

L'AVENIR DE LA PLAISANCE ET DES ACTIVITÉS NAUTIQUES EN LANGUEDOC-ROUSSILLON

PRÉAMBULE	1
A. Cadre de l'étude	1
B. Méthodologie	2
1. LES PORTS EN LANGUEDOC-ROUSSILLON	5
1.1 Quels sont-ils	5
1.2 Leur environnement – contexte historique et physique	6
1.2.1 Les origines de la plaisance en Languedoc-Roussillon	6
1.2.2 Les grandes opérations d'aménagement des ports depuis 30 ans	7
1.2.3 Le contexte aujourd'hui	8
1.3 La situation des ports – L'offre	8
1.3.1 Les ports du Languedoc-Roussillon dans le contexte français	8
1.3.2 L'évolution de l'offre en places	10
1.3.3 La répartition des capacités d'accueil	10
1.3.4 La gestion et les services des ports	20
1.3.4.1 Les gestionnaires	20
1.3.4.2 Les services disponibles dans les ports	21
1.3.4.3 Les opérations Ports Propres	22
1.3.4.4 L'investissement et l'entretien	22
1.3.5 La concurrence	23
1.3.5.1 Les capacités de la concurrence	23
1.3.5.2 Les tarifs de la concurrence	23
1.3.5.3 Conclusion	25
1.4 L'animation nautique	25
2. LA FLOTTILLE	26
2.1 La flottille immatriculée en Languedoc-Roussillon	27
2.1.1 Les statistiques annuelles des Affaires Maritimes	27
2.1.2 La flottille en 2001	29
2.1.3 La flottille des voiliers et son évolution	30
2.1.4 La flottille des bateaux à moteur et son évolution	32
2.1.5 Synthèse	34

2.2 La physionomie des ports et de l'offre	35
2.2.1 L'offre dans les ports	35
2.2.2 La composition et les caractéristiques de la flottille dans les ports	36
2.2.3 Une présentation par secteur	37
2.2.4 La répartition dans les ports de la côte	39
2.2.5 Typologie des ports	44
2.3 Les listes d'attentes	44
2.3.1 Les données	44
2.3.2 Remarques sur les candidatures multiples	45
3. LES CLIENTS	46
3.1 L'origine géographique	46
3.2 Les catégories socio-professionnelles	48
3.3 Les caractéristiques	48
4. LA FRÉQUENTATION – LES USAGES	49
4.1 La clientèle	49
4.1.1 Le choix du port	49
4.1.2 L'emplacement du bateau à l'année	49
4.2 Les formes de séjour	50
4.2.1 La présence sur le bateau	50
4.2.2 La modification de l'usage du bateau	50
4.3 Les pratiques	51
4.4 La naissance d'une nouvelle filière industrielle et commerciale	52
4.5 L'impact des 35 heures	52
5. L'ADÉQUATION OFFRE-DEMANDE	53
5.1 Synthèse	53
5.2 Les besoins en places	54
5.3 Les attentes des clients	55
6. L'IMPACT ÉCONOMIQUE DE LA PLAISANCE ET DES ACTIVITÉS NAUTIQUES	57
6.1 L'impact direct	58
6.1.1 L'identification des établissements et des entreprises	58
6.1.2 Les actifs du secteur	61
6.1.3 La masse salariale	63
6.1.4 Le chiffre d'affaire	64
6.1.5 La fiscalité locale	64

6.2 Les effets indirects	65
6.2.1 Les effets dus à la présence des plaisanciers non-résidents permanents	66
6.2.2 Les effets dus aux plaisanciers de passage	66
6.3 Les effets induits	66
6.4 Impact total	68
6.4.1 La plus value des activités autour du port	69
6.4.2 L'impact économique des ports du LR	69
6.5 Evolution	70
7. LES RELATIONS PORT/STATION, PORT/VILLE	71
7.1 Le concept géographique du port dans la station ou dans la ville	71
7.2 Les activités autour du port	72
7.3 L'impact du port sur les activités de la station et sur la valorisation du patrimoine bâti	73
7.3.1 La plus value due à la situation des commerces et restaurants sur les zones attractives d'un port est-elle réelle?	74
7.3.2 Les plus values immobilières existent-elles?	75
7.3.3 La base des taxes d'habitation et des taxes foncières est-elle influencée par la localisation des résidences?	75
7.4 Conclusions	75
8. LES PRINCIPAUX PROBLÈMES	76
8.1 Le vieillissement et le renouvellement des infrastructures et équipements	76
8.1.1 Le point de vue technique	76
8.1.2 Le constat fait par les gestionnaires	77
8.1.2.1 L'entretien des ports et les problèmes rencontrés	77
8.1.2.2 L'analyse des gestionnaires	78
8.2 Les limitations d'accès	79
9. STRATÉGIES DE DÉVELOPPEMENT DES PORTS	80
9.1 Priorité 1 : Pérenniser les infrastructures portuaires existantes	80
9.1.1 Requalification des infrastructures portuaires	80
9.1.2 Requalification des réseaux des ports	80
9.1.3 Requalification des espaces à terre	81
9.1.4 Requalification des bâtiments portuaires	81
9.1.5 Requalification des équipements	82
9.1.6 Travaux de lutte contre les pollutions	82
9.1.7 Amélioration de la sécurité	83
9.2 Priorité 2 : Adapter les ports à la demande croissante en places	83
9.2.1 Amélioration de la gestion de l'espace portuaire existant	84
9.2.2 Reconversion de friches portuaires	85
9.2.3 Création de ports secs	85

9.2.4	Création de zones de mouillage et HLP (Haltes Légères de Plaisance)	87
9.2.5	Possibilités d'implantations sur le canal du Rhône à Sète	88
9.2.6	Projets d'extension	88
9.3	Priorité 3 : Valoriser le produit « port » en terme d'aménagement urbain et de développement local	90
9.4	Actions transversales	91
9.4.1	Mise en place d'un observatoire de la plaisance en Languedoc-Roussillon	91
9.4.2	Lancement d'un audit technique et économique homogène sur l'état de chacun des ports du Languedoc-Roussillon	92
9.4.3	Mise en place d'un contrôle technique et d'une filière d'élimination des vieux bateaux	92
9.4.4	Amélioration des actions de formations	93
9.4.5	Soutien financier aux actions de requalification des ports	93
9.4.6	Création d'une structure régionale représentative des acteurs de la filière nautique	93

ANNEXES

Annexe 1 – Questionnaires

Annexe 1.1 – Questionnaires aux capitaineries

Annexe 1.2 – Questionnaires aux plaisanciers

Annexe 1.3 – Questionnaires aux commerces

Annexe 2 – Synthèse par ports

Annexe 3 – Bibliographie

Annexe 4 – Synthèse des entretiens

Annexe 5 - Création d'une île artificielle au large de Carnon-Palavas

LISTE DES ILLUSTRATIONS

TABLEAUX

Tableau 1 - Répartition des enquêtes	4
Tableau 2 - Capacité des installations par départements - Affaires Maritimes	9
Tableau 3 - Répartition régionale de la capacité d'accueil - FFPP	9
Tableau 4 - Capacité d'accueil des grands ports de plaisance et ports de commerce	11
Tableau 5 - Capacité d'accueil des petits ports d'étangs	14
Tableau 6 - Capacité d'accueil des ports sur rivières	16
Tableau 7 - Capacité d'accueil des petits ports et ports traditionnels, et des marinas	18
Tableau 8 - Gestionnaires des ports	20
Tableau 9 - Services disponibles dans les ports	21
Tableau 10 - Répartition de la flotte dans les ports	36
Tableau 11 - Répartition de la flotte par secteurs côtiers	37
Tableau 12 - Typologie des ports	44
Tableau 13 - Listes d'attente	44
Tableau 14 - Répartition de l'attente	45
Tableau 15 - Nombre de sorties par an	51
Tableau 16 - Les pratiques des plaisanciers	51
Tableau 17 - Synthèse des caractéristiques de la flotte en languedoc-Roussillon	53
Tableau 18 - Possibilités d'extensions de places	55
Tableau 19 - Activités et entreprises de la base Annuaire Nautisme	60
Tableau 20 - Cas des entreprises exerçant une activité unique : nombre moyen de postes et estimation du nombre d'emplois,	62
Tableau 21 - les établissements présents sur les ports. - comparaison avec les établissements de l'ensemble de la commune	73
Tableau 22 - Montant de la plus value en millions d'€, réalisée par les établissements situés en bordure des ports	74
Tableau 23 - Limitation des conditions d'accès	79

CARTES

Carte 1 - Capacité d'accueil des grands ports de plaisance et ports de commerce	12
Carte 2 - Capacité d'accueil des grands ports de plaisance et ports de commerce	13
Carte 3 - Capacité d'accueil des grands ports de plaisance et ports de commerce	15
Carte 4 - Capacité d'accueil des grands ports de plaisance et ports de commerce	17
Carte 5 - Capacité d'accueil des grands ports de plaisance et ports de commerce	19

FIGURES

<i>Figure 1 - Répartition moyenne du chiffre d'affaire des ports de la région L-R</i>	22
<i>Figure 2 - Capacité d'accueil du Languedoc-Roussillon et de ses concurrents</i>	23
<i>Figure 3 - Place à l'année pour un bateau de 10 m</i>	24
<i>Figure 4 - Escale pour une semaine en haute saison pour un bateau de 10 m</i>	24
<i>Figure 5 - Evolution du nombre de bateaux immatriculés en LR de 1992 à 2001</i>	27
<i>Figure 6 - Evolution comparée de la flottille en France et en LR</i>	27
<i>Figure 7 - Part de la flotte du Languedoc-Roussillon sur la flotte nationale</i>	28
<i>Figure 8 - Effectifs et répartition par classe de la flottille en Languedoc-Roussillon en 2001</i>	29
<i>Figure 9 - Répartition des effectifs des classes entre voiliers et moteur en Languedoc-Roussillon (2001)</i>	30
<i>Figure 10 - Evolution flottille des voiliers - LR</i>	30
<i>Figure 11 - Evolution flottille des voiliers - France</i>	30
<i>Figure 12 - Variation annuelle flottille des voiliers - LR</i>	31
<i>Figure 13 - Variation annuelle flottille des voiliers France</i>	31
<i>Figure 14 - Nouvelles immatriculations de voiliers en LR</i>	31
<i>Figure 15 - Mutations de propriété de voiliers en LR</i>	31
<i>Figure 16 - Evolution flottille des bateaux à moteur LR</i>	33
<i>Figure 17 - Evolution flottille des bateaux à moteur France</i>	33
<i>Figure 18 - Variation annuelle de la flottille des bateaux à moteur en LR</i>	33
<i>Figure 19 - Variation annuelle de la flottille des bateaux à moteur en France</i>	33
<i>Figure 20 - Nouvelles immatriculations de bateaux à moteur</i>	34
<i>Figure 21 - Mutations de propriété des bateaux à moteur</i>	34
<i>Figure 22 - Répartition de l'offre des ports</i>	36
<i>Figure 23 - Occupation des ports - effectifs</i>	37
<i>Figure 24 - Occupation des ports - répartition</i>	37
<i>Figure 25 - Effectifs flottille des voiliers</i>	38
<i>Figure 26 - Effectifs flottille des bateaux à moteur</i>	38
<i>Figure 27 - Effectifs flottille</i>	38
<i>Figure 28 - Répartition flottille des voiliers</i>	38
<i>Figure 29 - Répartition flottille des bateaux à moteur</i>	38
<i>Figure 30 - Répartition flottille</i>	38
<i>Figure 31 - Mobilisation de la capacité d'accueil - Voiliers</i>	41
<i>Figure 32 - Mobilisation de la capacité d'accueil - Bateaux à moteur</i>	41
<i>Figure 33 - Mobilisation de la capacité d'accueil - Flottille</i>	41
<i>Figure 34 - Répartition dans les ports - Voiliers</i>	43
<i>Figure 35 - Répartition dans les ports- Bateaux à moteur</i>	43

<i>Figure 36 - Répartition dans les ports - Flottille</i>	43
<i>Figure 37 - Listes d'attente par ports</i>	44
<i>Figure 38 - Répartition de l'attente par taille</i>	45
<i>Figure 39 - Régions d'origine - Sce Capitaineries</i>	47
<i>Figure 40 - Régions d'origine - Sce Plaisanciers</i>	47
<i>Figure 41 - Départements d'origine</i>	47
<i>Figure 42 - Quartier d'immatriculation - Sce Capitaineries</i>	47
<i>Figure 43 - Quartier d'immatriculation - Sce Plaisanciers</i>	47
<i>Figure 44 - Catégories socio-professionnelles des plaisanciers</i>	48
<i>Figure 45 - Critères de choix du port</i>	49

PRÉAMBULE

A. CADRE DE L'ÉTUDE

Cette étude s'inscrit dans le programme des travaux d'élaboration d'une stratégie de développement durable que conduit la Mission Littoral en partenariat avec les principaux acteurs de l'aménagement. Elle a pour objet de contribuer à fournir les éléments de diagnostic et des axes de stratégie à intégrer dans la politique globale.

Elle vise à appréhender la place que jouent la plaisance et les activités nautiques dans l'économie du littoral, dans l'offre et le positionnement touristique du Languedoc-Roussillon, ainsi que dans l'animation et la structuration urbaine des stations. Elle a également pour objet d'apprécier les tendances d'évolution du marché, la capacité des ports du Languedoc-Roussillon à répondre à ces évolutions, d'évaluer les contraintes affectant ces activités et de proposer les axes d'une politique régionale de la plaisance.

En définitive, les objectifs de l'étude sont de répondre aux interrogations ci-après :

- Qui sont les clients actuels des ports du Languedoc-Roussillon (tranche d'âge, origine géographique, ...) ? Quelle a été l'évolution de cette clientèle ces dix dernières années ? Quelle est l'adéquation quantitative de la demande par rapport à l'offre ?
- Quels sont les bateaux qui fréquentent les ports du Languedoc-Roussillon ? Quel est leur statut d'usage (pleine propriété, location occasionnelle, location marchande) ? Quelles sont les tendances d'évolution ?
- Quelles sont les fréquences et durées d'utilisation des bateaux par type de clientèle ? Constate-t-on des évolutions depuis 10 ans ? La mise en place des 35 heures a-t-elle eu une conséquence sur le trafic nautique ?
- Quel est l'impact économique de la plaisance et des activités nautiques associées (accastillage, entretien, construction navale, ...) ? Comment ont évolué ces retombées économiques durant ces dix dernières années ? Quel est le niveau de structuration des entreprises de ce secteur ? Quelle est la capacité des ports à développer ces filières (zones techniques, services aux entreprises, ...) ?
- Quel est l'impact d'un port de plaisance sur l'activité commerciale et de services, sur l'occupation immobilière et l'animation des espaces publics des secteurs portuaires ? Comment évalue-t-on la différence de dynamique avec les autres quartiers ?
- Quels sont les concurrents des ports du Languedoc-Roussillon ? Quels sont les atouts et handicaps des ports du Languedoc-Roussillon dans l'évolution de la concurrence ? Quel est l'état actuel des infrastructures et des services ? Sont-ils adaptés à l'évolution de la demande ? Quelles sont les capacités d'adaptation et de développement des ports existants ?
- Quels sont les principaux problèmes des ports de plaisance du Languedoc-Roussillon (gestion, durée et mode de fréquentation, réhabilitation, dragages, ...) ? Constate-t-on des évolutions depuis 10 ans ?

- Quelles stratégies possibles peut-on imaginer pour les ports et les activités nautiques du Languedoc-Roussillon ? Quelles sont les conditions à remplir, les coûts (ordre de grandeur) et les modes de financement envisageables pour ces différentes stratégies ?
- Quelle est la faisabilité de la réalisation de ports à sec en Languedoc-Roussillon (quels types de bateaux, quelle(s) gestion(s) ? Quels modes de fonctionnement ? Quelles conditions de réalisation ?) ?

B. MÉTHODOLOGIE

L'étude s'est fondée sur les éléments suivants :

- Étude bibliographique des dossiers antérieurs
- Enquêtes auprès des capitaineries
- Enquêtes auprès des plaisanciers
- Enquêtes auprès des commerces
- Echanges de points de vue avec des "personnes-ressources"

Ces méthodes ont été mises au point et validées lors des comités de pilotage et réunions diverses qui ont jalonné l'étude.

LES RÉUNIONS

On citera en particulier :

- Réunion avec le Président de la FFPP à Saint-Cyprien le 11/06/02 pour présenter la démarche,
- Comité de Pilotage N° 1 tenu à Port-Camargue le 19/06/02: Présentation de l'objet et des méthodes proposées,
- Réunion tenue le 26/06/02 au Cap d'Agde, avec l'aide de l'APPLR pour présenter les formulaires d'enquête et les compléter puis les valider avec les directeurs de ports,
- Comité de Pilotage N°2 tenu à Saint-Cyprien le 23/07/02: Présentation des enquêtes en cours, discussion autour des problématiques de l'étude,
- Comité de Pilotage N°3 tenu à Port-Leucate le 3/09/02 pour présenter les premiers résultats après exploitation des retours des enquêtes,
- Comité de Pilotage N°4 le 20/09/02 à la Grande-Motte pour présenter l'étude globale, y compris les propositions de stratégie.

Ce calendrier des diverses réunions révèle des délais de réalisation de l'étude très courts (à peine plus de 3 mois en tout). Si on déduit du délai global, les temps nécessaires en amont pour présenter et valider les méthodes et questionnaires avec les différents acteurs et en aval le temps nécessaire pour dépouiller et exploiter les enquêtes, il apparaît que ces dernières n'ont pu se dérouler que sur 5 à 6 semaines et dans une période où les gestionnaires de ports étaient peu disponibles.

Cette étude est donc difficilement comparable à d'autres études dont l'objet et le sujet sont pourtant proches, mais dont la mise en œuvre a disposé de moyens financiers et de délais de réalisation plus importants. A titre d'exemple, les enquêtes et études menées par l'APPB (Bretagne) ont duré 18 à 24 mois.

LES ENQUÊTES

Afin de dresser un état des lieux le plus précis possible de la plaisance dans le Languedoc-Roussillon, des enquêtes ont été menées dans différents ports, auprès des capitaineries, des commerces mais aussi des plaisanciers.

Les questionnaires adressés aux capitaineries étaient destinés à connaître les infrastructures et les services des différents ports, ainsi que leur budget de fonctionnement, leurs problèmes, leurs attentes et leurs projets à courts et à longs termes.

Trente neuf communes ont été recensées comme ayant tout ou partie de leur territoire en bordure de la Méditerranée, des étangs ou proches embouchures de rivières. Ces communes proposent 66 sites offrant des équipements portuaires. Parmi ces sites, les enquêtes aux capitaineries ont été envoyées aux 21 ports suivants :

- Argelès-sur-mer,
- Banyuls-sur-mer,
- Canet-en-roussillon,
- Cap d'Agde,
- Carnon,
- Collioure,
- Frontignan,
- Gruissan,
- La Grande Motte,
- Marseillan-ville,
- Narbonne-plage,
- Palavas-les-Flots,
- Port Barcarès,
- Port Camargue,
- Port-la-Nouvelle,
- Port Leucate,
- Port Vendres,
- Saint-Cyprien,
- Sainte-Marie,
- Sète
- Valras-plage.

Le taux de retour est de 81% pour le nombre de ports sollicités, représentant un peu plus de 62 % du nombre d'anneaux répertoriés sur le Languedoc-Roussillon. Cependant, sur les 17 questionnaires retournés, seuls 9 sont correctement remplis. Ce qui porte à 43% le taux de questionnaires totalement exploitables, représentant un peu plus de 50 % des anneaux identifiés.

Les enquêtes auprès des commerces ont été limitées à quatre ports. L'objectif de ces enquêtes était d'essayer de mesurer l'attractivité touristique et commerciale que peut procurer la proximité d'un port de plaisance. Il s'agissait de comprendre et d'apprécier l'interaction ville-port grâce à des questions relatives aux activités des commerces ou à l'impact de la présence du port sur leurs chiffres d'affaires.

Ces enquêtes ont été menées dans les ports d'Argelès-sur-mer, Gruissan, La Grande Motte et Palavas-les-flots, choisis comme représentatifs de toutes les positions possibles que peut avoir le port dans la ville sur le littoral qui nous intéresse.

- A Argelès le port est totalement exclu de la ville, située à deux kilomètres.
- A Gruissan, le port est l'élément structurant de la station balnéaire mais reste exclu de la ville historique.
- A La Grande Motte, le port fait partie intégrante de la ville et apparaît comme le principal pôle d'attraction.
- A Palavas, la ville ne s'est pas construite autour du port. Il reste donc en situation d'appendice bien qu'il joue un rôle certain dans l'activité de la station.

Au total, 80 commerces ont été sondés, dont 17 à Argelès, 20 à Gruissan, 24 à La Grande Motte et 19 à Palavas.

Les enquêtes auprès des plaisanciers ont permis de recueillir les informations relatives à leur pratiques et d'en déduire des évolutions et des tendances sur l'avenir de la plaisance dans la région.

Sur les 1000 questionnaires initialement prévus, 374 ont été remplis, ce qui porte le taux de réponse à 37.4%. L'échantillon ainsi constitué peut sembler réduit et peu révélateur, c'est pourquoi il convient d'apporter quelques précisions sur les méthodes d'enquête. Les enquêteurs ont réalisé ces questionnaires de la mi-juillet jusqu'à la mi-août, et ce dans 8 ports différents répartis sur tout le littoral de la région. Ils ont ainsi approché juilletistes et aoûtistes. Le nombre des questionnaires recueillis reste néanmoins faible en raison du peu de plaisanciers présents sur les pontons. Certaines heures étaient en outre nettement plus favorables que d'autres. L'activité sur les pontons se concentrait entre 10h30 du matin et 12h30, et le soir entre 17h00 et 19h30. Le reste de la journée, peu de plaisanciers étaient présents.

Le tableau suivant rappelle la répartition des enquêtes et des réponses reçues :

Nom du port	Enquêtes auprès des plaisanciers (Nb)	Enquêtes auprès des commerces (Nb)	Retour des questionnaires capitainerie et qualité de la réponse		Liste d'attente fournie
Argelès-sur-mer	39	17	oui	Bonne	Oui
Banyuls-sur-mer			non		Non
Canet-en-Roussillon			oui	Bonne	Oui
Cap d'Agde	59		oui	Bonne	Oui
Carnon	25		oui	Incomplète	Non
Collioure			oui	Incomplète	Non
Frontignan			oui	Bonne	Oui
Gruissan	28	20	oui	Incomplète	Oui
La Grande Motte	59	24	oui	Bonne	Oui
Marseillan-ville			non		Non
Narbonne-plage			oui	Incomplète	Oui
Palavas-les-flots	40	19	oui	Incomplète	Oui
Port Camargue	68		oui	Bonne	Oui
Port Vendres			oui	Bonne	Non
Port Barcarès			oui	Incomplète	Non
Port-la-Nouvelle			non		Non
Port Leucate	48		oui	Bonne	Oui
Saint-Cyprien			oui	Bonne	Oui
Sainte-Marie			oui	Incomplète	Non
Sète	8		non		Non
Valras-plage			oui	Incomplète	Oui
TOTAL	374	80	17 retours dont 8 complets		12

Tableau 1 - Répartition des enquêtes

1. LES PORTS EN LANGUEDOC-ROUSSILLON

1.1 QUELS SONT-ILS

Les enquêtes de terrain ont permis de dénombrer 66 ports et abris, accueillant des bateaux sur l'ensemble de la région Languedoc-Roussillon. Parmi eux, on distinguera :

- 21 ports maritimes,
- 23 ports d'étangs,
- 19 ports sur rivières,
- 3 ports de commerce.

Au total, après retour des éléments fournis par les capitaineries, ce sont 28 021 places qui sont offertes aux plaisanciers pour tous les types de bateaux, ce qui reste nettement inférieur aux capacités d'accueil des régions voisines. La région PACA peut accueillir environ 55 000 bateaux tandis que la Catalogne et les Baléares offrent environ 35 000 places. La capacité des ports se décompose en trois types de places :

- **Les places à flots** : au nombre de 20 500, elles représentent 73 % de l'offre en Languedoc-Roussillon.
- **Les places à terre** (port à sec) : environ 1 048 places à sec (près de 4 %) recensées qui se répartissent essentiellement sur 3 ports : Carnon, le port du Bateau d'Argent, le port du Chichoulet. Plusieurs autres petits ports offrent des places à sec sur les zones techniques.
- **Les places de passage** : près de 2 458 places, soit près de 9 % du total des places à flot. Ce ratio reste légèrement inférieur aux 10 % représentatifs de la moyenne nationale et caractéristiques des secteurs littoraux à vocation croisière-côtière.
- **Les marinas** : avec près de 4 015 places, elles représentent presque 15 % de la capacité d'accueil.

Par référence à la nomenclature de la Fédération Française des Ports de Plaisance¹, on distinguera ces 66 sites en fonction de leur taille.

Il existe en effet :

- **11 grands ports** dont la capacité d'accueil est supérieure à 800 bateaux (y compris les marinas),
- **11 ports de taille moyenne**, comprise entre 300 et 800 anneaux (y compris les marinas),
- **44 petits ports** ne pouvant accueillir plus de 300 bateaux.

¹ "Les ports de plaisance en France". Mars 1998. Ministère de l'Emploi et de la Solidarité, Fonds Social Européen, Fédération Française des ports de Plaisance. Etude réalisée par le Groupement Solidaire C.2A.I, réunissant ACT-OUEST (Saint-Malo), CATTÀ (Castelnaudary), IMAGE (Toulouse) et POINT VIRGULE 2 (Béziers)

Les deux tiers des structures d'accueil portuaire de la région Languedoc Roussillon consistent donc en petits ports, de moins de 300 anneaux. Ceux-ci n'offrent que 18% du total des places, contre 44% offerts par les 9 plus grands ports, marinas non comprises (ou 58% marinas comprises).

Parallèlement à cette classification, il est possible de distinguer cinq grands types de port :

- **Les grands ports de plaisance** : Ce sont 13 ports dont la capacité est supérieure à 500 places. A eux seuls, ils offrent 18 667 places (marinas comprises pour 4015 places), soit près de 67 % de la capacité totale de la région.
- **Les ports de commerces** : Ils sont peu nombreux, 3 ports. La plaisance ayant souvent du mal à cohabiter avec les bateaux de commerce, l'offre en places (1 303) représente moins de 5 % de la capacité d'accueil totale de la région.
- **Les petits ports d'étangs** : Ce sont 23 ports qui se répartissent sur 12 étangs. La grande majorité se trouve sur les étangs de Thau, de Bages et de Sigean. Offrant le plus souvent un nombre de places inférieur à 300, ce sont des petits ports où cohabitent pêche et plaisance. Ils offrent 2 436 places, soit environ 9 % de la capacité d'accueil de la région.
- **Les ports sur rivières et canaux** : 19 ports, tous reliés à la mer. Ils représentent 12 % de la capacité totale d'accueil de la région, avec 3 532 places.
- **Les petits ports et ports de plaisance traditionnels** : Au nombre de 8, ce sont majoritairement de petits ports ayant peu d'équipements et de services. Ils représentent une capacité d'accueil de 2 083 anneaux, soit un peu plus de 7 %.

