

**LE DEVELOPPEMENT DE LA PLAISANCE
EN BASSE-NORMANDIE**

(actualisation du rapport de 1999)

Avis

du Conseil Économique et Social Régional de Basse-Normandie

adopté à l'unanimité moins 19 abstentions

le 18 Octobre 2002

LE DÉVELOPPEMENT DE LA PLAISANCE EN BASSE-NORMANDIE

(actualisation du rapport de 1999)

Conscient du développement en Basse-Normandie des activités liées à la plaisance, le Conseil Économique et Social Régional avait procédé en 1999 à une analyse approfondie de ce secteur. Le constat opéré avait été des plus encourageants tant au plan de l'impact économique que des perspectives.

Depuis la réalisation de cette étude (basée sur des données datant de 1998), l'engouement déjà très prononcé des français pour la plaisance ne s'est pas démenti. On peut même considérer qu'un certain nombre d'éléments nouveaux sont venus le renforcer. Dans cet ordre d'idées, on peut citer l'attrait toujours plus fort des français pour les zones littorales (que ce soit à titre permanent ou de villégiature), la croissance des achats de bateaux de plaisance (que ce soit neuf ou d'occasion), l'appropriation par une part considérable de la population des possibilités nouvelles ouvertes par la réduction du temps de travail.

Ces différentes évolutions d'ordre général ont bien sûr été perçues en Basse-Normandie : la population littorale permanente et estivale a continué de s'accroître¹, les ventes de bateaux sont demeurées à un haut niveau, l'engorgement des ports de plaisance a pris de l'ampleur.

Cette ferveur pour la plaisance a trouvé un écho auprès des pouvoirs publics locaux, en particulier des Conseils Généraux, avec la mise en œuvre ou la commande d'études et la préparation ou l'adoption de documents stratégiques et de planification concernant la plaisance.

Au plan strictement économique, les ports de plaisance ont mis en place des processus d'amélioration des conditions d'accueil tant aux plans quantitatif que qualitatif (très léger accroissement du nombre d'anneaux et palette élargie de services proposés aux plaisanciers).

Enfin, au niveau des entreprises secondaires et tertiaires liées à ce secteur, une croissance a été observée de même qu'un élargissement des activités de construction navale.

Tous ces facteurs rapidement énumérés ont donc incité le Conseil Économique et Social Régional à actualiser l'étude de 1999 sur les activités liées à la plaisance en Basse-Normandie.

À cet égard, il faut préciser que ce réexamen est surtout axé sur les évolutions d'ordre économique enregistrées dans ce domaine, ce qui ressort de la pratique

¹ La population permanente domiciliée sur la frange littorale s'est globalement accrue entre les recensements généraux de la population de 1990 et de 1999.

sportive ou de loisir individuelle n'ayant apparemment pas connu de changements notables.

• Une flottille en croissance continue

En 2001, la flottille de plaisance bas-normande, avec 43 931 navires comptabilisés, représentait 5,72 % des effectifs immatriculés en France. Il convient cependant de souligner qu'il a été procédé en 1999-2000 à une révision du registre des immatriculations². L'impact de ce toilettage a été considérable puisqu'on estime que 20 % des navires de la flottille française ont été ôtés des statistiques.

De ce fait, il n'est possible de réaliser de comparaisons que sur la période 1999-2001. Les évolutions enregistrées durant ce court laps de temps sont relativement comparables : augmentation de la flottille française de + 5,9 % contre + 5,5 % pour son homologue bas-normande.

Par ailleurs, d'autres évolutions doivent être prises en compte. Si la flottille de plaisance régionale, comme la flottille française, est constituée pour environ 22 % de voiliers et 78 % de bateaux à moteurs³, les évolutions récentes en termes de taille sont opposées ; en Basse-Normandie, l'augmentation de la flottille est surtout le fait de bateaux de moins de 6 mètres (+ 6,5 % entre 1999 et 2001 contre + 4,8 % pour les plus de 6 m) alors qu'au niveau national, l'augmentation des plus de 6 mètres est supérieure (+ 8,6 % contre + 5,9 % pour les moins de 6 mètres). Cette tendance se répercute sur la composition de la flottille plus axée en Basse-Normandie sur les petits bateaux, les moins de 6 mètres représentant 78,3 % de la flottille bas-normande contre 76,6 % au plan national. Il s'agit donc d'une spécificité qui mérite d'être soulignée au plan du développement et de l'adaptation futurs des capacités d'accueil des ports de plaisance régionaux.

De façon similaire, en termes d'immatriculation de bateaux neufs, la Basse-Normandie enregistre une proportion plus importante de bateaux à moteurs (86,7 % de l'ensemble des immatriculations en 2001) qu'au niveau national (84,3 %).

