

**APPROCHE DES
RETOMBEES ECONOMIQUES
DE LA NAVIGATION
DE PLAISANCE
EN BASSE - NORMANDIE**

synthèse

étude réalisée par le bureau d'études régionales,
laboratoire d'études et de recherches économiques
de l'université de caen

PLA
148

5736

Direction Départementale
de l'Équipement de la Manche

Saint-Lô, le 25 janvier 1999

~ ~
Service Aménagement du Territoire
et Urbanisme

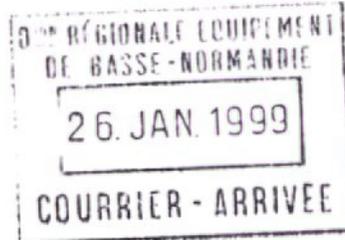
- **BORDEREAU D'ENVOI** -

~
Atelier Conseil en Aménagement

Monsieur Jacques Baumel
M. A. E.

Affaire suivie par: **Mme Guézou M.C.**
Poste 3953

Direction Régionale de
l'Équipement



BP 40 - rue des Terrasses
14006 CAEN cédex

~ DESIGNATION DES PIÈCES ~	NOMBRE	~ OBSERVATIONS ~
<p>Approche des retombées économiques de la navigation de plaisance en Basse Normandie.</p> <p>Rapport de synthèse DRE de février 1988</p>	<p>1</p>	<p>En retour avec tous mes remerciements.</p> <p><i>Cordialement</i></p> <p>L'ingénieur des T.P.E. Responsable de l'atelier conseil en aménagement</p> <p> <u>Marie-Claire GUEZOU</u></p>

SOMMAIRE

I - EVOLUTION ET SITUATION DE LA PLAISANCE EN BASSE NORMANDIE	P 4
1 - L'EVOLUTION DES CARACTERISTIQUES DE LA DEMANDE	P 5
1.1. L'évolution du nombre d'immatriculations	p 5
1.2. Evolution des caractéristiques du parc	p 6
1.3. Evolution des caractéristiques des plaisanciers	p 8
2 - L'OFFRE DE PLACES : LES CAPACITES D'ACCUEIL BAS NORMANDES	P 10
2.1. Les facteurs de l'évolution des équipements	p 10
2.2. Evolution et situation de l'offre de places à quai	p 11
2.3. Les autres équipements et aménagements	p 12
2.4. Les perspectives d'évolution	p 12
3 - LIAISON ENTRE LA FLOTTE DE PLAISANCE ET LES CAPACITES D'ACCUEIL	P 13
4 - CONCLUSIONS	P 14
II - ANALYSE MACRO-ECONOMIQUE	P 15
1 - LES INVESTISSEMENTS PORTUAIRES	P 16
1.1. Evaluation globale des investissements réalisés	p 16
1.2. Nature du financement des opérations	p 18
1.3. Les retombées économiques	p 19
2 - LES RETOMBÉES ECONOMIQUES LIEES AU FONCTIONNEMENT DES PORTS DE PLAISANCE	P 21
2.1. Le nombre de salariés des ports de plaisance	p 21
2.2. Les recettes d'exploitation	p 21
2.3. Les retombées liées à l'exploitation	p 22

3 - LES ENTREPRISES BAS NORMANDES LIEES A L'ACTIVITE PLAISANCE	p 24
3.1. La filière plaisance	p 24
3.2. Méthodologie	p 25
3.3. Les résultats	p 25
3.4. Commentaires et conclusions	p 28
4 - EVALUATION DES DEPENSES DES PLAISANCIERS DANS LA REGION BAS NORMANDE	P 29
4.1. Evaluation des retombées économiques du passage croisière	p 30
4.2. Evaluation des dépenses non plaisancières des plaisanciers résidents	p 34
4.3. Récapitulatif des dépenses non plaisancières des plaisanciers en Basse Normandie	p 37
5 - LES AUTRES ACTIVITES LIEES A LA PRATIQUE DE LA PLAISANCE	P 37
5.1. Les écoles de voile, les clubs nautiques et centres nautiques	p 37
5.2. Le secours en mer	p 39
5.3. L'attrait touristique	p 39
6 - CONCLUSION	P 40
III - ETUDE MICRO-ECONOMIQUE	P 42
1 - LES CRITERES DE TAILLE ET LEUR INFLUENCE	P 43
1.1. L'investissement réalisé	p 43
1.2. Le nombre de places disponibles	p 44
1.3. Les services mis à disposition des plaisanciers	p 44
1.4. La distinction mouillage - port à flot	p 44
1.5. L'environnement	p 45
1.6. La gestion	p 45

2 - LES PETITS PORTS : UN IMPACT LOCAL LIMITE	P 46
2.1. La faiblesse des retombées économiques dans les petits ports	p 46
2.2. Autres caractéristiques communes aux petits ports	p 47
2.3. Eléments de différenciation	p 48
3 - LES GRANDS PORTS : QUELQUES CONDITIONS POUR UNE REUSSITE LOCALE	P 49
3.1. Le délai de réaction	p 49
3.2. Les retombées économiques et leurs manifestations	p 51
4 - CONCLUSION	P 57

I
EVOLUTION ET SITUATION
DE LA PLAISANCE
EN BASSE NORMANDIE

L'analyse sera menée en trois points :

- la demande de places à quai et d'échouages,
- l'offre de places,
- la relation offre/demande.

1 - L'EVOLUTION DES CARACTERISTIQUES DE LA DEMANDE

1.1. L'évolution du nombre d'immatriculations

Cette évolution a été observée sur une période de 15 ans pendant laquelle le nombre de bateaux immatriculés en Basse Normandie a presque triplé puisqu'il est passé de 13 000 en octobre 1971 à 37 500 en octobre 1986 soit une progression annuelle moyenne de 7,35 %.

Deux remarques s'imposent :

- le nombre des immatriculations surévalue assez fortement le parc des bateaux de plaisance puisqu'il ne décline pas les bateaux qui ne sont plus en état de naviguer.
- l'accroissement du parc n'a pas été uniforme pendant la période considérée. Il semble qu'on puisse la scinder en trois sous-périodes : un premier mouvement de 1972 à 1977 où le parc nautique s'est accru à un rythme croissant, à partir de 1978 on note une tendance à la baisse des immatriculations, puis à partir de 1984 une stabilisation du taux d'accroissement annuel autour de 3,5 %.

Evolution du nombre des bateaux de plaisance immatriculés en Basse Normandie de 1972 à 1986

	1972:	1973:	1974:	1975:	1976:	1977:	1978:	1979:	1980:	1981:	1982:	1983:	1984:	1985:	1986:
Immatriculations:	1 259	1 437	1 517	1 628	2 257	2 248	1 883	1 967	1 924	1 626	1 608	1 415	1 173	1 287	1 316
Nouvelles:															
Taux de croissance brut	9,7	10,11	9,69	9,48	12,01	10,68	8,08	7,81	7,08	5,59	5,23	4,38	3,47	3,69	3,64

Source : pour la période 1972-1978 : "Statistiques de la navigation de plaisance" Secrétariat Général de la Marine Marchande.

Pour 1979-1986 : "Statistique plaisance", Centre Administratif des Affaires Maritimes.

En fait, on retrouve actuellement le nombre annuel de nouvelles immatriculations du début des années 1970.

On peut donc prévoir un accroissement annuel de cet ordre de grandeur pour les années à venir soit environ 1 200 unités de plus chaque année.

Il faut noter que le taux d'accroissement du parc est nettement plus important en Basse Normandie que pour la France entière (7,35 % au lieu de 4,4 %) en moyenne pendant la période 1971-1986.

Le développement constaté témoigne des fortes potentialités qui existent encore, le taux de croissance étant stabilisé autour de 3,5 % l'an avec un parc qui a triplé en 15 ans en Basse Normandie. Les nouveaux plaisanciers sont plus attirés par les ports bas-normands pour pratiquer la plaisance.

1.2. Evolution des caractéristiques du parc

Il nous semble nécessaire en premier lieu de scinder l'effectif des bateaux en deux groupes : d'une part les bateaux de moins de deux tonnes, d'autre part, les bateaux de plus de deux tonnes. En effet, les premiers peuvent être facilement transportés par les plaisanciers tandis que les seconds nécessitent une place à quai dans un port de plaisance.

1.2.1. Les bateaux de moins de deux tonnes

Le parc qui était de 8 500 unités fin 1971 peut être évalué en octobre 1986 à 27.700 unités selon les chiffres du bureau de la plaisance. Durant ces quinze dernières années, le parc a été multiplié par 3,2 ce qui est plus faible que l'augmentation du parc global des bateaux de plaisance.

Le taux de croissance bas-normand est, jusqu'en 1977, de deux points plus élevé que le taux constaté en France. Cette évolution est à relier au fort développement de la plaisance en Basse Normandie à cette époque.

Ce taux rejoint le taux français à partir de 1979, il a subi une chute sévère en Basse Normandie alors que sa chute était plus régulière, au niveau de la France.

Cet essoufflement de la croissance du parc des petites unités, ces dernières années, peut être lié au développement de la planche à voile, mais n'est-il pas aussi dû à l'aggravation de la crise économique ?

1.2.2. Les bateaux de plus de deux tonnes

On constate en fait une évolution du parc vers des bateaux plus importants.

Répartition des navires selon la taille en 1971 et en 1986 en Basse Normandie

année:	Données du Secrétariat d'Etat à la mer			D'après les données du listing CAAM au 8.12.86.		
	Nombre total de bateaux immatriculés	Bateaux de moins de deux tonnes	Bateaux de plus de deux tonnes	Nombre total de bateaux inscrits	Bateaux de moins de deux tonnes	Bateaux de plus de deux tonnes
1971	13 000	10 400	2 600	10 400	8 500	1 900
	100 %	80 %	20 %	100 %	82 %	18 %
1986	37 500	27 700	9 800	29 200	20 400	8 800
	100 %	74 %	26 %	100 %	70 %	30 %

Le milieu des années 1970 a vu se développer le parc des bateaux de plus de deux tonnes. Ce parc est passé d'environ 2 000 unités en 1971 à 8 800 en 1986, ce qui correspond à un taux de croissance annuel moyen de 10,4 % pendant la période.

Mais il est nécessaire de distinguer dans le parc les voiliers des bateaux à moteurs.

On remarque que, dans la période de plus forte croissance du parc, deux bateaux immatriculés sur trois étaient des voiliers, tandis que, dans les périodes de faible croissance, la proportion n'est que de 1 à 2.

a) Les voiliers

Pour les plus petits modèles (moins de cinq tonnes), on a assisté à un accroissement des immatriculations jusqu'en 1980, surtout très net entre 1974 et 1976, puis à une chute brutale telle que les immatriculations nouvelles n'atteignent plus désormais le niveau de 1972.

Pour la catégorie (5-10 tonnes), on constate une évolution sensiblement parallèle des immatriculations. Une différence notable apparaît tout de même : les immatriculations sont plus élevées en 1986 qu'en 1972.

Immatriculations nouvelles de voiliers en Basse Normandie

tonnage	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
- 5	114	111	126	161	256	252	210	248	225	147	122	109	66	69	81
5 à 10	36	59	94	101	180	207	186	155	171	121	116	93	65	58	63
+ de 10	5	6	21	24	39	38	32	49	68	48	33	50	36	49	57

b) Les bateaux à moteur

Pour les immatriculations de bateaux à moteur de plus de deux tonnes, on n'observe pas d'évolution aussi nette que pour les voiliers mais plutôt une relative stabilité dans le temps du niveau des immatriculations, marquée, de-ci delà, par quelques exceptions. Les immatriculations selon le tonnage du bateau conservent dans le temps à peu près la même répartition. Les bateaux de moins de dix tonnes représentent l'essentiel des immatriculations.

Immatriculations nouvelles de bateaux à moteur selon le tonnage en Basse Normandie

	1972:	1973:	1974:	1975:	1976:	1977:	1978:	1979:	1980:	1981:	1982:	1983:	1984:	1985:	1986:
2 à 5 tonneaux:	99	117	123	137	176	173	158	164	164	145	119	107	126	138	149
5 à 10 tonneaux:	17	27	24	4	40	43	33	38	20	19	18	15	10	23	25
> 10 tonneaux:	6	15	5	14	28	17	12	19	21	18	9	9	11	10	16

1.2.3. Le développement du marché de l'occasion

Le marché de l'occasion s'est fortement développé en Basse Normandie depuis 1979 le ratio mutation de propriété/nouvelles immatriculations passant de 0,73 en 1979 à 1,62 en 1985.

Cette évolution, qui semble liée à la baisse du pouvoir d'achat des plaisanciers, entraîne une modification importante dans le secteur professionnel de la plaisance : l'affaiblissement des constructeurs de bateaux mais le renforcement des entreprises de réparation.

1.3. Evolution des caractéristiques des plaisanciers

1.3.1. C.S.P. et âge

Deux catégories socio-professionnelles ont vu leur part décroître dans la population des plaisanciers, les ouvriers qui semblent touchés par une baisse de leur pouvoir d'achat et les patrons chez lesquels se manifeste peut être un phénomène de saturation.

On remarque par contre que la part des non actifs s'accroît de manière régulière cette évolution se traduisant par un vieillissement de la population des plaisanciers et une importance accrue de la classe d'âge 45-64 ans.

On remarque également un accroissement important de la part des sociétés et associations qui témoigne du développement des achats en copropriété et de la location.

1.3.2. Origine géographique

Ce qui importe ici est de déterminer dans quelle mesure la plaisance est pratiquée en Basse Normandie par une population extérieure à la région. Ceci doit en effet nous permettre de déterminer la somme des dépenses directes et indirectes effectuées par cette population extérieure à la Basse Normandie.

Origine géographique des propriétaires de bateaux de plaisance inscrits au Q.A.M. de CHERBOURG et de CAEN

Origine géographique	CHERBOURG (12 127 bateaux)	CAEN (17 100 bateaux)
BASSE NORMANDIE	78,2 %	51 %
REGION PARISIENNE	18,4 %	40 %
HAUTE-NORMANDIE	1,6 %	5 %
ILLE ET VILAINE	1,0 %	
AUTRES	0,8 %	4 %

Source : CAAM Centre Administratif des Affaires Maritimes

On remarque entre les deux départements de nettes différences dans l'origine des plaisanciers, plusieurs éléments expliquent cette situation :

- En premier lieu la proximité des ports du Calvados de la Région Parisienne (DEAUVILLE en particulier).
- Ensuite le relatif isolement du département de la Manche beaucoup moins bien desservi que le Calvados en ce qui concerne les moyens de transport : voies ferrées (Sud-Manche) et réseau routier.
- Enfin, le département de la Manche a développé plus particulièrement les mouillages qui conviennent plus à une plaisance de voisinage.
- Par contre dans le Calvados, les réalisations de ports de plaisance ont été souvent accompagnées de projets immobiliers qui fixent une clientèle extérieure.