1.2 LEUR ENVIRONNEMENT – CONTEXTE HISTORIQUE ET PHYSIQUE

1.2.1 Les origines de la plaisance en Languedoc-Roussillon

Dans la tradition languedocienne, le trafic emprunte le réseau des étangs et des canaux situé en arrière du littoral. La mer reste un milieu peu hospitalier vers lequel les riverains ne se tournent que pour y chercher un complément à l'activité traditionnelle.

Quelques implantations sporadiques s'essaient toutefois à une activité de commerce qui reste néanmoins de faible envergure à l'ombre des ports de Provence et de Catalogne.

Au gré de l'histoire des mouvements de populations, notamment le retour des chalutiers d'Algérie, et au prix d'aménagements lourds, Sète accède à la place de premier port de pêche de Méditerranée, talonné par Port-Vendres, mais loin derrière les ports de l'Atlantique, tandis que les stations actuelles ne sont que de petits ports de pêche et se cantonnent à une activité traditionnelle. Le trafic pétrolier et de matières premières, la mécanisation et l'industrialisation de l'exploitation des salines vont contribuer à développer le trafic portuaire.

C'est cependant au cours de la seconde moitié du XIX^{ème} siècle que le tourisme apparaît à la faveur du développement de voies de communication entre les villes de l'intérieur et le littoral, justifiées par la colonisation du littoral par les domaines viticoles. Avant-guerre, il induit déjà de nouvelles constructions sur la base des futures stations. Après-guerre, les villes du littoral se confirment dans une fonction résidentielle liée à la fois à la nécessité de relogement et au besoin de résidence secondaire.

La crise viticole des années cinquante va favoriser le développement des stations à l'occasion des ventes ou des transformations des terrains agricoles, au profit d'une fréquentation d'abord hebdomadaire pour les villes proches du littoral, puis saisonnière pour l'arrière pays. L'animation de ces stations est générée par le mouvement des bateaux de pêche. Le tourisme ne concerne encore qu'une population relativement locale.

1.2.2 Les grandes opérations d'aménagement des ports depuis 30 ans

Cette côte du Languedoc et du Roussillon, alors décrite comme inhospitalière et infestée de moustiques, incapable d'arrêter les touristes en transit pour les plages espagnoles, a fait en 1962 l'objet d'un projet d'urbanisme d'intérêt régional, basé sur une maîtrise foncière préalable, des programmes et des investissements d'ampleur, l'organisation en unités touristiques intégrées autour de stations créées ex nihilo et séparées par de vastes secteurs naturels protégés, un rôle polarisant des ports de plaisance et des conceptions spécifiques en matière d'urbanisme et d'infrastructures. Selon l'objectif de la Mission d'Aménagement du Littoral, le tourisme devenait le pivot de la mise en valeur de la côte du Languedoc-Roussillon.

De ce programme, naîtront des unités touristiques nouvelles, d'une capacité d'accueil de 100 000 à 120 000 lits, comprenant conjointement, dans leur principe, des stations de villégiatures et des stations nouvelles, réunissant toute la gamme des équipements d'hébergement et d'animation nécessaires leur permettant de se suffire sur le plan touristique.

Apparaîtront ainsi La Grande Motte, Carnon, le Cap d'Agde, Gruissan, Port-Leucate et Port-Barcarès, stations d'État relevant de l'initiative de la Mission Racine, ainsi que Port-Camargue et Saint-Cyprien gérées par d'autres maîtres d'œuvre.

Les ports entrent comme éléments prioritaires dans la conception de ces stations, avec toutefois des particularités héritées de la configuration du milieu. Les stations nouvelles s'articulent autour de six ports principaux, d'une capacité supérieure à 1000 places, tandis qu'une douzaine de ports secondaires, de 400 à 800 places, complète les aménagements également engagés. Le contexte naturel, avec un environnement d'étangs et de canaux de communication, favorise le concept des marinas.

Si la Mission imprime les priorités et la conception d'ensemble de ces nouvelles stations en matière d'organisation générale de l'espace, de réseau de desserte, d'équipements collectifs, de centres commerciaux, d'animation et de services, la particularité de chaque station s'affirme au travers de son architecture dont les partis pris sont extrêmement différents. Dans leur "Atlas et Géographie du Languedoc et du Roussillon", Ferras, Picheral et Vielzeuf décrivent ces créations en ces termes :

- La Grande Motte de Balladur : *un souffle, une présence qui s'imposent alors même qu'elle ne s'intègre en rien dans le site,*
- Gruissan de Glaize et Hartané : *fondre le style dans le site,*

- Le Cap d'Agde de Le Couteur : *une architecture languedocienne, un village méditerranéen,*
- Leucate – Barcarès de Candillis : *une architecture intimiste d'inspiration grecque.*

Il ressort de ces opérations d'aménagement, un réseau de ports modernes, unique en Europe, offrant une vingtaine de sites d'accueil sur quelques 215 km de côte, aux caractéristiques propres.

1.2.3 Le contexte aujourd'hui

Dans son rapport de 1994 sur "la plaisance maritime et les activités nautiques en Languedoc-Roussillon", le CES-LR proposait quelques pistes pour qualifier le contexte régional en terme de forces et faiblesses.

A l'issue des constats relevés au cours de la présente étude, il semble intéressant de rappeler les grandes lignes du diagnostic de 1994.

Les forces

- *Une clientèle fidèle, à travers en particulier l'importance des résidences secondaires et du tourisme de proximité,*
- *Un attrait des côtes méditerranéennes pour les touristes étrangers,*
- *Une desserte routière et aérienne d'excellente facture (une heure d'avion de Paris),*
- *Une capacité d'accueil de près d'un million de lits.*

Les faiblesses

- *Une certaine monotonie (côte plate, sans îles, ...) et une mer sur laquelle les bateaux de plaisance naviguent peu (bateaux tampons),*
- *Une insuffisance de clientèle de haut niveau,*
- *Une clientèle peu mobile. Le tourisme intérieur a sa propre clientèle et se développe largement de manière indépendante,*
- *Une clientèle très sédentaire, rivée à la plage durant l'été.*

On verra, notamment au travers des enquêtes réalisées auprès des plaisanciers, que l'attente en terme d'animations et de tourisme dépasse le cadre portuaire et nautique et qu'il existe une demande des plaisanciers pour un tourisme tourné vers l'intérieur.

1.3 LA SITUATION DES PORTS – L'OFFRE

1.3.1 Les ports du Languedoc-Roussillon dans le contexte français

Le Centre Administratif des Affaires Maritimes publie, dans son édition annuelle "la plaisance en quelques chiffres", un tableau récapitulatif des capacités d'accueil des ports et installations de plaisance, avec une présentation par département.

L'édition de 2001 fait état de la répartition suivante des places dans les ports de la région :

Département	Nombre d'installations	Capacité d'accueil	
		Capacité générale	dont passage
Pyrénées Orientales	8	6 360	708
Aude	7	3 635	240
Hérault	15	10 034	531
Gard	3	4 760	251
Total Languedoc-Roussillon		24 789	1 730
Total général pour la Métropole		163 795	17 870

Tableau 2 - Capacité des installations par départements - Affaires Maritimes

D'après ces données, la capacité d'accueil identifiée en Languedoc-Roussillon représente 15 % de la capacité totale en Métropole.

D'après les données de la FFPP², les ports du Languedoc-Roussillon représentent 10 % des ports littoraux français et 15 % du nombre de postes.

A l'inverse de toutes les autres régions, les grands ports (> 800 postes) représentent la majorité des ports maritimes de la région, 42 % contre 20 % sur la moyenne nationale, et fournissent 79 % de la capacité d'accueil de la région. Celle-ci est la plus élevée en France avec une moyenne à 833 postes par port, soit une fois et demi la moyenne nationale.

Catégories des ports	Petit	Moyen	Grand	Total
Ports Languedoc-Roussillon				
Total postes	1 346	3 303	17 013	21 662
Répartition régionale des postes	6%	15%	79%	
Effectif régional / Effectif national	9%	5%	25%	15%
Nombre de ports	7	8	11	26
Répartition régionale des catégories	27%	31%	42%	
Part sur l'effectif national	9%	6%	21%	10%
Capacité moyenne	192	413	1 547	833
Capacité moy. régionale / capacité moy. nationale	100%	87%	117%	150%
Ports PACA				
Total postes	3 247	21 210	26 365	50 822
Répartition régionale des postes	6%	42%	52%	
Effectif régional / Effectif national	21%	35%	38%	35%
Nombre de ports	18	40	20	78
Répartition régionale des catégories	23%	51%	26%	
Part sur l'effectif national	22%	31%	38%	30%
Capacité moyenne	180	530	1 318	652
Capacité moy. régionale / capacité moy. nationale	94%	112%	100%	118%
Total Ports littoraux				
Total postes	15 784	60 130	68 737	144 651
Répartition des postes	11%	42%	48%	100%
Nombre de ports	82	127	52	261
Répartition nationale des catégories	31%	49%	20%	
Capacité moyenne	192	473	1 322	554

Tableau 3 - Répartition régionale de la capacité d'accueil - FFPP

2 les ports pris en compte par la FFPP sont des ports maritimes ou installés sur le DPM. Ils correspondent aux 26 ports identifiés dans notre inventaire sous les labels suivants : Grands ports de plaisance, Ports de commerce, petits ports et ports traditionnels et les deux ports moyens identifiés en ports sur rivières.

1.3.2 L'évolution de l'offre en places

Il en est du Languedoc-Roussillon comme du reste de la France, les programmes de constructions de ports sont ralentis et il convient désormais de rationaliser l'existant.

Le Centre Administratif des Affaires Maritimes fait apparaître, dans son édition annuelle de 2000, une augmentation de 226 places réparties sur le Gard (85 %) et l'Aude (15 %). Les ports concernés et le type de places (places à flot ou ports à sec) ne sont toutefois pas mentionnés.

Les informations détenues au niveau des capitaineries font état de l'existant.

La consultation d'éléments bibliographiques fait apparaître des variations sur les nombres de places dans les ports sans que celles-ci traduisent des évolutions significatives à proprement parler. Ces variations relèvent probablement davantage d'incertitudes de comptage.

L'estimation de l'évolution de l'offre en places offertes sur 10 ou 20 ans par exemple, aurait pu être faite à partir des éditions antérieures du "Livre de Bord". Les contacts pris avec l'organisme éditeur pour la consultation des numéros antérieurs n'ont cependant pas permis d'aboutir par défaut de mise à disposition des éléments détenus.

Plus qualitativement, on citera des aménagements ponctuels réalisés par les gestionnaires de ports pour, à la fois augmenter les capacités d'accueil en nombre (ajout de pontons) et en taille de bateaux (agencement de pontons), les deux objectifs étant bien souvent contradictoires.

1.3.3 La répartition des capacités d'accueil

Le tableau qui suit rassemble l'ensemble des données :

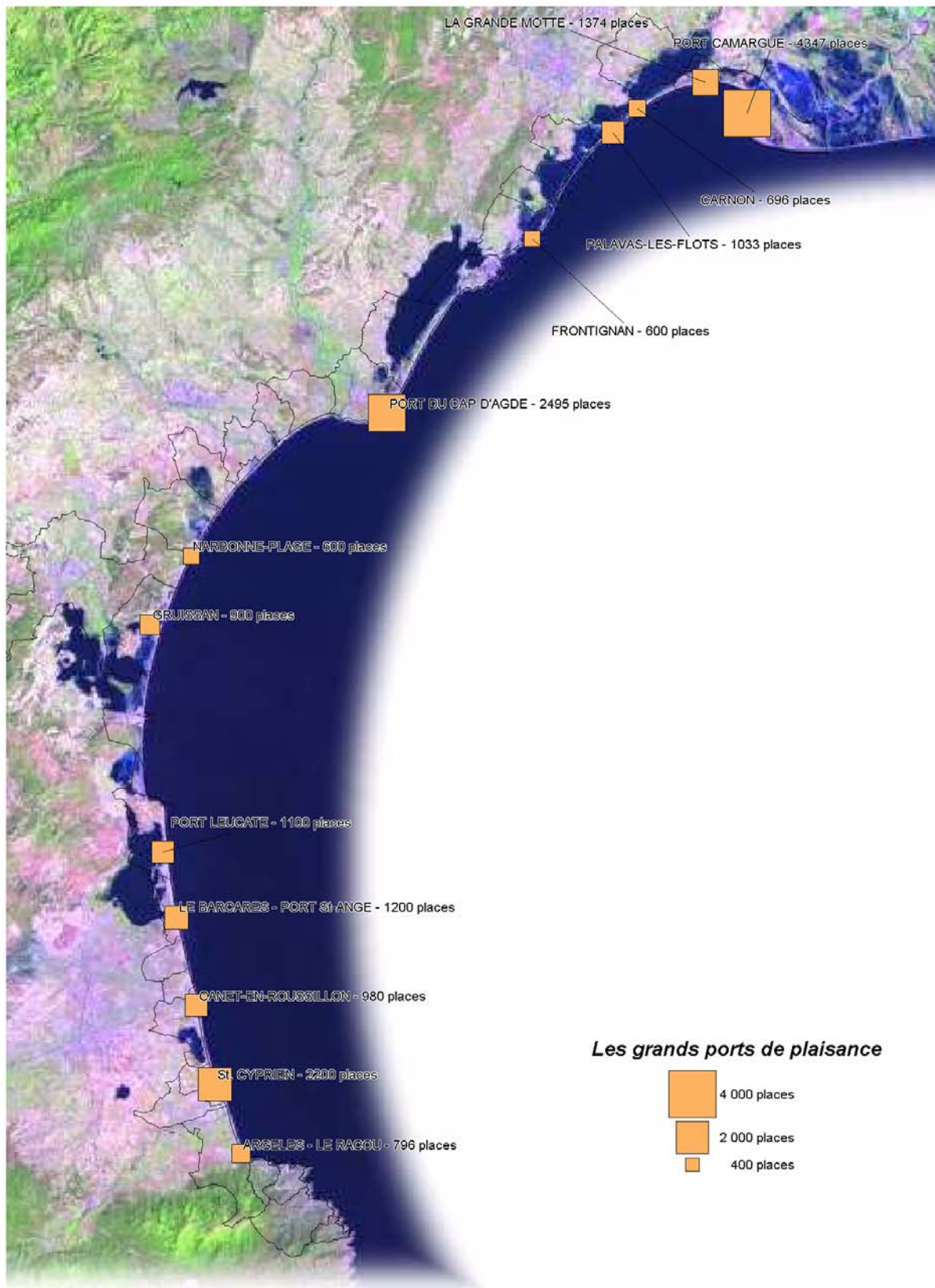
- recueillies dans les questionnaires aux capitaineries lorsque ceux-ci ont été retournés renseignés,
- extraites du "Livre de Bord" (Livre de Bord Méditerranée– Bloc Marine 2002 – Interval éditions à Marseille), à défaut de réponse des capitaineries.

Tableau 4 - Capacité d'accueil des grands ports de plaisance et ports de commerce

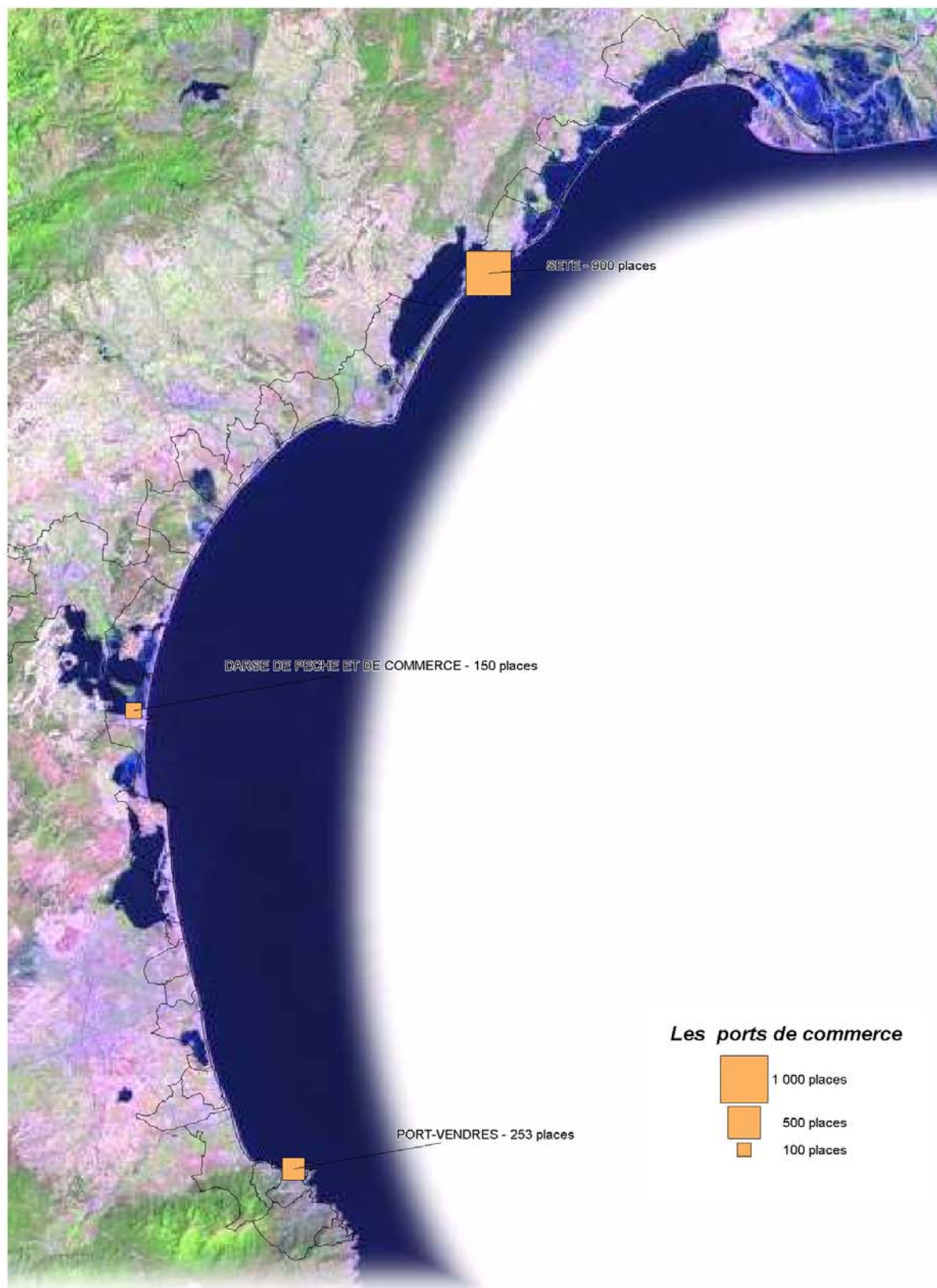
Grands ports de plaisance	Communes	Situation	Nomenclature	Capacité totale	Capacité à terre	Capacité à flot	Places de passage	Part réservée au passage (%)
PORT D'ARGELES - LE RACOU	Argelès-sur-Mer	Mer Méditerranée	Port moyen	796	0	678	118	14.8%
PORT DE CANET-EN-ROUSSILLON	Canet-en-Roussillon	Mer Méditerranée	Grand port	977	0	927	50	5.1%
PORT DU CAP D'AGDE	Cap d'Agde	Mer Méditerranée	Grand port	2 271	0	1 919	352	15.5%
PORT DE CARNON	Carnon	Mer Méditerranée	Port moyen	696	243	403	50	7.2%
PORT DE FRONTIGNAN	Frontignan	Mer Méditerranée	Port moyen	600	0	540	60	10.0%
PORT DE GRUISSAN	Gruissan	Mer Méditerranée	Grand port	900	0	860	40	4.4%
PORT DE LA GRANDE MOTTE	La Grande Motte	Mer Méditerranée	Grand port	1 374	0	1 344	30	2.2%
LE BARCARES - PORT St-ANGE	Le Barcarès	Mer Méditerranée	Port moyen	600	0	520	80	13.3%
PORT DE NARBONNE-PLAGE	Narbonne-Plage	Mer Méditerranée	Port moyen	600	0	585	15	2.5%
PORT DE PALAVAS-LES-FLOTS	Palavas-les-Flots	Mer Méditerranée	Grand port	1 033	0	983	50	4.8%
PORT DE PORT CAMARGUE	Port Camargue	Mer Méditerranée	Grand port	2 105	0	2 005	100	4.8%
PORT DE PORT LEUCATE	Port Leucate	Mer Méditerranée	Grand port	1 100	0	1 000	100	9.1%
PORT DE St. CYPRIEN	Saint-Cyprien	Mer Méditerranée	Grand port	1 600	0	1 160	440	27.5%
Total :				14 652	243	12 924	1 485	

Ports de Commerce	Communes	Situation	Nomenclature	Capacité totale	Capacité à terre	Capacité à flot	Places de passage	Part réservée au passage (%)
DARSE DE PECHE ET DE COMMERCE	Port-la-Nouvelle	embouchure de l'Etang de Sigean	Petit port	150	0	130	20	13.3%
PORT DE PORT- VENDRES	Port-Vendres	Mer Méditerranée	Petit port	253	0	223	30	11.9%
CANAU DE SETE	Sète	canal Latéral, canal de Peyrade, etc.	Grand port	900	0	900	0	0.0%
Total :				1 303	0	1 253	50	

Part réservée au passage supérieure ou égale à la moyenne nationale (10%)



Carte 1 - Capacité d'accueil des grands ports de plaisance et ports de commerce

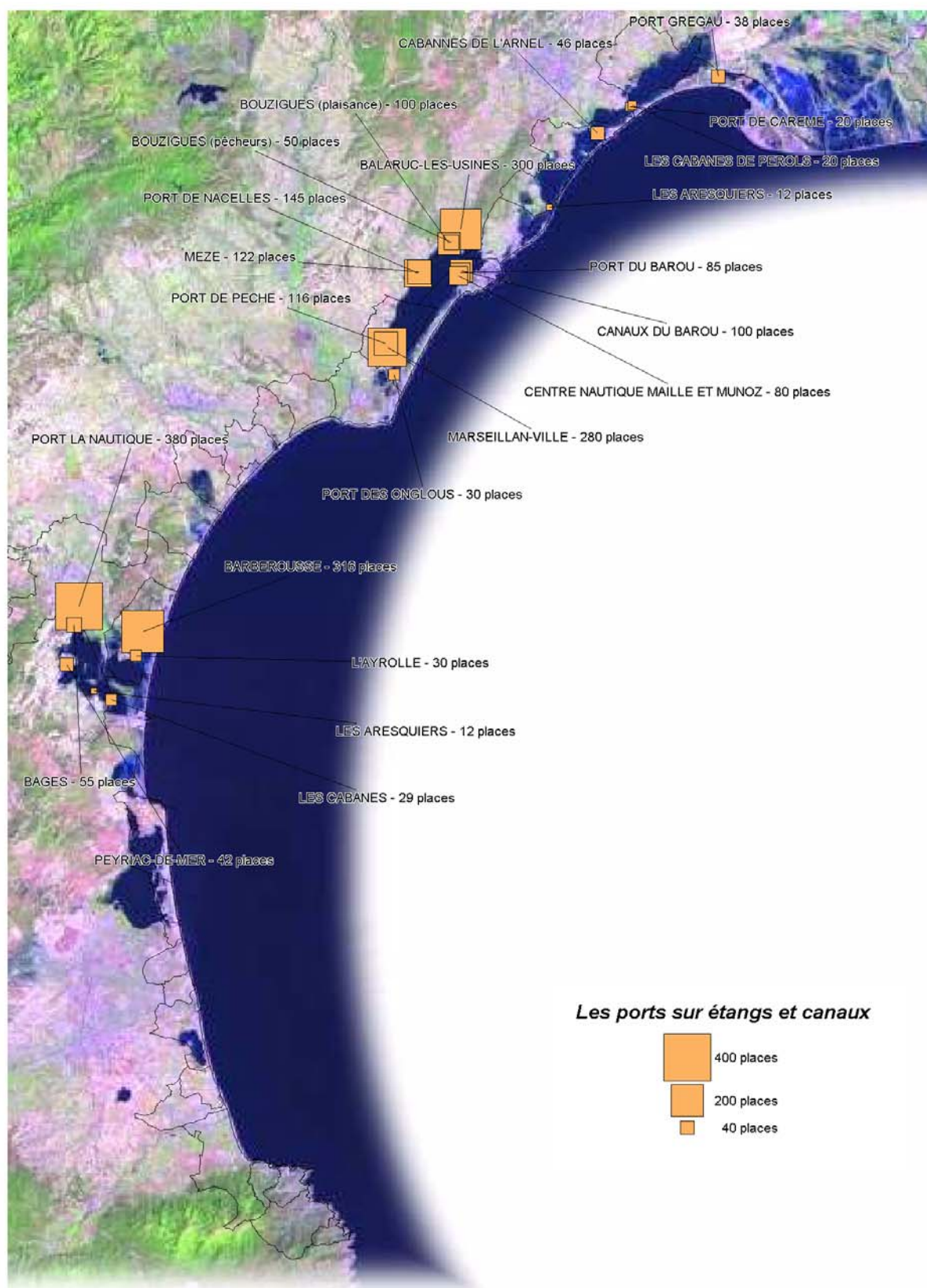


Carte 2 - Capacité d'accueil des grands ports de plaisance et ports de commerce

Tableau 5 - Capacité d'accueil des petits ports d'étangs

Petits ports d'Etangs	Communes	Situation	Nomenclature	Capacité totale	Capacité à terre	Capacité à flot	Places de passage	Part réservée au passage (%)
PORT DE BALARUC-LES-USINES	Balaruc-les-Bains	Bassin de Thau	Port moyen	300	0	300	0	0.0%
PORT DE BOUZIGUES (pêcheurs)	Bouzigues	Bassin de Thau	Petit port	50	0	50	0	0.0%
PORT DE BOUZIGUES (plaisance)	Bouzigues	Bassin de Thau	Petit port	100	10	90	0	0.0%
L'AYROLLE	Gruissan	Etang de l'Ayrolle	Petit port	30	5	25	0	0.0%
PORT DE BARBEROUSSE	Gruissan	Canal du Grazel	Port moyen	316	0	300	16	5.1%
PORT GREGAU	La Grande Motte	Etang du Ponnant	Petit port	38	8	30	0	0.0%
PORT DES ONGLOUS	Marseillan	Etang du Clos de Vias	Petit port	30	0	30	0	0.0%
PORT DE PECHE	Marseillan	Bassin de Thau	Petit port	116	4	112	0	0.0%
PORT DE MARSEILLAN-VILLE	Marseillan	Bassin de Thau	Petit port	280	0	265	15	5.4%
PORT DE MEZE	Mèze	Bassin de Thau	Petit port	122	0	111	11	9.0%
PORT DE NACELLES	Mèze	Bassin de Thau	Petit port	145	0	145	0	0.0%
BAGES	Narbonne	Etang de Bages et de Sigean	Petit port	55	50	5	0	0.0%
PORT LA NAUTIQUE	Narbonne	Etang de Bages	Port moyen	380	0	360	20	5.3%
CABANNES DE L'ARNEL	Palavas-les-Flots	Etang de l'Arnel	Petit port	46	0	46	0	0.0%
PORT DE CAREME	Pérols	Etang de Pérols	Petit port	20	18	2	0	0.0%
LES CABANES DE PEROLS	Pérols	Etang de Mauguio	Petit port	20	20	0	0	0.0%
PEYRIAC-DE-MER	Peyriac-de-Mer	Etang de Peyriac-de-Mer	Petit port	42	12	30	0	0.0%
CENTRE NAUTIQUE MAILLE ET MUNOZ	Sète	Bassin de Thau	Petit port	80	60	20	0	0.0%
PORT DU BAROU	Sète	Bassin de Thau	Petit port	85	30	55	0	0.0%
CANAUX DU BAROU	Sète	Bassin de Thau	Petit port	100	80	20	0	0.0%
LES CABANES	Sigean	Etang de Bages et de Sigean	Petit port	29	18	11	0	0.0%
PORT MAHON	Sigean	Etang de Bages et de Sigean	Petit port	40	30	10	0	0.0%
LES ARESQUIERS	Vic-la-Gardirole	Etang d'Ingril	Petit port	12	0	12	0	0.0%
	Total :			2 436	345	2 029	62	