• Des capacités d'accueil portuaires à peine accrues

Entre 1998 et 2001, la capacité d'accueil des ports de plaisance bas-normands a très peu augmenté. Selon une comptabilité opérée par le Ministère de l'Équipement, elle est passée de 9 451 à 9 652 places (+ 201 anneaux soit + 2,1 %). Selon le comptage réalisé par le Conseil Économique et Social Régional à partir d'un questionnaire adressé aux 31 ports bas-normands recensés, la capacité d'accueil est restée pratiquement inchangée : 9 708 places en 1998, 9 722 en 2001. Toutefois, la création d'un port privé à sec - Port Saint Nicolas à Granville - doté de 170 places, non comptabilisé par le Conseil Économique et Social Régional avec les ports à flots ou d'échouage, peut expliquer cette différence.

² 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, à l'occasion notamment de ré-immatriculations lors d'une mutation de propriété pour les navires anciens et de non prise en compte des navires radiés.

³ Très précisément 22,4 % de voiliers en Basse-Normandie pour 22,7 % au plan national et donc 77,6 % de bateaux à moteur en Basse-Normandie pour 77,3 % en France

Cet infime accroissement, quelle que soit la source statistique retenue, est à l'image de l'évolution constatée au plan national, elle-même très faible : 466 ports (chiffre inchangé) et + 1 464 places soit + 0,9 %.

Nonobstant ces considérations, cette très légère augmentation atteste bien de la difficulté actuelle à trouver de nouveaux sites ou même à réaménager les ports existants (Granville étant l'archétype de cette problématique) compte tenu des coûts élevés de ces opérations et des exigences réglementaires grandissantes notamment dans le domaine de l'environnement.

L'engouement pour la plaisance allant croissant, cette stagnation de l'offre a eu pour effet d'aggraver les situations de saturation soit à l'égard des locations annuelles (l'importance et l'allongement des listes d'attente en attestent⁴) ou semi-annuelles, soit à l'égard de l'accueil des plaisanciers de passage.

Ainsi, en période estivale, l'ensemble des ports de plaisance, qu'ils soient calvadosiens ou manchots, affichent des taux d'occupation moyens supérieurs à 97 %. En période hivernale, des ports comme Cherbourg, Diélette et Carteret connaissent encore des taux d'occupation de 100 %.

• Un effort certain en termes de services rendus aux plaisanciers

Si les capacités d'accueil demeurent pratiquement stables, on doit relever une tendance significative à l'amélioration de l'éventail de services rendus aux plaisanciers. Il en va ainsi des fluides (électricité sous des ampérages de plus en plus importants), des sanitaires (plus nombreux et mieux entretenus), de l'offre en carburant et de la manutention. D'autres services apparaissent également : en l'occurrence le gardiennage, l'accueil et l'information qui ne cessent de progresser comme à Granville (kiosque d'information), à Carentan ou à Cherbourg (point-plaisance). Certains ports mettent même à disposition des plaisanciers des navettes pour leur permettre de rejoindre les centres-villes (Cherbourg, Diélette⁵).

Dans cet ordre d'idées, les Conseils Généraux du Calvados et de la Manche ont décidé de réorienter leurs politiques en faveur de la plaisance sous l'angle notamment de la qualité. En ce sens le Département de la Manche a initié en 2001 un diagnostic qualité. Le Département du Calvados met en place une démarche identique dont les résultats seront connus fin 2002.

Cependant, même si l'équipement et l'offre de services des ports de plaisance bas-normands s'améliorent, il faut souligner que la politique de soutien mise en place par le Conseil Régional de Basse-Normandie en ce domaine a jusqu'alors été surtout utilisée pour financer des audits qualitatifs.

• Un impact économique significatif

Activité répandue sur l'ensemble du littoral bas-normand, la plaisance est à l'origine d'échanges économiques non négligeables tant en termes de chiffres d'affaires, de nombre d'entreprises que d'emplois directement concernés.

⁴ 2 000 inscrits à Granville, 700 à Barneville-Carteret !

⁵ Cette navette à caractère uniquement estival sera renouvelée en 2003.