On retiendra de cette analyse de la flotte plaisancière en Basse Normandie quelques traits saillants.

- 1 - Un développement important de l'activité plaisance en général qui a pu être caractérisé par l'évolution des immatriculations en Basse Normandie.
- 2 - Un ralentissement de la croissance des immatriculations en milieu de période (1979) et une tendance "haussière" depuis deux ans.
- 3 - Des modifications de la répartition par catégorie socio-professionnelle.
- 4 - Un léger vieillissement de la population plaisancière.
- 5 - Un contraste entre les deux départements côtiers en ce qui concerne l'origine géographique des plaisanciers.

2 - L'OFFRE DE PLACES : LES CAPACITES D'ACCUEIL BAS NORMANDES

L'objet de cette section est de déterminer les facteurs de l'évolution de la politique d'aménagement nautique du littoral et d'établir un bilan des infrastructures actuelles, lourdes et légères, à la disposition des usagers, à travers respectivement le nombre de places à quai et le nombre de places d'échouage.

2.1. Les facteurs de l'évolution des équipements

La fin des années 1960 et le début des années 1970 (jusqu'en 1975) ont été marqués par un important effort de construction des ports de plaisance nécessitant des investissements lourds. Cet effort était justifié dans la mesure où la Basse Normandie était largement sous équipée et où elle devait faire face à l'essor considérable de la plaisance.

La majorité de l'offre de postes à quai était concentrée à DEAUVILLE, OUISTREHAM, COURSEULLES, CHERBOURG et GRANVILLE. Nous pouvons alors observer une répartition inégale de places entre les deux départements côtiers : la politique d'aménagement fut plus favorable au département du Calvados. A cela, nous pouvons mentionner plusieurs raisons :

- la proximité de la région parisienne,
- l'existence de plusieurs fleuves côtiers dont les embouchures constituent des sites propices à la réalisation de ports (DEAUVILLE, OUISTREHAM, COURSEULLES).

En 1977, le schéma d'aménagement du littoral prévoyait une croissance annuelle moyenne de la demande de 6 à 8 % sur dix ans de 1975 à 1985. La Basse Normandie devait alors faire passer son parc nautique régional de 4 000 à 10 000 ou 12 000 places d'accueil en 1985. Compte tenu des divers facteurs (développement des loisirs de week-end, proximité de PARIS, projets à l'étude...) un objectif voisin de l'hypothèse la plus forte était retenu.

En fait, cet objectif est loin d'avoir été satisfait, à cela nous pouvons voir plusieurs éléments de réponse :

- les ports lourds permettent d'accroître considérablement le nombre de places à quai, mais leur réalisation pose des problèmes financiers et techniques importants liés à des données naturelles défavorables parmi lesquelles :
 - * les sites les plus faciles ont, en général, déjà été aménagés,
 - * le marnage est souvent important,
 - * de forts courants de marée rendent la navigation difficile,
 - * l'envasement est généralement important.
- La crise économique a entraîné une augmentation du prix des matières premières et donc des coûts de réalisation,
- la crise économique a également, sans aucun doute, contribué à un ralentissement de la demande.

2.2. Evolution et situation de l'offre de places à quai

De 1968 à 1986, le nombre de places à quai en Basse Normandie a quintuplé, ce qui correspond à un taux de croissance moyen annuel de 10 %. La plupart des ports de plaisance de Basse Normandie ayant été réalisés durant la période 1974-1980.

Evolution du nombre de places à quai en Basse Normandie de 1968 à 1986

	1968	1973	1979	1986
CALVADOS	970	1 720	2 900	3 145
dont HONFLEUR	50	50	80	150
DEAUVILLE	320	470		
PORT DEAUVILLE (74)*	-	-	1 200	1 200
OUISTREHAM (72)**	250	600	600	650
CAEN SAINT PIERRE (78)*	-	-	120	120
COURSEULLES (72)**	350	600	600	650
PORT EN BESSIN	-	-	-	85
GRANDCAMP (77)*	-	-	300	290
MANCHE	200	200	1 660	2 812
dont CARENTAN (83)*	-	-	-	272
SAINT VAAST (82)*	-	-	-	674
CHERBOURG	200	200	165	136
PORT CHANTEREYNE (75)*	-	-	630	730
GRANVILLE Hérel	-	-	865	1 000
(75)*				
(81)**				
TOTAL BASSE NORMANDIE	1 170	1 920	4 560	5 957

* () année de création ** () année d'extension

Source : DDE Manche et Calvados

L'évolution a été différente pour les deux départements : entre 1968 et 1986, le nombre de places à quai a été multiplié par 14 dans le département de la Manche et par 3 dans le département du Calvados.

Nous avons assisté à un glissement de la politique d'aménagement du département du Calvados vers le département de la Manche. Ceci peut s'expliquer par le fait que, le département de la Manche se caractérise à la fois par un sous-équipement certain et un potentiel de sites d'accueil important.

Pourtant, la majorité des ports de plaisance de Basse Normandie reste encore concentrée sur le littoral de la baie de Seine. Entre le port de CHERBOURG, dans le nord Cotentin et le port de GRANVILLE - Hérel dans le sud de la Manche, il n'existe aucune infrastructure de plaisance lourde : les difficultés de liaison entre ces deux ports sont importantes et poussent parfois le plaisancier à faire escale sur les îles anglo-normandes avant de rejoindre la Bretagne.

2.3. Les autres équipements et aménagements

Evolution du nombre de places mouillantes en Basse Normandie

	1968	1973	1979	1986
1 - Equipements légers et abris naturels :				
- Total Basse Normandie	615	795	1 695	2 009
dont CALVADOS	205	385	600	630
MANCHE	410	410	1 095	1 379
2 - Autres ports ou abris :				
- Total Basse Normandie	-	-	15	137
dont CALVADOS	-	-	-	-
MANCHE	-	-	15	137
3 - Total Basse Normandie (1+2)	615	795	1 710	2 146

Source : DDE Manche et Calvados

En ce qui concerne les équipements légers et abris naturels le nombre de places en échouage déclarées a été multiplié par 3,3 entre 1968 et 1986 et par 1,2 entre 1979 et 1986.

Nous observons aussi que la répartition des mouillages est, en 1986 la même que celle de 1968 : le rapport du nombre de places est égal à 2, c'est-à-dire que le département de la Manche dispose d'une capacité d'accueil deux fois plus importante que celle du département du Calvados.

La comparaison de l'évolution du nombre de places à quai et de l'évolution du nombre de places en échouage nous révèle que la croissance a été plus importante pour la première en tendance et en niveau.

2.4. Les perspectives d'évolution

Ces perspectives d'évolution peuvent être appréhendées à travers le foisonnement de projets d'aménagement tels que :

- le projet d'aménagement de l'estuaire de la Dives,
- le projet d'aménagement de l'estuaire de l'Orne,
- le projet d'un groupe financier étranger sur le port typique de BARFLEUR,
- le projet historique de port lourd à BARNEVILLE CARTERET,
- l'extension du port de CHERBOURG,
- l'extension du port de GRANVILLE.

Par ailleurs, le développement des contrats de station littorale de même que le progressif désenclavement routier de la Basse Normandie ne peuvent manquer de favoriser l'essor du tourisme et en particulier du tourisme plaisancier.

3 - LIAISON ENTRE LA FLOTTE DE PLAISANCE ET LES CAPACITES D'ACCUEIL

Mesure du Ratio Demande de place/offre de place

!	:	:	:	:	:	:	:	!
!	:	nombre de	nombre de	ratio (3)	bateaux de	nombre de	ratio (6)	!
!	:	bateaux de	places	= (1)/(2)	plus de 2	places	= (4)/(5)	!
!	:	moins de	d'échouage	:	tonneaux	à quai	:	!
!	:	:2 tonneaux (1):	(2)	:	(4)	(5)	:	!
!	:	:	:	:	:	:	:	!
!	1973	11 400	795	14,3	2 800	1 920	1,46	!
!	:	:	:	:	:	:	:	!
!	1979	16 800	1 710	9,8	6 200	4 560	1,36	!
!	:	:	:	:	:	:	:	!
!	1986	20 400	2 146	9,5	8 800	5 957	1,47	!
!	:	:	:	:	:	:	:	!

Ce tableau montre que la demande de places en échouage a été mieux satisfaite, l'amélioration est nette entre 1973 et 1979, le ratio passant de 14,3 à 9,8, ceci correspond à la politique menée en faveur de l'aménagement d'infrastructures légères pour la plaisance.

Par contre on note un maintien du ratio en ce qui concerne les places à quai ; la construction de nouveaux ports de plaisance n'a pas suffi à satisfaire la demande soutenue des plaisanciers pour les places à quai.

En ce qui concerne les ports lourds il existe des disparités de situation évidentes entre les différents points du littoral bas-normands. On constate en effet que, tandis qu'il existe d'importantes listes d'attente (à OUISTREHAM et GRANVILLE notamment), d'autres ports comme SAINT VAAST LA HOUGUE, CARENTAN ou Port DEAUVILLE parviennent difficilement à attirer une demande suffisante. Cette situation peut être expliquée par deux facteurs :

- Chaque port offre un produit spécifique (accès à la mer plus ou moins difficile, services offerts, bassin de croisière...). Le prix par contre n'est pas un élément qui affecte la demande.
- La demande globale des plaisanciers ne correspond pas à l'offre globale et des facteurs jouent, notamment la notoriété, l'image de marque du port.

Il convient enfin de faire remarquer le rôle déterminant de l'offre sur la demande. La politique en matière de construction de ports de plaisance a donc un rôle fondamental à jouer puisqu'elle influence de toute évidence l'activité plaisance.

4 - CONCLUSIONS

Au terme de cette analyse de l'évolution de l'activité plaisance en Basse Normandie, quelques caractéristiques doivent être retenues.

D'une part, on note un très fort développement de l'activité plaisance pendant la décennie 1970, un ralentissement notable de la croissance de la demande par la suite et une modification des pratiques plaisancières.

D'autre part, la période étudiée (1973-1986) est caractérisée par des investissements très importants pour équiper la région de Basse Normandie et répondre à la forte croissance de la demande.

Enfin, la situation actuelle est le fruit de cette double évolution de l'offre et de la demande. En ce domaine, on a pu mettre en lumière le fait que si l'offre de place avait pu répondre en grande partie à l'important développement de la demande, il n'en demeure pas moins certaines inadéquations entre ces deux grandeurs. En particulier, des disparités géographiques demeurent entre la Baie de Seine et la façade Ouest du département de la Manche.

II
ANALYSE
MACRO · ECONOMIQUE

1 - LES INVESTISSEMENTS PORTUAIRES

1.1. Evaluation globale des investissements réalisés

Nous nous contenterons, faute d'informations suffisantes concernant le Calvados, d'un bilan chiffré récapitulant les investissements lourds en infrastructures de plaisance réalisés dans le département de la Manche depuis 1973.

Il faut distinguer deux périodes principales d'investissements importants : les années 1973-1975 qui voient la construction des premiers grands ports de plaisance de la Manche et puis la période de 1981-1983.

Evaluation globale des investissements réalisés

Port	Année de réalisation	Investissements en valeur année courante	Investissements en francs en valeur 1987*
BARNEVILLE	1973	150 000	538 235
	1987	200 000	200 000
OMONVILLE	1984	433 000	460 000
CHERBOURG	1974	10 470 000	34 710 326
	1975	5 521 320	16 840 026
CHANTEREYNE	1982	934 000	1 188 940
TOURLAVILLE	1986	70 000	66 886
LES FLAMANDS			
PORTBAIL	1977	125 000	314 563
	1978	231 000	424 428
BARFLEUR	1978	205 000	376 657
SAINT VAAST	1981	5 710 000	8 642 928
	1982	12 139 000	15 452 400
	1983	4 782 000	4 493 253
	1984	4 085 000	4 347 261
	1985	813 000	646 416
CARENTAN	1986	613 000	587 396
	1981	1 226 000	1 855 732
	1982	8 150 000	10 374 583
	1984	178 000	188 977
GRANVILLE	1985	940 000	747 393
	1974	28 200 000	93 489 130
	1976	1 600 000	4 647 619
	1980	1 400 000	2 434 355
	1981	1 600 000	2 421 836

* L'actualisation a été faite en prenant l'indice TP 01, index général tous travaux. Source : Fédération Nationale des Travaux Publics.

Coût d'une place à quai

Port	Investissement (F. valeur 1987)	Nombre de places	Coût d'une place (F.)
GRANVILLE	102 992 940	1 000	102 993
CHERBOURG	52 739 292	800	65 924
SAINT VAAST	34 070 000	640	53 230
CARENTAN	13 166 685	270	54 184

Pour les trois plus grands ports de plaisance du département de la Manche, il semble exister une liaison positive entre nombre de places du port et coût unitaire d'une place.

Mais une telle comparaison est délicate car :

- le niveau des services proposés par chacun des ports n'est pas le même,
- les travaux n'ont pas eu lieu pendant la même période et ceux de SAINT VAAST LA HOUGUE notamment se sont étalés sur 5 ans,
- certains aménagements existaient déjà.

Si l'on reprend la structure des coûts présentée dans l'étude de ACT en 1976 pour CHERBOURG et GRANVILLE, il nous est possible d'opérer une séparation en plusieurs éléments du coût total.

Structures des coûts (en %)

Port	Quais, jetées, dragages	Pontons mouillages	Manutention réseaux signalisation maritime	Bâtiments aménagements	Coût total unitaire
CHERBOURG	71	14	9	6	100
GRANVILLE	75	12	2	11	100
SAINT VAAST	70	17	2	11	100

Les coûts de construction de SAINT VAAST sont répartis sensiblement comme ceux de GRANVILLE et CHERBOURG. On notera cependant la part élevée des pontons et mouillages et également celle des bâtiments et des aménagements. En outre ce qui renchérit fortement les coûts de GRANVILLE c'est le dragage qui a été nécessaire; les infrastructures lourdes sont "responsables" en grande partie des écarts de coûts entre les différents ports.

1.2. Nature du financement des opérations

1.2.1. l'emprunt

C'est le mode de financement privilégié pour l'investissement en infrastructures portuaires lourdes. Mais son utilisation n'a pas été partout de la même ampleur : elle a été totale pour CHERBOURG, elle représente plus de 60 % de l'investissement TTC pour GRANVILLE, 30 % pour SAINT VAAST LA HOUGUE.

