consolidation et le développement de la filière plaisance en Basse-Normandie.

Les entreprises demandent aussi des structures d'accueil et de suivi continu de leurs investissements et pas seulement un soutien au démarrage. Dans ce sens, la société de Christophe Auguin, Stabmast, a été créée officiellement en janvier dernier avec notamment le soutien de l'Anvar (agence française de l'innovation). De plus, l'entreprise s'est installée dans un bâtiment de 1 500 mètres carrés mis gratuitement à la disposition par le syndicat intercommunal de Avranches/Ducey.

Un autre aspect du dynamisme de la région passe par le grand projet de valorisation de l'axe Caen-Ouistreham. Le but de cette opération est de constituer un véritable pôle d'excellence nautique. Il présente des atouts et des potentialités de développement significatifs dans un environnement économique favorable à la mise en place d'une filière nautique. Une réflexion globale faisant intervenir de nombreux acteurs qu'ils soient d'origine publique ou privée (collectivités locales, structures de développement économique, établissements d'enseignement supérieur et de recherche, administrations, associations, entreprises de la filière...) est mise en oeuvre. De nombreux axes de développement sont à l'étude sous l'égide notamment de l'Association pour le Développement du Port de Caen-Ouistreham et en liaison avec Synergia (technopole de Caen). Un des axes majeur serait le développement d'un technoparc baptisé « Quai-Ouest ». Il regrouperait plusieurs zones d'activité le long du canal de Caen à Ouistreham, une pépinière d'entreprises et un centre de formation et réinsertion, orienté vers la construction et la réparation navales. Ces orientations fortes doivent être soutenues par des actions de communication. Pour se construire cette image alliant technologie et industrie dans le nautisme, un salon nautique, un pôle voile de haut niveau, une course au large et un parrainage voile hauturière sont évoqués.

V - L'EMPLOI DANS LA PLAISANCE EN BASSE-NORMANDIE

L'appréciation de l'impact économique de la plaisance passe enfin par l'évaluation des emplois qui dépendent très directement de cette activité. Trois secteurs peuvent faire l'objet en la matière d'une estimation : les ports de plaisance, les entreprises liées à la plaisance et la voile sportive au travers des structures qui contribuent à son animation. En revanche, l'impact de la plaisance sur certains secteurs comme la restauration, le commerce en alimentation ou de vêtements, voire l'immobilier est très difficile à évaluer et à traduire en nombre d'emplois. Pourtant, il est indiscutable que les activités de bouche situées dans l'immédiate proximité des ports de plaisance doivent une partie de leur fréquentation aux plaisanciers et à ceux qui viennent observer l'environnement et l'activité des ports de plaisance. Dans le même ordre d'idées, il est intéressant de citer le cas de l'épicerie Gosselin à Saint-Vaast-la-Hougue, bien connue des plaisanciers français et étrangers. Cette épicerie est même devenu au fil des années un but de croisière pour les plaisanciers britanniques.

La carte n° 3 (située infra) illustre l'importance des emplois liés à la plaisance et leur répartition le long du littoral bas-normand.

A - L'EMPLOI DANS LES PORTS DE PLAISANCE

Les ports de plaisance, qu'ils soient sous gestion publique ou privée, disposent d'un personnel permanent (à temps plein et partiel) et saisonnier qui remplit les diverses tâches d'accueil, de mise à disposition des services et d'entretien des installations portuaires.

PORTS	Capacité (en places)	Emplois permanents à temps plein	Emplois permanents à temps partiel	Emplois saisonniers
Honfleur	103	2	-	2
Deauville (port municipal)	360	5	1	1
Port Deauville	900	11	-	-
Port Guillaume (Dives)	600	6	-	3
ACA Cabourg	125	2	1	1
Ouistreham	650	5	4	-
Franceville	180	1	1	-
Caen ⁶	120	-	-	-
Courseulles	750	7	1	2
Grandcamp-Maisy	233	2	-	-
Carentan	270	3	1	1
Quinéville	138	-	1	1
Saint-Vaast-la-Hougue	665	5	-	1
Cherbourg	1 324	10	-	17
Port Diélette	420	4	1	4
Barneville-Carteret	406	4	2	-
Portbail	200	-	2	-
Granville	1 107	7	-	10
TOTAL	8 551	74	6	8,6

**Tableau n°52 : L'emploi dans les principaux ports de plaisance bas-normands en 2001
(en équivalent temps plein)**

Source : Questionnaire CESR

En l'occurrence, les emplois dépendant directement des ports de plaisance bas-normands ont pu être précisément comptabilisés grâce aux réponses que les autorités portuaires concernées ont retournées suite au questionnaire adressé par le

⁶ Le port de plaisance de Caen ne dispose pas d'emplois propres au port ; par contre, il bénéficie d'une mise à disposition du personnel de bassin de plaisance de Ouistreham.