Part réservée au places de passage supérieure ou égale à la moyenne nationale (10%)

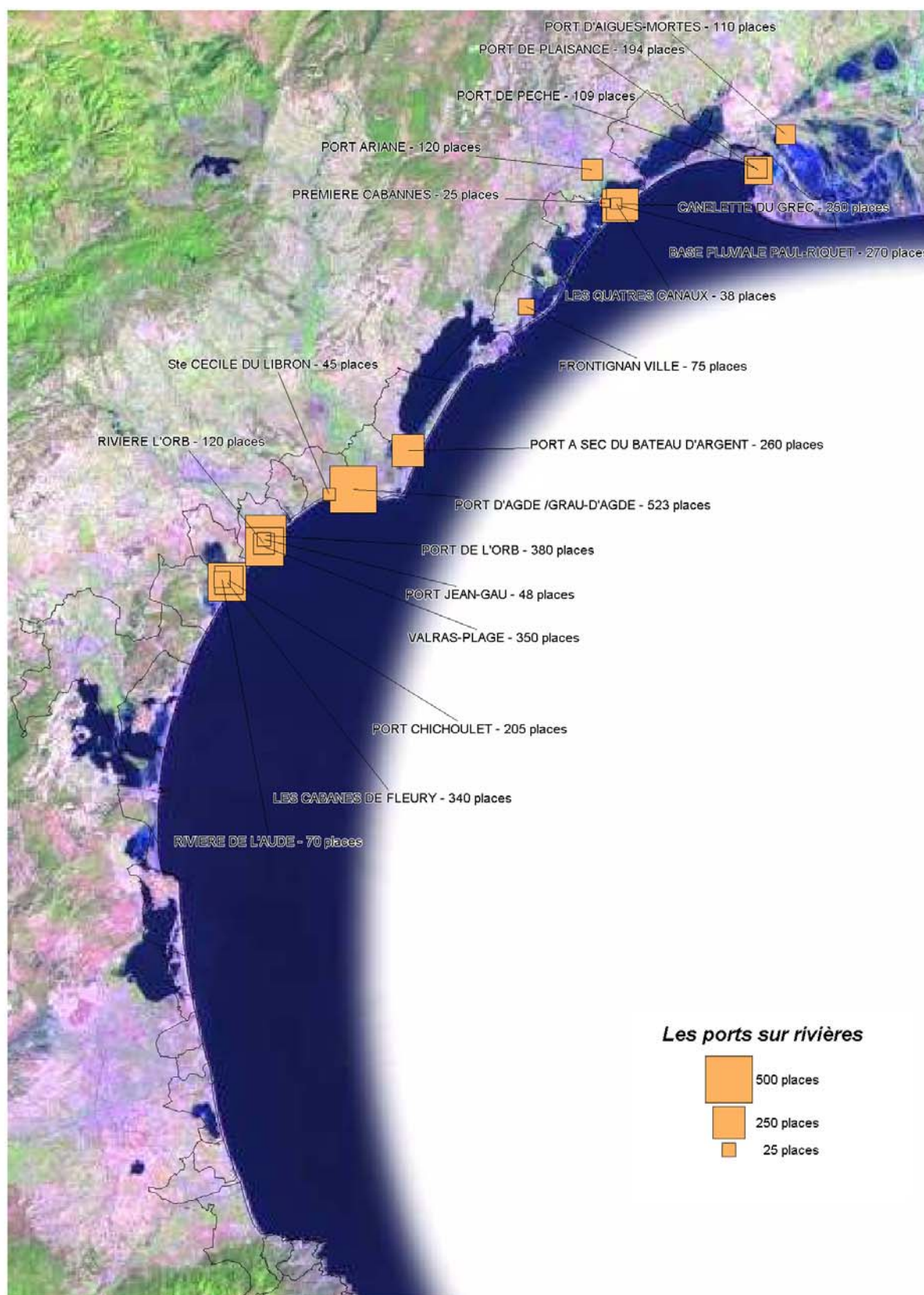


Carte 3 - Capacité d'accueil des grands ports de plaisance et ports de commerce

Tableau 6 - Capacité d'accueil des ports sur rivières

Ports sur rivières	Communes	Situation	Nomenclature	Capacité totale	Capacité à terre	Capacité à flot	Places de passage	Part réservée au passage (%)
PORT D'AGDE /GRAU-D'AGDE	Agde	Les 2 rives de l'Hérault	Port moyen	523	0	493	30	5.7%
PORT D'AIGUES-MORTES	Aigues-Mortes	Chenal Maritime	Petit port	110	0	110	0	0.0%
PORT A SEC DU BATEAU D'ARGENT	Marseillan	Bassin de Thau	Petit port	260	260	0	0	0.0%
RIVIERE DE L'AUDE	Fleury d'Aude	Les 2 rives de l'Aude	Petit port	70	0	70	0	0.0%
LES CABANES DE FLEURY	Fleury d'Aude	Rive droite de l'Aude	Port moyen	340	100	239	1	0.3%
PORT DE FRONTIGNAN VILLE	Frontignan	Canal du Rhône à Sète	Petit port	75	0	75	0	0.0%
PORT ARIANE	Lattes	Rive du Lez	Petit port	120	0	90	30	25.0%
PORT DE PECHE	Le Grau-du-Roi	Chenal Maritime	Petit port	109	0	109	0	0.0%
PORT DE PLAISANCE	Le Grau-du-Roi	Chenal Maritime	Petit port	194	0	176	18	9.3%
PREMIERE CABANNES	Palavas-les-Flots	Rive droite du Lez	Petit port	25	0	25	0	0.0%
LES QUATRES CANAUX	Palavas-les-Flots	Canal du Rhône/le Lez	Petit port	38	0	38	0	0.0%
CANELETTE DU GREC	Palavas-les-Flots	Canelette du Grec	Petit port	250	0	250	0	0.0%
BASE FLUVIALE PAUL-RIQUET	Palavas-les-Flots	Rive droite du Lez	Petit port	270	0	270	0	0.0%
PORT DE L'ORB	Sérignan	Rive droite de l'Orb	Port moyen	380	0	380	0	0.0%
PORT JEAN-GAU	Valras-Plage	Rive droite de l'Orb	Petit port	48	0	48	0	0.0%
RIVIERE L'ORB	Valras-Plage	Les 2 rives de l'Orb	Petit port	120	0	120	0	0.0%
PORT DE VALRAS-PLAGE	Valras-Plage	Rive droite de l'Orb	Port moyen	350	0	220	130	37.1%
PORT CHICHOULET	Vendres	Rive gauche de l'Aude	Petit port	205	100	100	5	2.4%
Ste CECILE DU LIBRON	Vias	Canal Maritime	Petit port	45	0	45	0	0.0%
	Total :			3 532	460	2 858	214	

Part réservée au places de passage supérieure ou égale à la moyenne nationale (10%)



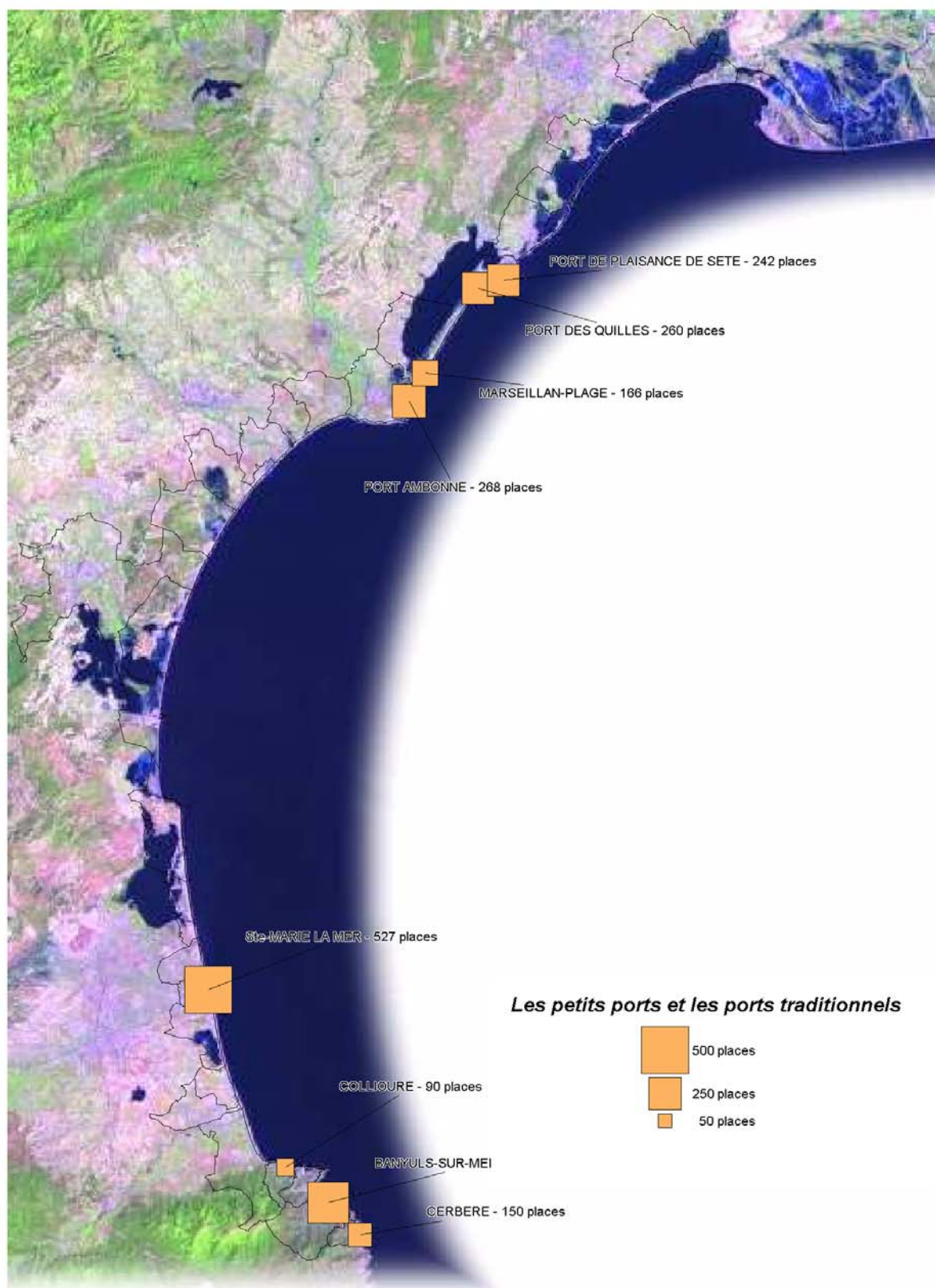
Carte 4 - Capacité d'accueil des grands ports de plaisance et ports de commerce

Tableau 7 - Capacité d'accueil des petits ports et ports traditionnels, et des marinas

Petits ports et ports traditionnels	Communes	Situation	Nomenclature	Capacité totale	Capacité à terre	Capacité à flot	Places de passage	Part réservée au passage (%)
PORT DE BANYULS-SUR-MER	Banyuls-sur-Mer	Mer Méditerranée	Port moyen	380	0	330	50	13.2%
PORT AMBONNE	Cap d'Agde	Mer Méditerranée	Petit port	268	0	241	27	10.1%
PORT DE CERBERE	Cerbère	Mer Méditerranée	Petit port	150	0	150	0	0.0%
PORT DE COLLIOURE	Collioure	Mer Méditerranée	Petit port	90	0	87	3	3.3%
PORT DE MARSEILLAN-PLAGE	Marseillan-Plage	Mer Méditerranée	Petit port	166	0	161	5	3.0%
PORT DE Ste-MARIE LA MER	Sainte-Marie	Mer Méditerranée	Port moyen	527	0	487	40	7.6%
PORT DE PLAISANCE DE SETE	Sète	Mer Méditerranée	Petit port	242	0	220	22	9.1%
PORT DES QUILLES	Sète	Mer Méditerranée	Petit port	260	0	210	50	19.2%
	Total :			2 083	0	1 886	197	

Marinas	Communes	Situation	Nomenclature	Capacité totale	Capacité à terre	Capacité à flot	Places de passage	Part réservée au passage (%)
Marinas de Gruissan	Gruissan	Mer Méditerranée	Associés à leur port d'attache	99	0	99	0	0.0%
Marinas de Barcarès	Le Barcarès	Mer Méditerranée		600	0	600	0	0.0%
Marinas de Canet-en-Roussillon	Canet en Roussillon	Mer Méditerranée		250	0	250	0	0.0%
Marinas de Saint-Cyprien	Saint-Cyprien	Mer Méditerranée		600	0	600	0	0.0%
Marinas du Cap d'Agde	Cap d'Agde	Mer Méditerranée		224	0	224	0	0.0%
Marinas de Port Camargue	Le Grau du Roi	Mer Méditerranée		2 242	0	2 242	0	0.0%
	Total :			4 015	0	4 015	0	0

TOTAL GENERAL				28 021	1 048	24 965	2 008	
----------------------	--	--	--	---------------	--------------	---------------	--------------	--



Carte 5 - Capacité d'accueil des grands ports de plaisance et ports de commerce

1.3.4 La gestion et les services des ports

1.3.4.1 Les gestionnaires

Pour la majorité des ports identifiés, la gestion en revient à la commune (38 structures représentant 60 % des places). Dans les autres cas, les gestionnaires sont des SEM (6 structures pour 21 % des places) ou CCI (7 structures pour 7 % des places), parfois des sociétés/cercles nautiques ou privés (5 structures pour 11 % des places) [10 structures sont restées indéterminées au cours de l'enquête, représentant 2 % des places].

Commune de rattachement des ports	Nombre d'entités	Ports enquêtés	Ports ayant répondu	Gestionnaire	Capacité d'accueil
Agde	1			Mairie d'Agde	523
Aigues-Mortes	1			Mairie d'Aigues-Mortes	110
Argelès	1	X	X	SEM (SAGA)	796
Balaruc-les-Bains	1			SMVM	300
Banyuls-sur-mer	1	X		Mairie de Banyuls-sur-mer	380
Bouzigues	2				150
Canet en Roussillon	1	X	X	SEM (SCEREM)	1 227 *
Cap d'Agde	2	X	X	SEM (SODEAL)	2 763 *
Carnon	1	X	X	Mairie de Maugio	696
Cerbère	1			Mairie de Cerbère	150
Collioure	1	X	X	Mairie de Collioure	90
Fleury d'Aude	2			Mairie de Fleury	410
Frontignan	2	X	X	Mairie de Frontignan	675
Grau du Roi	2			Mairie du Grau du Roi	303
Gruissan	3	X		Mairie (OMT) - Cercle nautique	1 345 *
La Grande Motte	2	X	X	Mairie de La Grande Motte	1 412
Lattes	1				120
Le Barcarès	1	X	X	Mairie du Barcarès	1 200
Marseillan	5	X		Mairie de Marseillan + privé (Bateau d'Argent)	852
Mèze	2			Mairie de Mèze	267
Narbonne	3	X	X	Mairie de Narbonne	1 035
Palavas les flots	6	X	X	Mairie de Palavas	1 662
Péroles	2				40
Peyriac-de-mer	1				42
Port Camargue	1	X	X	Régie autonome	4 347 *
Port la Nouvelle	1	X		CCI	150
Port Leucate	1	X	X	Mairie de Leucate	1 100
Port Vendres	1	X	X	CCI	253
Saint Cyprien	1	X	X	Mairie de Saint-Cyprien	2 200 *
Saint-Marie la Mer	1	X	X	SEM (SAGAN)	527
Serignan	1			CCI	380
Sète	6	X		Mairie de Sète (port des quilles), CCI (port de commerce) et Société Nautique (port de plaisance)	1 667
Sigean	2			CCI	69
Valras plage	3	X	X	Mairie de Valras-plage et port privé (Jean-Gau)	518
Vendres	1			SEM (SEBLI)	205
Vias	1				45
Vic-la-Gardiole	1				12
* marinas comprises					
Total	66	21	16		28 021

Tableau 8 - Gestionnaires des ports

1.3.4.2 Les services disponibles dans les ports

Les services proposés par les ports ayant répondu au questionnaire, se déclinent en services à la navigation et à l'entretien, et en services au séjour et à l'accueil.

Les services concernant l'usage et l'entretien des bateaux se résument par quelques ratios extraits du dépouillement des enquêtes auprès des capitaineries.

On relèvera quelques points :

- Les ports disposant des surfaces de zones techniques, ramenées au nombre de bateaux, les plus importantes se situent dans la nomenclature des petits ou moyens ports (698 m²/100 unités en moyenne). Les grands ports offrent des surfaces plus petites (588 m²/100 bateaux).
- En ce qui concerne les consommations de carburants, on verra plus loin comment estimer le nombre des sorties de bateaux en fonction de la composition de la flotte présente dans les ports.
- Pour ce qui est des plans d'eau, les données n'ayant pas été fournies par les capitaineries, les données de l'étude du CRT 96 ont été réutilisées sans que celles-ci permettent toutefois de distinguer les bassins des avant-ports.

Nom du port	Capacité du port	Surface de plan d'eau (scc : CRT 96)		Services de première utilité							
				Zone technique		Consommation carburant (m3)		Grues et travellift	Poids maximum	Cale de mise à l'eau	
				m ²	m ² /U	m ³	m ³ /100 U				Nb
Banyuls-sur-mer		3 300									
Port Vendres	253	13 600	54	5 000	1 976	130	51	3	150	-	
Collioure	90			0	0	-	-	-	-	4	
Argelès-sur-m	796			5 000	628	172	22	2	35	5	
Saint-Cyprien	2 200	300 000	136	3 000	136	350	16	5	150	180	
Canet-en-Rou	980	150 000	153	20 000	2 041	220	22	4	80	44	
Sainte-Marie	527	12 000	23	650	123	-	-	1	8	5	
Port Barcarès	1 200	600 000	500	nd		150	13	2	26	7	
Port Leucate	1 100	83 000	75	5 600	509	172	16	5	45	90	
Port-la-Nouvelle											
Port Gruissan	900	nc		nc							
Narbonne-plag	600	39 000	65	500	83	-	-	1	4	10	
Valras-plage	350			1 950	557	43	12	1	4	25	
Cap d'Agde	2 763	780 000	282	19 000	688	580	21	3	45	120	
Marseillan-plage		20 000									
Sète		30 400									
Frontignan	600	94 600	158	6 000	1 000	171	29	2	16	30	
Palavas-les-fo	1 033			nd		nd		4	45	nd	
Carnon	696	121 875	175	7 600	1 092	nd		1	13	5	
La Grande Mo	1 374	140 000	102	12 500	910	nd		2	50	70	
Port Camargu	4 347	620 000	143	15 000	345	860	20	4	80	50	
Total	19 809	3 007 775	1 866	101 800		2 848		40	751	644	
Moyennes	1 165	200 518	156	7 271	514	219	20	3	47	43	

Tableau 9 - Services disponibles dans les ports

Les services à l'accueil et au séjour font état notamment des équipements sanitaires pour lesquels il semblerait que la distinction entre blocs sanitaires/douches et éléments sanitaires/douches ne soit pas lisible sur les réponses revenues des capitaineries. Au vu des résultats dépouillés, le ratio d'équipements est en faveur des petits et moyens ports avec une moyenne de 2 sanitaires contre 1.7 à 1.6 dans les grands ports pour 100 places. Les ratios sont les mêmes pour les douches.

En ce qui concerne les animations, seuls 7 questionnaires sont renseignés. La nature de ces animations et les budgets qui leur sont consacrés sont extrêmement disparates et les réponses trop variables pour qu'une analyse puisse en être faite. On retiendra que le nombre de manifestations n'est pas corrélé avec la taille du port (2 à 15 par an) et que les budgets qui leur sont consacrés varient de 20 à 148 euros par bateau et par an.

1.3.4.3 Les opérations Ports Propres

Conscients de la fragilité de leur environnement, les gestionnaires de ports de la région se sont engagés dans le cadre de l'opération "Ports Propres" lancée par la Région Languedoc-Roussillon avec l'Agence de l'eau et l'ADEME; outre le diagnostic des réseaux et des équipements intervenant dans l'analyse des problèmes, cette opération propose des solutions techniques permettant de répondre aux contraintes réglementaires et aux attentes des gestionnaires et des usagers des ports (interventions sur les réseaux d'eaux pluviales, aménagement des aires de carénage, équipements en sanitaires conformes à la réglementation, équipements de points « déchets » spécifiques aux activités de plaisance, programme de suivi de la qualité des eaux portuaires, informations des usagers du port, etc).

Les gestionnaires des ports font toutefois la remarque du coût de ces opérations, notamment en fonctionnement, reporté sur les budgets des ports, sans que ceux-ci aient été augmentés du fait des installations relatives à ces opérations.

1.3.4.4 L'investissement et l'entretien

Les retours des capitaineries quant à leurs budgets annuels sont plutôt faibles avec 1/3 de réponses renseignées. Au travers des réponses communiquées par les capitaineries, il apparaît que les dépenses sont en moyenne imputables pour 1/3 en investissement et 2/3 en fonctionnement. Les situations sont néanmoins extrêmement disparates sans qu'aucune corrélation avec la taille du port ne soit possible.

La figure suivante fait état d'une répartition moyenne du chiffre d'affaires des ports de la région, sur la base des retours de questionnaires des capitaineries.

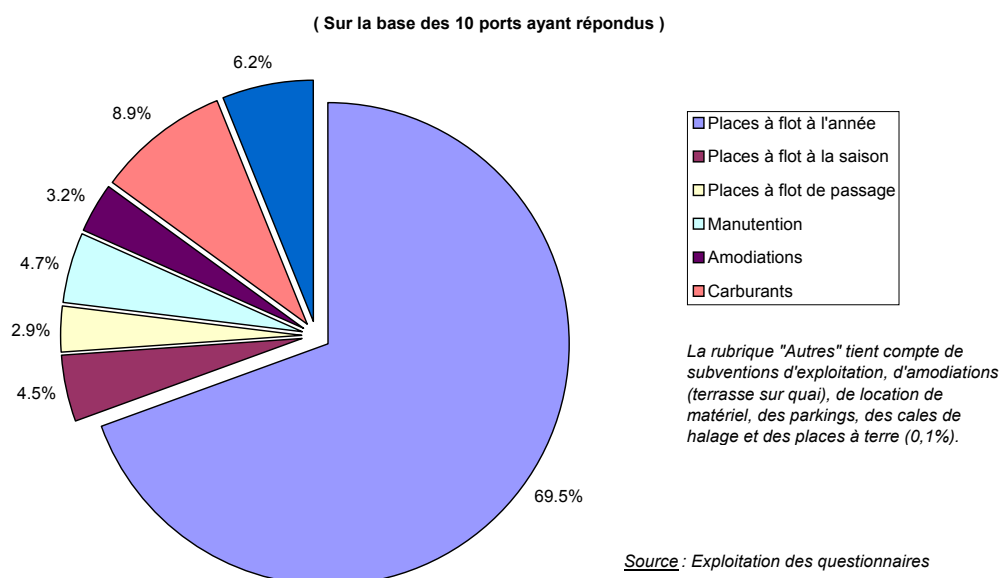


Figure 1 - Répartition moyenne du chiffre d'affaire des ports de la région L-R

On a vu plus haut qu'en raison des délais réduits de l'étude et de la période de réalisation de celle-ci (haute saison), les réponses des capitaineries n'ont pu être approfondies, notamment quant à l'évolution de l'offre en places disponibles qui aurait pu être rapprochée des travaux réalisés par les ports : extension, réaménagement, réhabilitation, réparation, ... et qui aurait permis une analyse des dépenses d'investissement et d'entretien apparaissant dans les budgets des ports.

Il semble néanmoins que nombre de ports ait des projets en vue d'augmenter leurs capacités d'accueil. Certains de ces projets sont mentionnés au § 9 Stratégies de développement des ports.

1.3.5 La concurrence

L'examen de la concurrence directe des ports de la région a porté sur les capacités d'accueil et sur les tarifs et services proposés.