1.2.2. Les subventions

- Subventions de l'Etat

Il n'y a pas eu de subvention de l'Etat pour la construction du port de CHERBOURG alors qu'elle représente plus de 20 % du montant total des travaux pour celui de GRANVILLE, 25 % pour SAINT VAAST LA HOUGUE et 10 % pour CARENTAN.

- Subventions de la Région

L'Etablissement Public Régional est intervenu dans le financement des investissements portuaires récents, sa part étant notable : inférieure à 10 % du montant total des travaux à CARENTAN mais supérieure à 25 % à SAINT VAAST LA HOUGUE.

- Subventions du Département

Le Conseil Général de la Manche a mené une politique de soutien à la plaisance ; en effet, sa subvention a atteint 15 % du montant total des travaux à CARENTAN, plus de 25 % à SAINT VAAST LA HOUGUE.

1.2.3. Autres modes de financement

L'amodiation qui consiste à "vendre" un emplacement à un particulier, pour une durée au maximum égale à celle de la concession, n'a été utilisée qu'à GRANVILLE et de manière marginale.

On notera enfin que dans le montant total des travaux, la TVA est incluse, or cette TVA est récupérée par l'investisseur public ce qui contribue à réduire sa charge ; cette situation a notamment pris place dans l'investissement réalisé à GRANVILLE lors de la construction du port de plaisance.

Mode de financement des investissements selon le port

Port	Origine du financement :	Gestionnaire :	Ville :	Conseil Général :	Etablissement Public Régional :	Etat :
GRANVILLE (1)	(62 %) EMPRUNT supporté :					
	à 62 % par la CCI de GRANVILLE	à 19 % par la ville de GRANVILLE	à 19 % par le Conseil Général de la Manche			Subvention (21 %)
CHERBOURG	(100 %) EMPRUNT supporté :					
	à 62 % par la ville de CHERBOURG (gestionnaire)	à 19 % par la ville de CHERBOURG	à 19 % par le Conseil Général de la Manche			
SAINT VAAST	EMPRUNT (34,4 %)	Subvention (1,4 %)	Subvention (22,7 %)	Subvention (22,7 %)	Subvention (18,8 %)	
CARENTAN		67 %	Subvention (15,0 %)	Subvention (8,0 %)	Subvention (10,0 %)	

* La part est en % du montant des travaux TTC. (1) les amodiations et la récupération de T.V.A. = 17 %

1.3. Les retombées économiques

1.3.1. Les retombées économiques sur les entreprises du B.I.P.

On constate dans ce domaine que les retombées régionales sont faibles ce qui s'explique par la faible part des travaux réalisés par des entreprises régionales.

Répartition du montant des travaux effectués à CARENTAN et CHERBOURG selon l'origine géographique des entreprises

Ports	Origine Géographique :	Entreprises hors région en M.F. :	% :	Entreprises régionales en M.F. :	% :
CARENTAN	(1982)	9,00	86	1,25	14
CHERBOURG	(1974)	13,26	84	2,54	16

Source : DDE de la Manche

On observe pour ces deux ports, de même qu'à SAINT VAAST, des résultats semblables, cependant les entreprises sous-traitantes n'ont pas pu être prises en compte, faute d'information suffisante. On peut donc estimer à 20 % environ la part des travaux portuaires réalisés par des entreprises régionales (en fait presque toutes de la Manche).

Cette situation illustre un état de fait : Il n'existe pas en Basse Normandie d'entreprises de travaux publics qualifiées pour réaliser les importants travaux de génie civil nécessités par un port lourd ou capable de répondre à un appel d'offre global. C'est surtout sur les marchés d'aménagement secondaires (bâtiments, V.R.D.) qu'interviennent les entreprises locales.

Il faut donc retenir le fait que 80 % des retombées économiques directes d'installation et d'aménagement des ports de plaisance échappent à la "sphère régionale".

1.3.2. Les retombées induites sur les commerces locaux

Pendant la période d'aménagement des ports de plaisance la retombée est double. Tout d'abord le personnel employé sur le chantier pendant la durée des travaux apporte une clientèle supplémentaire. Du point de vue régional, ce résultat est d'autant plus intéressant que la main d'oeuvre des chantiers est avant tout extra-régionale.

D'autre part, le "phénomène" chantier crée un mouvement de population important autour du port, qui constitue déjà, un pôle d'attraction. Ce second effet semble en fait plus marquant que le premier de par son ampleur et sa durée (puisqu'il se poursuivra une fois le port construit). Mais cette forme de tourisme mobilise essentiellement des bas normands et l'apport économique extra régional est faible.

1.3.3. Les retombées fiscales

La T.V.A. sur le montant HT des travaux réalisés (17,6 % jusqu'en 1982, 18,6 % après) constitue une recette fiscale importante pour l'État, cependant dans certains ports (Granville), la TVA a pu être récupérée par le gestionnaire, ce qui a permis d'aider au financement des travaux.

TVA sur les travaux portuaires de plaisance réalisés dans la Manche de 1973 à 1986 en francs courants

Année	Investissements	TVA (taux = 17,6 % jusqu'en 1982, 18,6 ensuite)
1973	150 000	22 450
1974	38 670 000	5 787 347
1975	5 521 320	826 320
1976	1 600 000	239 456
1977	125 000	18 707
1978	436 000	65 252
1979	-	-
1980	1 400 000	209 524
1981	8 536 000	1 277 497
1982	20 462 000	3 209 049
1983	4 782 000	749 960
1984	4 696 000	736 472
1985	1 753 000	274 922
1986	683 000	107 115

2 - LES RETOMBÉES ECONOMIQUES LIEES AU FONCTIONNEMENT DES PORTS DE PLAISANCE

Trois critères doivent être retenus pour mesurer l'importance des retombées économiques engendrées par l'exploitation des ports de plaisance :

- le nombre de salariés employés par les gestionnaires des ports,
- le montant des recettes d'exploitation,
- les retombées fiscales liées à l'exploitation du port

2.1. Le nombre de salariés des ports de plaisance

Le tableau suivant établit une liste des emplois port par port, en fait on s'aperçoit de la très faible importance de ces emplois au niveau régional : 50 salariés à temps plein et 41 saisonniers.

Les emplois directs des ports de plaisance

Salariés	Ports	Emplois permanents en nombre de personnes	Emplois saisonniers en en nombre de mois
GRANVILLE		6	15
CHERBOURG		12	10
SAINT VAAST LA HOUGUE		6	3
CARENTAN		3	5
GRANCAMP		2	-
PORT EN BESSIN		-	-
COURSEULLES		4	3
OUISTREHAM		6	5
CAEN		1	-
DEAUVILLE PORT-DEAUVILLE		10	-
HONFLEUR		-	-
TOTAL		50	41

Source : Enquête auprès des gestionnaires des ports de plaisance.

2.2. Les recettes d'exploitation

Ces recettes sont de plusieurs ordres :

- a) redevance d'usage d'une place à quai ou sur terre-plein,
- b) service de manutention,
- c) loyers des commerces se trouvant sur la concession,
- d) fruits de la vente de matériel ou de fuel par les soins du gestionnaire lui-même,
- e) des produits financiers,
- f) des produits exceptionnels.

Ces recettes peuvent être repérées par l'examen des comptes d'exploitation des gestionnaires. C'est ce qui a été fait pour le département de la Manche (mais n'a pu l'être pour le Calvados).

Produits d'exploitation des ports de plaisance de la Manche en 1985

PORTS	Produits d'exploitation (en francs)
GRANVILLE	5 930 454
SAINT VAAST LA HOUGUE	1 292 490
OMONVILLE	44 880
REGNEVILLE	26 950
BARFLEUR	56 221
PORT-BAIL	368 340
CARTERET	636 302

2.3. Les retombées liées à l'exploitation

2.3.1. La redevance domaniale

Redevance domaniale payée par les ports de plaisance de la Manche en 1986.

PORTS	Redevance domaniale (en francs courants)
GRANVILLE	170 000
REGNEVILLE	3 280
AGON-COUTAINVILLE	3 280
BARNEVILLE	6 701
OMONVILLE	2 571
CHERBOURG	120 000
BARFLEUR	6 406
SAINT VAAST LA HOUGUE	41 347
CARENTAN	-
PORT-BAIL	21 863
TOTAL pour la Manche	375 448

Source : D.D.E. de la Manche.

Le nombre de places à quai étant sensiblement le même dans le Calvados et dans la Manche. Il est possible d'évaluer la redevance versée par les gestionnaires des ports de Basse Normandie ($2,5 \times 375\ 000\ F$) = 938 750 F.

2.3.2. La taxe professionnelle et la taxe foncière

Ces deux taxes sont dues à la commune et au département, elles ont principalement pour base la surface occupée par les installations. En ce qui concerne les retombées économiques, il convient de distinguer deux agents ; d'une part, les gestionnaires du port et d'autre part, les entreprises liées à l'activité plaisance.

- Les gestionnaires

Ces taxes représentent pour les ports importants une part non négligeable des dépenses d'exploitation. A GRANVILLE par exemple, elles s'élèvent à 7 % des recettes d'exploitation.

- Les entreprises liées à l'activité plaisance

C'est un élément qu'il convient de signaler eu égard à l'importance des entreprises concernées, il est toutefois difficile de chiffrer ces taxes.

2.3.3. La TVA sur les recettes d'exploitation

Elle concerne d'abord les gestionnaires et représente 20 % du montant des recettes d'exploitation mais elle n'est pas acquittée par tous les ports.

Elle concerne ensuite les entreprises liées à l'activité plaisance. Elle peut être évaluée alors à partir du chiffre d'affaires estimé réalisé par les professionnels de la plaisance :

TVA versée par les professionnels = CA réalisé \times 18,6 % = 55,8 millions de francs.

3 - LES ENTREPRISES BAS NORMANDES LIEES A L'ACTIVITE PLAISANCE

3.1. La filière plaisance

En fait, il faut distinguer deux sous-filières : l'une qui est liée aux bateaux eux-mêmes, l'autre qui correspond aux autres dépenses des plaisanciers (équipement, achats alimentaires...). Cette dernière n'a été saisie que de façon incidente. Comme elle apparaît essentiellement au niveau des commerces, il est souvent impossible d'isoler une activité spécifiquement "plaisance" de tels établissements.

En ne retenant que les activités pour lesquelles on a effectivement recensé des entreprises bas-normandes, on peut résumer l'ensemble de la filière par le tableau ci-dessous.

Filière navigation de plaisance

!			!
!		SOUS-FILIERE BATEAUX	!
!		-----	!
!	:	21 : TRAVAIL DES METAUX	!
!	:	24 : PRODUCTION D'EQUIPEMENT INDUSTRIEL	!
!	A :	: (Moteurs, Turbines, Chaudronnerie)	!
!	M :	28 : FABRICATION DE MATERIEL ELECTRIQUE	!
!	O :	29 : FABRICATION DE MATERIEL ELECTRONIQUE	!
!	N :	: (instruments de Navigation)	!
!	T :	44 : TEXTILE	!
!	:	: (Voiles, Filets, Hamacs, Cordages)	!
!	:	53 : PRODUITS DE LA TRANSFORMATION DES MATERIELS PLASTIQUES	!
!	:	55 : BATIMENT	!
!	:	: (Menuiserie de bord)	!
!		-----	!
!	C :	54.03 : FABRICATION DE BATEAUX DE PLAISANCE	!
!	E :	32.03 : CONSTRUCTION D'AUTRES BATEAUX	!
!	N :	32.04 : FABRICATION ET POSE D'EQUIPEMENTS DE BORD	!
!	T :	32.05 : REPARATION DE NAVIRES	!
!	R :	31 : CONSTRUCTION DE MATERIELS DE TRANSPORT	!
!	E :	: (Remorques)	!
!		-----	!
!	:	58 : COMMERCE DE GROS NON ALIMENTAIRE	!
!	A :	59 : COMMERCE DE GROS INTER-INDUSTRIEL	!
!	V :	63 à 65 : COMMERCE DE DETAIL ET REPARATION	!
!	A :	: en particulier 64.47 COMMERCE DE DETAIL D'ARTICLES DE SPORT (Accastillage)	!
!	L :	80 : LOCATION ET CREDIT-BAIL MOBILIER	!
!		-----	!
!		SOUS-FILIERE "EQUIPEMENT DU PLAISANCIER"	!
!		-----	!
!	:	46 : INDUSTRIE DE LA CHAUSSURE	!
!	:	: (Bottes)	!
!	:	47 : HABILLEMENT	!
!	:	: (Vêtements de mer)	!
!	:	52 : INDUSTRIE DE CAOUTCHOUC	!
!	:	: (Equipement de plongée)	!
!	:	54.02 : FABRICATION D'ARTICLES DE SPORT	!
!		-----	!
!	:	62 : COMMERCE DE DETAIL ALIMENTAIRE	!
!	:	63 et 64 : COMMERCE DE DETAIL NON ALIMENTAIRE	!
!	:	: (Livres, articles de sport...)	!
!	:	71 : TRANSPORTS MARITIMES ET NAVIGATION COTIERE	!
!	:	: (Croisières, Ecoles de voile)	!
!	:	:	!
!		-----	!

3.2. Méthodologie

On a principalement utilisé le fichier SIRENE 1986 de l'INSEE, les informations ont ensuite été vérifiées et complétées à l'aide d'autres fichiers :

- les fichiers des Chambres de Commerces et d'Industrie des trois départements,
- l'annuaire du Nautisme
- le fichier de la Fédération des Industries Nautiques,
- l'annuaire KOMPASS Normandie.

3.3. Les résultats

3.3.1. Le nombre d'établissements recensés

En essayant de suivre la filière et en distinguant l'industrie et les services, on aboutit au tableau suivant :

INDUSTRIE (+ BGC)			SERVICES		
N°	ACTIVITE	NBRE D'ETS	N°	ACTIVITE	NBRE D'ETS
21	MECANIQUE	3	58 et 59	COMMERCE DE GROS	7
24	EQUIPEMENT INDUSTRIEL	3	64.47	COMMERCE D'ARTICLES DE SPORT	19
28 et 29	MATERIEL ELECTRIQUE ET ET ELECTRONIQUE	6	62 et 64	AUTRES COMMERCES DE DETAIL	9
32	CONSTRUCTION NAVALE	25	65	REPARATION	5
44 à 47	TEXTILES, CHAUSSURES, HABILLEMENT	5	71	TRANSPORT MARITIME	1
54.03	FABRICATION DE BATEAUX DE PLAISANCE	52	81	LOCATION	10
	DIVERS	5			
	TOTAL	99		TOTAL	51

Les secteurs comportant un nombre important d'établissements sont ceux qui sont directement liés à la plaisance : la fabrication de bateaux de plaisance (54.03), leur équipement (32.04), et le commerce d'articles de sports qui inclut l'accastillage (64.47) représentent 65 % du total.