CESR. Le tableau n°52 rassemble l'ensemble de ces données en distinguant les emplois permanents à temps plein et partiel et les emplois saisonniers. Par convention, un emploi à temps partiel est considéré comme représentant 0,4 emploi à temps plein et les saisonniers 0,2 emploi à temps plein.

Globalement, les ports de plaisance régionaux emploient 90 personnes en 2001 (85 personnes en 1998) dont l'essentiel sous forme d'emplois permanents. Cependant, on peut considérer que les prêts en personnel auxquels se livrent la plupart des communes impliquées dans la gestion des ports de plaisance viennent minorer l'importance des effectifs dans ce domaine. Il est en effet très courant que les employés municipaux accomplissent des travaux et des interventions nécessaires à l'entretien des infrastructures portuaires et d'accueil dans les ports à gestion communale. Ainsi, on peut considérer que les ports de plaisance bas-normands emploient une centaine de personnes.

À titre de comparaison, d'après une étude de Fédération Française des Ports de Plaisance (FFPP), au niveau national la moyenne générale de l'emploi dans les ports de plaisance est de 1,36 emplois ETP/100 bateaux⁷, avec des différences marquées en fonction de la taille des ports :

- 2,05 emplois ETP/100 bateaux pour les petits ports,
- 1,25 emploi ETP/100 bateaux pour les moyens ports,
- 1,06 emploi ETP/100 bateaux pour les grands ports.

Appliqué à la Basse-Normandie, ce ratio se traduit par un nombre d'emplois portuaires de 1,18 emploi pour 100 bateaux.

B - L'EMPLOI DANS LA VOILE SPORTIVE

Les instances liées à la voile sportive mènent en Basse-Normandie une politique active de développement de cette activité. En ce sens, les clubs, les écoles de voiles, les structures fédérales mettent à la disposition des pratiquants un encadrement dont l'importance va régulièrement en s'accroissant.

Dans le département de la Manche, 40 moniteurs brevetés d'État officient à temps plein, 20 autres exercent à temps partiel. En outre, notamment en période estivale, 100 moniteurs fédéraux viennent renforcer les effectifs de formateurs des clubs et des écoles de voile. Globalement, on peut considérer que la pratique de la voile sportive dans la Manche génère environ 70 emplois à temps plein.

Pour le département du Calvados il n'a pas été possible d'obtenir en temps voulu, auprès des instances concernées, une estimation de l'emploi dans la voile sportive. C'est pour cette raison que les chiffres de la précédente étude de 1998 ont été repris. De ce fait, l'emploi dans la voile sportive dans le Calvados représenterait de l'ordre de 70 emplois⁸.

⁷ Calcul réalisé sur un ensemble de 72 ports.

⁸ Soit 22 moniteurs brevetés d'État à temps plein, 42 autres à temps partiel et environ 150 moniteurs fédéraux (en données 1998).

Ainsi, peut-on estimer que le secteur de la voile sportive génère de l'ordre de 150 emplois en Basse-Normandie, avec une pointe logique en période estivale. Cette implication de la voile sportive en termes d'emploi fait de ce secteur un partenaire économique à part entière offrant de surcroît un encadrement de qualité.

C - L'EMPLOI DANS LES ENTREPRISES LIEES A LA PLAISANCE

L'évaluation de l'emploi dans les entreprises liées à la plaisance se limite dans ce document aux domaines d'activité directement en relation avec ce secteur. Comme il a été déjà remarqué précédemment, beaucoup d'établissements ne consacrent qu'une faible part de leur activité à la plaisance. Le CESR a obtenu de la part des entreprises concernées une estimation de l'effectif employé effectivement dans le domaine de la plaisance.

On peut ainsi estimer que les quelques 160 entreprises qui composent les secteurs productif et tertiaire (commerce et services) de la plaisance représentent approximativement 993 emplois⁹ directs dont environ la moitié relève de la construction navale. Ces emplois sont localisés à raison de 633 dans le département de la Manche et de 360 dans le Calvados. Cependant, comme cela a déjà été souligné, hormis deux grandes entreprises (ACM avec 140 salariés et CMN avec 200 salariés), la quasi-totalité des autres unités présente des effectifs de moins de 20 personnes et sont majoritairement inférieures à 5 salariés.