1.3.5.1 Les capacités de la concurrence

Les concurrents immédiats des ports du Languedoc-Roussillon sont les infrastructures existant en région PACA, Corse, Espagne (Catalogne et Baléares), Tunisie, Italie. Leurs capacités d'accueil ont été extraites du Livre de Bord (éd° 2002). La concurrence en terme de capacité d'accueil s'exprime donc de la façon suivante :

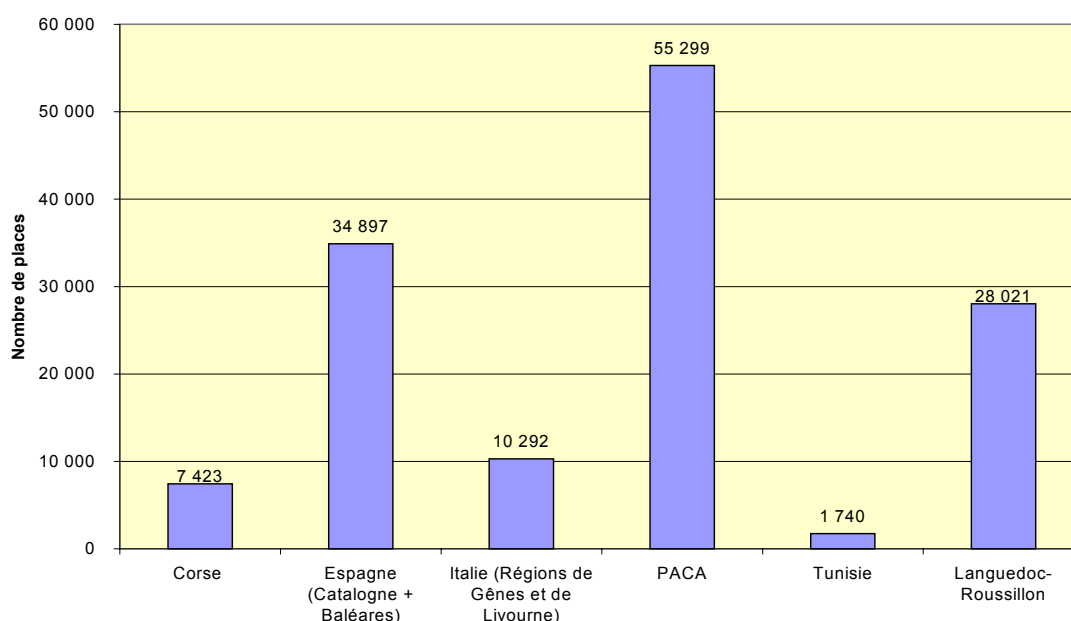


Figure 2 - Capacité d'accueil du Languedoc-Roussillon et de ses concurrents

1.3.5.2 Les tarifs de la concurrence

Les tarifs ont été renseignés par appel téléphonique aux ports concurrents, sur la base d'une demande portant sur l'abonnement annuel pour un bateau de 10 m. On notera en préalable que les ports espagnols fonctionnent généralement en gestion privée confiée à des yacht clubs, tandis que de nombreux ports de PACA sont gérés par des SA.

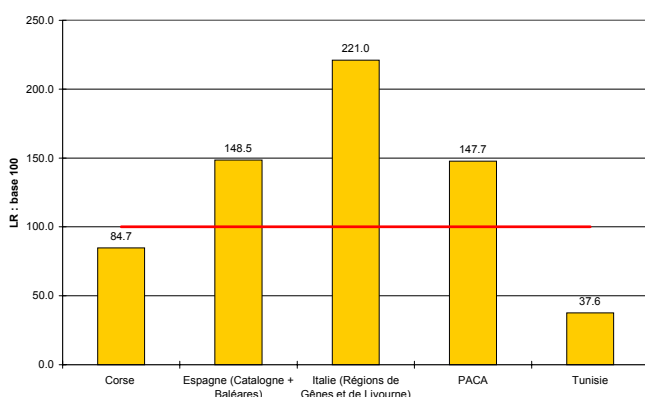


Figure 3 - Place à l'année pour un bateau de 10 m

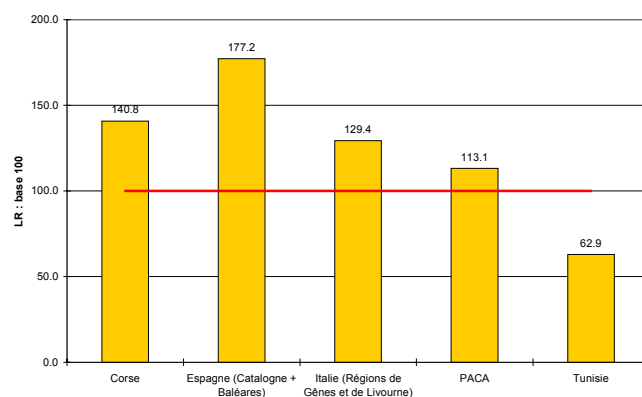


Figure 4 - Escale pour une semaine en haute saison pour un bateau de 10 m

Les tarifs à l'année

On y constate que, pour une base 100 pour les ports du Languedoc-Roussillon, les ports italiens pratiquent des tarifs deux fois plus élevés, tandis que ceux de la région PACA ou d'Espagne (Catalogne et Baléares) restent 1.5 fois ceux du Languedoc-Roussillon.

En revanche, les tarifs corses sont 15 % moins chers et les ports tunisiens proposent des abonnements annuels à près du tiers de ceux des ports de la région.

Les tarifs à la semaine

En ce qui concerne l'escale d'une semaine, à l'exception de la Tunisie, les tarifs des autres régions sont supérieurs à ceux des ports du Languedoc-Roussillon (+ 13 % en PACA, jusqu'à + 77 % en Espagne). A noter que la formule de services proposés par les ports espagnols, avec notamment la prise en charge totale des bateaux dès leur arrivée a été relevée avec intérêt par plusieurs plaisanciers.

Les potentialités des ports du Languedoc-Roussillon

Au vu de ces premières comparaisons, établies pour le cas particulier d'un bateau de 10 m, il semble que les ports du Languedoc-Roussillon bénéficient d'une "marge" potentielle dans leur politique tarifaire vis à vis de la concurrence même la plus proche. On notera que les gestionnaires de ports s'appliquent à proposer des formules incluant des forfaits pour des services offerts par les ports en terme d'accueil, de manutentions, de réduction sur la journée supplémentaire, etc.... La variété des formules rend extrêmement difficiles les comparaisons entre les ports de la région.

Les ports doivent-ils aller dans le sens d'une harmonisation de leurs tarifs et prestations, ou du développement d'une concurrence délibérée, compte tenu de leur taux de remplissage et de leur clientèle ?

1.3.5.3 Conclusion

Le Languedoc-Roussillon est donc encadré par des régions où la plaisance tient un rôle majeur, susceptibles de capter une clientèle importante, mais, quel que soit le critère choisi, il se place parmi les régions les plus concurrentielles en terme de prix.

On rappellera que selon certains plaisanciers, les services offerts par les ports de Catalogne sont plus importants que ceux proposés par les ports du Languedoc-Roussillon et d'après eux suffisants à justifier leur préférence malgré la différence de tarifs. Cette remarque n'est toutefois pas généralisable. Plus que l'analyse des services portuaires proprement dits, la perception du port est parfois à rapprocher de la perception de la station elle-même qui lui est associée.

1.4 L'ANIMATION NAUTIQUE

Outre les opérations touristiques mises en œuvre par les gestionnaires des ports et des stations durant la saison estivale essentiellement, l'animation nautique dans les ports repose également sur une vie associative organisée autour des loisirs et de la compétition.

Qu'il s'agisse de la voile, du motonautisme, de l'aviron, du kayak ou de la pêche, des associations de type Loi 1901 proposent à leurs adhérents et au public des manifestations qui contribuent à animer les ports pendant et en dehors de la haute saison de tourisme.

On citera par exemple :

- le championnat de Voile Olympique Sportive au Cap d'Agde en mai 2001 et mai 2002,
- le championnat de Pêche au Tout Gros à Saint Cyprien en août 2002 (Thon Club du Roussillon également organisateur de championnats et coupes en 1990, 1993, 1995 1996 au niveau national et européen).

Une enquête menée en 1995/96 par la Ligue de Voile Languedoc-Roussillon met en évidence quelques données qui permettent d'apprécier une demande, un potentiel tout en constatant quelques limites.

- Quelques 40 000 séjours de voile ont été effectués en 1996 tandis que les chiffres du tourisme publiés par le Comité Régional du Tourisme faisaient apparaître un potentiel de l'ordre de 1 000 000 de séjours de voile par an. Les licenciés sont principalement des écoles et scolaires (environ 70 %) ; viennent ensuite les adultes alors que la fréquentation des jeunes reste plus marginale (moins de 10 %).
- 50 % du parc à bateaux à plus de 5 ans, et 20 % plus de 10 ans, tandis que la clientèle réclame du matériel en bon état.
- Les emplacements à bateaux sont comptabilisés à hauteur de 3800 pour 35 clubs, dont 44 % pour des unités habitables et 12 % d'autres sur anneaux.
- Les objectifs affichés par la Ligue sur les clubs du languedoc-Roussillon se déclinent sur les thèmes suivants : satisfaire, apprendre, sensibiliser, fidéliser et distraire.
- En terme d'emploi, la Ligue comptabilisait pour l'année 1995 entre 100 et 200 postes, selon la saison, tous secteurs confondus.

2. LA FLOTTILLE

Les données concernant la flottille ont été extraites de deux sources :

- La description et l'évolution de la flottille régionale sont issues des éléments figurant dans les statistiques du Centre Administratif des Affaires Maritimes,
- La description de la flottille présente dans les ports provient des informations recueillies dans les questionnaires revenus des capitaineries.

Les effectifs recensés par les Affaires Maritimes portent sur 83 444 navires immatriculés en Languedoc-Roussillon au 31 août 2001, sur un effectif national de 767 735, soit environ 11 %.

Les capacités des ports identifiées précédemment font état d'une disponibilité de 28 021 anneaux, soit un potentiel équivalent au tiers de la flottille immatriculée en Languedoc-Roussillon.

Les effectifs extraits des questionnaires capitaineries (d'après la description de la structure de la flottille) représentent 19 588 navires sur 83 444 navires répertoriés par les Affaires Maritimes sur le Languedoc-Roussillon, soit environ 23 %.

A noter que la capacité totale des ports concernés par les enquêtes s'élève à 19 809 anneaux, soit un taux d'occupation moyen maximal (y compris places visiteurs ou de passage), mais qui reste très variable d'un port à l'autre.

A noter à cet effet que :

- Les questionnaires capitaineries recensent les navires présents dans les ports, quelle que soit la provenance de leur immatriculation. On relèvera également que les données fournies par les capitaineries correspondent :
 - soit à un état du fichier au moment de l'extraction, fournissant une image instantanée de la fréquentation, y compris passages,
 - soit au nombre des abonnements à l'année, ne prenant donc pas en compte les passages et escales saisonnières,
 - soit à un cumul de présence au cours de la saison, révélant donc un taux d'occupation largement supérieur à la capacité du port.

Tous recoupements avec les budgets des ports sont en outre impossibles, en raison de la variété des tarifs proposés par les ports incluant pour certains des services aux plaisanciers (mise à disposition de vélos, tarifs dégressifs, ...) ou aux bateaux (sorties et mises à l'eau, accès à la zone technique, ...).

- Les données des affaires maritimes font état des immatriculations par quartiers maritimes. On a retenu ceux de Port Vendres et de Sète,
- Les autres points susceptibles d'éclairer ce ratio de 20 % de la flottille présente dans les ports sur la flottille immatriculée en Languedoc-Roussillon, seront développés plus loin, notamment au vu de la composition de la flottille.

2.1 LA FLOTILLE IMMATRICULÉE EN LANGUEDOC-ROUSSILLON

2.1.1 Les statistiques annuelles des Affaires Maritimes

La composition et l'évolution de la flottille sont extraites des données fournies par le Centre Administratif des Affaires Maritimes

(La différence d'effectifs apparaissant entre les graphes suivants et le total de 83 444 navires des Affaires Maritimes provient d'une classification "autres" correspondant aux navires à propulsion non motorisée tels que les kayacs de mer, aviron, ...).

On notera, dans la présentation des résultats, une rupture en 1998, correspondant à un changement de référentiel pour le classement des bateaux. Avant 1998, la classification renvoie à deux catégories : plus ou moins de deux tonnes, correspondant à celles des douanes. A partir de 1998, le classement des navires est opéré par tranches de longueur et non plus de jauge, conformément à l'évolution générale de la législation et afin de fournir des données plus significatives et plus aisément comparables.

En outre, la répartition géographique des navires est faite par régions administratives, avec lesquelles les circonscriptions des directions régionales des affaires maritimes sont désormais harmonisées.

Enfin, des corrections ont été opérées afin de prendre en compte les erreurs pouvant résulter de mutation de propriété (ré-immatriculation, radiation).

L'évolution des effectifs répertoriés par les Affaires Maritimes en Languedoc-Roussillon se traduit par une augmentation constante du nombre de bateaux. Cette augmentation se ralentit néanmoins.

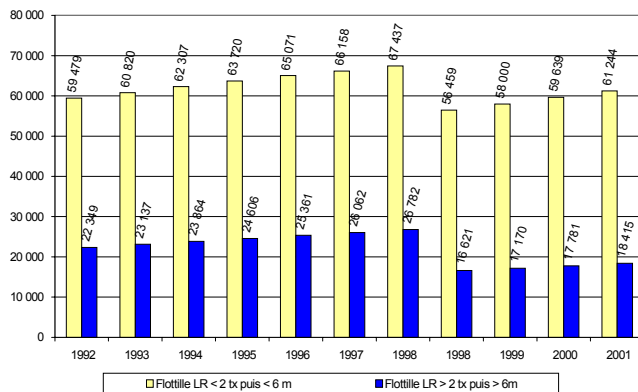


Figure 5 - Evolution du nombre de bateaux immatriculés en LR de 1992 à 2001

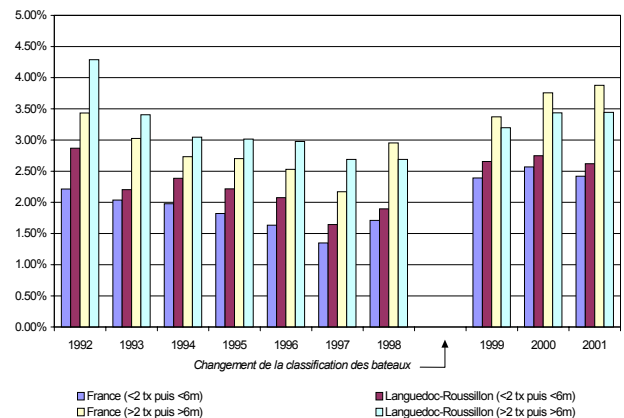


Figure 6 - Evolution comparée de la flottille en France et en LR

La croissance de la flottille en Languedoc-Roussillon est sensiblement plus élevée que dans la moyenne nationale jusqu'en 1998 tout en affichant un ralentissement.

L'année 1998 semble devoir marquer une relance des immatriculations. En revanche, si cette croissance reste toujours supérieure à la moyenne pour les petites unités, elle devient inférieure pour les grosses unités.

La part de la flottille régionale se stabilise néanmoins autour de 11 % de la flottille nationale.

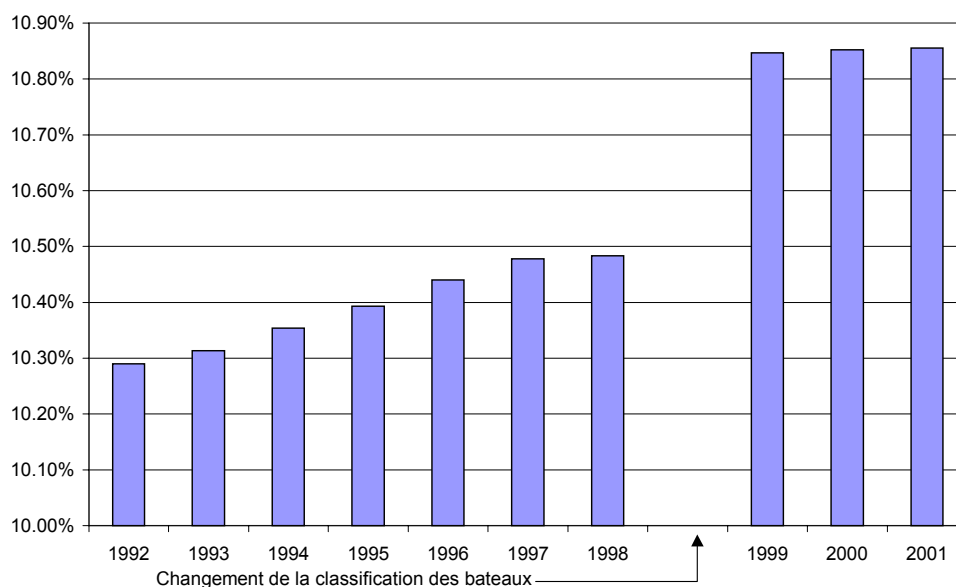


Figure 7 - Part de la flotte du Languedoc-Roussillon sur la flotte nationale

Ces évolutions de la flottille en Languedoc-Roussillon peuvent s'expliquer par deux hypothèses :

- des places encore disponibles dans les ports de la région, jusqu'à la fin des années 90 :
 - de 1990 à 1999, les ports se remplissent, la région Languedoc-Roussillon accroît sa part du marché,
 - depuis 1999, les ports constituent des listes d'attente.
- un attrait du Languedoc-Roussillon en tant que destination touristique balnéaire, hypothèse à tempérer toutefois compte tenu :
 - du constat qui apparaîtra un peu plus loin quant au fait que la clientèle des ports est essentiellement originaire de la région,
 - des observations relevées auprès des plaisanciers quant au fait que le choix de cette destination est à rapprocher de la saturation de la Côte d'Azur et des prix qui y sont pratiqués, ainsi que de l'éloignement plus important de l'Espagne,
- une croissance démographique et une montée de la consommation des loisirs d'accompagnement.

La stagnation de cette évolution, néanmoins visible sur les trois dernières années, doit pouvoir trouver une origine dans différents facteurs :

- Les ports ont la réputation d'être saturés ou sur le point de l'être (on s'intéressera aux listes d'attente dans les ports de la région au § 2.3 Les listes d'attentes).

- La location de bateaux se développe (on dénombre 36 entreprises de location sur les 16 ports ayant répondu aux questionnaires, mais leur comptage n'est pas exhaustif sur la région et ne fait pas état d'un historique. On citera le nombre de 46 loueurs de bateaux répertoriés dans l'étude du CRT-LR de 1996, sans qu'il ait été possible, faute de temps dans le cadre de cette étude, d'apprécier l'évolution de leur activité sur les six années qui séparent les deux études),
- Les vacances "s'exportent" vers des destinations plus lointaines par le biais des compagnies charter qui proposent également des croisières sur des unités moyennes.

Les nouvelles règles de recensement des Affaires Maritimes permettent de mieux caractériser cette flottille depuis 1998 en distinguant à la fois les voiliers et les bateaux à moteur, et en proposant un classement par taille.

2.1.2 La flottille en 2001

Les données des Affaires Maritimes fournissent un effectif de la flottille en Languedoc-Roussillon de 83 444 navires en 2001, comportant :

- 18.5 % de voiliers (15 475 unités),
- 77.8 % de bateaux à moteur (64 891 unités),
- 3.7 % de navires répertoriés "autres" (3 078 unités, correspondant aux navires à propulsion non motorisée).

Les effectifs et leur répartition par classe de navires sont présentés sur la figure suivante.

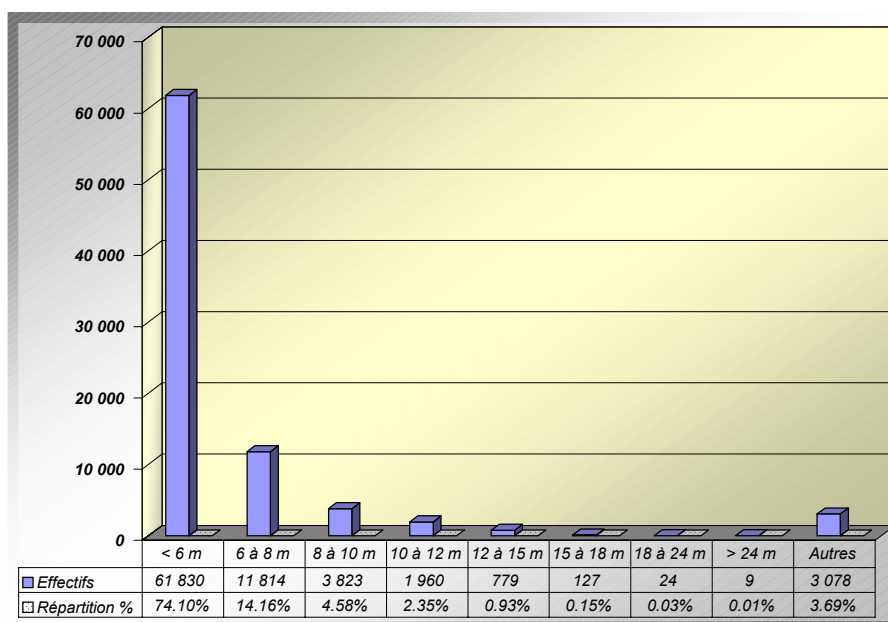


Figure 8 - Effectifs et répartition par classe de la flottille en Languedoc-Roussillon en 2001

On constate que la classe des plus petites unités (moins de 6 m) constitue les $\frac{3}{4}$ de la flottille de la région pour l'année 2001.

La figure suivante met en évidence que si la flottille des petites unités à moteur (moins de 8 m) domine celle des voiliers, la tendance s'inverse pour les bateaux de 8 à 24 m où les voiliers sont plus nombreux que les bateaux à moteur.

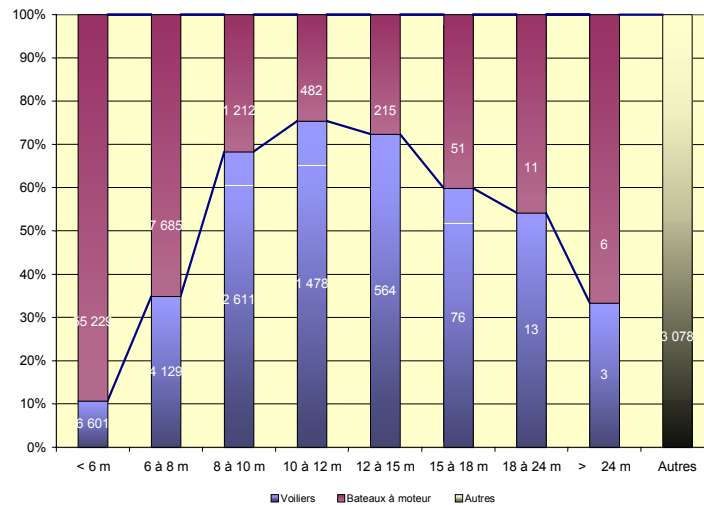


Figure 9 - Répartition des effectifs des classes entre voiliers et moteur en Languedoc-Roussillon (2001)

2.1.3 La flottille des voiliers et son évolution

Elle se présente, sur les courbes ci-dessous, avec les caractéristiques suivantes :

- une faible progression des voiliers de petites dimensions (inférieurs à 10 m),
- des effectifs non significatifs dans les grosses unités (supérieurs à 24 m),
- une forte progression pour les voiliers de 10 à 15 m, notamment entre 2000 et 2001.

Ces constats sont les mêmes au niveau national mais le phénomène est plus visible dans la région.

Si cette tendance se confirme, elle induit la nécessité :

- d'augmenter la taille des postes à flots,
- d'augmenter les tirants d'eau dans les structures d'accueil.

afin de répondre à cette demande apparue en 2001 dans les tranches 12 à 15 m et 15 à 18 m.

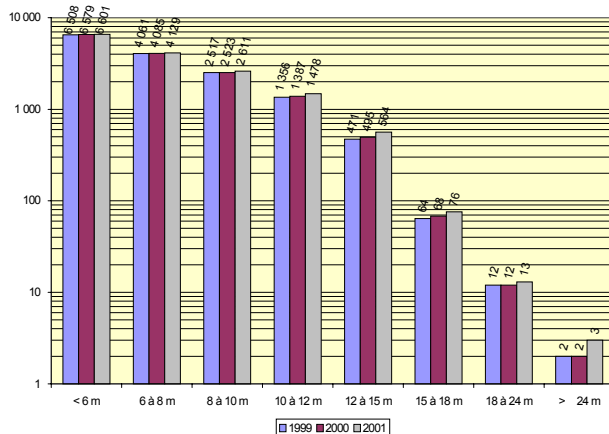


Figure 10 - Evolution flottille des voiliers - LR

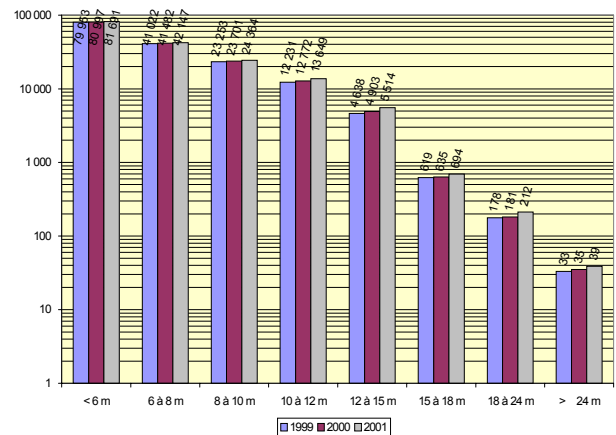


Figure 11 - Evolution flottille des voiliers - France

En comparant les variations annuelles des effectifs en France et dans le Languedoc-Roussillon, on relève les éléments suivants :

- sur les deux dernières années, la croissance des effectifs double en région sur les 10-18 m et en France sur les 12-18 m,
- soit globalement sur les deux ans, une progression plus rapide en région qu'en France pour les 12-18 m,
- mais une croissance globalement plus importante en France qu'en Languedoc-Roussillon pour l'ensemble de la flottille des voiliers.

Remarque : cette présentation des statistiques des Affaires Maritimes étant encore relativement récente, les évolutions relatives de ces deux dernières années restent difficilement commentables en termes de tendance observée. On se limitera donc à ces constats sans toutefois pouvoir les extrapoler.

Les figurent qui suivent illustrent ces constats.