3.3.2. Taille des établissements

Structure par taille des établissements

! Taille	: Activité			: Total	: Services	: Total	: Total en %
	: Construction:	: Equipement:	: Autres activités				
! Nombre de salariés	: Construction:	: Equipement:	: Autres activités industrielles	: Industrie	: Services	: Total	: Total en %
! 0	: 29	: 2	: 3	: 34	: 19	: 53	: 35,3
! 1 à 5	: 24	: 10	: 5	: 39	: 27	: 66	: 44,0
! 6 à 10	: 3	: 3	: 3	: 9	: 1	: 10	: 6,7
! plus de 10:	: 5	: 1	: 11	: 17	: 4	: 21	: 14,0
! Total	: 61	: 16	: 22	: 99	: 51	: 150	: 100,0

Les établissements de plus de 10 salariés ne représentent donc que 14 % du total. Il n'y a donc en fait que trois établissements de plus de 20 salariés travaillant pour la plaisance : VALERY-EPSE CHARPENTIER et ISOMAT dans la construction et MECANOREM dans les remorques.

3.3.3. Estimation des effectifs totaux

Beaucoup d'établissements importants ne consacrent qu'une faible part de leur activité à la plaisance. On a obtenu de la part des entreprises concernées une estimation de l'effectif employé dans les productions liées au secteur plaisance.

! Secteur	: Entreprise	: Effectif total	: Effectif Plaisance	: % Plaisance du CA
! 21.08	: DEMOLIN	: 42	: (2)	: 5 %
! 28.10	: GUERIN	: 40	: 5	
! 31.12	: MECANOREM	: 30	: 20	
! 44.30	: BORNEY	: 30	: (1)	: 3 %
! 44.39	: FILETS L'HONNEUR	: 30	: (3)	: 10 %
! 46.01	: BOTTES LE CHAMEAU	: 100	: (5)	: 5 %
! 47.01	: STE NORMANDE DE CONFECTION	: 75	: 2	
! 52.02	: SCHMITT	: 40	: 3	
! :	: TOTAL	: 387	: 41	

Compte tenu de la petite taille de la plupart des autres établissements, on a supposé que la totalité de leur effectif, pouvait être affecté à la plaisance. Par ailleurs, il faut rajouter aux effectifs salariés les chefs d'entreprises individuelles. On aboutit ainsi au tableau suivant :

Emplois attribuables à la plaisance

		EFFECTIF TOTAL	: DONT GRAND ETABLISSEMENT (plus de 10 salariés)
I	Construction	244	107
N			
D			
U	Equipement	78	15
S			
T			
R	Autres activités industrielles	126	58
I			
E	TOTAL INDUSTRIE	448	180
S	Commerces d'articles de sport	72	25
E			
R			
V	Autres services	106	20
I			
C			
E	TOTAL SERVICES	178	45
S			

On obtient donc au total 626 emplois dont 36 % employés dans des établissements de plus de 10 salariés. La construction (et la réparation), l'équipement et l'accastillage représentent 394 emplois soit plus de 60 % du total.

3.3.4. Estimation du chiffre d'affaires

Un calcul peut être tenté, à partir de résultats obtenus par la société ACT dans une étude sur la Charente-Maritime.

En ne considérant que la partie centrale de la filière : construction, voilerie, accastillage, entretien et réparation on arrive pour ce département à un effectif de 2 450 salariés réalisant un chiffre d'affaires de 690 MF. En appliquant le même rapport à la Basse Normandie, on obtient pour les 626 emplois recensés un chiffre d'affaires de 175 MF.

En arrondissant à 200 MF, on aboutit à une estimation qui est vraisemblablement proche de la vérité.

3.3.5. Répartition géographique des activités

Zone	Nombre d'établissements	%	effectifs	%
Littoral Calvados	70	45	296	47
Cotentin	35	26	180	29
Sud Ouest Manche	34	22	103	16
Intérieur	11	7	47	8
TOTAL	150	100	626	100

On constate, sur ce tableau, que la zone littoral Calvados est dominante, avec des entreprises situées autour de CAEN, à BAYEUX et dans les ports de la frange littorale, de HONFLEUR à PORT EN BESSIN et GRANDCAMP, en passant par les grandes stations balnéaires et OUISTREHAM (voir carte en annexe).

Dans le Nord Cotentin, les localisations dominantes sont naturellement les ports les plus importants : SAINT VAAST, BARFLEUR, BARNEVILLE-CARTERET et surtout CHERBOURG.

3.4. Commentaires et conclusions

On ne peut que constater la faiblesse du poids de la filière plaisance dans l'activité régionale. Les établissements sont pour la plupart artisanaux (certains n'ayant d'ailleurs qu'une activité saisonnière). Les grandes entreprises sont très peu nombreuses, même dans la construction et la réparation navales.

De plus, on peut noter que cette population d'entreprises est assez peu stable : près de la moitié des entreprises de notre fichier ont été créées depuis 1980.

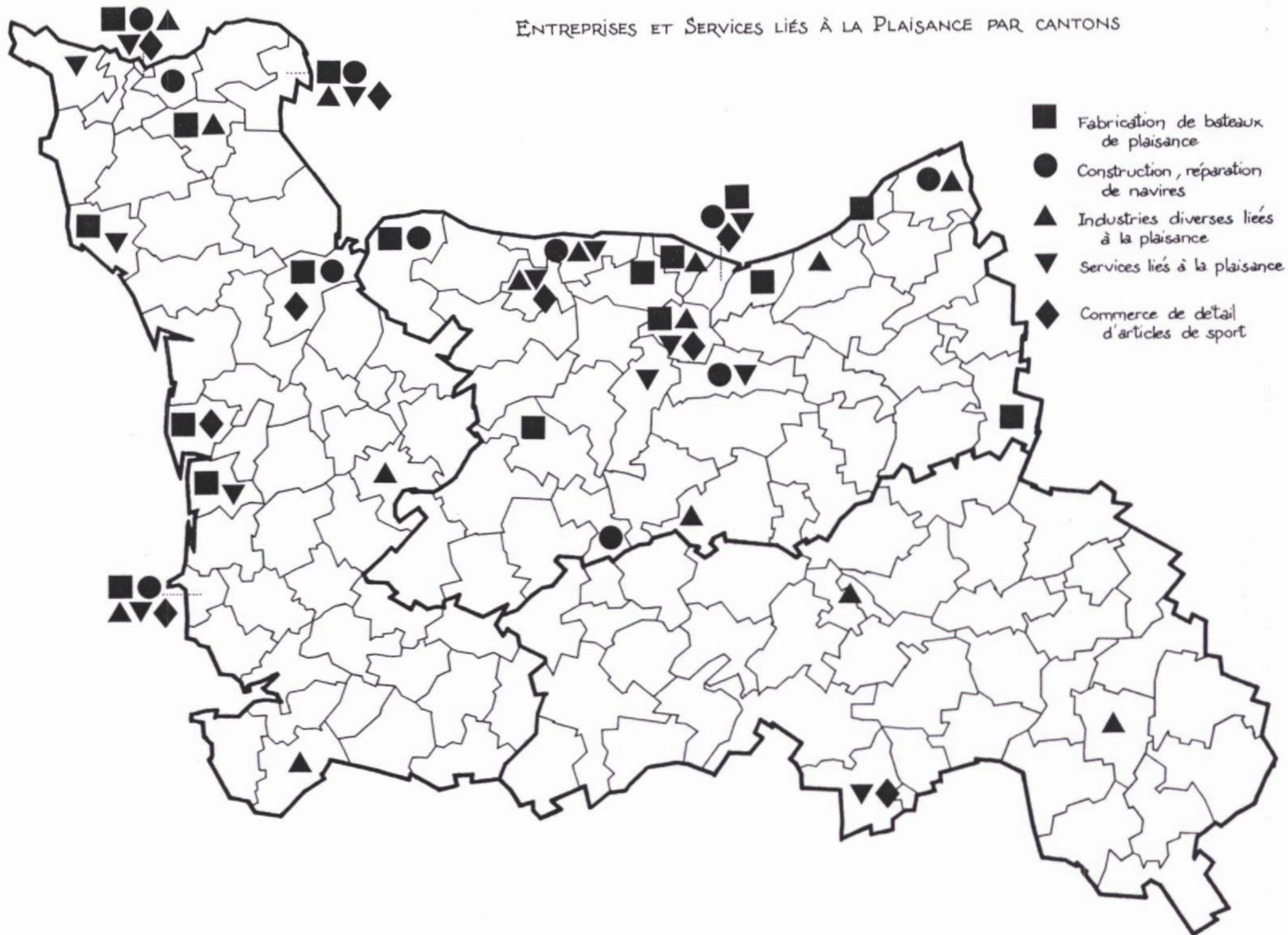
En terme d'emplois, la filière représente sur le plan régional un pourcentage infime (de l'ordre de 0,1 %) de la population active.

A titre de comparaison, on a pu observer précédemment que la Basse Normandie représentait environ 25 % de la Charente Maritime qui est une des zones les plus actives dans le domaine de la plaisance.

Ces dix dernières années, quelques grands ports de plaisance ont été créés en Basse Normandie. Ils auraient dû générer des activités supplémentaires, des emplois nouveaux et une croissance des chiffres d'affaires des entreprises constituant notre fichier. Cela ne semble malheureusement pas s'être toujours concrétisé. Les entrepreneurs nous ont clairement laissé entendre qu'une faible partie seulement de leur chiffre d'affaires se réalisait dans la région. (Ainsi ISOMAT n'a vendu qu'un mat en deux ans à SAINT VAAST).

La Basse Normandie ne constitue pas un potentiel de consommateurs suffisant et oblige les entreprises à "exporter" leur production hors de la région, en France, notamment sur la Côte d'Azur ou à l'étranger.

ENTREPRISES ET SERVICES LIÉS À LA PLAISANCE PAR CANTONS



Les exemples sont nombreux :

- MECANOREM (Valognes) : le responsable a estimé que son chiffre d'affaires se réalisait à l'exportation et un peu sur la Côte d'Azur,
- GUERIN MARINE : l'activité d'importation de bateaux de plaisance fonctionne à 95 % pour la Côte d'Azur,
- VALERY Ep. CHARPENTIER (Cabourg) : fabrication de bateaux de plaisance. Ne vend aucun bateau sur la Basse Normandie, fabrication de bateaux pour l'exportation et la Côte d'Azur,
- GARCIA exporte également beaucoup.

En un certain sens, ce phénomène peut être apprécié positivement car il montre l'existence chez les entreprises bas-normandes d'un savoir-faire reconnu. Cependant ces marchés extérieurs à la région, qui sont très concurrentiels, ne pourront vraisemblablement suffire à promouvoir un développement réel des activités régionales liées à la plaisance.

4 - EVALUATION DES DEPENSES DES PLAISANCIERS DANS LA REGION BAS-NORMANDE

Il s'agit d'évaluer deux grands types de dépenses non plaisancières, c'est-à-dire des dépenses non liées directement à la pratique du nautisme (nourriture, vêtements, dépenses d'hébergement, de loisirs...) :

- les dépenses non plaisancières effectuées par les plaisanciers lors de leur passage croisière dans les ports bas-normands,
- les dépenses non plaisancières effectuées par les plaisanciers résidents (c'est-à-dire les plaisanciers régionaux ou non régionaux ayant un bateau stationnant à l'année dans un port de la région), lors de leur séjour dans ce même port.

Nous tenterons de mener l'analyse en terme d'apport pour la région ce qui nous obligera à distinguer les dépenses interrégionales et intra-régionales.

L'évaluation de ces dépenses ne sera pas réalisée sur les ports d'échouage mais seulement sur les ports les plus importants.

La méthodologie adoptée pour l'évaluation de ces deux types de dépenses est la même. Dans les 2 cas, nous élaborons une structure par taille de bateaux correspondant à une structure de budget spécifique. Les dépenses totales d'une classe i dépendent de trois facteurs :

- un budget par taille de bateau et par jour,
- un nombre de bateaux par classe,
- une durée de passage ou d'utilisation.

Les dépenses totales sont obtenues en faisant la somme des dépenses réalisées par chaque classe de bateaux.

4.1. Evaluation des retombées économiques du passage croisière

4.1.1. L'analyse des dépenses non plaisancières issues du passage croisière dans les ports de la Manche

a) Evaluation du budget croisière

Nous prendrons comme base de référence, l'évaluation réactualisée des dépenses non plaisancières effectuées par les plaisanciers lors de l'escale, telle qu'elle a été élaborée par le bureau d'étude ACT en 1976.

Dépenses journalières d'escale par bateau en fonction de la longueur du bateau (en F)

!	:	- 5 m	:	5-7 m	:	7-9,5 m	:	9,5-13 m	:	+ 13 m	!	
!	:	-----		-----		-----		-----		-----		!
!	:		:		:		:		:		!	
!	:	219	:	265	:	384	:	504	:	1 000	!	
!	:		:		:		:		:		!	

Source : LERE sur une base d'évaluation des dépenses par le bureau d'études ACT "Impact économique et conditions de financement des ports de plaisance" Août 1976.

b) La fréquentation des ports de plaisance de la Manche

Evolution du passage à la journée entre 1980 et 1986 dans les ports de la Manche

!	années :	1980	:	1981	:	1982	:	1983	:	1984	:	1985	:	1986	!
!	Ports	-----		-----		-----		-----		-----		-----		!	
!	GRANVILLE	3 700	:	3 649	:	3 120	:	3 160	:	3 260	:	3 400	:	3 143	!
!	CHERBOURG	4 371	:	4 758	:	5 294	:	5 384	:	5 510	:	5 063	:	5 991	!
!	SAINT VAAST	-	:	-	:	-	:	2 854	:	3 195	:	3 968	:	4 526	!
!	CARENTAN	-	:	-	:	-	:	278	:	280	:	402	:	690	!
!	TOTAL	8 151	:	8 407	:	8 514	:	11 676	:	12 245	:	12 833	:	14 350	!
!			:		:		:		:		:		:		!

Entre 1980 et 1986, le nombre de passages a augmenté de 76 %. Le succès du port de SAINT VAAST LA HOUGUE, en service depuis 1982, a largement contribué à cette augmentation : si on ne retient que les ports de CHERBOURG et GRANVILLE, le nombre de passages n'a augmenté que de 13 %.

Répartition des nuitées passées dans le port de CHERBOURG en 1985 (selon la taille du bateau)

	- 5 m	5-7 m	7-9,5 m	9,5-13 m	+ 13 m	Total
Nuitées	3	427	6 596	5 604	504	13 134
%	0,02	3,3	50,22	42,66	3,8	100

Les hypothèses de stabilité de la structure d'une année à l'autre et d'extrapolation des données disponibles sur CHERBOURG à l'ensemble des ports de la Manche, permettent d'obtenir la répartition du nombre de bateaux de passage par taille en 1986 sur le département.