L'impact financier de ce secteur d'activité, s'il est incontestablement important, n'en est pas moins difficile à estimer. Toutefois, des études parcellaires de son ampleur peuvent être opérées. Ainsi, en ce qui concerne la plaisance de loisir, des évaluations peuvent être élaborées, à l'exclusion cependant des flux financiers générés par les opérations de vente de bateaux neufs et d'occasion. En se basant sur les dépenses d'entretien, les dépenses non plaisancières, et celles opérées par les plaisanciers de passage, on peut considérer que la plaisance (hors activités sportives) génère un chiffre d'affaires d'environ 85 Millions d'€ par an en Basse-Normandie. Il s'agit en l'occurrence d'une estimation a minima, des fourchettes basses de calcul des dépenses ayant plutôt été retenues. Cette approche de l'impact économique de la plaisance peut être détaillée :

- le chiffre d'affaires des ports à flot a pu être calculé sur la base des réponses apportées aux questionnaires transmis par le Conseil Économique et Social Régional aux gestionnaires des ports concernés. Il s'élevait à 8,250 Millions d'Euros pour 2001 et par extension à environ 9 Millions d'Euros en adjoignant les recettes des ports dits d'échouage,
- les dépenses générées par les bateaux résidant dans un port à flot (calculées sur la base d'un sondage effectué auprès d'une cinquantaine de plaisanciers) ont été évaluées à environ 13 Millions d'Euros par an,
- les dépenses afférentes à l'entretien des petits bateaux (- 6 mètres) ont été estimées à 45 Millions d'Euros. Ce montant peut paraître a priori important mais dans le cas précis, c'est non le coût moyen annuel d'entretien (de l'ordre de 1 500 €) qui influe sur cette évaluation mais bien plutôt le nombre très élevé de bateaux concernés, en l'occurrence plus de 30 000 bateaux de - 6 mètres immatriculés en Basse-Normandie,
- les dépenses non plaisancières (non liées directement à la pratique du nautisme mais indispensables : nourriture, vêtements, hébergement, frais de déplacement...) ont été chiffrées à 18 Millions d'Euros sur la base de ratios reconnus nationalement,
- enfin, les dépenses effectuées par les bateaux visiteurs ont été évaluées à 7,2 Millions d'Euros correspondant aux frais engagés par les occupants des quelque 32 000 bateaux ayant fait escale en 2001 dans les ports bas-normands.

Ces différents ordres de grandeurs ne peuvent cependant être cumulés du fait de la présence de doubles-comptes notamment entre les dépenses d'entretien acquittées pour les bateaux stationnés dans un port à flot et le chiffre d'affaires des ports à flot. Néanmoins, le chiffre de 85 Millions d'Euros, ainsi qu'annoncé précédemment, constitue, en matière d'impact économique, un montant minimum tout à fait réaliste et nullement surévalué.

À cette estimation, devrait être ajouté ce qui a trait à l'exercice de la plaisance sportive et en particulier de la voile sportive. Difficilement évaluables en l'état des données disponibles, ces activités pourraient occasionner un chiffre d'affaires de l'ordre de 5 Millions d'Euros par an, évaluation également effectuée a minima.

L'exercice de la plaisance, au-delà de son aspect ludique, suscite un ensemble **d'activités économiques** de natures industrielle, commerciale et de services ainsi

qu'immobilière dont l'importance est de plus en plus significative. À cet égard, le Conseil Économique et Social Régional a recensé en Basse-Normandie pas moins de 160 entreprises (dont 96 dans le département de la Manche) spécialisées ou consacrant une partie non négligeable de leur activité à la plaisance.

Ces entreprises et/ou établissements présentent un certain nombre de spécificités. Elles correspondent tout d'abord à une large palette d'activités. Selon l'inventaire réalisé par le Conseil Économique et Social Régional, elles se répartissent de la manière suivante :

- 25 entreprises de construction navale,
- 43 entreprises de vente, réparation, entretien,
- 18 entreprises de réparation, entretien,
- 23 entreprises de vente,
- 22 entreprises de 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.

Une partie d'entre elles sont pluri-actives et se partagent notamment entre pêche et plaisance au gré de leur plan de charge. Néanmoins, il convient de préciser que, pour l'évaluation de l'emploi dans la plaisance (voir supra), n'ont été retenus que les emplois correspondant uniquement à l'activité de plaisance.

Ces entreprises sont majoritairement de petite dimension ; 129 d'entre elles sont en effet d'une taille inférieure ou égale à 5 salariés. Cependant, les différences en effectifs sont grandes entre les Constructions Mécaniques de Normandie - CMN - (à Cherbourg) qui emploient 200 personnes dans le domaine de la grande plaisance ou les ACM (à Colombelles) dotés de 140 salariés (vedettes de croisières de haut de gamme) et les 74 établissements occupant de 0 à 2 salariés.

En dehors des deux grandes entreprises précitées, il faut également citer CMN-JMV Industries (Cherbourg) spécialisée dans les bateaux de plaisance et les voiliers de courses (49 salariés), Garcia Aluminium (Condé-sur-Noireau) qui réalise des voiliers de haut de gamme (25 salariés), Facnor et RDM Sparcraft à Saint Vaast la Hougue (18 et 22 salariés) spécialisés dans les enrouleurs de foc et mâts. Comme cette brève énumération le laisse supposer, la construction navale est le secteur le plus développé en termes d'emplois du secteur plaisance dans son ensemble. Toutefois, le niveau de développement de la construction navale de plaisance en Basse-Normandie n'est en rien comparable avec celui atteint en Vendée et en Charente-Maritime, ces deux derniers départements concentrant, selon les données INSEE-SIRENE⁶, 50 % de l'emploi recensé en France dans ce domaine industriel.