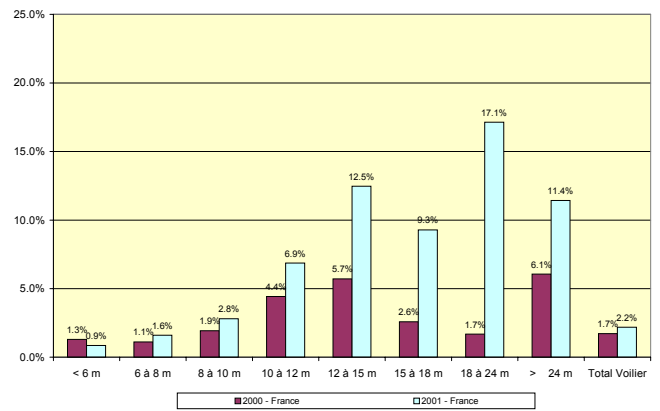
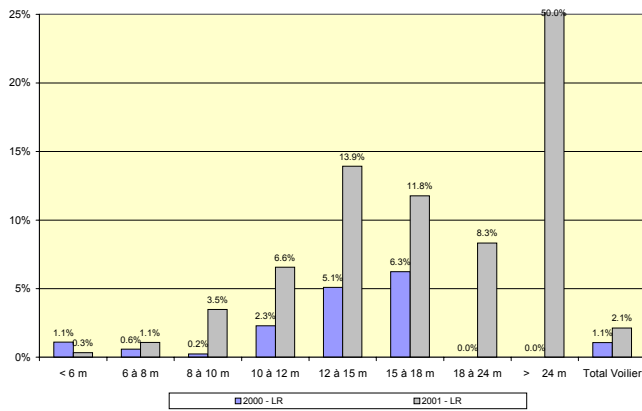


Figure 12 - Variation annuelle flottille des voiliers - LR

Figure 13 - Variation annuelle flottille des voiliers France

Cette évolution se répartit entre nouvelles acquisitions et mutations de propriété de la façon suivante :

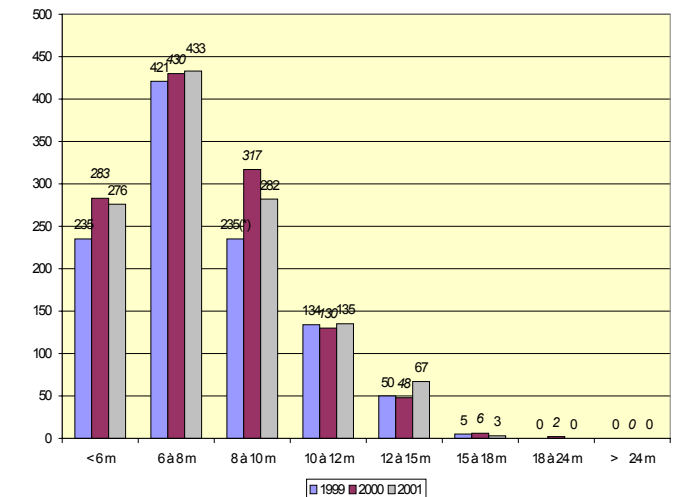
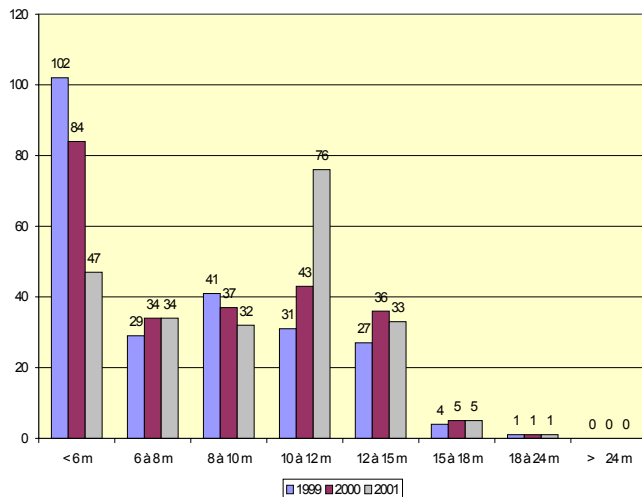


Figure 14 - Nouvelles immatriculations de voiliers en LR

Figure 15 - Mutations de propriété de voiliers en LR



On constate que l'augmentation des immatriculations dans la région passe principalement par les mutations de propriétés : 84 % contre 16 % en nouvelles immatriculations pour ces deux dernières années. Au niveau national, la répartition est de l'ordre de 78 % en mutations de propriété contre 22 % en nouvelles immatriculations.

On précisera que les Affaires Maritimes comprennent par :

- nouvelles immatriculations : premières immatriculations de navires neufs ou n'ayant pas encore été mis en service
- mutation de propriété : changements de propriétaires ou changement de caractéristiques d'un navire (redressement d'erreurs)

et que la différence constatée entre l'évolution des effectifs d'une année à l'autre, et la sommes des nouvelles immatriculations et des mutations de propriété provient notamment de la disparition de bateaux et de l'introduction dans les mutations de propriétés, de modifications relatives à la saisie des caractéristiques des bateaux.

2.1.4 La flottille des bateaux à moteur et son évolution

La flottille des bateaux à moteur se caractérise par les points suivants :

- une faible progression relative des bateaux à moteur de petites dimensions (inférieurs à 10 m), mais qui s'applique sur un effectif de plus de 50 000 unités. A titre de comparaison, la croissance des seules nouvelles immatriculations des bateaux à moteur de moins de 6 m couvre la totalité de l'augmentation des effectifs des voiliers.
- des effectifs non significatifs dans les grosses unités (supérieurs à 18 m),
- une forte progression pour les bateaux à moteur de 10 à 15 m, notamment entre 2000 et 2001.

Il convient de noter l'importance de la flottille des petites unités à moteur : elle est constituée de petits bateaux transportables, qu'on ne retrouve pas à hauteur de sa proportion dans les ports, ainsi que des jet-skis dont l'effectif et l'évolution ne sont pas distinguables dans la classification actuelle. Cette catégorie est généralement méconnue et sous-estimée par les décideurs locaux en terme de besoins propres.

Si ces unités ne mobilisent généralement pas de places à flot, elles nécessitent la mise à disposition de cales de mise à l'eau, mais aussi d'espaces attenants pour la manœuvre des véhicules et le stationnement.

On relèvera à cette occasion d'importants problèmes de circulation dans les ports.

Plus généralement, sur les catégories de 10 à 15 m, la progression observée laisse entendre que des places sont encore disponibles dans les ports. Sans passer toujours par des mesures lourdes, les gestionnaires des ports renouvellent l'agencement de leurs équipements et tentent de répondre à la demande. Ce point sera repris au § 5 L'adéquation offre-demande.

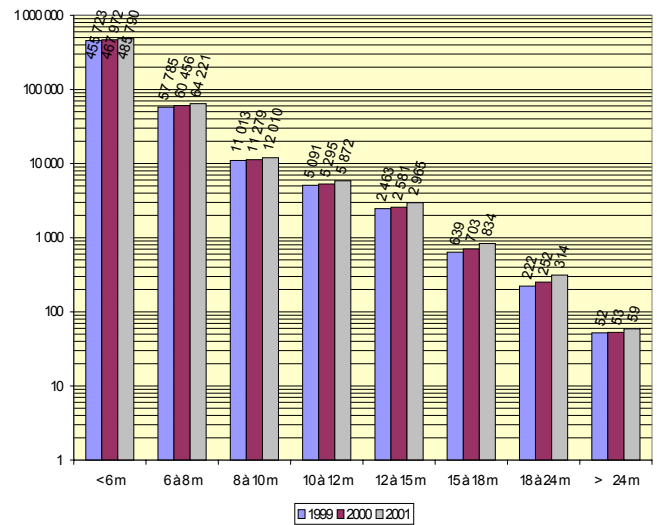
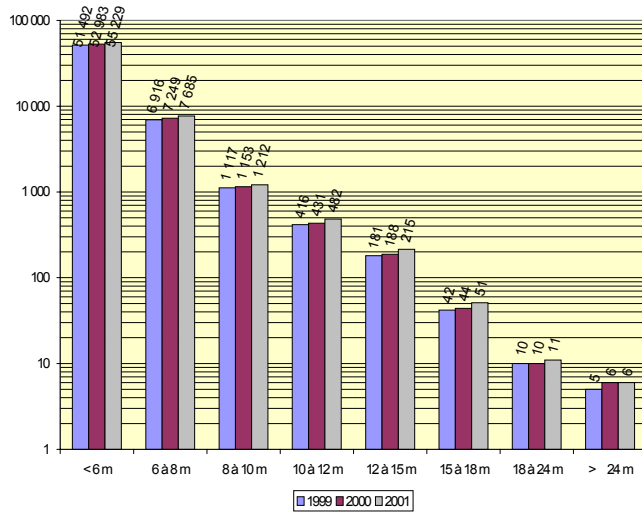


Figure 16 - Evolution flottille des bateaux à moteur LR

Figure 17 - Evolution flottille des bateaux à moteur France

En comparant les variations annuelles des effectifs en France et dans le Languedoc-Roussillon, on relève les éléments suivants :

- sur les deux dernières années, la croissance des effectifs triple en région sur les 10-18 m, tandis qu'elle double en France sur ces mêmes catégories,
- soit globalement sur les deux ans, une progression plus rapide en région qu'en France pour les moins de 6 m et les 10-12 m.
- et une croissance globalement plus importante en France qu'en Languedoc-Roussillon pour l'ensemble de la flottille des bateaux à moteur compte tenu de l'effectif de la flottille des moins de 6 m en Languedoc-Roussillon (85 % de la flottille à moteur, et 66 % de la flottille totale).

Remarque : pour les mêmes raisons qu'invoquées au sujet de la flottille des voiliers, on se limitera à ces constats sans toutefois les extrapoler.

Les figurent qui suivent illustrent ces constats.

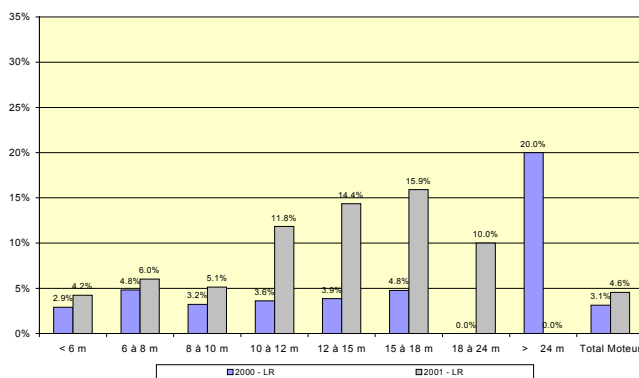


Figure 18 - Variation annuelle de la flottille des bateaux à moteur en LR

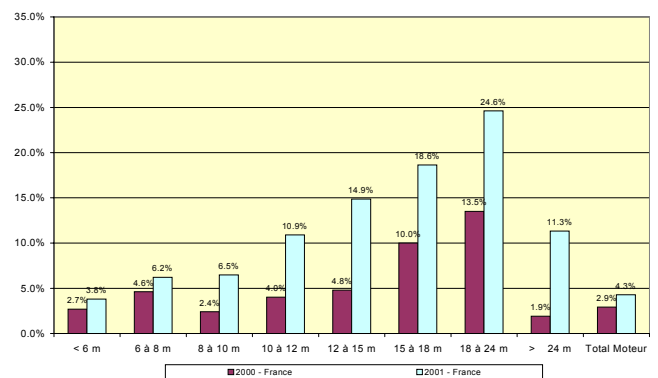


Figure 19 - Variation annuelle de la flottille des bateaux à moteur en France

Cette évolution se répartit entre nouvelles acquisitions et mutations de propriété.

On rappellera que les Affaires Maritimes comprennent par :

- nouvelles immatriculations : premières immatriculations de navires neufs ou n'ayant pas encore été mis en service
- mutation de propriété : changements de propriétaires ou changement de caractéristiques d'un navire (redressement d'erreurs)

et que la différence constatée entre l'évolution des effectifs d'une année à l'autre, et la sommes des nouvelles immatriculations et des mutations de propriété provient notamment de la disparition de bateaux et de l'introduction dans les mutations de propriétés, de modifications relatives à la saisie des caractéristiques des bateaux.

En Languedoc-Roussillon, cette répartition s'illustre de la façon suivante :

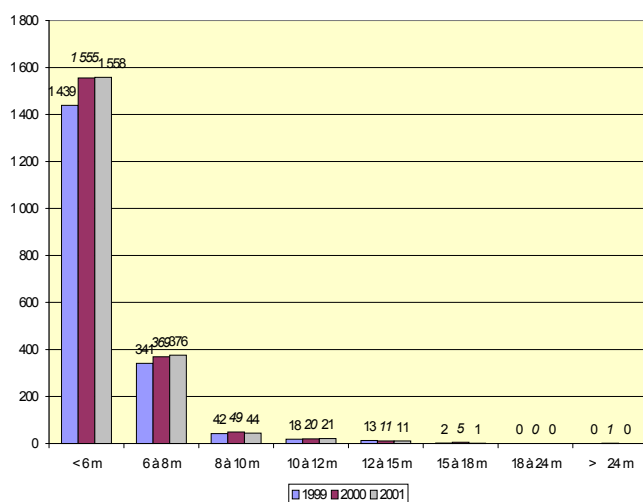


Figure 20 - Nouvelles immatriculations de bateaux à moteur

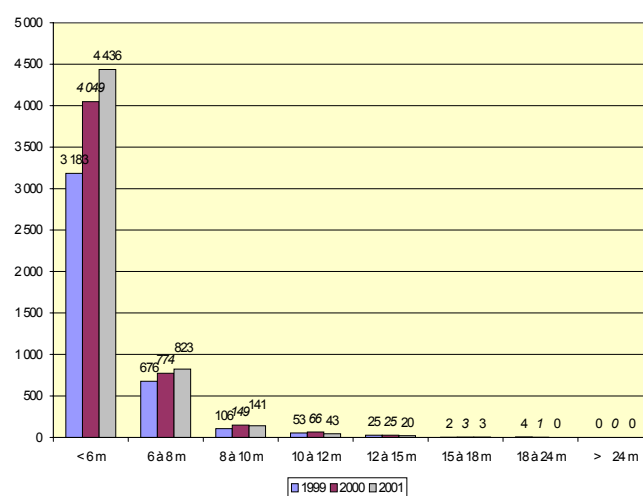


Figure 21 - Mutations de propriété des bateaux à moteur

Il apparaît que les acquisitions sont plus importantes sur les bateaux à moteur que sur les voiliers, dans les catégories extrêmes de taille : près de 14 à 19 fois pour les moins de 6 m entre 1999 et 2001, 2 fois pour les 6-8 m et 4 fois pour les 18-24 m mais sur un effectif plus marginal d'une quinzaine d'unités.

En revanche, le rapport se renverse dans les tranches comprises entre 8 et 18 m, où l'évolution de la flottille des voiliers est en moyenne deux fois plus importante que celle des bateaux à moteur, ce qui contribue à conforter la vocation plutôt voile de la région.

L'augmentation des immatriculations des bateaux à moteur se répartit en Languedoc-Roussillon en 30 % de nouvelles immatriculations et 70 % de mutations de propriété, tout comme pour l'ensemble de la France.

2.1.5 Synthèse

La croissance de la flottille des petits bateaux à moteurs se maintient à un taux de 7 % en deux ans pour les moins de 6 m, représentant une augmentation de l'effectif de 11 600 unités, soit plus de 40 % de la capacité totale des ports du Languedoc-Roussillon. Or, cette flottille ne se retrouve pas dans les ports suivant cette proportion ; elle est stockée ailleurs.

Il ressort des éléments de l'analyse des données des Affaires Maritimes que la flottille des grands voiliers tend à augmenter en Languedoc-Roussillon, près de 20 % en deux ans dans les 12-18 m, avec toutefois un effectif encore largement mineur en comparaison de la flottille totale (moins de 3 %).

2.2 LA PHYSIONOMIE DES PORTS ET DE L'OFFRE

La répartition de la capacité d'accueil offerte par les ports par catégorie de bateaux n'est pas disponible pour l'ensemble des ports de la région. Des aménagements sont réalisés par les gestionnaires en fonction des opportunités offertes par les infrastructures et les agencements possibles, mais également en fonction de la demande dans la mesure des possibilités du port (adaptation des emplacements aux nouvelles coques).

On considèrera, en première approche, que la physionomie des ports et de l'offre qu'ils proposent se reflète en partie au travers de la fréquentation qui y est observée. Quelques nuances sont toutefois à apporter :

- l'enquête réalisée ne restitue pas l'exhaustivité des ports de la région car les questionnaires ont porté sur les ports maritimes,
- les réponses obtenues aux questionnaires aux capitaineries ne font notamment pas état des petits ports sur étangs et canaux et rivières. A noter toutefois que ces ports accueillent essentiellement des petites unités, mais totalisent 21 % des anneaux répertoriés sur la région.

On procèdera donc à une description de la flottille présente dans les ports enquêtés afin de proposer une caractérisation de la capacité d'accueil des ports à la date de l'enquête (effectif et répartition). On rappellera que la capacité d'accueil représentée par les ports ayant répondu au questionnaire représente environ 67 % de la capacité d'accueil totale estimée sur la région.

2.2.1 L'offre dans les ports

Les retours des capitaineries font état d'un taux d'occupation des ports ayant répondu de l'ordre de 100 %. Au vu des réponses, il n'est toutefois pas toujours possible de faire la part de l'occupation permanente et du passage.

Si on considère que la structure de la flottille actuellement présente dans les ports est représentative de la structure de la capacité d'accueil des ports, sa répartition est présentée dans ce qui suit.

Les places de moins de 6.5 m représentent environ 40 % de la disponibilité dans les ports et sont à 80 % attribuées aux bateaux à moteur. Dans les catégories de tailles supérieures, les voiliers prennent le pas avec une occupation à 78 % sur les places de bateaux de la catégorie 9.50 à 13 m qui représentent 20 % de la disponibilité des ports enquêtés.

La figure qui suit illustre la répartition par taille des places offertes à la flottille présente dans les ports ayant répondu. La distinction entre voiliers et bateaux à moteur apparaîtra ultérieurement.

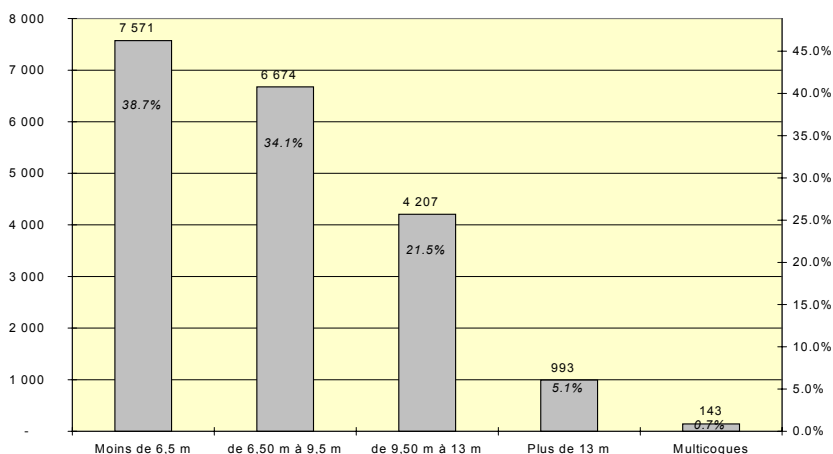


Figure 22 - Répartition de l'offre des ports

2.2.2 La composition et les caractéristiques de la flottille dans les ports

D'après les réponses fournies par les capitaineries, la flottille présente dans les ports enquêtés se répartit comme suit :

Nom du port	Capacité des ports	Voiliers				Moteurs				Autres Multicoques									
		Moins de 6,5 m	de 6,50 m à 9,5 m	de 9,50 m à 13 m	Plus de 13 m	Moins de 6,5 m	de 6,50 m à 9,5 m	de 9,50 m à 13 m	Plus de 13 m										
Banyuls-sur-mer	-	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%								
Port Vendres	253	50	19%	60	23%	45	17%	1	0%	70	27%	18	7%	10	4%	4	2%	-	-
Collioure	90	40	40%	-	0%	-	0%	-	0%	60	60%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%
Argelès-sur-mer	796	36	5%	93	12%	110	14%	20	3%	272	35%	146	19%	72	9%	29	4%	-	0%
Saint-Cyprien	2 200	173	8%	395	19%	227	11%	23	1%	898	42%	304	14%	82	4%	18	1%	-	0%
Canet-en-Roussillon	980	50	5%	157	17%	180	19%	30	3%	200	22%	100	11%	120	13%	50	5%	40	4.3%
Sainte-Marie	527	199	41%	66	14%	5	1%	-	0%	160	33%	51	10%	4	1%	-	0%	1	0.2%
Port Barcarès	1 200	137	10%	201	15%	117	8%	4	0%	723	53%	141	10%	42	3%	8	1%	4	0.3%
Port Leucate	1 100	119	5%	605	26%	688	29%	141	6%	430	18%	235	10%	91	4%	46	2%	15	0.6%
Port-la-Nouvelle	-	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%
Gruissan	900	30	4%	201	25%	249	31%	32	4%	123	15%	98	12%	54	7%	13	2%	10	1.2%
Narbonne-plage	600	74	13%	107	19%	8	1%	-	0%	313	56%	47	8%	4	1%	1	0%	1	0.2%
Valras-plage	350	-	0%	30	14%	36	16%	-	0%	142	65%	11	5%	-	0%	-	0%	1	0.5%
Cap d'Agde	2 763	107	5%	519	26%	264	13%	98	5%	584	30%	290	15%	52	3%	56	3%	4	0.2%
Marseillan-plage	-	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%
Sète	-	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%
Frontignan	600	21	4%	94	19%	41	8%	-	0%	220	45%	99	20%	16	3%	2	0%	-	0%
Palavas-les-flots	1 033	25	2%	284	21%	193	14%	29	2%	472	34%	262	19%	70	5%	21	2%	15	1.1%
Carnon	696	264	30%	136	16%	33	4%	4	0%	264	30%	136	16%	33	4%	4	0%	1	0.1%
La Grande Motte	1 374	132	0%	518	0%	359	0%	100	0%	617	0%	372	0%	140	0%	39	0%	1	0%
Port Camargue	4 347	34	1%	644	25%	727	28%	172	7%	532	20%	254	10%	135	5%	48	2%	50	1.9%
Totaux	19 809	1 491	7.6%	4 110	21.0%	3 282	16.8%	654	3.3%	6 080	31.0%	2 564	13.1%	925	4.7%	339	1.7%	143	0.7%
% dans la catégorie		15.4%		42.5%		33.9%		6.8%		61.4%		25.9%		9.3%		3.4%		1.5%	
% sur la flottille		7.6%		21.0%		16.8%		3.3%		31.0%		13.1%		4.7%		1.7%		0.7%	

Récapitulation		Moins de 6,5 m	de 6,50 m à 9,5 m	de 9,50 m à 13 m	Plus de 13 m				
Voiliers *	9 537	1 491	20%	4 110	62%	3 282	78%	654	66%
Moteurs	9 908	6 080	80%	2 564	38%	925	22%	339	34%
Total sur la flottille	19 809	38.7%	34.1%	21.5%	5.1%	* y compris multicoques			

Tableau 10 - Répartition de la flottille dans les ports

Il en ressort que la répartition des places dans les ports de la région s'effectue selon l'affectation suivante :

- Voiliers : 48.7 %
- Bateaux à moteur : 50.6 %
- Multicoques : 0.7 %

Cette répartition se module comme suit selon les tailles de bateaux :

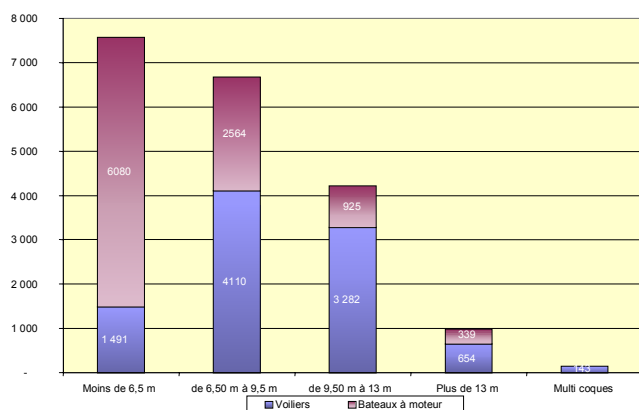


Figure 23 - Occupation des ports - effectifs

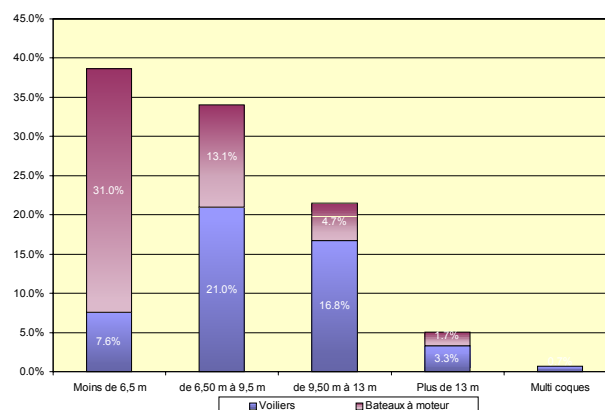


Figure 24 - Occupation des ports - répartition

La longueur moyenne des bateaux s'établit autour de 8.8 m, avec 9.4 m pour les voiliers et 8 m pour les bateaux à moteur.

L'âge moyen des bateaux est d'une quinzaine d'années (15.5 ans), avec toutefois quelques différences entre voiliers (17.8 ans) et bateaux à moteur (12.1 ans), ces derniers étant en effet généralement moins anciens.

2.2.3 Une présentation par secteur

Cette description est rassemblée ci-dessous selon trois secteurs côtiers identifiés de la façon suivante :

- Côte du Roussillon : de Banyuls à Port Leucate, comprenant le bassin perpignanais,
- Centre de l'arc Languedoc-Roussillon : de Port la Nouvelle à Frontignan,
- Baie d'Aigues-Mortes : de Palavas à Port Camargue, comprenant le bassin montpellierain.

Désignation du secteur	Capacité des ports du secteur	Voiliers				Moteurs				Autres	
		Moins de 6,5 m	de 6,50 m à 9,5 m	de 9,50 m à 13 m	Plus de 13 m	Moins de 6,5 m	de 6,50 m à 9,5 m	de 9,50 m à 13 m	Plus de 13 m	Multi coques	
Côte du Roussillon	7 146	804	1 577	1 372	219	2 813	995	421	155	60	
Centre de l'arc LR	5 213	232	951	598	130	1 382	545	126	72	16	
Baie d'Aigues-Mort	7 450	455	1 582	1 312	305	1 885	1 024	378	112	67	
Totaux	19 809	1 491	4 110	3 282	654	6 080	2 564	925	339	143	
% dans la catégorie		15.6%	43.1%	34.4%	6.9%	61.4%	25.9%	9.3%	3.4%	0.8%	
% sur le total		7.6%	21.0%	16.8%	3.3%	31.0%	13.1%	4.7%	1.7%	0.7%	

Tableau 11 - Répartition de la flottille par secteurs côtiers

L'incidence des ports qui n'ont pas fourni la répartition de leurs capacités d'accueil, est particulièrement sensible à travers une telle présentation. Concernant les ports maritimes, si les réponses sont quasi exhaustives sur la Côte du Roussillon et la Baie d'Aigues-Mortes, il convient en revanche de noter que sur le secteur du Centre de l'arc Languedoc-Roussillon, les réponses faisant défaut représentent environ 10 % des capacités.