Répartition des bateaux de passage dans les ports de la Manche en 1986 (selon leur taille)

	- 5 m	5-7 m	7-9,5 m	9,5-13 m	+ 13 m	Total
Nombre de bateaux	3	474	7 207	6 121	545	14 350

c) La durée du passage

Les statistiques disponibles sur CHERBOURG, SAINT VAAST et CARENTAN en 1986, concernant le nombre de bateaux de passage à la journée et le nombre de journées correspondantes, permettent cette estimation par simple rapport.

Durée moyenne de séjour par bateau en 1986

	1 - Nombre de bateaux de passage à la journée	2 - Nombre de journées correspondantes	3 - Durée moyenne de passage : (2)/(3)
CHERBOURG	5 991	12 410	2,1
SAINT VAAST	4 452	9 022	2
CARENTAN	690	2 190	3,2

Nous pouvons prendre alors une durée moyenne arbitraire de passage dans les ports de la Manche de 2,1 jours par bateau.

d) Résultats

Evaluation des dépenses d'escale dans le département de la Manche en 1986

!	:	:	:	:	:	:	!
!	:	- 5 m	5-7 m	7-9,5 m	9,5-13 m	+ 13 m	Total
!	:	:	:	:	:	:	!
!	1 - Nombre de bateau	3	474	7 207	6 121	545	14 350
!	2 - Dépenses journalières d'escale par bateau en frs	219	265	384	504	1 000	-
!	3 - Dépenses totales d'escale en millions de francs (1)x(2)x2,1 jours	0	0,26	5,81	6,48	1,14	13,69

Les dépenses non plaisancières de passage dans les ports les plus importants du département de la Manche peuvent s'évaluer aux alentours de 13,5 millions de francs en 1986.

4.1.2. Tentative d'extrapolation sur les ports du Calvados

Bateaux de passage dans les ports du Calvados en 1986

!	Ports	Nombre de bateaux de passage	!
!	:	:	!
!	HONFLEUR	1 100	!
!	DEAUVILLE	690	!
!	PORT DEAUVILLE	1 503	!
!	OUISTREHAM	1 254	!
!	CAEN SAINT PIERRE	n.c.	!
!	COURSEULLES	800	!
!	GRANDCAMP	n.c.	!
!	TOTAL	5 347	!

On remarque que la fréquentation des ports du Calvados est beaucoup moins importante que celle des ports de la Manche (de l'ordre de 2,6 fois moins).

Comme précédemment, la durée moyenne de passage sera prise égale à 2,1 jours.

Pour l'évaluation du budget croisière les dépenses non plaisancières effectuées par les plaisanciers sont supposées identiques à celles de la Manche (4.1.1.).

Evaluation des dépenses d'escale dans le département du Calvados en 1986

	- 5 m	5-7 m	7-9,5 m	9,5-13 m	+ 13 m	Total
1 - Nombre de bateaux	1	176	2 685	2 281	203	5 347
2 - Dépenses journalières d'escale par bateau en frs	219	265	384	504	1 000	-
3 - Dépenses totales d'escale en millions de frs (1)x(2)x2,1 jours	0	0,1	2,17	2,41	0,43	5,11

Les dépenses non plaisancières de passage peuvent être estimées à 5 millions sur le département du Calvados.

4.1.3. Les retombées pour la région

Si on raisonne en terme d'apport pour la région, il convient de retirer des dépenses évaluées précédemment, toutes les dépenses de croisière effectuées dans les ports de la région par des plaisanciers résidents, originaires de Basse-Normandie. Il s'agit en effet de dépenses intrarégionales qui ne constituent aucun apport pour la région.

Cette distinction est délicate dans la mesure où il n'existe pas de statistiques complètes sur l'origine géographique des plaisanciers de passage. Seules des statistiques de nationalité sont disponibles et peuvent nous permettre de faire une approche grossière du problème.

Nationalité des plaisanciers de passage en 1986 dans les ports bas-normands (en %)

	Anglais	Français	Autres
CHERBOURG	74,1	16,7	9,2
SAINT VAAST	47	46	7
CARENTAN	60	35	5
GRANVILLE (estimation)	25	70	5
OUISTREHAM	25	67	8

Source : Capitainerie des ports.

On remarque la proportion importante d'anglais de passage dans les ports du Nord et de la façade Est du Cotentin, qui atteint 74 % au port de CHERBOURG. Ceci n'est pas le cas des ports du Calvados en général, même si la proportion semble y être un peu plus importante qu'à OUISTREHAM.

Globalement dans ces cinq ports, les seuls étrangers sont à l'origine de 60 % des passages enregistrés en 1986. Ils constituent ainsi une part importante de la clientèle des ports bas-normands.

4.2. Evaluation des dépenses non plaisancières des plaisanciers résidents

4.2.1. L'analyse des dépenses non plaisancières des plaisanciers résidents dans les ports de la Manche.

a) Evaluation du budget

Evaluation des dépenses moyennes non plaisancières des plaisanciers résidents par jour et par bateau en francs en fonction de la taille du bateau

!	:	:	:	:	:	!
!	:	- 5 m	5-9,5 m	9,5-13 m	+ 13 m	!
!	-----	-----	-----	-----	-----	!
!	:	:	:	:	:	!
!	Dépenses journalières	:	:	:	:	!
!	moyennes par bateau	309	433	538	696	!
!	:	:	:	:	:	!

Source : LERE sur une base d'évaluation des dépenses par le bureau d'études ACT : "Impact économique et conditions de financement des ports de plaisance" Août 1976.

b) Le parc de bateaux résidents dans les ports de la Manche

Nombre de bateaux résidents dans les ports de la Manche en 1986 et répartition par taille en %

!	:	:	Structure (en %)				!
!	:	:	-----				!
!	Nombre de bateaux	:	- 5 m	5-9,5 m	9,5-13 m	+ 13 m	!
!	résidents en 1986	:	-----	-----	-----	-----	!
!	:	:	:	:	:	:	!
!	CHERBOURG	608	12	75	12	1	!
!	SAINT VAAST	394	23	66	11	6	!
!	CARENTAN	160	9	67	22	2	!
!	GRANVILLE	850	15	63	19	4	!
!	TOTAL *	2 012	15	68	15	2	!
!	:	:	:	:	:	:	!

* moyenne pondérée

c) La durée d'utilisation

L'enquête effectuée auprès des plaisanciers pendant la période de vacances du mois d'Avril 1987, nous a révélé que la majorité des plaisanciers enquêtés utilisaient leur bateau plus de 60 jours par an.

Cependant, à côté de ce phénomène, il faut noter que des plaisanciers utilisent très peu ou même pas du tout leur bateau dans l'année. Pour cette raison, nous prendrons comme base de référence une durée moyenne d'utilisation de 20 jours par an pour l'ensemble de la flotte.

d) Les résultats

Evaluation des dépenses non plaisancières des plaisanciers résidents dans un port de la Manche en 1986

!	:	:	:	:	:	!
!	:	- 5 m	5-9,5 m	9,5-13 m	+ 13 m	Total
!	-----	-----	-----	-----	-----	-----
!	:	:	:	:	:	!
!	1 - Nombre de bateaux résidents	302	1 368	302	40	2 012
!	:	:	:	:	:	!
!	2 - Dépenses moyennes des plaisanciers	309	433	538	696	-
!	résidents par jour et par bateau en frs	:	:	:	:	!
!	:	:	:	:	:	!
!	3 - Dépenses totales de plaisanciers	1,87	11,85	3,25	0,56	17,53
!	résidents en millions de frs	:	:	:	:	!
!	(1)x(2)x20 jours	:	:	:	:	!
!	:	:	:	:	:	!

Les dépenses totales non plaisancières effectuées par les plaisanciers résidents dans les ports de la Manche peuvent être estimées à 17,5 millions de francs.

4.2.2. Tentative d'extrapolation pour le département du Calvados

Bateaux résidents dans les ports du Calvados en 1986

!	:	:	!
!	Ports	Bateaux résidents	!
!	-----	-----	!
!	:	:	!
!	HONFLEUR	90	!
!	DEAUVILLE	330	!
!	PORT DEAUVILLE	450	!
!	OUISTREHAM	640	!
!	CAEN SAINT PIERRE *	120	!
!	COURSEULLES	700	!
!	GRANDCAMP	292	!
!	:	:	!
!	TOTAL CALVADOS	2 622	!
!	:	:	!

* Le port de CAEN SAINT PIERRE a le caractère particulier de servir de port d'hivernage

Nous adopterons la structure par taille des bateaux résidents constatée sur les ports de la Manche. De même nous prendrons une durée moyenne d'utilisation du bateau de 20 jours par an pour l'ensemble de la flotte du département.

Evaluation des dépenses non plaisancières des plaisanciers résidents dans les ports du Calvados en 1986

	- 5 m	5-9,5 m	9,5-13 m	+ 13 m	Total
1 - Nombre de bateaux résidents	393	1 783	393	53	2 622
2 - Dépenses moyennes des plaisanciers résidents par jour et par bateau en frs	309	433	538	696	-
3 - Dépenses totales de plaisanciers résidents en millions de frs (1)x(2)x20 jours	2,43	15,44	4,23	0,74	22,84

Les dépenses totales non plaisancières effectuées par les plaisanciers résidents dans les ports du Calvados peuvent être estimées à 23 MF.

4.2.3. Les retombées pour la région

Si on raisonne en terme d'apport pour la région, il convient de retirer des dépenses totales des plaisanciers résidents, toutes les dépenses intrarégionales c'est-à-dire celles effectuées par les plaisanciers originaires de la région.

Origine géographique des plaisanciers ayant immatriculé leur bateau aux quartiers maritimes de CHERBOURG et CAEN

En %	CHERBOURG	CAEN	Total résidents *
BASSE NORMANDIE	78,2	51	62,8
REGION PARISIENNE	18,4	40	30,6
AUTRES REGIONS	3,4	9	6,6

Source : CAAM de SAINT MALO

* Moyenne pondérée par le nombre de bateaux résidents dans chaque département.

Si on considère que ces statistiques sont représentatives de l'origine géographique des plaisanciers résidents, on peut estimer que les plaisanciers non originaires de la région ont contribué à plus de 37 % des dépenses totales.

4.3. Récapitulatif des dépenses non plaisancières des plaisanciers en Basse Normandie

Estimation des dépenses non plaisancières des plaisanciers en Basse Normandie en millions de francs (année 1986)

!	:	MANCHE	:	CALVADOS	:	BASSE-NORMANDIE	!	
!	:	-----			:	-----		!
!	:		:		:		!	
!	:	13,69	:	5,11	:	18,80	!	
!	:	17,53	:	23,84	:	41,37	!	
!	:	31,22	:	28,95	:	60,17	!	

On retiendra plusieurs points :

- les dépenses non plaisancières peuvent être évaluées à 60 millions de francs sur l'ensemble des ports lourds du littoral bas-normand. Cependant, il convient de noter qu'il s'agit ici d'un chiffre brut : il ne tient pas compte des doubles comptes et il ne correspond pas à l'apport réel pour la région.
- la composition des dépenses varie selon le département. Les dépenses d'escales sont plus importantes dans les ports de la Manche : la fréquentation y est supérieure grâce, en particulier, à l'importance de la clientèle anglaise.
- par contre, le nombre de résidents est plus élevé dans les ports du Calvados : leurs dépenses compensent en partie la faiblesse des dépenses d'escales.

5 - LES AUTRES ACTIVITES LIEES A LA PRATIQUE DE LA PLAISANCE

5.1. Les écoles de voile, les clubs nautiques et centres nautiques

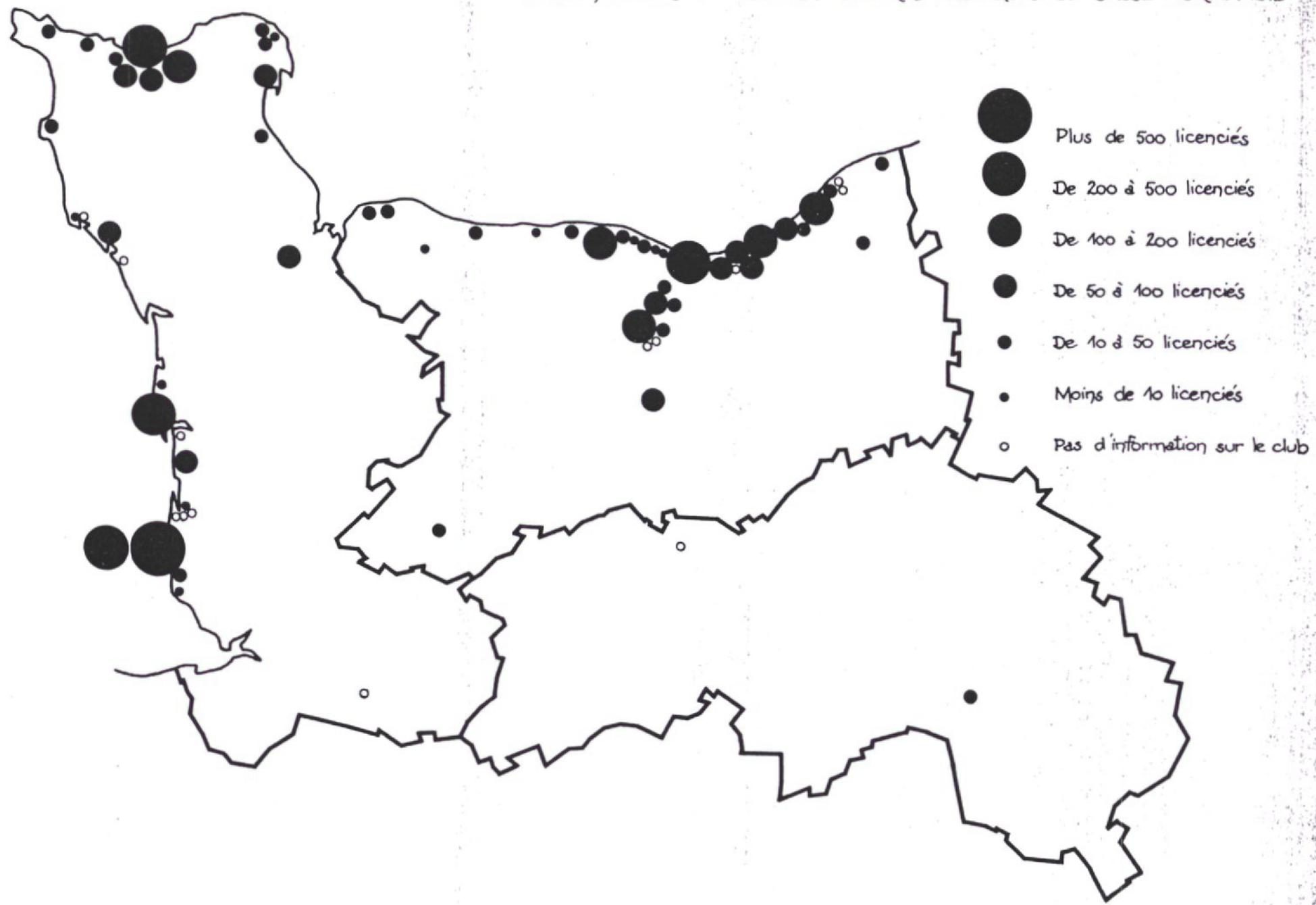
5.1.1. La pratique de la voile en Basse Normandie

En 1977, face aux perspectives de développement considérables de la plaisance légère, le schéma d'aménagement du littoral prévoyait une intensification de l'effort d'initiation, de formation à la voile et de l'équipement des clubs existants.