⁶ Données correspondant à une interrogation du fichier INSEE-SIRENE sur la base du code 351 E (construction navale de plaisance).

Exprimées en termes **d'emplois directs**, les activités liées à la plaisance représentent en Basse-Normandie un effectif global estimé à environ 1 250 personnes. L'emploi dans ce secteur se décompose de la manière suivante :

- 90 personnes (en équivalent temps plein) sont employées dans les ports de plaisance⁷, chiffre qui peut être porté à 100 compte tenu de l'implication régulière des municipalités et de leur personnel dans l'entretien des ports sous gestion communale,
- 1000 personnes sont employées dans les entreprises liées à la plaisance, pour l'essentiel dans la construction navale (550) et dans la vente, réparation et entretien (300),
- de l'ordre de 150 emplois (en équivalent temps plein) dans la voile sportive, ce qui est considérable à l'échelon d'une discipline sportive.

Au plan territorial, ces emplois (et ces entreprises) sont concentrés au sein de quelques zones caractérisées par la présence de grands ports de plaisance. Il s'agit de Caen-Ouistreham, de Cherbourg et à un moindre niveau de Granville, cette dernière zone ne bénéficiant pas de la présence d'une ou plusieurs grandes entreprises dédiées à la plaisance.

• L'émergence de nouvelles activités dans la plaisance en Basse-Normandie

Parmi les évolutions remarquables observées dans le domaine de la plaisance en Basse-Normandie entre 1998 et aujourd'hui, il est indispensable de souligner l'apparition et/ou le développement de nouveaux créneaux d'activités, notamment en matière de construction navale.

En tout premier lieu, l'émergence à Cherbourg d'un ensemble d'activités liées à la grande plaisance est en tout point remarquable. À peine esquissée au moment de la rédaction du précédent rapport du Conseil Économique et Social Régional, cette activité, pour l'essentiel due à une volonté des CMN de développer un second pôle à côté de la construction de navires militaires, connaît à l'heure actuelle un essor particulièrement intéressant. Elle a pris progressivement corps tout d'abord au travers de la mise en place d'un Institut Maritime de la Grande Plaisance (IMGP) afin de former les futurs capitaines de yachts, puis par la mise en chantier et la réalisation par les CMN de yachts. Cette entreprise a d'ailleurs livré à l'automne 2002 l'Heloval (43 mètres) et travaille sur une quinzaine d'appels d'offre dont 4 d'entre eux apparaissent très finalisés puisque les CMN sont retenus sur la "short list".

Cette orientation industrielle vers les navires de luxe, pour intéressante qu'elle soit, prend tout son sens dans la mesure où elle s'inscrit dans une stratégie globale, à savoir la constitution dans le Nord-Cotentin d'un véritable pôle de la grande plaisance. En effet, outre la formation et la construction, sont venues s'ajouter des activités de services avec la mise en place par la Chambre de Commerce et d'Industrie en 2001 d'un élévateur-transbordeur (permettant de sortir et de mettre à l'eau de grands bateaux de plaisance et de les acheminer en toute sécurité vers les

⁷ Chiffre obtenu après exploitation des questionnaires retournés par les gestionnaires de port.

zones de maintenance) et celle d'un navire transporteur de bateaux par la société hollandaise DYT.⁸

Cet ensemble d'activités permet donc à Cherbourg de se positionner en tant que pôle de la grande plaisance tant au plan national qu'international. De surcroît, les perspectives en ce domaine sont plutôt encourageantes car le marché de la grande plaisance connaît une croissance continue et rapide. Renforcée par une politique active de communication illustrée par l'organisation à Cherbourg en octobre 2001 du 2^{ème} Congrès de la Grande Plaisance, cette activité doit pouvoir se développer significativement en Basse-Normandie tant en termes de production et de services, que de sous-traitance par l'association d'entreprises régionales réputées pour la qualité de leurs prestations⁹, en particulier dans le domaine du haut de gamme et du luxe.

D'autres entreprises se sont également développées en Basse-Normandie dans le domaine de la plaisance durant ces quatre dernières années, la plupart sur des créneaux relativement étroits. C'est le cas des ACM, leader français de la vedette de croisière, implantés à Colombelles. Depuis son rachat en 2001, cette entreprise mène une ambitieuse politique de développement en direction, là aussi, du haut de gamme et les prévisions de croissance affichées sont significatives.