Les figures qui suivent illustrent la répartition dans les trois secteurs des effectifs par type de bateaux et classes de taille. Elles présentent également, par secteur, la distribution de ces effectifs par classe de taille des bateaux.

LES EFFECTIFS

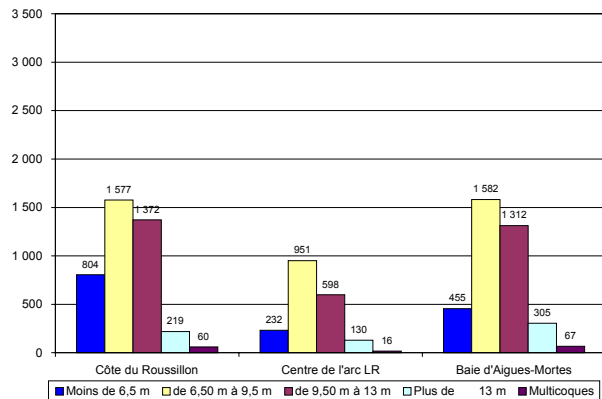


Figure 25 - Effectifs flottille des voiliers
LEURS RÉPARTITIONS (% de la flottille du secteur)

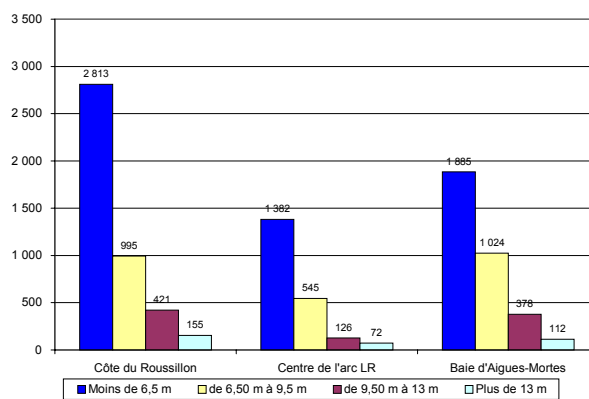


Figure 26 - Effectifs flottille des bateaux à moteur

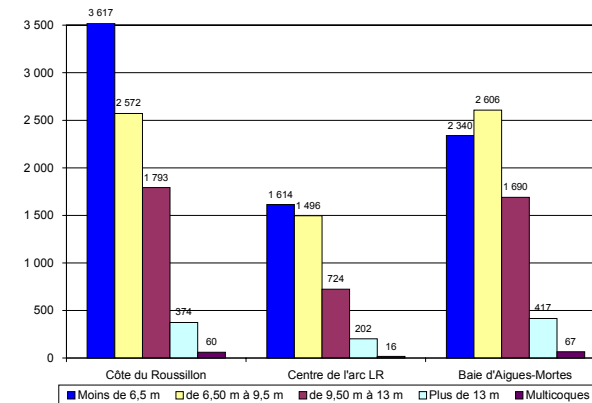


Figure 27 - Effectifs flottille

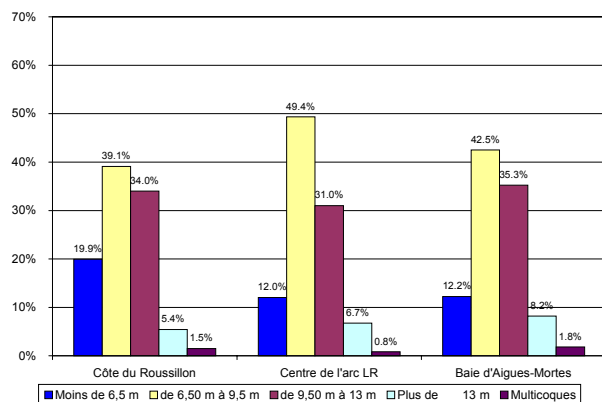


Figure 28 - Répartition flottille des voiliers

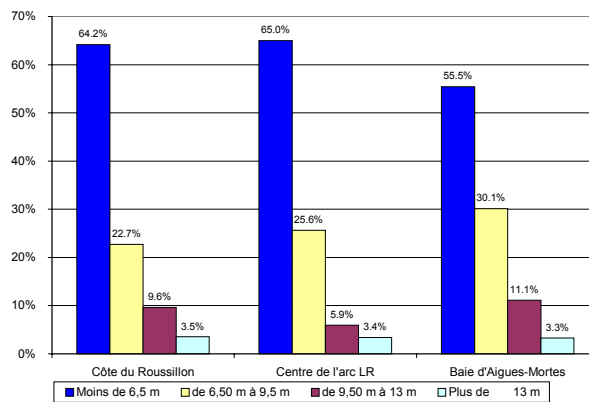


Figure 29 - Répartition flottille des bateaux à moteur

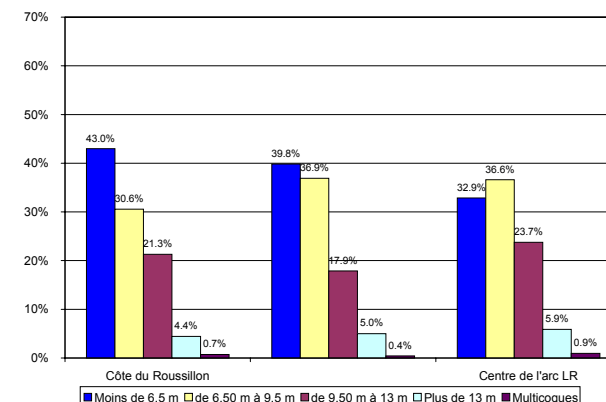


Figure 30 - Répartition flottille

Ces courbes appellent les remarques suivantes :

- **Le découpage** présenté affecte le secteur central d'un moindre effectif que les deux autres secteurs. En particulier,
 - La Côte du Roussillon offre trois infrastructures notables que sont Saint-Cyprien (2 200 places), Port-Barcarès (1 200 places) et Port Leucate (1 100 places), de même que la Baie d'Aigues-Mortes avec Palavas (1 033 places), La Grande Motte (1 374 places) et Port Camargue (4 347 places), tandis que Gruissan (900 places) et le Cap d'Agde (2 763 places) constituent l'essentiel du potentiel du centre de l'arc.
 - Le basculement de Port-Leucate du secteur de la Côte du Roussillon à la partie centrale de l'arc suffirait à assurer une répartition plus homogène entre les secteurs,
- **Du point de vue de la flottille des voiliers**, en considérant le découpage présenté, il apparaît que :
 - les ports de la Côte du Roussillon mobilisent 20 % de leur capacité pour les petits voiliers contre 12 % pour les autres secteurs,
 - tandis que les unités moyennes occupent 50 % des capacités dans la partie centrale contre environ 40 % ailleurs,
 - et que les voiliers les plus gros se trouvent indifféremment dans les trois secteurs ;
 - quant aux multicoques, ils se comptabilisent préférentiellement sur la Côte du Roussillon, ceci en raison de la présence du chantier Catana sur Canet-en-Roussillon.
- **Pour ce qui est des bateaux à moteur**, les répartitions sont plus homogènes d'un secteur à l'autre, avec toutefois des écarts de tailles moindres dans la Baie d'Aigues-Mortes.
- **Toutes flottilles confondues**, les figures tendraient à laisser penser que la part des petits bateaux est d'autant plus importante dans les ports que ceux-ci se trouvent plus vers le sud, malgré la taille des infrastructures disponibles.
- **Ramené à la flottille totale**, la répartition par secteur des effectifs reste difficilement interprétable du fait du déséquilibre des capacités résultant du découpage examiné.

2.2.4 La répartition dans les ports de la côte

On rappelle qu'à défaut d'avoir la description, par les ports, de la structure de leur capacité d'accueil, on a considéré que la flottille présente dans un port est représentative de sa capacité d'accueil, aux remarques près énoncées plus haut.

En examinant la mobilisation de la capacité d'accueil par type et par taille de bateaux (voir figures pages suivantes), on remarque les points suivants :

- Les petits bateaux sont accueillis partout et la flottille présente dans les ports révèle 4 fois plus de petits bateaux à moteur que de voiliers de la plus petite classe de taille. Ces petites unités représentent le taux de présence le plus important dans les ports situés entre Sainte-Marie-la-Mer et Valras, zone offrant les tirants d'eau les plus faibles (à l'exception des grands ports).
- Les bateaux de dimensions intermédiaires trouvent leur place dans les grands ports, avec une majorité de voiliers nécessitant des tirants d'eau plus importants. Leur taux de présence dans les ports est plus élevé dans la Baie d'Aigues Mortes.

- Les grands voiliers et les multicoques se trouvent exclusivement dans les grands ports, avec des effectifs maximaux à Port Camargue, Port Leucate, La Grande Motte et au Cap d'Agde.

VOILIERS

Les petits voiliers (inférieurs à 6.5 m) se répartissent principalement entre Saint-Cyprien et le Cap d'Agde, puis Carnon et La Grande Motte, avec un taux d'occupation maximal de 40 % pour les ports de Collioure et de Sainte Marie la Mer, de 30 % pour Carnon, de 20 % pour Port-Vendres et en moyenne de 5 % pour les autres ports.

Les voiliers de 6.5 à 9.5 m se trouvent dans tous les ports, avec un taux d'occupation :

- de l'ordre de 20 à 25 % pour Port-Vendres, Port Leucate, le Cap d'Agde, La Grande Motte, Port-Camargue ainsi que Palavas,
- assez homogène autour de 15 % pour les autres ports,

Les voiliers de 9.5 à 13 m se trouvent également dans les grands ports, principalement à Port Leucate et Port Camargue avec un taux d'occupation des places de l'ordre de 30 %, qui est ramené à 10 à 15 % en moyenne à Saint-Cyprien, au Cap d'Agde et à Palavas.

Les plus grands voiliers sont installés à Port Leucate, au Cap d'Agde, à La Grande Motte et Port Camargue, ainsi qu'à Palavas, avec un taux d'occupation de l'ordre de 5 % des places de ces ports.

Enfin, **les multicoques** sont répertoriés à Port Leucate, au Cap d'Agde et à Palavas avec un taux de présence inférieur à 1 %, ainsi qu'à Canet où la présence de l'entreprise Catana peut justifier les presque 5 % de multicoques parmi la flottille présente.

A l'exception de Port Vendres, les grands ports principaux que sont Saint-Cyprien, Canet en Roussillon, Port Leucate, Gruissan, le Cap d'Agde, Palavas, La Grande Motte et Port-Camargue, offrent les tirants d'eau les plus importants (3.00 m en moyenne dans les bassins) susceptibles de permettre l'accès des voiliers plus importants et des multicoques.

BATEAUX À MOTEUR

On trouve de nombreux **petits bateaux à moteur** (< 6.5 m) dans tous les ports. Cette flottille est 4 fois plus importante que celle des voiliers de la même taille. Elle représente un taux d'occupation de plus de la moitié des ports de Collioure, Port Barcarès, Narbonne plage et Valras (53 à 65 %).

Les bateaux à moteur de taille moyenne (6.5 à 9.5 m) se répartissent en effectifs de façon assez homogène le long de la côte, mais ils constituent en moyenne 10 % de la flottille sur la Côte du Roussillon, 15 à 20 % sur la Baie d'Aigues Mortes et 10 à 15 % sur le centre de l'arc Languedoc-Roussillon. Ils sont de toutes façons moins nombreux que les voiliers de la même taille et l'écart se creuse d'autant plus que l'on progresse des Pyrénées Orientales vers l'Hérault et le Gard.

Les plus grands bateaux à moteur ne représentent que la moitié des voiliers de même taille. Les effectifs les plus importants se situent à Canet en Roussillon, La Grande Motte et Port Camargue, avec toutefois le taux de présence au sein du port le plus important à Canet en Roussillon.

MOBILISATION DE LA CAPACITÉ D'ACCUEIL - LES EFFECTIFS

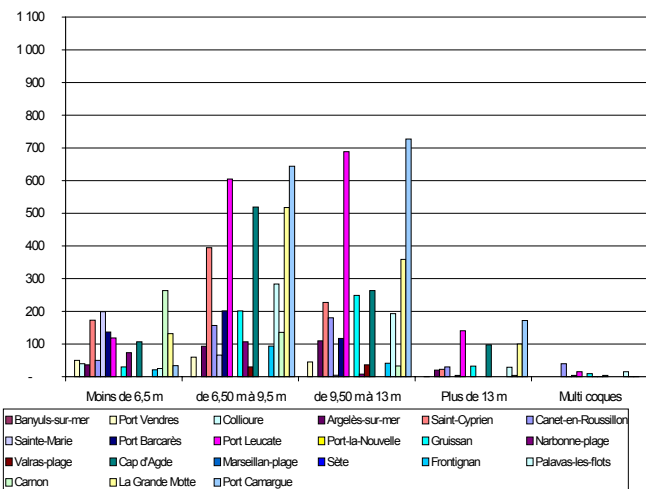


Figure 31 - Mobilisation de la capacité d'accueil - Voiliers

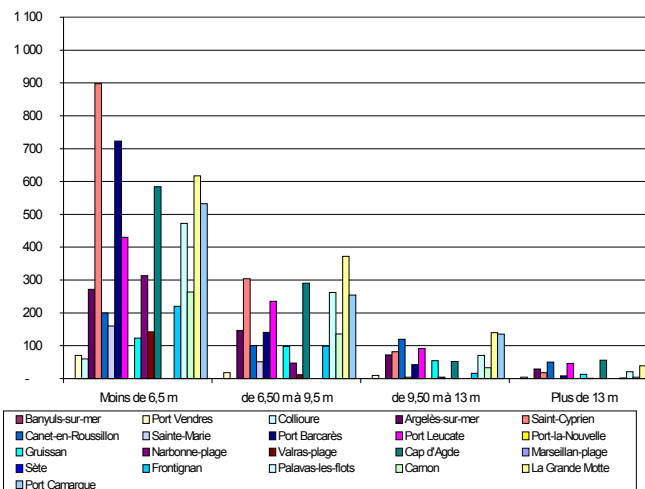


Figure 32 - Mobilisation de la capacité d'accueil - Bateaux à moteur

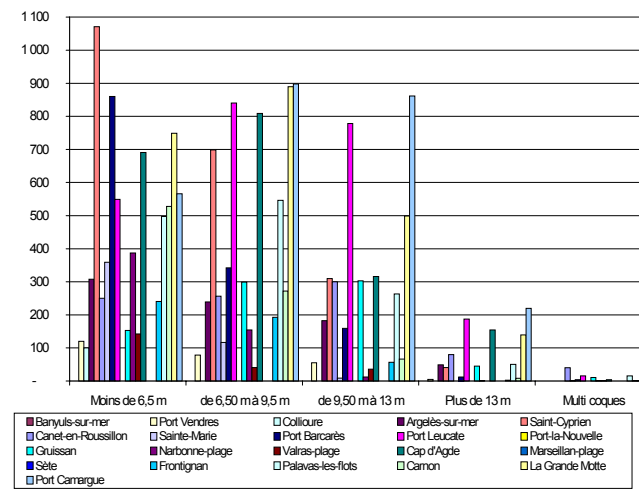
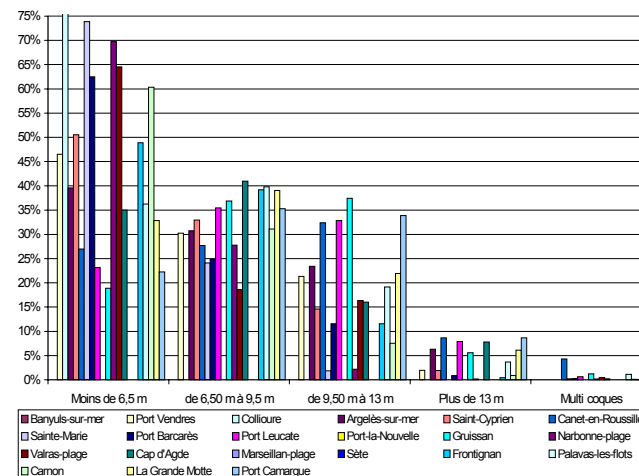
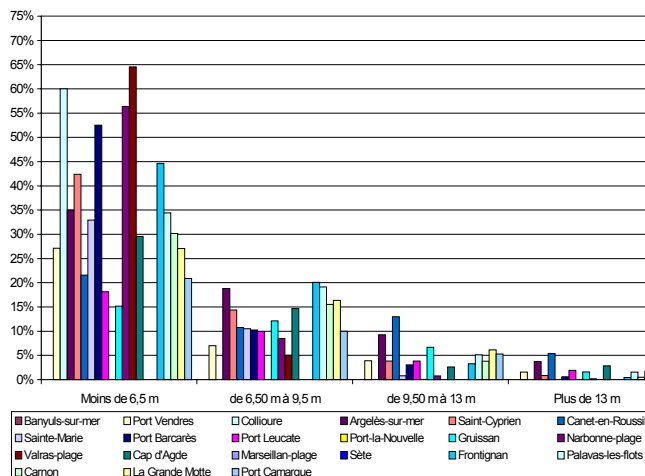
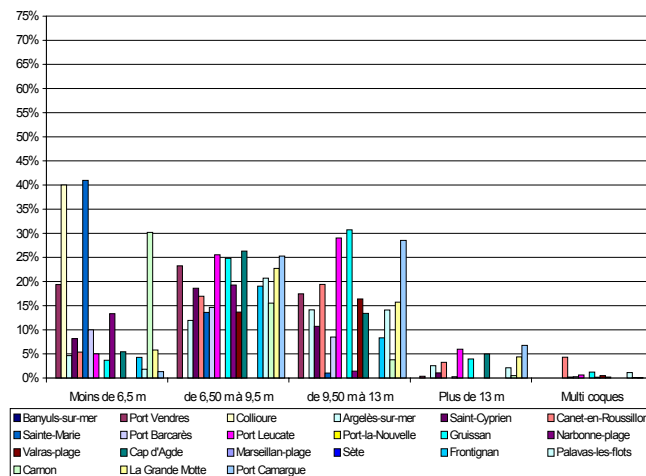


Figure 33 - Mobilisation de la capacité d'accueil - Flottille

MOBILISATION DE LA CAPACITÉ D'ACCUEIL - LEURS RÉPARTITIONS



Aucun tri croisé entre l'origine des plaisanciers et la taille des bateaux n'est possible au vu des renseignements parfois partiels fournis par les capitaineries.

En examinant la répartition de la flottille le long de la côte (figures dans les pages suivantes), on trouve des petites unités dans tous les ports, avec les plus gros effectifs dans les grands ports, mais représentant néanmoins plus de 60 % des effectifs dans les ports de Sainte Marie, Port Barcarès, Narbonne-Plage, et Valras-Plage.

On repère les infrastructures susceptibles d'accueillir les voiliers de longueurs intermédiaires et grandes, que sont les grands ports : Saint-Cyprien, Port Leucate, le Cap d'Agde, La Grande Motte, Port Camargue, susceptibles d'offrir les tirants d'eau requis.

RÉPARTITION DE LA FLOTILLE - LES EFFECTIFS

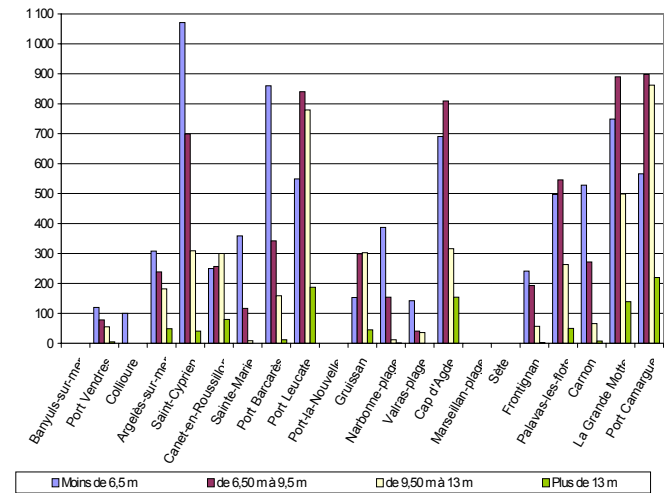
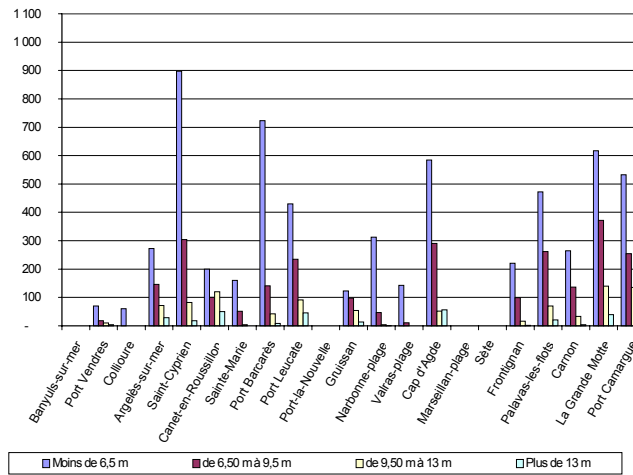
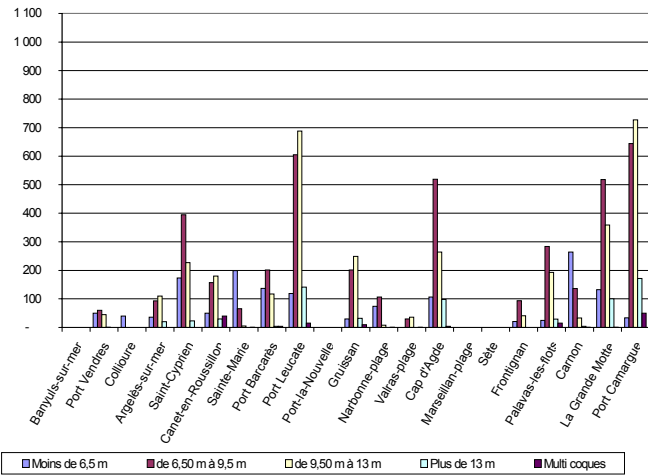
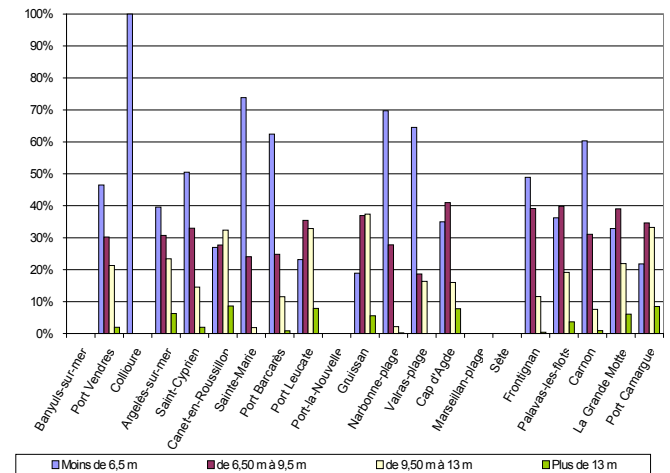
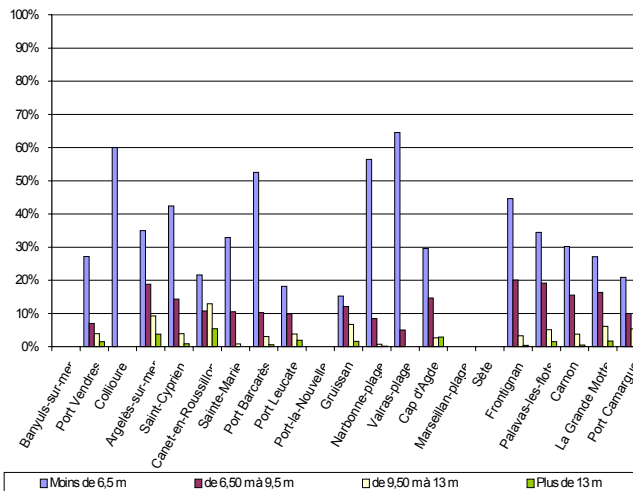
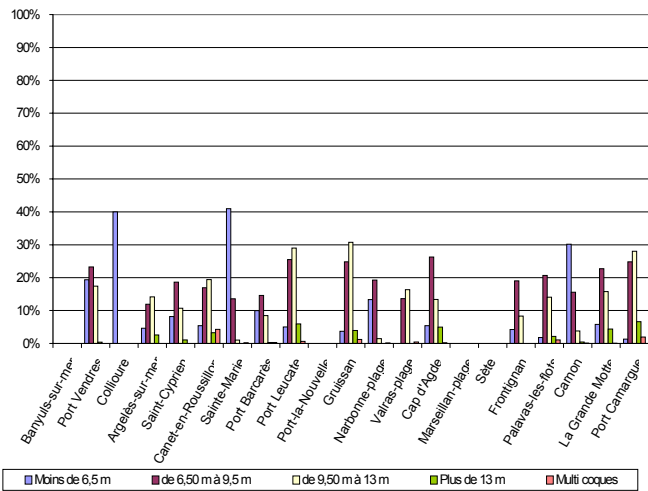


Figure 34 - Répartition dans les ports - Voiliers

Figure 35 - Répartition dans les ports- Bateaux à moteur

Figure 36 - Répartition dans les ports - Flottille

RÉPARTITION DE LA FLOTILLE – LA DISTRIBUTION



2.2.5 Typologie des ports

Le tableau ci-dessous restitue le croisement entre capacités des ports et taille de bateaux composant la flottille présente.

Taille des bateaux	Nombre de places par port			
	< 300	300 - 800	800 - 1200	> 1200
< 6.5 m (+ de 60 %)	Collioure Valras	Narbonne Sainte Marie Carnon		Port Barcarès
6.5 - 9.5 m (+ de 30 %)	Port Vendres	Frontignan	Palavas	Saint Cyprien
9.5 - 13 m (+ de 30 %)			Gruissan	
> 13 m (+ de 6 %)		Argelès	Canet Port Leucate	Cap d'Agde La Grande Motte Port Camargue

Tableau 12 - Typologie des ports

2.3 LES LISTES D'ATTENTES

2.3.1 Les données

Douze ports ont fourni les fichiers de leurs listes d'attente. Celles-ci ont été analysées afin de permettre l'élimination des candidatures multiples, dont le total constitue environ un quart des listes brutes.

Les listes d'attente brutes représentent en moyenne 11.6 % de la capacité des ports auxquels elles sont rattachées tandis que les listes d'attente réelles ramènent ce taux à 8.6 %.