En 1986, la région de Basse Normandie totalisait 68 clubs, écoles de voile ou centres nautiques affiliés à la Fédération Française de Voile, qui se répartissaient comme suit :

- 36 dans le département du Calvados,
- 30 dans le département de la Manche,
- 2 dans le département de l'Orne.

CLUBS, ECOLES DE VOÏLE ET CENTRES NAUTIQUES DE BASSE NORMANDIE



De 1975 à 1986, le nombre de licenciés à la Fédération Française de Voile a augmenté de 128 %.

Evolution du nombre de licenciés FFV en Basse Normandie de 1975 à 1986

Année	Licenciés	Année	Licenciés
1975	3 049	1981	3 710
1976	3 397	1982	3 541
1977	3 955	1983	3 963
1978	3 773	1984	3 153
1979	4 085	1985	5 236
1980	4 178	1986	6 964

Source : Fédération Française de Voile.

En 1983, la part des licenciés bas-normands à la FFV représentait 4,5 % du total des licenciés français à la FFV. Le rapport du taux de pratique bas-normand sur le taux de pratique national était de 1,77. La voile reste cependant un sport que l'on peut qualifier de marginal en Basse Normandie puisque les licenciés de voile bas-normands représentaient 1,9 % du total des licenciés sportifs bas-normands.

5.1.2. Les modalités de fonctionnement

On recensait :

- 30 écoles de voile (initiation à la voile) : 25 assuraient 76 413 "journées stagiaires" dont 7 fonctionnaient plus de 10 mois dans l'année et 7 avaient une activité purement saisonnière.
- 18 écoles de sport (initiation à la pratique sportive : niveau qui suit l'initiation à la voile).
- trois centres de formation : OUISTREHAM, CHERBOURG, GRANVILLE.

L'intensité de l'activité n'est pas la même sur toute la région : en effet alors que CHERBOURG croule sous l'activité, GRANVILLE connaît des difficultés de fonctionnement dues à une demande plus faible.

Il n'existe pas ou peu, en Basse Normandie, d'activité sportive voile sur une longue durée : après leur initiation, les enfants sont parfois obligés de se tourner vers la BRETAGNE en raison de l'insuffisance des moyens disponibles.

Cette carence se traduit par :

- un manque de personnel d'encadrement ou administratif,
- un manque d'infrastructures,
- un manque de matériel.

Les recettes, sont insuffisantes ce qui justifie les participations sous forme de subventions : les 45 clubs, écoles de voiles ou centres nautiques se partageaient 1,31 millions de francs de subventions dont 33 % étaient destinés au centre nautique régional de GRANVILLE (CNRG).

L'origine de ces subventions était la suivante :

Commune	42,5 %
Conseil Général	23,5 %
Direction Départementale de la Jeunesse et des Sports	11,5 %
Fonds National pour le développement du sport	4,5 %
Autres	18,0 %

5.1.3. Contribution de clubs, écoles de voile ou centres nautiques au dynamisme de la région.

Les retombées économiques directes de ces centres sont faibles, ils tiennent néanmoins une place importante sur l'ensemble du littoral par :

- un rôle de promotion de la plaisance. A travers les stages d'initiation et de perfectionnement. Ils contribuent à former les plaisanciers de demain.
- un rôle social puisqu'ils permettent une pratique de masse grâce à la participation des pouvoirs publics,
- un rôle d'animation touristique à travers l'organisation de manifestations dont l'ampleur dépend du dynamisme des dirigeants et des capacités matérielles du club.

5.2. Le secours en mer

La SNSM intervient aussi bien pour sauver les professionnels de la mer que les marins de plaisance (ou toute autre personne) et il est impossible de faire la part des deux.

Les collectivités doivent mettre à la disposition de la SNSM les équipements nécessaires pour lui permettre d'assurer leur rôle de surveillance et d'intervention.

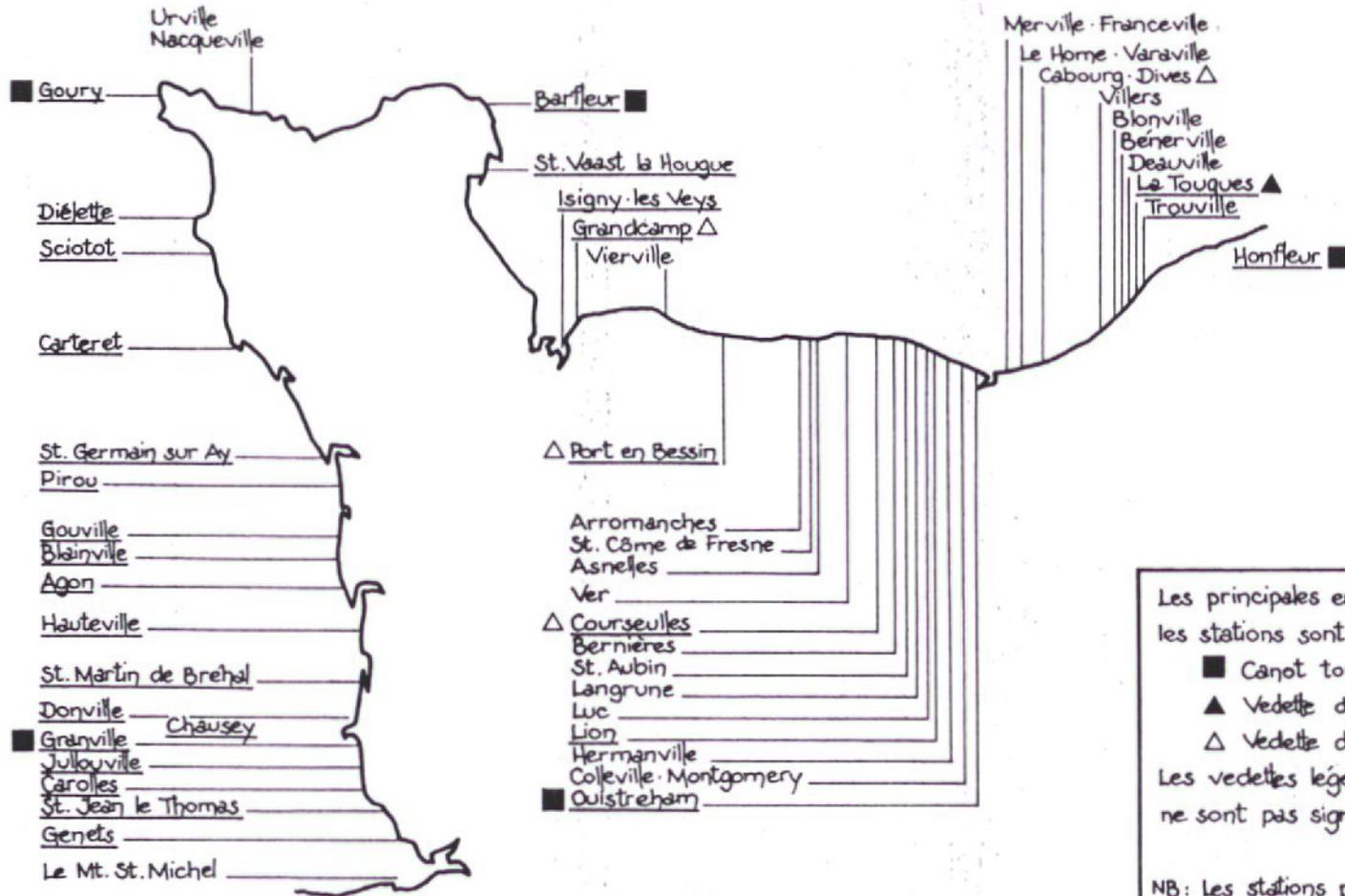
Les sauveteurs permanents et saisonniers sont entièrement bénévoles. La SNSM dispose de 34 personnes salariées à temps partiel ou complet sur l'ensemble du territoire de la France en 1986.

5.3. L'attrait touristique

Il est nécessaire, enfin, d'introduire dans notre analyse ce que l'on appelle "l'attrait touristique". Il s'agit en fait de tous les éléments, non quantifiables (en majeure partie) qui résultent de la construction d'un port et amplifient les retombées économiques liées à l'investissement en infrastructures de plaisance.

Un port de plaisance est un élément important pour une ville à vocation touristique, c'est un moyen puissant de fixer une population estivale, c'est aussi une manière de prolonger la saison.

STATIONS ET EQUIPEMENTS DE LA SÉCURITÉ NATIONALE DE SAUVETAGE EN MER (S.N.S.M.) EN BASSE NORMANDIE



Les principales embarcations dont disposent les stations sont signalées comme suit :

■ Canot tous temps

▲ Vedette de 1ère. classe

Δ Vedette de 2ème. ou 3ème. classe

Les vedettes légères ou canots pneumatiques ne sont pas signalés.

NB: Les stations permanentes sont soulignées, les autres sont armées seulement au cours de l'été.

6 - CONCLUSION

L'analyse faite a consisté à examiner quels étaient les effets de la plaisance en matière d'emploi régional et de chiffre d'affaires.

Le point de départ de cette étude est l'investissement en infrastructures de plaisance. L'analyse macroéconomique a montré en la matière la large intervention des collectivités locales (CCI, Communes, Département, Région) et de l'Etat, seul Port-Deauville a un financement "privé", les autres ports étant gérés par des collectivités locales. Si ce financement est important, les retombées fiscales induites le sont aussi ce qui peut justifier l'intervention des pouvoirs publics.

L'analyse des retombées économiques a alors pu être effectuée : elle a été scindée en deux parties, les dépenses directes en services et en matériel de plaisance et les dépenses indirectes (dépenses non plaisancières des plaisanciers).

- 1 - Les dépenses directes ont été évaluées à partir de l'offre c'est-à-dire en calculant le chiffre d'affaires des entreprises et des gestionnaires concernés. Elles sont de deux ordres : d'une part les dépenses de location de postes à quai (évaluées par le chiffre d'affaires réalisé par les ports de plaisance), d'autre part les dépenses en matériel de plaisance (évaluées par le chiffre d'affaires réalisé par les entreprises appartenant à la filière plaisance).
- 2 - Les dépenses indirectes des plaisanciers ont été établies à partir d'un budget moyen par type de bateau et par type de plaisancier.

Le résultat de notre étude est résumé dans le tableau qui suit :

Ensemble des retombées économiques liées à l'investissement en infrastructures de plaisance

	Emplois	Chiffre d'Affaires en M.F.
des ports	50	12
Retombées économiques directes		
de la filière plaisance	626	200
TOTAL	676	212
Retombées économiques indirectes		
dépenses non plaisancières: des plaisanciers	n.d.	60
TOTAL	n.d.	272

Les retombées économiques les plus importantes paraissent donc se situer au niveau de la filière plaisance, c'est-à-dire des dépenses d'équipement et de services, faites par les plaisanciers.

Les retombées économiques indirectes apparaissent relativement modestes. Cependant il convient de noter que les modes d'estimation différents de ces diverses catégories de retombées rendent délicate une comparaison fine et étroite.

Au total les retombées économiques de la navigation de plaisance paraissent peu importantes mais ne figurent dans ce tableau que les retombées qui émanent des plaisanciers (dépenses effectuées par des plaisanciers). Or, les retombées les plus importantes issues de la pratique de la navigation de plaisance sont peut être celles induites par l'afflux touristique consécutif à l'installation d'un port, mais leur évaluation est délicate.

Il est possible, pour évaluer l'importance des retombées économiques que l'on a déterminées, de les comparer à quelques grandeurs caractéristiques de l'économie régionale.

Une enquête réalisée sur l'année 1982 (cf Médial n° 24 octobre 1986), concernant le poids économique de la pêche artisanale en Basse Normandie, nous permet de remarquer que le poids de la plaisance est de l'ordre du tiers de celui de la pêche artisanale en matière d'emplois (1 000 à la plaisance pour 3 000 à la pêche).

De la même manière, il nous est possible de comparer le poids de la plaisance à celui du tourisme, pour le département de la Manche (document Office du Tourisme de la Manche), d'après les statistiques de l'URSSAF. L'enquête nous donne un chiffre de 8 000 emplois pour le tourisme à mettre en rapport avec ceux déterminés pour la plaisance soit à peu près 500 pour le département, la plaisance représente donc environ 6 % du total des emplois touristiques dans le département de la Manche.

Il convient de faire remarquer enfin que notre évaluation est ici uniquement économique ; or les retombées de la navigation de plaisance sont non négligeables du point de vue social notamment, mais les critères d'appréciation de ces retombées sont alors beaucoup plus délicats à apprécier et impossibles à quantifier.

III
ETUDE
MICRO · ECONOMIQUE

Nous avons cherché dans cette partie à mettre en évidence les retombées économiques engendrées au niveau local par l'installation ou l'existence d'un port de plaisance dans la commune. Plus précisément, l'étude a consisté à cerner les différents facteurs qui ont favorisé, ou au contraire ralenti, le développement local et la manière dont les retombées se sont manifestées.

L'étude a été menée sur quatre localités : OMONVILLE LA ROGUE, REGNEVILLE SUR MER, GRANVILLE et SAINT VAAST LA HOUGUE.

Elle a mis en évidence les critères de taille qui permettent de distinguer sans ambiguïté les petits ports (OMONVILLE et REGNEVILLE) et les grands ports (GRANVILLE et SAINT VAAST).

1 - LES CRITERES DE TAILLE ET LEUR INFLUENCE

Les retombées économiques sur une commune, qu'elles soient directes ou indirectes varient de façon importante en fonction du facteur taille.