Dans le domaine de la voile, plusieurs entreprises connaissent une croissance certaine, toujours sur des créneaux bien identifiés. Il s'agit de CMN-JMV Industries à Cherbourg (construction de voiliers de courses), de V1 D2 (préparation de grands voiliers de compétition) d'Artech (conception d'un voilier selon des procédés innovants) à Caen, de Garcia-Aluminium (voiliers de haut de gamme) à Condé sur Noireau, de Stabmast à Avranches et de Sparcraft à Saint Vaast la Hougue dans la conception et la fabrication de mâts en carbone.

Toutes ces entreprises montrent actuellement un dynamisme certain comme en témoignent l'accroissement de leurs effectifs et les choix technologiques retenus. S'il n'est pas envisageable de voir se constituer en Basse-Normandie un secteur de la construction navale de plaisance comparable à ce qui existe en Vendée ou dans les Charente-Maritime, le choix de développer des produits à forte spécificité devrait pouvoir donner un nouvel élan à ce secteur au niveau régional.

• De réelles perspectives de développement pour la plaisance en Basse-Normandie

Après avoir souligné les principales évolutions constatées en Basse-Normandie dans le domaine de la plaisance, il est utile d'évoquer maintenant les préconisations ou les orientations qui pourraient favoriser la poursuite de l'expansion de ce secteur d'activité.

⁸ Société hollandaise, Dockwise Yacht Transport propose à Cherbourg un service de convoyage via un navire spécialement conçu pour accueillir en son sein des yachts et les acheminer dans le monde entier. Techniquement, ce navire transbordeur s'immerge en partie pour permettre aux yachts d'entrer en son sein et d'y être amarrés pour voyager en toute sécurité.

⁹ À cet égard, les CMN associent à leur activité de grande plaisance des entreprises régionales comme le groupe James (St Laurent de Cuves - 50) qui participe à l'agencement intérieur des yachts.

Au préalable, il faut rappeler le caractère porteur du contexte dans lequel évolue la plaisance. L'attrait des français pour ce loisir, et plus largement pour tout ce qui a trait aux espaces littoraux et maritimes est de plus en plus fort. De ce fait, les perspectives de croissance de la plaisance sont considérées, à court et moyen termes, comme plutôt favorables.

Ces différents éléments de réflexion n'ont pas échappé aux principaux acteurs institutionnels du développement local. À ce propos, les Conseils Généraux, conscients de l'importance et de l'impact de ce secteur pour l'économie littorale, ont mené ou mènent encore des réflexions globales sur la plaisance tant en termes de moyens en place, de besoins que de perspectives de développement. Ainsi, le Département de la Manche s'est-il déjà doté d'un Plan de Développement de la Plaisance (en 2000) et a financé une étude qualitative de l'offre portuaire, procédures et démarches également mises en œuvre par le Département du Calvados.

Pour sa part, le Conseil Régional dispose de lignes de crédits susceptibles d'accompagner cet essor tant au plan quantitatif (création d'anneaux) que qualitatif (accueil et services rendus aux plaisanciers). Les communes, mais aussi les Chambres de Commerce et d'Industrie, élaborent des projets de développement propres à la plaisance (création d'un port à Ouistreham) ou plus globaux (redimensionnement des outils portuaires à Granville)...

Compte tenu des problématiques déjà évoquées, de l'intérêt manifesté par les différents acteurs du développement local et de perspectives plutôt encourageantes, le Conseil Économique et Social Régional croit indispensable de saisir l'opportunité que représente d'une manière globale le développement de la plaisance. En la matière, la Basse-Normandie dispose d'un certain nombre d'atouts : structures d'accueil bien réparties sur le littoral, attractivité de certains bassins de navigation, potentialités réelles en termes de plaisance à vocation sportive, existence d'un tissu d'activités économiques au service de la plaisance, proximité de l'Île de France, des îles britanniques et anglo-normandes... Il faut donc valoriser ces potentialités, les améliorer si besoin est, pour à la fois être en mesure de satisfaire une demande croissante, de résister à la concurrence des autres régions et, finalement, de donner à la plaisance un rôle éminent au plan du tourisme et de l'économie régionale.

Selon le Conseil Économique et Social Régional, cinq orientations ou axes de développement doivent être privilégiés :

- améliorer les capacités d'accueil,
- poursuivre la politique de qualité des ports de plaisance,
- consolider les grands pôles (géographiques) de développement de la plaisance,
- procéder à une plus grande médiatisation de la plaisance en Basse-Normandie,
- encourager l'implantation ou la croissance d'activités industrielles très identifiées.

- améliorer les capacités d'accueil existantes

La volonté politique de favoriser le développement de la plaisance se traduit principalement au niveau des collectivités territoriales (ou des CCI) par la définition de projets d'extension ou de création de ports de plaisance. Il s'agit là d'une réponse logique aux situations de saturation enregistrées dans la plupart des ports bas-normands et accrues par la très faible création d'anneaux ces quatre dernières années.