Il est important de signaler que l'effectif des entreprises peut varier très rapidement en fonction du niveau d'activité de celles-ci. Le nombre de 993 emplois est en quelque sorte une moyenne annuelle et ne correspond donc pas à un niveau d'emploi à une date précise.

Au plan détaillé, l'analyse de l'emploi opérée par le CESR fait apparaître une prépondérance de deux secteurs d'activité dans la plaisance, à savoir la construction navale (554 emplois soit 56 %) et la vente-réparation-entretien (242 emplois soit 29 %). L'annexe n° 2 détaille l'ensemble des 10 domaines d'activité répertoriés dans l'enquête réalisée par le CESR.

L'étude du CESR sur l'emploi en Basse-Normandie dans les entreprises liées au nautisme va dans le même sens que d'autres études avancées par la Fédération Française des Ports de Plaisance et par le Conseil Général de la Manche :

- selon une étude de la Fédération Française des Ports de Plaisance (FFPP), le nombre d'emplois professionnels travaillant autour d'un port de plaisance serait en moyenne de l'ordre de 10 ETP¹⁰/100 bateaux. Appliqué aux capacités d'accueil¹¹ de la Basse-Normandie recensées par le Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, on obtient 965 emplois,
- selon l'étude du Conseil Général de la Manche, l'emploi dans la filière professionnelle peut s'évaluer selon : 7,5 à 10 ETP/100 places soit en Basse-Normandie une fourchette s'établissant entre 724 et 965 emplois.

⁹ Très exactement 987 emplois selon le décompte opéré par le CESR.

¹⁰ ETP=Equivalent Temps Plein. Exemple : 3 saisonniers à 4 mois de travail=1 ETP

¹¹ 9 650 places au total

Ces différentes approches semblent réalistes et confirment le résultat obtenu par le CESR.

Globalement, le secteur de la plaisance procure à titre direct un emploi en Basse-Normandie à environ 1 250 personnes (100 au titre des ports de plaisance, environ 150 dans le domaine de la voile sportive et près de 1 000 au niveau des entreprises secondaires et tertiaires liées à la plaisance). Il s'agit d'une estimation minimaliste. L'impact réel, en termes d'emploi, est certainement supérieur surtout si l'on adjoint les emplois tributaires de ce qu'il est convenu d'appeler les dépenses non plaisancières (alimentation, restauration, vêtements, immobilier...). De surcroît, il convient de souligner que ces emplois sont relativement bien répartis sur l'ensemble du littoral régional avec cependant quelques zones de plus fortes concentrations auprès des plus grands ports de plaisance (Caen-Ouistreham, Cherbourg et Granville...).

ANNEXE N°1

REGLEMENTATION MARITIME

Tous les navires de plaisance (à l'exception des engins considérés « engins de plage ») naviguant en eaux maritimes doivent être immatriculés par les affaires Maritimes.

Les embarcations considérées comme engin de plage, à condition que la puissance maximale de l'appareil propulsif ne dépasse 3 kilowatts (4,5 chevaux), sont :

- les embarcations classiques ou à 2 équipiers au plus dont le produit des trois dimension exprimées en mètres , longueur, largeur et creux mesuré au maître bau est inférieur à 2 avec une largeur inférieure à 1,20 mètre,
- les dériveurs légers à voile en solitaire dont les caractéristiques sont les suivantes : $L \times l \times c < 1,5$ avec $l < 1,15$,
- les embarcations pneumatiques à voile dont la longueur est inférieure à 3,70 mètres et la surface de la voilure inférieure à 7 mètres carré,
- les embarcations pneumatiques à moteur dont la longueur est inférieure à 2,75 mètres, la largeur inférieure à 1,20 mètre et la réserve de flottabilité inférieure à 350 litres,
- les embarcations mues exclusivement par l'énergie humaine dont une des dimensions est la suivante : longueur inférieure à 4 mètres ou largeur inférieure à 0,50 mètre.

ANNEXE N°2**LA VENTILATION DE L'EMPLOI PAR SECTEUR D'ACTIVITE DANS LA PLAISANCE**

- Construction navale	554
- Vente, réparation et entretien	186
- Réparation et entretien	49
- Vente	57
- Location, permis bateau et croisière	67
- Voilerie	19
- Électronique de marine	12
- Rénovation intérieure	30
- Expertise	7
- Hivernage	12