Il convient tout d'abord de définir des critères d'évaluation de la taille des installations.

1.1. L'investissement réalisé

Les ports de SAINT VAAST LA HOUGUE et de GRANVILLE ont fait l'objet d'investissements très importants à la différence de ceux d'OMONVILLE LA ROGUE et surtout de REGNEVILLE SUR MER.

Investissements réalisés dans les quatre ports depuis 1973 (en valeur 1987)

Ports	Années d'aménagement	Investissement F 1987
GRANVILLE	1975, 1977	103 000 000
SAINT VAAST	1981, 1986	34 000 000
REGNEVILLE	Aménagements légers réalisés	
	depuis 1973	100 000
OMONVILLE	1984	500 000

Quelques remarques s'imposent :

Les dépenses réalisées à REGNEVILLE et à OMONVILLE qui sont des ports très anciens se sont surtout limitées à des dépenses d'entretien.

Les ports de GRANVILLE et de SAINT VAAST LA HOUGUE sont de création récente et le montant des investissements est en relation étroite avec les infrastructures existantes.

1.2. Le nombre de places disponibles

!	:	:	:	!
! GRANVILLE	:	:	1 000	!
! SAINT VAAST LA HOUGUE	:	:	650	!
! REGNEVILLE SUR MER	:	:	120	!
! OMONVILLE LA ROGUE	:	:	60	!
!	:	:	:	!

La distinction apparaît nettement entre les quatre ports.

1.3. Les services mis à disposition des plaisanciers

Les ports de GRANVILLE et de SAINT VAAST LA HOUGUE offrent aux plaisanciers un ensemble de prestations et de facilités très large qui permet la pratique du "camping nautique".

La faiblesse des services offerts à OMONVILLE LA ROGUE et à REGNEVILLE SUR MER ne permet pas la pratique d'un nautisme de masse.

!	:	:	:	:	:	:	:	:	!
! Prestations:	Essence	Sanitaires:	Electricité:	Eau	Grutage	Téléphone	Accès au		!
! offertes :	:	:	:	:	:	:	Ponton	:	!
!-----!	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	!
! GRANVILLE :	*	*	*	*	*	*	*	*	!
! SAINT VAAST:	*	*	*	*	*	*	*	*	!
! REGNEVILLE :	*	*	:	:	*	:	:	(*)	!
! OMONVILLE :	:	:	:	*	:	:	:	:	!
!	:	:	:	:	:	:	:	:	!

Source : Comité Interrégional du Tourisme de Normandie.

1.4. La distinction mouillage - port à flot

Les ports à flot offrent des conditions d'accès plus favorables et un temps d'accès plus long, il sont plus adaptés pour recevoir des bateaux de fort tonnage puisqu'ils suppriment le problème du "béquillage". Le port d'OMONVILLE est avec Port-Chantereigne à CHERBOURG le seul port en eau profonde du littoral Bas-Normand.

Types d'abri et conditions d'accès

Ports	Types d'abri	Conditions d'accès	
		avant pleine mer	après pleine mer
GRANVILLE	Port à flot	2 h 30	3 h 30
SAINTE VAAST	Port à flot	2 h 45	3 h
HAVRE DE REGNEVILLE	Echouage	Fonction tirant d'eau et marée	
OMONVILLE	Port en eau profonde	Toujours accessible 24 h sur 24	

1.5. L'environnement

L'intégration des petits ports est plus facile dans la mesure où ils ne nécessitent qu'un aménagement léger du site. Par contre, celle des grands ports ou ports lourds est plus difficile puisqu'elle s'accompagne souvent d'une perturbation de l'équilibre naturel.

La conception des ports lourds doit se faire dans une optique de développement local. Autour d'eux, doit donc se créer une dynamique, qui peut avoir un effet d'entraînement pour la commune et son voisinage.

Cependant, l'intensité de l'animation varie selon les ports : GRANVILLE est un centre nautique important grâce à l'existence du CNRG, unique centre en son genre en Basse Normandie. La capacité d'hébergement offerte permet au Yacht Club de GRANVILLE d'organiser des régates ou de prendre une part active à des compétitions prestigieuses (Tour de France à la voile, Course du Figaro, Micro-Cup).

Le port de SAINT VAAST LA HOUGUE offre une animation plus restreinte malgré quelques initiatives qui se sont heurtées à un manque d'hébergements et à une prise de conscience encore insuffisante, de la part des commerçants locaux.

Face à ces deux ports lourds, les ports D'OMONVILLE LA ROGUE et de REGNEVILLE SUR MER font preuve, toutes proportions gardées, d'un certain dynamisme.

1.6. La gestion

On peut distinguer deux types de gestions :

- La gestion des ports lourds, GRANVILLE et SAINT VAAST LA HOUGUE, a été confiée à des Chambres de Commerces et d'Industrie : la première à la CCI de GRANVILLE et la seconde à la CCI de CHERBOURG.

L'objectif de ces gestionnaires est l'équilibre financier : les recettes engendrées par l'exploitation du port doivent permettre de couvrir la totalité des charges financières.

- La gestion des ports d'OMONVILLE et de REGNEVILLE est assurée par des organismes sans vocation particulière pour cette tâche. La gestion du port de REGNEVILLE SUR MER est assurée par le Club nautique de REGNEVILLE et celle d'OMONVILLE par le district de BEAUMONT HAGUE.

2 - LES PETITS PORTS : UN IMPACT LOCAL LIMITE

2.1. La faiblesse des retombées économiques dans les petits ports

Lors de l'enquête menée à la fois à OMONVILLE LA ROGUE et à REGNEVILLE il est apparu très difficile de mesurer les retombées économiques, en raison de leur faiblesse.

2.1.1. Les recettes d'exploitation du port

!	:	!
! OMONVILLE	:	23 660 F
!	:	!
! REGNEVILLE	:	27 180 F
!	:	!

La faiblesse de la recette d'exploitation peut être attribuée à deux facteurs :

- Le bas prix payé par les plaisanciers

Le club nautique de REGNEVILLE demande 300 francs pour occuper un anneau se situant dans sa concession, ses autres recettes provenant des cotisations (à partir de 50 francs), des membres du club. Les recettes réalisées par le port d'OMONVILLE LA ROGUE proviennent uniquement de la cotisation de stationnement annuelle, fixée à 950 francs.

- Le faible nombre de plaisanciers

A REGNEVILLE seuls 54 mouillages appartiennent au Club tandis qu'à OMONVILLE 60 places sont disponibles.

2.1.2. L'absence de finalité commerciale des petits ports

La gestion de ces ports ne consiste pas à rentabiliser un investissement mais plutôt à développer une activité de loisir en direction essentiellement des habitants du voisinage. Pourtant, des dépenses relativement modestes permettraient de réaliser un minimum de services (douches, cabines téléphoniques, information maritime) facilitant ainsi tout au moins à OMONVILLE l'accueil de la clientèle de passage.

L'activité engendrée par la plaisance à OMONVILLE et à REGNEVILLE n'a pas permis semble-t-il un développement commercial. Elle a tout au plus permis un maintien de cette activité notamment en ce qui concerne les restaurants et les débits de boissons.

2.1.3. Les effets indirects

Pour une petite commune, la présence d'un port est à la fois essentielle du point de vue économique (développement de la pêche, maintien de quelques commerces grâce à la pratique de la navigation de plaisance et au cadre favorable créé par la présence d'un port) mais aussi du point de vue social et culturel : création d'associations, de clubs liés à la pratique de la plaisance, organisation de festivités, de concours qui sont autant d'occasions de rencontres et qui structurent la vie sociale.

Bien que ces effets ne puissent par leur nature se prêter à une quantification, ils existent néanmoins et ne peuvent être négligés dans une étude coûts-avantages.

2.2. Autres caractéristiques communes aux petits ports

2.2.1. Des plaisanciers résidents à faible pouvoir d'achat

Une forte proportion de plaisanciers des petits ports a un pouvoir d'achat relativement faible par rapport à celui des plaisanciers des grands ports. Ils sont généralement moins équipés et possèdent des bateaux de moindre taille.

Ces ports peuvent être un lieu d'attente pour les plaisanciers qui souhaitent un anneau dans un port lourd.

L'origine géographique des plaisanciers est typique : il s'agit surtout de résidents locaux ou de personnes ayant des attaches dans la région du port.

2.2.2. Des structures commerciales faibles

Les communes d'OMONVILLE et de REGNEVILLE sont dotées de commerces locaux peu nombreux comme le montre le tableau suivant.

Structure commerciale des ports de REGNEVILLE SUR MER et d'OMONVILLE LA ROGUE

Structure commerciale	OMONVILLE	REGNEVILLE
Bars-Restaurants	2	2*
Epiceries	1	2
Boulangeries	-	1
Boucheries-charcuteries	-	1
Commerces spécialisés :		
- vente et réparation de bateaux	-	1
- garages, gardiennage	-	1

* dont un possède 4 chambres d'Hôtel

Le besoin en commerces n'est pas suffisamment important dans ces deux ports pour avoir engendré une extension de la structure commerciale. Cependant, la structure commerciale existante ne suffit pas à satisfaire à elle seule la totalité des besoins des plaisanciers résidents et de passage. La proximité de grandes agglomérations influe également sur le développement de la structure commerciale: COUTANCES se trouve à 10 kms de REGNEVILLE, CHERBOURG à 25 kms d'OMONVILLE.

2.3. Eléments de différenciation

Les ports d'OMONVILLE et de REGNEVILLE peuvent être distingués selon trois caractéristiques :

- le passage croisière,
- les caractères physiques et géographiques,
- l'effet "grand chantier".

2.3.1. Le passage croisière

Le passage croisière est extrêmement faible à REGNEVILLE SUR MER. La fréquentation est surtout influencée par un phénomène de saturation des grands ports en période estivale. La pauvreté des équipements, les difficultés d'accès ne rendent pas ce port très attractif pour les plaisanciers de passage.

A OMONVILLE LA ROGUE, le passage constitue un élément important de l'activité du port : le nombre de "nuitées" de passage est évalué dans une fourchette de 1 200 à 1 500. La durée du passage est courte (de l'ordre de 1 à 2 jours) ce qui rend d'autant plus important le nombre de bateaux de passage à l'année.

La clientèle de passage à OMONVILLE est plutôt anglaise et plutôt aisée entraînant deux conséquences en termes de retombées :

- elle n'accroît pas les recettes du port (droits) puisque la place d'escale est gratuite,
- elle accroît les recettes des commerces locaux et en particulier du restaurant installé sur le port.

2.3.2. Les caractères physiques ou géographiques

La raison essentielle du succès d'OMONVILLE vient du fait que c'est un port en eau profonde, accessible 24 h sur 24 sans aucune contrainte. Son accès est facile par rapport à celui de REGNEVILLE, assujetti aux contraintes des courants et des marées.

Le port d'OMONVILLE est proche des Iles Britanniques et son étape s'inscrit dans le circuit des plaisanciers britanniques qui se dirigent ou reviennent de la Bretagne ou des îles anglo-normandes.

La défaillance des superstructures est "compensée" par la présence d'hôtels-restaurants sur les bords des quais.

2.3.3. L'effet "grand chantier"

La commune d'OMONVILLE LA ROGUE est influencée par son environnement social et économique ; la proximité des grands chantiers et de l'agglomération de CHERBOURG y ont contribué à la croissance de la population ces dernières années. De plus, une partie des aménagements du port a été financée sur des crédits grands chantiers.

3 - LES GRANDS PORTS : QUELQUES CONDITIONS POUR UNE REUSSITE LOCALE

Deux points principaux seront développés ici. Tout d'abord notre attention sera portée sur une caractéristique importante concernant les grands ports étudiés, il s'agit du délai de réaction des retombées économiques liées à l'investissement réalisé. Suivra une tentative de mesure de ces retombées.

3.1. Le délai de réaction

Les retombées économiques ne suivent pas immédiatement de manière mécanique les investissements réalisés en infrastructures de plaisance. Mis en service en mai 1975 le port du HEREL à GRANVILLE était plein en mars 1976 ; le port de SAINT VAAST, quant à lui, n'est pas encore totalement rempli pour l'année 1987 alors qu'il a accueilli les premiers plaisanciers en 1982.

Les causes de ce phénomène concernent d'une part les éléments relatifs au financement et à l'exploitation du port, d'autre part l'environnement spécifique à chaque port.

3.1.1. Les éléments explicatifs du délai de réaction liés au fonctionnement du port

a) L'investissement

Deux stratégies apparaissent : construction de tous les éléments le plus rapidement possible ou alors étalement dans le temps de l'investissement.

Les deux ports que nous étudions ont choisi des stratégies différentes. GRANVILLE a décidé de construire l'essentiel du port sur une année entre 1974 et 1975, grâce notamment au soutien financier du département de la Manche.

SAINT VAAST a été en partie contraint d'étaler les travaux sur quatre années entre 1981 et 1984.

Cet étalement des travaux à SAINT VAAST LA HOUGUE paraît être une explication au retard manifesté par les plaisanciers à s'inscrire dans ce port, qui, jusqu'en 1982, ne lui offrait pas toutes les facilités. Il faudrait concernant ce port, considérer qu'il n'est complètement équipé pour attirer les plaisanciers que depuis 1985.

Le délai de réaction est donc largement dépendant de l'étalement dans le temps des investissements et principalement des aménagements liés au port. C'est donc un atout supplémentaire important que d'avoir des ressources financières suffisantes qui permettent de financer très rapidement tous les investissements.

b) Les tarifs

Les tarifs ne semblent pas être un élément déterminant dans le choix des plaisanciers, du moins si l'on s'en tient à une comparaison entre GRANVILLE et SAINT VAAST LA HOUGUE.

Evolution des tarifs (*) des ports de SAINT VAAST ET GRANVILLE

		1984	1985	1986	1987
GRANVILLE	20 premier m ²	254,6	275,0	289,0	297,7
	au delà de 20 m ²	167,2	180,5	190,0	196,7
SAIN VAAST		150	160	170	175

(*) location annuelle TTC en francs au m²

Malgré ses tarifs élevés, le port de GRANVILLE est parvenu à attirer une clientèle importante en un temps relativement bref et à la conserver. Il a réussi, de plus, à attirer une clientèle potentielle supplémentaire dont la solvabilité a déjà pu être remarquée lors du succès de l'extension à 1 000 places du port du Hérel en 1981. Selon la CCI de GRANVILLE, une demande importante, qui se manifeste par une liste d'attente de 500 personnes, confirme cette réussite.