Nom du port	Capacité des ports	Capacité des ports	Liste brute	Liste corrigée	% doublon	% de la capacité
Banyuls-sur-mer						
Port-Vendres	253					
Collioure	90					
Argelès-sur-mer	796	896	83	52	37.35%	5.80%
Saint-Cyprien	2 200	2 200	93	89	4.30%	4.05%
Canet-en-Roussillon	980	980	120	95	20.83%	9.69%
Sainte-Marie	527					
Port-Barcarès	1 200					
Port Leucate	1 100	1 100	50	30	40.00%	2.73%
Port-la-Nouvelle						
Port-Gruissan	900	900	210	177	15.71%	19.67%
Narbonne-plage	600	585	44	40	9.09%	6.84%
Valras-plage	350	220	85	63	25.88%	28.64%
Cap d'Agde	2 763	2 639	184	149	19.02%	5.65%
Marseillan-ville						
Sète						
Frontignan	600	600	128	79	38.28%	13.17%
Palavas-les-flots	1 033	1 033	140	92	34.29%	8.91%
Carnon	696					
La Grande Motte	1 374	1 374	282	159	43.62%	11.57%
Port-Camargue	4 347	4 347	637	528	17.11%	12.15%
Total	19 809	16 874	2 056	1 553	24.46%	9.20%

Tableau 13 - Listes d'attente

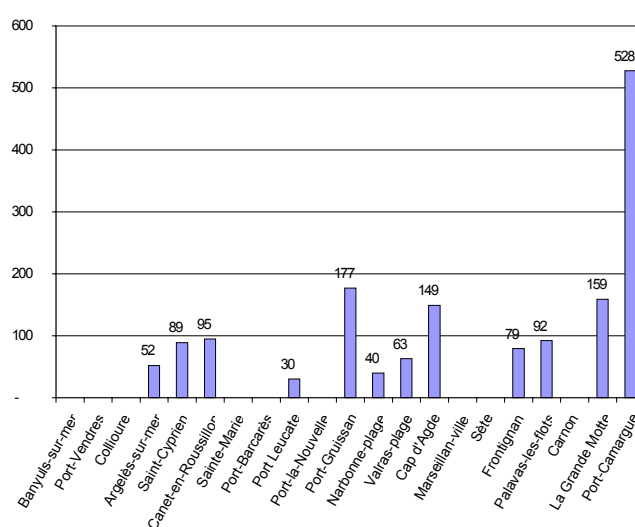


Figure 37 - Listes d'attente par ports

Les listes d'attente sont diversement renseignées d'un port à un autre. En particulier, les caractéristiques des bateaux, au moins par type et longueur, ne figurent pas toujours.

On ignore également si les demandeurs disposent déjà ou non d'une place dans un port de la région et ce qui motive l'inscription en liste d'attente : désir de changement de port, besoin d'un emplacement plus important dans le cas d'une nouvelle acquisition, ...

Sur les candidatures examinées (1 553) au travers de ces listes, 43 % (667) précisent le type de bateau (voilier/moteur/multicoque). Il apparaît ainsi la répartition suivante des types de bateaux sur les listes d'attente :

- Voiliers : 56.0 % sans que l'on puisse toutefois
 - Bateaux à moteur : 39.3 % généraliser cette tendance car elle peut
 - Multicoques : 4.7 % devoir être croisée avec un choix du port
- fonction du type de bateau à héberger.

75 % des attentes sont renseignées sur la longueur du bateau. Les attentes se répartissent comme suit :

Longueur de bateaux	Effectif brut	Effectif corrigé	% doublon	% de l'attente corrigée
moins de 6.5 m	282	254	9.93%	15.92%
de 6.5 à 9.5 m	469	387	17.48%	24.26%
de 9.5 à 13 m	564	422	25.18%	26.46%
plus de 13 m	165	129	21.82%	8.09%
indéterminé	597	403	32.50%	25.27%
Total	2 077	1 595	23.21%	100.00%

Tableau 14 - Répartition de l'attente

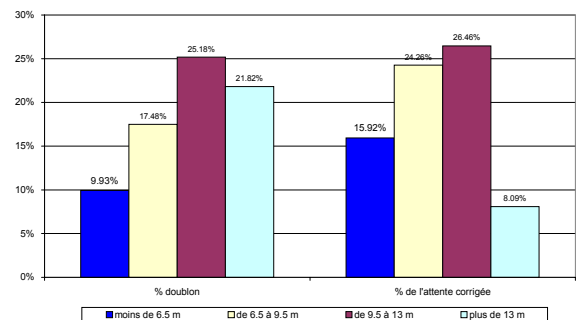


Figure 38 - Répartition de l'attente par taille

On ne pourra toutefois pas croiser à la fois les types de bateaux et leurs longueurs, ce qui aurait permis de mieux qualifier la demande. A noter également qu'un quart de l'attente n'est pas renseignée ou plus sur la taille des bateaux.

2.3.2 Remarques sur les candidatures multiples

Lorsque des candidatures multiples apparaissent, elles s'expriment :

- **en fonction du lieu** : la demande porte alors sur des infrastructures géographiquement proches, telles que :
 - La grande Motte/Port Camargue/Palavas,
 - Canet en Roussillon/Saint Cyprien,
 - Palavas/Frontignan.

Ces candidatures multiples concernent principalement des petites unités.

- **en fonction d'un type de port** : des demandes multiples apparaissent sur des infrastructures telles que :
 - Port Camargue/Port Leucate/Canet en Roussillon,
 - Cap d'Agde/La Grande Motte/Port Camargue,
 - Saint Cyprien/PortLeucate/Cap d'Agde.

Ces demandes multiples s'adressant à plusieurs des plus grands ports concernent des multicoques ou des voiliers de plus de 10 à 12 m. La demande porte dans ces cas sur un niveau d'infrastructures plutôt que sur une position géographique.

3. LES CLIENTS

L'approche de la clientèle des ports est présentée ci-dessous au travers de l'analyse des éléments recueillis :

- d'une part auprès des capitaineries par l'intermédiaire des questionnaires qui leur ont été envoyés. On relèvera deux points :
 - selon les réponses fournies par les ports, les données concernant les plaisanciers portent sur l'ensemble de la clientèle de la saison, donc un effectif supérieur à la capacité du port (exemple à Port Barcarès, Port Leucate, Palavas)
 - certains abonnés sont propriétaires de plusieurs bateaux et n'apparaissent qu'une fois au titre des données relatives à la clientèle alors que leurs bateaux sont tous répertoriés au niveau de la flottille présente (exemple au Cap d'Agde).
- d'autre part auprès des plaisanciers eux-mêmes, soit que les questionnaires aient été remplis lors des passages à la capitainerie, soit qu'ils aient fait l'objet d'un entretien des enquêteurs avec les plaisanciers. A mi-septembre, 374 questionnaires avaient été exploités.

En ce qui concerne la qualité et la représentativité des réponses, on relèvera les éléments suivants :

- **Parmi les questionnaires revenus des capitaineries**, et les compléments téléphoniques qui ont suivi, une douzaine de ports a fourni des données exploitables. Quelques grands ports n'ont pas répondu ou pas renseigné la partie concernant les plaisanciers. Les réponses exploitables se répartissent donc selon les trois secteurs côtiers :

Côte du Roussillon	Argelès	:	# 800 réponses
	Saint-Cyprien	:	# 1930 réponses
	Canet en Roussillon	:	# 835 réponses
	Sainte Marie	:	#490 réponses
	Port Bararès	:	# 1880 réponses
	Port Leucate	:	# 1830 réponses
Centre du Golfe du Lion	Gruissan	:	# 900 réponses
	Narbonne-plage	:	# 500 réponses
	Cap d'Agde	:	# 2040 réponses
	Frontignan	:	# 500 réponses
Baie d'Aigues-Mortes	Palavas	:	# 1970 réponses
	Carnon	:	# 840 réponses
	La Grande Motte	:	# 980 réponses
	Port Camargue	:	# 4340 réponses

Soit un total des statistiques portant sur environ 20 835 plaisanciers.

- **Les questionnaires aux plaisanciers** ont fourni 374 réponses exploitables.

Les deux sources ont été exploitées. Les résultats présentés dans ce qui suit se réfèrent aux deux sources et permettent quelques commentaires corrélés.

3.1 L'ORIGINE GÉOGRAPHIQUE

Les éléments fournis par les questionnaires Capitaineries et Plaisanciers convergent pour confirmer des pratiquants majoritairement de la région, de Midi-Pyrénées et de la Vallée du Rhône, sur des bateaux immatriculés dans les quartiers maritimes de la région. Quelques différences apparaissent néanmoins sur les valeurs issues de chacun des questionnaires, ceci dû à la taille et à la nature de l'échantillon.

ORIGINE GÉOGRAPHIQUE DES PLAISANCIERS

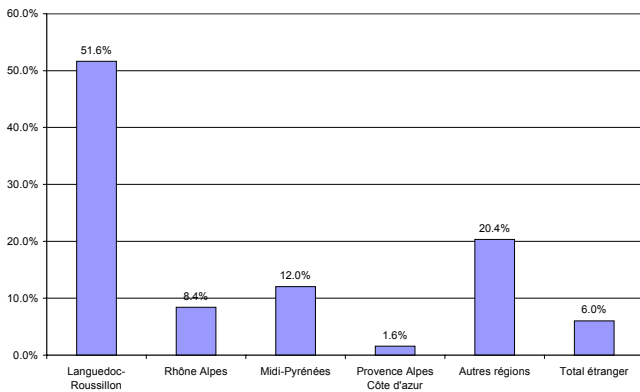


Figure 39 - Régions d'origine - Sca Capitaineries

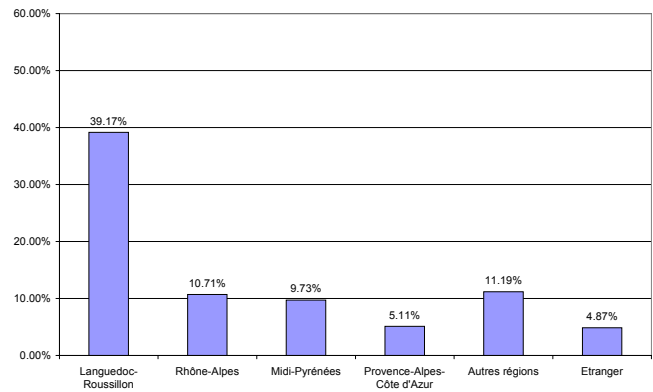


Figure 40 - Régions d'origine - Sca Plaisanciers

La répartition sur les départements apparaît au travers des réponses des capitaineries, de la façon ci-contre.

Les ports ayant fourni les éléments relatifs aux plaisanciers constituent :

- 41 % des réponses sur la clientèle pour 36 % de la capacité entre Banyuls et Port Leucate,
- 20% des réponses sur la clientèle pour 28 % de la capacité entre Port la Nouvelle et Frontignan,
- 39 % des réponses sur la clientèle pour 36 % de la capacité entre Palavas et Port Camargue

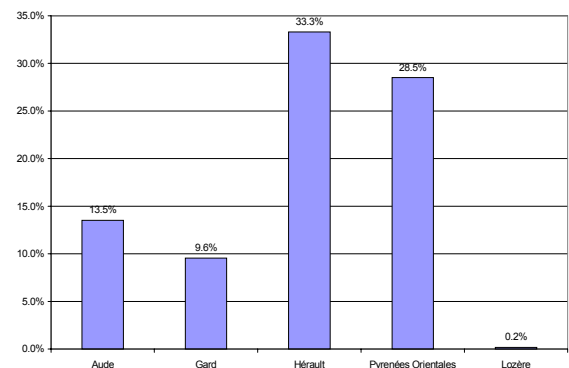


Figure 41 - Départements d'origine

QUARTIERS D'IMMATRICULATION

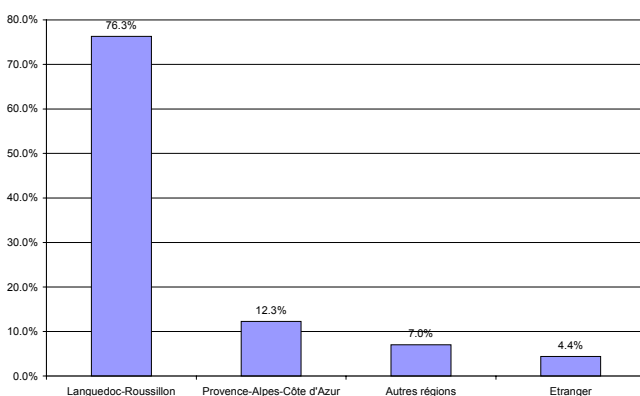


Figure 42 - Quartier d'immatriculation - Sca Capitaineries

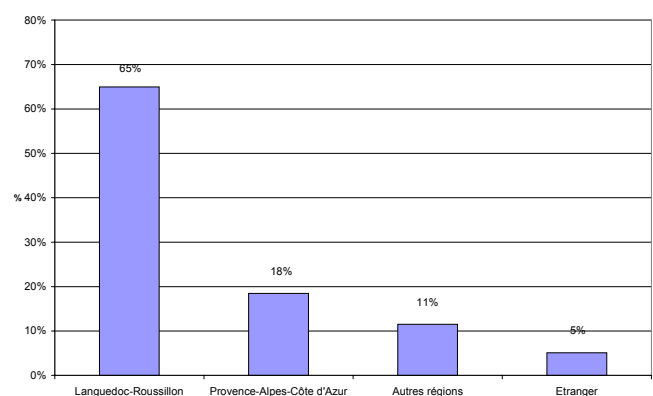


Figure 43 - Quartier d'immatriculation - Sca Plaisanciers

Il serait intéressant de pouvoir faire apparaître les immatriculations en région correspondant à des résidences hors région et d'en connaître l'origine : saturation des ports des quartiers de résidence ou attrait pour la région ?



3.2 LES CATÉGORIES SOCIO-PROFESSIONNELLES

Les éléments relatifs aux catégories socio-professionnelles des plaisanciers sont issues exclusivement des questionnaires aux plaisanciers, ces éléments n'étant pas disponibles dans les questionnaires aux Capitaineries.

Hormis les questionnaires laissés dans les capitaineries, les entretiens réalisés avec les plaisanciers se sont déroulés en semaine, principalement aux heures de plus grande activité sur les pontons. Des sondages réalisés en fin de semaine auraient sans doute permis de toucher une population de proximité en activité.

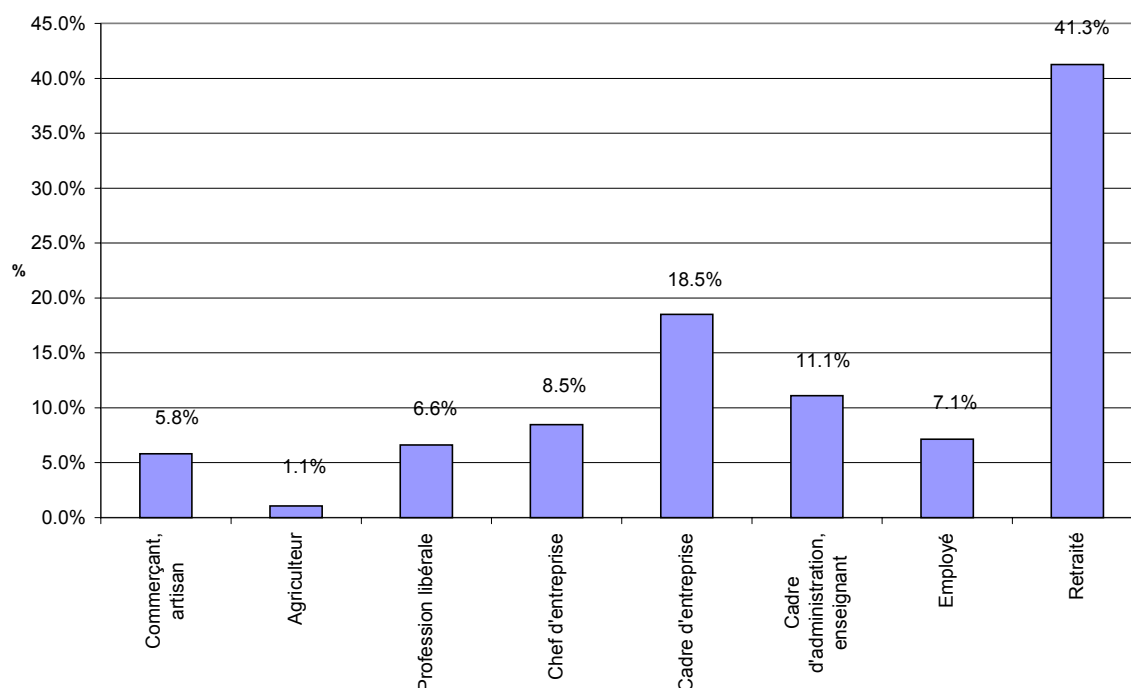


Figure 44 - Catégories socio-professionnelles des plaisanciers

Aucun rapprochement n'est en outre possible avec les données des Affaires Maritimes car celles-ci sont fournies au niveau national.

3.3 LES CARACTÉRISTIQUES

Les retours des questionnaires aux plaisanciers proviennent presque exclusivement de plaisanciers propriétaires de leur bateau (99 %).

L'âge moyen des plaisanciers se situe vers 55 ans, avec toutefois près de 17 % de moins de 45 ans et 7 % de moins de 40 ans.

Leur nombre moyen d'années de pratique est de 23.3 ans. 25 % d'entre eux ont néanmoins plus de 30 ans de pratique et 9 % moins de 4 ans.

La durée moyenne de possession du bateau est de 6.6 ans.

Le nombre moyen de ports fréquentés dans l'année est de 2.5.

Le budget annuel moyen est de 3 424 €, soit près de 96 millions d'Euros pour la plaisance (y compris assurance et abonnement au port) [75.5 M€ sur les seuls ports maritimes].

4. LA FRÉQUENTATION – LES USAGES

4.1 LA CLIENTÈLE

Il ressort des réponses des capitaineries et des plaisanciers que la clientèle est principalement locale. Elle induit des formes particulières d'occupation des places dans les ports, à la fois sur le choix du port et le type d'abonnement réservé.

4.1.1 Le choix du port

Au travers des critères proposés aux questionnaires pour le choix de leur port d'attache, sont placés en 1^{er} ou 2^{ème} position les motifs suivants :

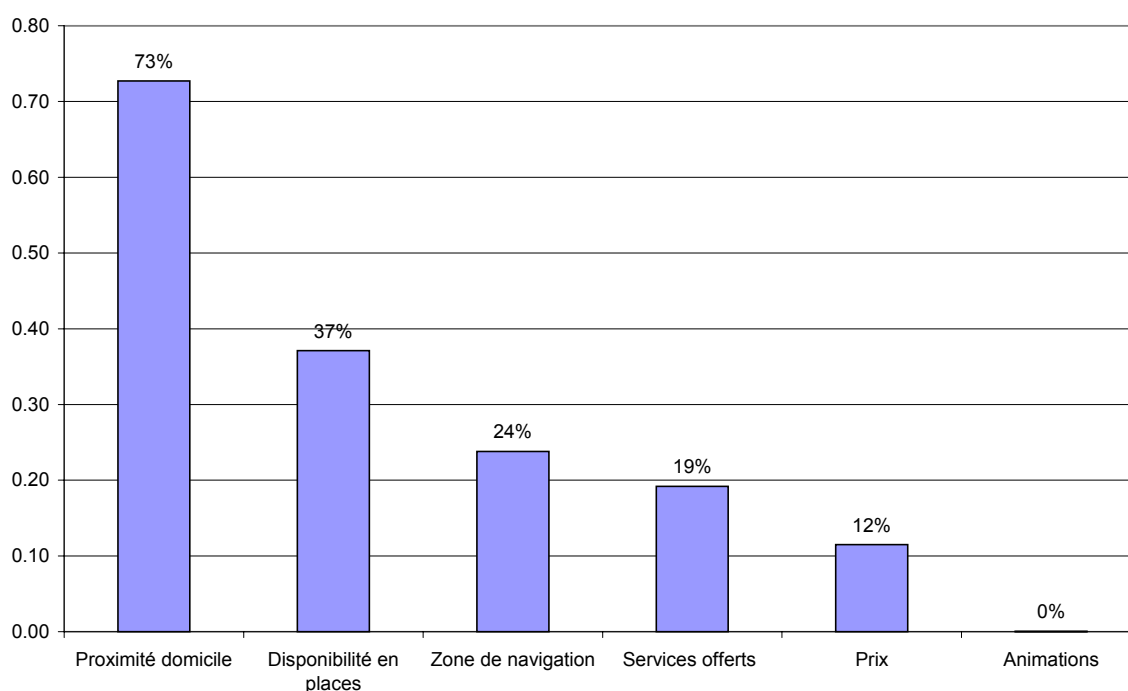


Figure 45 - Critères de choix du port

4.1.2 L'emplacement du bateau à l'année

Il ressort des questionnaires aux plaisanciers, la répartition des occupations d'emplacement au port.

Bateaux amarrés à flot permanent	: 80.5 %
Bateau amarré à flot saisonnier	: 6.1 %
Bateau en stockage à terre permanent	: 2.7 %
Bateau en stockage à domicile	: 0.3 %
Bateau de passage dans le port	: 10.4 %
Nombre moyen d'années dans le port	: 9.9 ans

4.2 LES FORMES DE SÉJOUR

Les éléments qui suivent sont extraits des questionnaires aux plaisanciers sans qu'il soit possible de les recouper avec une autre source d'information.

4.2.1 La présence sur le bateau

Nombre moyen de jours sur le bateau

- week-ends & ponts : 15.7 jours
 - Hérault : 20.3 jours
 - Gard : 26.4 jours
 - Aude : 19.5 jours
 - Pyrénées Orientales : 25.5 jours
- été - haute saison : 36.4 jours
- autres saisons : 19.9 jours

Plaisanciers utilisant leur bateau toute l'année : 57.5 %

Nombre moyen de nuits sur le bateau

- week-ends & ponts : 5.1
- été - haute saison : 23.3
- autres saisons : 9.1

Plaisanciers habitant à l'année : 2.1 %

Plaisanciers ne dormant jamais sur le bateau : 28.6 %

4.2.2 La modification de l'usage du bateau

Au travers des questionnaires aux plaisanciers, ceux-ci font part de leur constat quant à des modifications d'usage résultant de différents facteurs. Les éléments fournis ci-dessous constituent le taux de réponse correspondant à chacun de ces facteurs.

- Augmentation du nombre de sorties : 39.8 %
- Diminution du nombre de sorties : 15.2 % (associés à l'évolution de carrière et à une moindre disponibilité en résultant).
- Impact 35h positif : 17.5 % (sur les actifs)
- Objectif de vente ou achat à moyen terme : 25.7 % (pour renouvellement avec augmentation de la taille de la place, et sous réserve de place).

LE NOMBRE DE SORTIES PAR AN

Outre les réponses fournies par les questionnaires aux plaisanciers, le nombre de sorties annuel a été approché à partir des consommations de carburants dans les ports, sur la base des hypothèses de consommations moyennes par sortie de 2 litres de carburant pour les voiliers et de 20 litres pour les bateaux à moteurs.

En pondérant ces consommations par la répartition de ces types de bateaux dans les ports, on aboutit à un nombre moyen de 16 jours de sortie par an par bateau.

Nom du port	Capacité des ports	Voiliers	Moteur	Cons° carburant (m ³)	Cons° moy. par bateau et par sortie	Nb de jours de sortie par an et par bateau
Port Vendres	253	156	102	130	9.12	56
Argelès-sur-mer	796	259	519	172	14.01	15
Saint-Cyprien	2 200	818	1 302	350	13.05	12
Canet-en-Roussillon	980	457	470	220	11.13	20
Port Barcarès	1 200	463	914	150	13.95	9
Port Leucate	1 100	1 568	802	172	8.09	19
Valras-plage	350	67	153	43	14.52	9
Cap d'Agde	2 763	992	982	580	10.95	19
Frontignan	600	156	337	171	14.30	20
Port Camargue	4 347	1 627	969	860	8.72	23
Nb de jours de sortie par an et par bateau :						16

Tableau 15 - Nombre de sorties par an

A noter que Port Vendres a été retiré du calcul en raison de la valeur anormalement écartée de celles de l'échantillon. Port Vendres est en effet un port de commerce, et il est probable que les données relatives à la station d'avitaillement incluent une partie du trafic commercial.

Ce calcul reste approché et probablement par défaut car bon nombre de propriétaires de bateaux à moteur ne s'avitailent pas dans les ports mais dans les supermarchés où les tarifs pratiqués sur les carburants sont moins élevés.

LA LOCATION DE BATEAUX

Il ressort des entretiens avec les plaisanciers, mais aussi au travers des constats menés pendant l'étude, que la location de bateaux se développe. Cet aspect des nouvelles pratiques n'a pas été développé au cours des enquêtes en termes quantifiés, mais il semble que cette activité contribue à l'évolution d'une nouvelle filière industrielle et commerciale.

4.3 LES PRATIQUES

La promenade à la journée constitue l'essentiel des sorties. La pêche est principalement pratiquée à bord des bateaux à moteur, tandis que les croisières sont deux fois et demi plus nombreuses en voiliers qu'en bateaux à moteur.

Pêche	:	40.1 %	avec	21.6 % pour les voiliers 66.7 % pour les bateaux à moteur
Promenade à la journée	:	67.6 %		
Voile sportive	:	7.5 %		
Croisière	:	57.5 %	avec	75.6 % pour les voiliers 30.7 % pour les bateaux à moteur

Tableau 16 - Les pratiques des plaisanciers

4.4 LA NAISSANCE D'UNE NOUVELLE FILIÈRE INDUSTRIELLE ET COMMERCIALE

La croissance des immatriculations de ces dernières années est en partie due au développement de la pratique du jet ski. Toutefois, son incidence réelle est difficilement appréciable compte tenu de la non distinction de cette catégorie d'engins dans les statistiques concernant les navires de moins de 6 m.

Ainsi que déjà évoqué plus haut, les jet skis, ainsi que les petits bateaux de moins de 6 m nécessitent la mise à disposition de cales de mise à l'eau, ainsi que d'aires d'évolution et de stationnement à proximité des rampes.

On remarquera également qu'en dehors des infrastructures identifiées dans le cadre de l'étude, de nombreuses zones de mouillage existent sans statut officiel. On mentionnera les canaux, les recoins sur les étangs ... ainsi que les jardins ou garages de leurs propriétaires.

On mentionnera enfin que sont maintenus dans les immatriculations des bateaux ayant disparu ou ayant été détruits pour certains.

4.5 L'IMPACT DES 35 HEURES

Ainsi que les données relatives à l'usage du bateau (§ 4.2.2) l'indiquent, 17.5 % des plaisanciers actifs reconnaissent que la réduction du temps de travail a un effet positif sur la durée d'utilisation du bateau.