Malgré les obstacles financiers (lourdeur des investissements) et surtout réglementaires (protection de l'environnement), une dizaine de projets, majoritairement situés dans la Manche, sont à l'étude, certains programmés à l'horizon 2005, d'autres plus tardivement (2010 voire 2020).

Ainsi, l'extension du port de plaisance de Granville (+700 anneaux) s'inscrit dans un vaste programme de réorganisation de l'espace portuaire. Cependant, à l'étude et en discussion depuis plusieurs années, ce projet peine à être définitivement bouclé malgré une demande très élevée.

La Communauté Urbaine de Cherbourg mène actuellement une réflexion sur un nouvel aménagement de la zone portuaire susceptible de permettre la création de 150 places supplémentaires.

L'extension du port de Carteret (+ 300 places), répondant à un problème récurrent de saturation, et la création d'un bassin à flot à Portbail permettraient entre 2005 et 2010 de faire face aux flux déjà considérables de plaisanciers existant entre les îles anglo-normandes et la Côte des Isles.

Trois autres sites pourraient également faire l'objet à plus long terme de réorganisation-extension : Tournaville (en compensation d'une possible disparition du port des Flamands), Quinéville-Lestre et Barfleur.

Dans le Calvados, les projets sont moins nombreux, notamment en raison de la faible disponibilité en espaces adaptés à l'accueil des bateaux de plaisance. Le projet le plus important a trait à la création d'un nouvel espace portuaire de plaisance à Ouistreham (+400 places). Il s'inscrit dans un concept plus vaste de dynamisation de l'axe Caen-Ouistreham sous l'angle de la plaisance. Mais là aussi, les obstacles restent nombreux.

Un second projet concerne Honfleur et consiste en le recreusement de l'ancien bassin du Centre, actuellement aménagé en parking automobile, pour une capacité supplémentaire de 150 à 200 anneaux.

Dans leur ensemble, ces projets représentent un potentiel d'environ 2000 places supplémentaires en Basse-Normandie. Cependant, par rapport à la pénurie actuelle, une double interrogation demeure : ces projets seront-ils tous menés à bien et surtout dans combien de temps ? En effet, si leur concrétisation était par trop étalée dans le temps, le risque serait grand de voir un certain nombre de plaisanciers (généralement propriétaires d'unités moyennes et grandes) délocaliser leur bateau en Bretagne, région dont la qualité des équipements et des bassins de navigation est désormais, du fait des améliorations notables des moyens de communication, à seulement deux ou trois heures de trajet.

Par ailleurs, le Conseil Économique et Social Régional souhaite attirer l'attention sur le caractère tout à fait intéressant de la mise en place de ports à sec. Une expérience de ce type est actuellement menée à Granville par un promoteur privé. À ce propos, le Conseil Économique et Social Régional veut souligner les avantages, nombreux, offerts par de tels dispositifs. Pour les autorités gestionnaires, ils sont financièrement et réglementairement moins lourds à mettre en place ; pour les plaisanciers, le coût annuel d'usage est généralement inférieur et le maintien hors d'eau¹⁰ est un gage de durée de vie accrue pour leurs bateaux. Cette solution technique, malgré ses limites (en termes de proximité du port, de disponibilité en espaces et d'insertion paysagère), ne manque pas d'intérêt et mériterait donc de la part des autorités intéressées par le développement de la plaisance une réflexion approfondie à l'échelle des besoins exprimés en Basse-Normandie.

Enfin, la plupart des projets de ports à flot procèdent d'une redistribution des espaces portuaires existants ; se pose dès lors la question de la cohabitation avec les autres activités, et en particulier avec la pêche. À cet égard, le Conseil Économique et Social Régional considère que ces réaménagements doivent être élaborés en étroite collaboration avec l'ensemble des partenaires pour éviter que toute extension de la plaisance ne s'opère au détriment des autres activités, surtout si celles-ci font état de besoins légitimes.

- Poursuivre la politique de qualité dans les ports de plaisance

Mis en œuvre en premier lieu par le Département de la Manche, puis dans le Calvados, des diagnostics - qualité ont été initiés afin de permettre aux ports de plaisance bas-normands d'afficher un niveau de qualité globale élevé. Cette politique vise à répondre aux trois objectifs suivants : mieux adapter les ports de plaisance et leurs services aux besoins des plaisanciers, répondre aux normes techniques et réglementaires, maîtriser les pollutions et nuisances tout en intégrant mieux les ports à l'environnement.