3.1.2. Les éléments explicatifs du délai de réaction liés à l'environnement du port

Il est possible en ce qui concerne l'environnement d'un port de plaisance de mettre en relief trois points importants :

- la spécificité,
- les moyens d'accès,
- le dynamisme local.

a) La spécificité d'un port

Chaque port de plaisance, comme nous l'avons déjà remarqué, vend un produit spécifique, le plaisancier n'est pas indifférent au port.

Le port de GRANVILLE semble disposer d'atouts intéressants qui en font un port particulier et attractif. Les éléments principaux que l'on peut retenir sont les suivants :

- tradition touristique et renommée du port de GRANVILLE,
- bassin de croisière particulièrement intéressant (proximité des Iles Anglo-Normandes et de la Bretagne)
- site remarquable.

Le principal atout de SAINT VAAST est la relative proximité des Côtes anglaises, qui peut attirer une demande supplémentaire.

b) Les moyens d'accès

Comme l'analyse macroéconomique l'a montré les ports du département de la Manche ont un handicap important sur ceux du Calvados, à cause des infrastructures de transport insuffisantes.

L'existence de la liaison ferroviaire PARIS-GRANVILLE est un élément important du succès du port du Hérél. Ceci permet d'attirer une clientèle parisienne.

Le port de SAINT VAAST LA HOUGUE paraît pénalisé du fait de la précarité des moyens d'accès, tant routiers que ferroviaires.

c) Le dynamisme local

Le succès d'un port de plaisance et plus encore la rapidité de ce succès, dépendent de la volonté manifestée par tous les partenaires locaux pour faire aboutir un projet auquel ils croient et auquel tout le monde adhère.

La structure commerciale des communes portuaires est aussi un élément de leur réussite mais cet avantage est démultiplié quand les commerçants se rendent compte du potentiel que constitue le port.

A ce titre GRANVILLE possède de larges avantages avec une structure commerciale très dense et bien adaptée à la clientèle touristique.

En revanche les commerçants de SAINT VAAST, d'après l'enquête que nous avons réalisée, semblaient peu motivés par la construction du port de plaisance et percevaient mal les avantages qu'ils pouvaient en tirer lorsque le port a été construit.

Le dernier élément à prendre en compte est l'animation créée par les clubs, les différentes associations ainsi que par les syndicats d'initiative. L'expérience et l'image de marque permettent au port de GRANVILLE d'accueillir chaque année des compétitions de grande renommée. Sa promotion est de plus assurée par une présence renouvelée au Salon Nautique.

Les efforts récemment entrepris à SAINT VAAST LA HOUGUE par le syndicat d'initiative témoignent d'une volonté de promotion touristique, mais cette prise de conscience est trop récente pour avoir déjà porté ses fruits.

3.2. Les retombées économiques et leurs manifestations

Ces retombées se manifestent sur l'exploitation des ports, sur les commerces et industries liés au nautisme et aussi, par l'intermédiaire du tourisme, sur les autres activités locales.

3.2.1. Les retombées sur l'exploitation des ports

Les ports de SAINT VAAST et de GRANVILLE nous montrent que les années consécutives à l'investissement lourd sont particulièrement délicates du point de vue financier.

Ainsi le port de GRANVILLE n'a pu assurer qu'à partir de 1980 toute la charge d'affermage qui résultait de l'investissement réalisé en 1975, l'excédent d'exploitation dégagé étant insuffisant.

De manière plus aiguë encore, SAINT VAAST connaît aussi cette situation depuis 1983, première année d'exploitation du port.

En fait deux variables principales interviennent dans la réalisation de l'équilibre budgétaire :

Les charges financières liées à l'investissement,
L'équilibre du compte d'exploitation.

- a) Les charges financières dépendent avant tout des conditions de financement du port de plaisance, mais aussi de l'importance de l'investissement réalisé et des conditions financières de l'emprunt.

Eléments déterminants des charges financières

	Investissement valeur 1987	Part financée par l'emprunt	Taux du ou des emprunts	Charge annuelle à assurer
GRANVILLE	102 992 940	62 % dont les 2/3: supportés par la CCI soit 36 %	9 %	Constante : 10 francs
SAINTE VAAST	34 070 000	34,4 %	(14 - 17 %)	Variable > 10 francs

Source : CCI de GRANVILLE, CHERBOURG et DDE de la Manche.

GRANVILLE a réalisé de plus lourds investissements que SAINT VAAST, mais les charges financières supportées par le gestionnaire sont allégées du fait de la forte part du financement assurée par les subventions et d'un taux d'intérêt de l'emprunt relativement faible.

Le principal handicap du port de SAINT VAAST paraît être le taux élevé des emprunts contractés alors que l'inflation s'est depuis fortement ralentie.

b) L'équilibre du compte d'exploitation

- Les charges d'exploitation

Le principal poste concerne les frais de personnel, 0,7 millions de francs pour chacun des deux ports (les deux ports emploient chacun 6 permanents).

L'autre poste important est constitué par les travaux réalisés. En particulier à GRANVILLE, il est nécessaire de procéder au dragage tous les trois ans et à SAINT VAAST des travaux légers d'aménagement ont été réalisés. On notera la lourde charge que représente l'imposition pour le port du HEREL : 0,35 M francs.

- Les recettes d'exploitation

L'essentiel de ces recettes est constitué par l'ensemble des taxes perçues par les ports auprès des plaisanciers. C'est à ce niveau que se situe la différence essentielle entre GRANVILLE et SAINT VAAST, le rapport étant de 1 à 4 entre ces deux ports.

En résumé les situations financières des ports de SAINT VAAST et de GRANVILLE paraissent différer principalement du fait des droits de ports perçus, donc des tarifs et de la clientèle. Si l'on s'en tient à l'évolution de la situation financière du port de GRANVILLE on peut prévoir pour SAINT VAAST un redressement pour les années à venir de la situation, même si les charges financières paraissent obérer durablement l'équilibre du budget.

3.2.2. Les retombées sur les activités industrielles et commerciales

a) Zone d'influence du port

Le problème est celui de l'importance de la commune et de sa capacité à satisfaire l'accroissement de la demande lié à l'installation du port de plaisance.

Dans un rayon de 5 kms, la commune de GRANVILLE recensait en 1982 plus de 20.000 habitants alors que les communes de SAINT VAAST et QUETTEHOU en recensaient 3 700.

GRANVILLE est un pôle tandis que SAINT VAAST LA HOUGUE, commune beaucoup plus modeste, est soumise à l'influence de CHERBOURG, place centrale du Nord Cotentin.

Les retombées engendrées par le port de plaisance sont donc beaucoup plus diffuses à SAINT VAAST qu'à GRANVILLE.

b) Les retombées sur les entreprises liées au nautisme

A SAINT VAAST LA HOUGUE, la création du port n'a pas encore permis l'implantation massive d'entreprises spécialisées. Sur les dix entreprises recensées dans la filière plaisance, pour deux seulement, la création relève directement de l'implantation du port.

L'entreprise ISOMAT emploie 30 salariés. Son activité, construction de mâts et gréements, est sans liaison avec la création du port puisqu'elle s'est créée bien avant lui.

On a pu observer deux tentatives d'implantation à SAINT VAAST qui ont débouché sur des échecs et traduisent par là même l'étroitesse du marché local.

A GRANVILLE, au contraire, 27 entreprises employant 64 salariés travaillent dans la filière plaisance.

De nombreux commerces professionnels sont nés avec le port du HEREL, et en particulier, l'activité de loueurs de matériels s'est développée de manière importante. Cinq ou six entreprises sont implantées sur les terre-pleins mêmes du port. Des tentatives de création à proximité du port ont eu lieu mais elles ont échoué en raison de la saturation des terre-pleins et de l'inexistence d'infrastructures suffisantes permettant l'installation de commerces.

De ce fait, on n'observe aucune évolution ou du moins un développement très faible de l'activité depuis quelques années.

L'activité nautique s'est extrêmement développée à GRANVILLE après la création du port de plaisance. On recense aujourd'hui, onze ans plus tard, dix neuf entreprises dont la majorité sont des commerces, le port de plaisance a donc incontestablement favorisé le développement d'une nouvelle activité à GRANVILLE.

3.2.3. Les retombées sur les activités non liées directement au nautisme

a) Le phénomène tourisme

La présence d'un port donne une image de marque favorable à la commune et augmente son attrait touristique. Ce phénomène est de loin le plus important en matière de retombées économiques.

En effet, si le plaisancier en lui-même représente la clientèle des commerces spécialisés, il ne constitue qu'une part infime de la clientèle des autres commerces.

Une grande partie des plaisanciers ont tendance à vivre sur leurs bateaux, à pratiquer ce que l'on appelle le "camping nautique", les retombées du tourisme représentent donc l'apport le plus important pour la commune.

b) Les commerces

L'enquête menée auprès des commerçants et les entretiens avec les élus locaux révèlent que les commerces les plus bénéficiaires sont surtout la restauration, les débits de boissons, l'hôtellerie et l'alimentaire, et ceci est particulièrement marqué à SAINT VAAST LA HOUGUE où le tissu commercial est faible.

A GRANVILLE où le port n'a pas été le seul élément qui a pu contribuer à l'afflux touristique local, ses retombées sur le commerce sont plus difficiles à estimer.

Alors que, selon certaines appréciations, la crise économique a fait chuter le chiffre d'affaires des commerçants français de 15 %, de manière globale, les commerçants de SAINT VAAST LA HOUGUE ont réussi à maintenir le leur. Cette stabilité peut être attribuée à l'apport du port de plaisance.

c) Le port de plaisance : un élément catalyseur

La réalisation d'un port peut donc jouer un rôle de catalyseur, mais ceci sous certaines conditions :

- La présence d'un port de plaisance nécessite de nouveaux comportements. Le port renforce l'activité estivale et prolonge la saison. Encore faut-il que les commerçants jouent le jeu en acceptant les différentes contraintes qui en découlent.
- L'intégration du port dans une commune est un élément aussi important que le port en lui-même.

Le port doit être proche du centre commercial de la commune. A SAINT VAAST LA HOUGUE, le port de plaisance est situé au bout de la seule voie d'accès à la commune et il est presque impossible pour un touriste de l'éviter. Proche du centre, intégré au port de pêche et bordé par des commerces, il y règne une animation importante.

A GRANVILLE au contraire le port de HEREL se trouve à l'écart de l'activité commerciale de la ville. Il est prévu pour y remédier, d'effectuer une prolongation commerciale du centre en direction du port.

- L'afflux touristique doit pouvoir être absorbé. SAINT VAAST LA HOUGUE n'arrive pas à satisfaire la demande d'hébergement. Ce phénomène s'observe aussi à GRANVILLE mais à un niveau moindre.
- Il ne suffit cependant pas d'attirer les touristes grâce au port mais il faut aussi et surtout les retenir et même les fidéliser. Un programme immobilier associé à un port peut le permettre, encore faut-il qu'il réponde à une demande solvable.
- On peut enfin se demander, si, indépendamment du volontarisme local, les effets d'entraînement d'un port ne seraient pas conditionnés par un nouvel effet de seuil, lié non plus à la taille du port, mais à celle de l'agglomération qui l'héberge ou tout au moins l'avoisine et qui joue ainsi vis à vis du port un rôle de tuteur.

Dans le Calvados, cette fonction est exercée par CAEN à l'ouest de l'embouchure de l'Orne jusqu'à COURSEULLES, par TROUVILLE-DEAUVILLE plus à l'Est. Dans la Manche, seules les villes de CHERBOURG et de GRANVILLE peuvent y prétendre.

A GRANVILLE, le port de plaisance est venu se greffer sur la ville qui l'a soutenu et qui en contrepartie a bénéficié de son essor.

Au contraire SAINT VAAST, dix fois moins peuplé, n'est pas un système urbain. Sa capacité d'offre est beaucoup plus réduite et l'activité plaisance (d'ailleurs saisonnière) ne peut justifier à elle seule de grosses implantations de commerces et d'industries. Ses effets d'entraînement jouent peu et le port contribue simplement à entretenir l'existant. La ville est trop petite par rapport à ce port pour qu'émerge un phénomène cumulatif de développement des deux entités.

3.2.4. Comparaison GRANVILLE - SAINT VAAST

En matière de port de plaisance GRANVILLE a su exploiter des atouts certains. La qualité du site, la situation géographique, les infrastructures déjà existantes ont contribué à son attrait et justifient son rôle de pionnier.

Conçu à une époque de croissance économique le port a bénéficié du développement corrélatif de la plaisance. Des taux d'intérêt nominaux peu élevés, alors que l'inflation atteignait des niveaux records, ont contribué à la formation de taux d'intérêts réels négatifs et à l'allègement de la charge financière.

Le port de plaisance de SAINT VAAST LA HOUGUE, lui, bénéficie de moins d'avantages. Au niveau géographique, le bassin de plaisance est plus limité. SAINT VAAST conçu et réalisé à une époque de difficultés économiques, subit de plein fouet la décélération de l'inflation. Les capitaux ont été empruntés à des taux nominaux élevés alors que la hausse des prix se réduit au fil des temps. Le port de SAINT VAAST ne connaît pas encore sa pleine capacité et le service de la dette reste très élevé.

Enfin, GRANVILLE constitue un système urbain qui, de longue date s'est investi dans le développement touristique.

A SAINT VAAST au contraire, la petite taille de l'agglomération s'ajoute à l'inexpérience. La phase de tâtonnement, d'apprentissage n'est pas encore résolue.

4 - CONCLUSION

Il est naturellement impossible à partir de l'étude de quatre cas de prétendre présenter une ébauche de typologie des ports de plaisance de la Manche. Des données sur CARENTAN, QUINEVILLE, BARFLEUR, FERMANVILLE, LE BECQUET, CHERBOURG, DIELETTE, CARTERET, AGON, PORTBAIL, etc..., devraient être collectées à cette fin.

Cependant, certaines conclusions peuvent être provisoirement retenues :

- 1) Il existe une liaison positive entre la taille du port et les retombées ou tout au moins un seuil dimensionnel en deçà duquel les effets économiques sont négligeables.
- 2) Les délais de mise en service et le mode de financement d'un port ont une influence non seulement sur l'équilibre financier de celui-ci mais aussi sur les retombées : lorsque le crédit est cher, le gestionnaire a tendance à étaler les dépenses, limitant ainsi le caractère attractif du port et par voie de conséquences les effets positifs sur l'économie locale.
- 3) Deux conditions semblent nécessaires pour que les retombées économiques potentielles se traduisent dans les faits :
 - l'intégration du port dans un projet touristique global, au service duquel le dynamisme et le volontarisme locaux se mettent sans conditions,
 - l'existence d'infrastructures et de services que seul un niveau minimal d'urbanisation permet de réaliser.

Dans l'échantillon étudié, seul GRANVILLE remplit actuellement l'ensemble de ces conditions.