Ce dernier point apparaît particulièrement important tant le milieu marin souffre, des études le prouvent abondamment, d'agressions répétées et insidieuses, dues à nos modes de vie et de développement. En ce sens, certaines pratiques ou l'usage de certains produits particulièrement nocifs (les antifouling en sont l'illustration même) ont des répercussions tout à fait négatives sur la qualité des milieux marins, ce qui est en contradiction totale avec le concept même de plaisance. Dans le même ordre d'idées, l'élimination des effluents dus aux bateaux de plaisance dans les enceintes portuaires devra notablement progresser dans les années à venir.

Compte tenu de la difficulté qu'il y a à créer de nouveaux anneaux, le parti pris d'accroître la qualité globale des ports de plaisance paraît donc de nature à favoriser la fidélisation de la clientèle des plaisanciers et à conserver à un haut niveau l'attrait qu'exercent la Basse-Normandie et ses ports sur les plaisanciers français en général et britanniques et anglo-normands en particulier.

Il convient cependant de rappeler que la Bretagne met déjà en application une politique analogue. Dès lors, il est indispensable de donner à ce type d'actions un élan significatif.

¹⁰ Un navire de plaisance navigue en général moins de 15 jours par an.

- Consolider les grands pôles de développement de la plaisance

Au sein de l'ensemble du dispositif plaisancier régional, certains ports, de par leur importance et leur environnement économique, jouent un rôle primordial. Il en est ainsi de Granville et de Cherbourg. Il pourrait en être ainsi de l'espace Caen-Ouistreham.

Le développement de ces ports et de l'ensemble des activités qui les composent ne doit pas bien sûr se réaliser au détriment des autres ports mais bien plutôt en synergie avec eux. À ce titre, il semble au Conseil Économique et Social Régional que les relations inter-ports, du point de vue du plaisancier, sont encore trop peu encouragées. Des initiatives favorisant l'accueil de plaisanciers bas-normands hors de leur port de stationnement devraient être expérimentées, selon le principe par exemple des "passeports" déjà mis en œuvre dans d'autres régions.

Concernant **Granville**, le bouclage du dossier de réorganisation de l'espace portuaire, pour complexe qu'il est, tarde à se concrétiser et entrave l'essor économique de l'ensemble de ce secteur. La création de 700 anneaux (portant la capacité totale à 1 800 places) donnerait à ce port une importance telle que de fortes retombées sont à en attendre en termes commercial et de services (entretien, vente, réparation), immobilier et peut-être industriel (construction navale ou équipements pour bateaux).

De surcroît, le Centre Régional de Nautisme de Granville (école de voile de niveau national, centre d'accueil et de formation) et les structures de voile sportive de haut niveau (pôle espoir) ne pourront que bénéficier de cette extension.

Pour **Cherbourg**, outre l'accroissement envisageable de ses capacités d'accueil (+150 anneaux portant la capacité finale à 1 500 places environ), la consolidation du pôle de grande plaisance revêt une importance capitale et suppose une reconnaissance et une prise en compte officielles par les pouvoirs publics en faveur de cette spécialisation. Les marges de croissance dans ce domaine semblent considérables et constitueraient l'exemple d'une diversification réussie, susceptible de générer un courant d'activités (en direct et en sous-traitance) et un surcroît de notoriété profitables au Nord-Cotentin et par extension à l'ensemble de la région.

Compte tenu des outils disponibles (notamment un élévateur-transbordeur de 3 500 tonnes), ce pôle pourrait également œuvrer dans le domaine de l'entretien des navires de grande plaisance et profiter de sa localisation très proche de la Grande-Bretagne, à la condition cependant d'en améliorer les infrastructures industrielles de proximité.

D'autres activités de construction navale, liées par exemple aux grands voiliers de course pourraient, comme c'est déjà le cas, profiter du développement de ce pôle et d'effets de synergie.

Enfin, le rôle de port d'escale (1^{er} port français en la matière) doit mieux encore être valorisé dans le sens d'un accroissement de la clientèle accueillie et dans la recherche d'une durée de séjour accrue.

L'axe portuaire **Caen-Ouistreham**, dont le développement reste au regard de ses potentialités embryonnaire, peut constituer un troisième pôle économique de la

plaisance en Basse-Normandie. À cet égard, la présence du canal (pour l'animation, la compétition, les essais et les démonstrations de bateaux de plaisance), les possibilités de création d'une zone d'activités dédiée à la plaisance avec des équipements spécifiques, la faculté d'organiser in situ des manifestations promotionnelles récurrentes (salons notamment), l'extension des capacités d'accueil (pour atteindre au moins 1000 anneaux), la valorisation des structures de voile sportive sont autant de perspectives plausibles auxquelles il faut donner corps.

Les structures en place, en particulier l'Association pour le Développement du Port de Caen, la communauté d'agglomération et les acteurs du secteur déjà présents (en particulier les chantiers ACM) devront s'attacher à accélérer la concrétisation de ces espérances de développement.

Par ailleurs, le Conseil Économique et Social Régional voudrait souligner la nécessité qu'il y a d'améliorer et de faciliter le passage des écluses et des ponts, tant leur mode actuel de fonctionnement est déficient et apparaît perfectible.

- Développer une politique de communication renforcée

Connue pour ses plages et ses littoraux, la Basse-Normandie l'est certainement moins pour son potentiel dans le domaine de la plaisance. Il apparaît à ce propos tout à fait indispensable de réfléchir et de favoriser la création et le développement d'événements à caractère médiatique qui ne pourraient qu'améliorer utilement l'image et la notoriété de la Basse-Normandie en ce domaine.

En tout premier lieu, l'organisation de salons à thème devrait être envisagée. Ainsi des salons de l'équipement (accastillage, électronique de navigation, matériels portuaires...) ou du navire de plaisance d'occasion pourraient être organisés - pourquoi pas le long du canal de Caen à la mer pour profiter d'un bassin de démonstration - en alternance par exemple avec le Salon de la Grande Plaisance (qui s'est déjà tenu à Cherbourg à deux reprises, la dernière fois en 2001). Une telle alternance aurait pour avantage d'annualiser en Basse-Normandie le déroulement d'événements médiatiques.

Par ailleurs, ainsi que le Conseil Économique et Social Régional l'avait déjà proposé dans son avis d'octobre 1999, l'association de la Basse-Normandie à une grande manifestation nautique sportive est également souhaitable. Déjà, les ports bas-normands et surtout ceux de la Manche (Cherbourg notamment) accueillent de grands événements : Course du Figaro, Tour de France à la Voile et bientôt le Challenge Mondial Assistance et la Tall Ships Race¹¹. Cependant, il faut reconnaître que la création et la montée en puissance de telles opérations demeurent particulièrement ardues. Pourtant, l'organisation de courses de voiliers utilisant les falaises du Bessin ou du Cotentin comme autant de gradins naturels pourrait être étudiée en liaison, pourquoi pas, dans un premier temps avec le Grand Prix du Port de Fécamp en Haute-Normandie.

Enfin, et au plan purement local, l'action des clubs de voile apparaît primordiale pour l'animation ludique et sportive des littoraux. Leur enracinement, la permanence

¹¹ Ex Cutty Sark

de leur action en ce domaine sont de nature, notamment dans le Calvados, à donner de la consistance à l'attractivité des différents bassins de navigation.

- Favoriser la création et l'expansion d'activités de construction navales ou d'équipements de plaisance très spécifiques

La construction navale de plaisance ainsi que les productions d'équipements afférents, pour ce qui est de son aspect grande série, sont concentrés dans quelques départements français. En l'état actuel des choses, concevoir un développement industriel de la plaisance en Basse-Normandie comparable (en ce qui concerne les types de production pratiqués) semble au Conseil Économique et Social Régional peu crédible et, dans l'absolu, particulièrement difficile à réaliser.

En revanche, la création, l'implantation et l'expansion d'activités de production industrielle (construction et équipements) très identifiées, à contenu technologique élevé, semble être une orientation économique à poursuivre et à approfondir. Les acteurs du développement économique doivent dès lors être très attentifs à détecter et faciliter l'essor de tels projets.

Également, la sensibilisation et le recours accru des industriels de la plaisance présents en Basse-Normandie aux outils de transfert de technologie et de recherche doivent être encouragés. En ce sens, ces organismes, par exemple le CRITT ISPA¹², sont en mesure de permettre à l'industrie de la plaisance bas-normande de développer des techniques de fabrication originales et ainsi de poursuivre leur expansion sur des créneaux très spécifiques.

Enfin, le développement de ces activités, et plus largement de toutes celles liées à la plaisance et au nautisme, reste tributaire d'une offre de formation adaptée. En ce sens, l'étude entreprise par l'ERREFOM¹³ doit permettre de mieux mesurer l'importance des dispositifs actuels et des besoins en la matière.

En conclusion, la plaisance constitue un secteur économique aux perspectives de croissance semble-t-il durables. Ainsi, la poursuite de l'amélioration des capacités et des conditions d'accueil, de même que la consolidation des secteurs liés à la production, au commerce et aux services, doivent permettre à la Basse-Normandie de tirer le meilleur parti de ce contexte favorable au profit du développement économique littoral et de la promotion de la vocation maritime de la Basse-Normandie.

Le Président,

Maurice DROULIN

¹² CRITT - Centre Régional d'Innovation et de Transfert de Technologie

ISPA - Institut Supérieur de Plasturgie d'Alençon

¹³ Espace Régional de Ressources sur l'Emploi, la Formation et les Métiers