Si l'impact des 35 heures est difficilement perceptible directement sur la plaisance, en dehors de l'appréciation des plaisanciers eux-mêmes (on a vu que la majorité d'entre eux est constituée de retraités et donc pas touchés par la réduction du temps de travail), en revanche, on constate son effet sur l'animation des ports. Les abords des quais sont fréquentés toute l'année ainsi que les restaurants. Le port s'affirme en lieu de promenade.

5. L'ADÉQUATION OFFRE-DEMANDE

5.1 SYNTHÈSE

Le tableau ci-dessous récapitule la répartition des effectifs en terme de :

- navires immatriculés,
- nouvelles immatriculations,
- places dans les ports,
- demande de places dans les ports.

Année 2001	Répartition de l'effectif		Nouvelles immatriculations		Occupation des ports du LR	Répartition de la demande (effectif corrigé)			
	France	LR	France	LR					
Effectif de référence	767 735	83 444	20 497	2 252	28 021	1 595			
Voiliers	< 6 m	10.64 %	7.91 %	3.89 %	2.09 %	< 6.5 m	7.61 %	< 6.5 m	non connue
	6 à 8 m	5.49 %	4.95 %	2.78 %	1.51 %	6.50 à 9.50 m	20.98 %	6.50 à 9.50 m	
	8 à 10 m	3.17 %	3.13 %	2.70 %	1.42 %				
	10 à 12 m	1.78 %	1.77 %	3.81 %	3.37 %	9.5 à 13 m	16.76 %	9.5 à 13 m	
	12 à 15 m	0.72 %	0.68 %	2.25 %	1.47 %				
	15 à 18 m	0.09 %	0.09 %	0.18 %	0.22 %				
	18 à 24 m	0.03 %	0.02 %	0.08 %	0.04 %	> 13 m	3.34 %	> 13 m	
	> 24 m	0.01 %	0.00 %	0.01 %	0.00 %				
Total Voilier	21.92 %	18.55 %	15.69 %	10.12 %	Total Voilier	48.69 %			
Navires à moteur	< 6 m	63.28 %	66.19 %	62.64 %	69.18 %	< 6.5 m	31.04 %	< 6.5 m	non connue
	6 à 8 m	8.36 %	9.21 %	14.97 %	16.70 %	6.50 à 9.50 m	13.09 %	6.50 à 9.50 m	
	8 à 10 m	1.56 %	1.45 %	2.05 %	1.95 %				
	10 à 12 m	0.76 %	0.58 %	1.73 %	0.93 %	9.5 à 13 m	4.72 %	9.5 à 13 m	
	12 à 15 m	0.39 %	0.26 %	1.27 %	0.49 %				
	15 à 18 m	0.11 %	0.06 %	0.46 %	0.04 %				
	18 à 24 m	0.04 %	0.01 %	0.25 %	0.00 %	> 13 m	1.73 %	> 13 m	
	> 24 m	0.01 %	0.01 %	0.02 %	0.00 %				
Total Moteur	74.51 %	77.77 %	83.40 %	89.30 %	Total Moteur	50.58 %			
Autres	3.56 %	3.69 %	0.00 %	0.00 %	Multicoques	0.73 %	0		
Voile et navires à moteur	< 6 m	73.92 %	74.10 %	66.54 %	71.27 %	< 6.5 m	38.65 %	< 6.5 m	15.92 %
	6 à 8 m	13.85 %	14.16 %	17.75 %	18.21 %	6.50 à 9.50 m	34.07 %	6.50 à 9.50 m	24.26 %
	8 à 10 m	4.74 %	4.58 %	4.76 %	3.37 %				
	10 à 12 m	2.54 %	2.35 %	5.54 %	4.31 %	9.5 à 13 m	21.48 %	9.5 à 13 m	26.46 %
	12 à 15 m	1.10 %	0.93 %	3.52 %	1.95 %				
	15 à 18 m	0.20 %	0.15 %	0.64 %	0.27 %				
	18 à 24 m	0.07 %	0.03 %	0.33 %	0.04 %	> 13 m	5.07 %	> 13 m	8.09 %
	> 24 m	0.01 %	0.01 %	0.03 %	0.00 %				
Total voile et moteur	96.44 %	96.31 %		99.42 %	Total voile et moteur	99.27 %		74.73 %	
Autres	3.56 %	3.69 %		0.58 %	Multicoques	0.73 %	Indéterminé	25.27 %	
Total (y compris autres)	100 %	100 %		100 %		100 %		100 %	

Tableau 17 - Synthèse des caractéristiques de la flottille en languedoc-Roussillon

On constate les éléments suivants :

- La disponibilité dans les ports (28 021 anneaux) représente le tiers de l'effectif immatriculé par les Affaires Maritimes dans la région (83 444 navires).
Des mouillages non répertoriés sont exploités. Les petites unités (bateaux inférieurs à 6 m et jet ski) sont principalement hébergées chez leurs propriétaires.
Les ports présentent un taux d'occupation proche de 100 %.
- La répartition des effectifs en Languedoc-Roussillon est proche de celle de l'ensemble de la France, avec grosso modo 1/5 de voiliers et 4/5 de bateaux à moteur.
Pour les moins de 6 m toutefois, un écart de 2 à 3 points est observable, en moins pour les voiliers, en plus pour les bateaux à moteur.
- L'écart sur les nouvelles immatriculations, entre Languedoc-Roussillon et France, se manifeste de la même façon avec 5 à 6 % en moins pour les voiliers et en plus pour la bateaux à moteur.
L'augmentation d'effectif se porte principalement sur les unités à moteur de moins de 8 m (69.2 % pour les moins de 6 m, et 16.7 % pour les 6 à 8 m), puis les voiliers de 10 à 12 m(3.4 %), et de moins de 6 m (2.1 %).
- L'occupation des places de ports ne reflète pas la composition de la flotte puisque voiliers et bateaux à moteur se partagent les places à parts quasi égales, et que les petites unités à moteur présentes dans les ports ne représentent que 15 % de leur effectif régional.
Pour les autres catégories, les voiliers sont en moyenne plus de deux fois plus nombreux dans les ports que les bateaux à moteur.
Enfin les demandes de places concernent en priorité des unités de 9.5 à 13 m.

5.2 LES BESOINS EN PLACES

L'évolution des immatriculations (Affaires Maritimes) et l'occupation de ports du Languedoc-Roussillon (données Capitaineries) font apparaître

- une croissance annuelle de près de 4 %,
- un intérêt accru pour les bateaux, et notamment les voiliers de 8 à 15 m.

Les gestionnaires des ports tentent de répondre à la demande en modulant les équipements : réorganisation des pontons, déplacement des bateaux, installations de pontons provisoires en saison, exploitation des emplacements laissés vacants le temps des excursions, ...

Les retours des capitaineries ont permis d'identifier quelques uns des projets envisagés.

NOM DU PORT	COMMUNES	Liste d'attente générale	Liste d'attente 2002	POSSIBILITE D'EXTENSION
PORT D'AIGUES-MORTES	Aigues-Mortes		nd	Projet de création d'une marina : Port Croisade
PORT D'ARGELES - LE RACOU	Argelès-sur-Mer	540	86	0, mais projet de port à sec d'environ 300 places
PORT DE CANET-EN-ROUSSILLON	Canet-en-Roussillon	216	128	300 places à flot et 400 à sec
PORT DU CAP D'AGDE	Cap d'Agde	350	197	300 places à flot et 250 à sec
PORT DE CERBERE	Cerbère		nd	Projet de 150 places supplémentaires
LES CABANES DE FLEURY	Fleury d'Aude		nd	Projet de doubler la capacité, environ 200 places supplémentaires
PORT DE FRONTIGNAN	Frontignan	197	127	Prolongements et mise en place de nouveaux pontons: 50 places
PORT DE GRUISSAN	Gruissan			Nouveaux pontons. 150 places supplémentaires
PORT DE LA GRANDE MOTTE	La Grande Motte	486	286	Projet à l'étude: gagner 900 places en aggrandissant le port vers la mer
LE BARCARES - PORT Ste-ANGE	Le Barcarès	180	nd	300 places supplémentaires pour 2003 et 300 pour 2004
PORT DE PALAVAS-LES-FLOTS	Palavas-les-Flots	205	141	10 places au niveau de l'ancienne station service
PORT DE PORT CAMARGUE	Port Camargue	641	452	500 places à périmètre constant
PORT DE PORT LEUCATE	Port Leucate	79	51	88 places supplémentaires grâce à l'allongement de deux pontons. 100 places en projet à moyen terme
PORT DE St. CYPRIEN	Saint-Cyprien		nd	500 places en projet
PORT DE L'ORB	Sérignan		nd	Ancien projet en suspens de 500 places supplémentaires
PORT DE VALRAS-PLAGE	Valras-Plage	250 à 300	85	0, mais une extension du bassin est envisagée
PORT CHICHOULET	Vendres		nd	Projet de port à sec, agrandissement de 100 places
PORT de SETE	Sète	nd	nd	Augmentation de la capacité

Tableau 18 - Possibilités d'extensions de places

5.3 LES ATTENTES DES CLIENTS

Globalement, les plaisanciers sont satisfaits des services et de l'accueil des capitaineries des ports de la région. Cependant, de nouvelles attentes émergent, liées aux évolutions des pratiques et aux comparaisons possibles avec les régions voisines.

La sécurité des biens

Les plaisanciers sont tout d'abord de plus en plus nombreux à demander davantage de sécurité dans les ports, tant au niveau de leurs bateaux que de leurs véhicules. Il existe déjà, dans certains ports des grilles permettant de limiter l'accès aux pontons uniquement aux plaisanciers. Malgré une efficacité réelle, le vandalisme sur les bateaux existe toujours et certains plaisanciers souhaiteraient que les capitaineries se dotent d'un système informatique permettant de contrôler, grâce à des clés magnétiques, les entrées et les sorties sur les pontons à n'importe quelle heure de la journée.

La circulation – Le stationnement

D'importants efforts ont été suggérés en matière de circulation et de parkings pour voitures. Les plaisanciers revendiquent des parkings réservés à leur usage, surveillés, ombragés et proches des pontons.

Ces espaces concernent également les abords des cales de mise à l'eau utilisables pour les petites unités et les jet skis.

Les équipements sanitaires

De manière générale, les blocs sanitaires restent insuffisants par rapport aux besoins durant la période estivale. Les plaisanciers insistent sur le manque d'entretien de certains et sur des conditions d'hygiène trop souvent inacceptables.

L'animation

Plusieurs personnes ont souligné le manque de vie de port et d'animations pour les plaisanciers. Ce souhait s'étend au-delà du cadre portuaire et nautique. Des soirées / dîners à thèmes, des sorties dans l'arrière pays seraient certainement largement plébiscitées. A noter cependant que certains plaisanciers apprécient également le calme.

L'environnement

Plusieurs plaisanciers ont souligné l'urgence de disposer d'une pompe à eaux claires. Il semble en effet qu'il existe une prise de conscience environnementale de la part de certains qui revendiquent des ports plus propres et davantage d'espaces verts. La notion de Ports Propres semble intéresser la clientèle.

Les réseaux

Face aux nouvelles pratiques de résidence à bord des navires stationnés au port, certains plaisanciers demandent l'abandon du forfait électricité-eau au profit d'une redevance payée selon les quantités réellement consommées. Selon eux, il n'est pas normal qu'un plaisancier vivant à l'année sur son bateau paye le même prix qu'un autre qui ne vient qu'un mois par an.

De même, de nombreux plaisanciers demandent une augmentation de l'ampérage électrique, et des prises de téléphones sur les bornes.

La sécurité en navigation

Enfin, les petits pêcheurs réclament davantage de contrôle de la part de la police maritime auprès des chalutiers qui ne respectent pas la limite des 3 milles nautiques et qui ratissent les fonds marins.

En conclusion

D'une manière générale, les plaisanciers réclament davantage de confort dans les ports et confortent ainsi la nouvelle tendance qui fait du bateau une véritable résidence secondaire.

6. L'IMPACT ÉCONOMIQUE DE LA PLAISANCE ET DES ACTIVITÉS NAUTIQUES

Par impact économique de la plaisance et des activités nautiques, est entendue l'évaluation de la richesse économique créée par les activités exercées de manière directe, indirecte ou induite par la présence des infrastructures portuaires.

Le développement de la pratique des loisirs nautiques a engendré la création et le développement de nombreuses entreprises industrielles, de commerces et de services sur l'ensemble de la région Languedoc-Roussillon. Ces établissements, de nature très diverse, impliqués dans la production et la maintenance (chantiers navals, fabricants d'équipements, ateliers mécaniques et de réparation), la distribution (importateurs et commerçants) ou la prestation de services aux pratiquants ou aux touristes (loueurs, associations, clubs sportifs) composent la filière nautique.

Cet ensemble fait que l'activité de la plaisance se prend en compte sur des sites complexes qui associent généralement un plan d'eau, un espace portuaire à sec et un espace urbain (public et privé) sur lesquels interviennent les plaisanciers mais aussi les acteurs du tourisme, les entreprises artisanales locales et les résidents permanents.

Sur ces espaces composites, une des premières difficultés de l'analyse consiste à identifier les échanges de nature économique entre les groupes d'acteurs et les activités ainsi qu'à isoler les relations qui peuvent être attribuées à la filière nautique. Il convient de préciser que le champ de l'analyse se rapporte plus précisément :

- aux activités portuaires directes (places au port, interventions sur les bateaux et les infrastructures portuaires),
- aux activités liées à la pratique de la plaisance (constructeurs, réparateurs, avitailleurs, équipementiers, shipchandler, etc), localisées ou non sur la commune du port,
- aux activités liées à la présence des plaisanciers dans le port et sur les sites proches du port (utilisation de services banalisés : banques, restaurants, locations, services médicaux, etc),
- aux activités des établissements qui bénéficient de l'attrait du port (restaurants, hôtels, boutiques).

En terme d'impact économique, seront estimés notamment :

- le nombre et la nature (marchande, non marchande, privée ou publique) des entreprises et établissements impliqués dans la filière,
- la répartition de ces entreprises et établissements en fonction de leur activité principale,
- l'implantation géographique de ces entreprises et établissements,
- le chiffre d'affaire généré par ces entreprises et établissements quand l'information nécessaire sera disponible,
- la masse salariale des entreprises et établissements,
- les recettes fiscales générées par la filière nautique.

6.1 L'IMPACT DIRECT

L'impact direct se mesure à partir des emplois et des flux monétaires générés par une activité et injectés dans l'économie locale (ici l'ensemble de la Région). Les flux monétaires concernent principalement la masse salariale, la fiscalité locale, le chiffre d'affaire des entreprises et des établissements.

Cette première évaluation se réalise en priorité dans le champ des unités économiques localisées sur la zone portuaire. A cette définition ont été associées les entreprises régionales qui réalisent une part significative de leur chiffre d'affaires en relation avec l'activité des ports, mais qui sont situées hors des domaines portuaires. L'identification des entreprises éloignées du littoral (situées sur des communes qui ne bordent pas la méditerranée), repose sur les informations recueillies dans l'Annuaire Nautisme, les caractéristiques économiques les concernant proviennent de contacts téléphoniques auxquels certains établissements ont accepté de répondre.

Une difficulté majeure réside dans la prise en compte d'entreprises qui ont un rayon d'action non limité à la région Languedoc-Roussillon. C'est le cas en particulier d'entreprises à forte renommée ou qui sont localisées aux frontières de la région. Parmi les constructeurs de bateaux au moins deux entreprises entrent dans ces catégories. Il serait donc nécessaire d'extraire de l'impact direct la partie de l'activité qui n'est pas valorisée en Languedoc. Malgré l'importance de ces établissements, on peut se dire que ces impacts restent relativement faibles par rapport à l'ensemble des effets directs, ils seront donc maintenus en totalité dans l'analyse des effets directs³ faute de pouvoir distinguer la part qui serait à extérioriser.

6.1.1 L'identification des établissements et des entreprises

Deux sources ont été utilisées pour identifier les entreprises ayant un lien direct avec l'activité de la plaisance :

- le fichier SIRENE de l'INSEE, en appliquant la NAF articulée en 696 classes (codes APET700) ;
- l'Annuaire Nautisme, qui recense tous les acteurs de la plaisance : entreprises, ports, organismes, associations.

L'observation de terrain montre qu'un grand nombre d'établissements liés à la filière nautique se caractérisent par leur pluri-activité, intervenant à la fois sur des activités de services et des opérations marchandes. Il est ainsi courant de trouver un shipchandler, qui pratique en même temps la vente de bateaux, propose leur gardiennage et entretien, et possède un atelier de réparation. Une des difficultés de l'étude devient alors le classement des établissements, et l'identification de leur activité dominante par rapport à la plaisance et au nautisme.

³ Par contre au niveau de l'analyse des effets induits un coefficient d'évasion sera pris en compte.

Le statut le plus fréquemment adopté par les entreprises est celui de la SARL (61% des enquêtes effectuées sur 4 ports⁴). Les artisans sont peu nombreux et la plupart du temps sont identifiés sur de petites structures, avec peu de salariés mais avec des immobilisations importantes. Les établissements attachés à une enseigne ou franchisés sont très rares. Les entreprises fonctionnent généralement en structure familiale (80%) au sein desquelles les effectifs dépassent très rarement 10 salariés.

Dans le classement INSEE, 7 classes d'activité, dépendantes des codes NAF ont été retenues pour refléter les impacts directs. Certains de ces codes relèvent directement de la filière nautisme et sont considérés sur l'ensemble de la région, (par exemple le code 351E ou le 611B), tandis que pour d'autres (452R et 712C) il a été nécessaire de se limiter à l'étude des communes littorales.

Deux classes d'activité n'ont pas été retenues, malgré une forte représentativité sur le littoral : 524W (commerce de détail articles de sports et de loisir) et 926C (autres activités sportives) à cause de la diversité des sports et des loisirs actuellement pratiqués sur les stations du littoral⁵.

Les classes de la nomenclature INSEE retenues sont les suivantes :

NAF (700)	Activités ports de plaisance	Nb établissements
175C	Ficellerie, corderie, fabrication de filets	1
291A	Fabrication de moteurs et turbines	0
351C	Réparation navale	15
351E	Construction de bateaux de plaisance	96
452R	Travaux maritimes et fluviaux	10
611B	Transports côtiers	39
712C	Location de matériel de transport par eau	13

Au total 174 établissements sont identifiables.

Le principal avantage de cette nomenclature est qu'elle permet de faire un lien avec le service des impôts pour l'analyse des chiffres d'affaire par classes. Cependant un seul département a pu communiquer ses résultats pour l'année 2001, les autres directions se sont retranchées derrière l'argument de la confidentialité des données, ou la complexité des extractions de fichiers.

La nomenclature révèle en outre la difficulté de distinguer des établissements qui ont une spécificité marchande et donc sont confondus avec les commerces de détail, c'est le cas pour les shipchandlers et importateurs de bateaux, qui dans les classes 5240 ne bénéficient pas d'un code particulier et ne sont pas identifiables. Donc cette nomenclature n'est pas complète et ne permet pas d'effectuer un comptage des établissements de la filière nautisme qui soit proche de la réalité. Un grand pan du secteur en est absent.

D'où l'utilisation d'une seconde base de données, celle de l'Annuaire Nautisme. Cette base mieux ciblée sur la filière apparaît aux yeux de la profession comme la plus exhaustive.

⁴ 80 enquêtes ont été réalisées auprès des entreprises situées en bordure immédiate des ports de La Grande Motte, Palavas, Gruissan, Argelès.

⁵ Ces deux rubriques seront toutefois analysées au niveau des impacts indirects avec l'ensemble des commerces de détail des stations littorales

Cependant cette base ne renseigne pas sur le nombre de salariés ni sur le chiffre d'affaire, de plus elle reste moins neutre que la base INSEE, dans le sens où elle identifie des entreprises et non plus des établissements. Les entreprises peuvent se retrouver sous deux rubriques, voire trois, correspondant ainsi à la grande variété des compétences affichées par un grand nombre d'entre elles.

Après une analyse complète de la base de données (2002) pour le Languedoc-Roussillon les activités affichent les effectifs suivants :

Tableau 19 - *Activités et entreprises de la base Annuaire Nautisme*

Identification de l'activité	activités déclarées (1)	nb entreprises exerçant activité unique	activités exercées par des entreprises pluri actives (2)
architecte naval	3	1	2
associations nationales	3	3	0
assurance	0	0	0
atelier de réparations	54	21	33
atelier mécanique	55	14	41
bateau école	16	16	0
carburants à quai	0	0	0
chantier naval/levage	13	3	10
constructeur de bateaux	20	10	10
convoyeur	0	0	0
divers services	22	14	8
électricité de marine	9	5	4
fabricant de moteurs	0	0	0
fabricant d'électronique	0	0	0
fabricant d'équipements	22	15	7
gardienage en extérieur	5	1	4
gardienage sous couvert	0	0	0
importateur de bateaux	3	2	1
importateur d'équipements	9	3	6
location avec équipage	3	3	0
location bateaux moteurs	10	6	4
location voiliers	11	4	7
revendeur bateaux occasion	32	8	24
revendeur planches à voiles	5	3	2
revendeur spécialiste moteur	49	11	39
revendeur spécialiste vêtements	7	2	5
revendeur spécialiste plongée	9	4	5
revendeurs de bateaux neufs	46	7	38
shiphandler	43	16	27
transporteur	0	0	0
voilerie	16	14	2
Total	465	186	279

source : fichier Languedoc-Roussillon du Nautisme - 2002

(1) total des activités déclarées après contrôle des données redondantes

(2) le total est supérieur au nombre d'entreprises qui est de 137

Au total, 323 entreprises et associations sont recensées et 85% d'entre elles sont directement situées sur le littoral :

- 186 entreprises déclarent une activité unique,
- 137 sont mixtes, associant le plus souvent des activités marchandes de plusieurs produits (bateaux neufs et bateaux d'occasion) et des activités de service avec la vente de bateaux (atelier de réparation mécanique et vente de moteurs).

Des compléments d'informations ont été recherchés auprès des entreprises non littorales pour approcher l'importance de leur activité extra régionale. Les réponses quoique faibles, ont indiqué chez les plus importantes une implantation quasi régionale, très peu partagée avec les départements limitrophes hors région, sauf pour les ateliers de construction navale. On a déjà vu que la part à extraire de la région, restait difficile d'accès.

6.1.2 Les actifs du secteur

A priori le fichier INSEE permet d'identifier le nombre de salariés sur les codes retenus comme significatifs de l'activité nautique. Lorsque la donnée existe ce sont les moyennes correspondantes qui seront utilisées.

Cependant pour compléter l'analyse d'autres sources d'informations ont donc été recherchées, en particulier :

- les enquêtes effectuées pour les besoins de la présente étude auprès des commerçants et entreprises situées à proximité des ports (80 enquêtes),
- les analyses portant sur le même champ, effectuées ces dernières années en Languedoc-Roussillon et en France sur la côte atlantique ou l'espace côtier de la région PACA.⁶

L'ensemble des données permet d'établir une estimation du nombre d'emplois ramenés aux activités directes, à partir de l'utilisation de ratios moyens (nombre de postes de travail par types d'activité)⁷. Des ratios différents ont été appliqués selon que l'entreprise exerce une activité unique ou plusieurs activités.

⁶ Consultation de l'étude effectuée par CRCI de PACA - nov 1997 " Impact économique et touristique des loisirs nautiques en Provence Alpes Côte d'Azur"

Consultation du colloque organisé par la FFPP et la Fédération des ports de plaisance de Bretagne Lorient 25 et 26 mars 1999

Etude sur les ports de plaisance du LR effectuée par le CRT - oct. 1996

⁷ Les postes de travail tiennent compte de la présence des saisonniers. Un saisonnier lorsqu'il est signalé est compté avec un taux d'activité annuel de 0,4

Tableau 20 - Cas des entreprises exerçant une activité unique :
nombre moyen de postes et estimation du nombre d'emplois,

Identification de l'activité	nb entreprises exerçant activité unique	nb moyen de poste en activité unique	estimation du nombre d'emploi (activité unique)
architecte naval	1	1.0	1
associations nationales	3	1.0	3
assurance	0	1.5	0
atelier de réparations	21	3.2	67
atelier mécanique	14	3.2	45
bateau école	16	1.0	16
carburants à quai	0	0.0	0
chantier naval/levage	3	7.7	23
constructeur de bateaux	9	7.7	69
convoyeur	0	0.0	0
divers services	14	3.2	45
électricité de marine	5	1.5	8
fabricant de moteurs	0	0.0	0
fabricant d'électronique	0	0.0	0
fabricant d'équipements	15	4.5	68
gardienage en extérieur	1	1.5	2
gardienage sous couvert	0	0.0	0
importateur de bateaux	2	2.5	5
importateur d'équipements	3	2.5	8
location avec équipage	3	1.5	5
location bateaux moteurs	6	1.5	9
location voiliers	4	1.5	6
revendeur bateaux occasion	8	2.5	20
revendeur planches à voiles	3	2.5	8
revendeur spécialiste moteur	11	2.5	28
revendeur spécialiste vêtements	2	2.5	5
revendeur spécialiste plongée	4	1.5	6
revendeurs de bateaux neufs	7	2.5	18
shipchandler	16	3.7	59
transporteur	0	0.0	0
voilerie	14	3.7	52
Total	185		572

source : reconstitution des ratios à partir enquêtes BRL, fichier Sirene INSEE, étude CRCI PACA

Cette première évaluation permet ainsi de comptabiliser 875 personnes directement actives dans les établissements exerçant une activité unique. Il a été pertinent pour le calcul des moyennes de distinguer d'une part 185 entreprises qui rassemblent 572 emplois et les 303 personnes, salariés d'une seule entreprise (Catana à Canet plage).

Il faut y rajouter le nombre de personnes intervenant dans les entreprises qui participent à plusieurs activités. Les ratios dans ce cas ont été calculés en fonction des associations d'activité, selon quatre groupes dominants reflétant au mieux la situation des entreprises pluri-actives.

Groupes de pluri-activités	nb moyen de poste en pluriactivité
activités de location et de service	3.2
activité marchande et de service	4.7
activité marchande et ateliers de réparation	5.6
équipementier et chantier naval	9.5

source : synthèse enquêtes BRL (été 2002)

Les ratios ainsi appliqués aux 137 entreprises ayant une activité mixte permettent d'estimer que 767 personnes sont actives dans ce groupe d'entreprises.

Enfin il faut rajouter à ces estimations :

- le personnel des structures portuaires, compté à 442 personnes sur la base des réponses obtenues dans les ports
- les personnes qui interviennent dans les clubs nautiques et associations locales de voile et d'aviron. 85 clubs nautiques sont recensés, regroupant 255 actifs à plein temps, valeur calculée sur la base d'une moyenne de 3 actifs par club⁸.

Au total 2 386 actifs directs sont comptés. Ce qui représente 8,7 actifs directs pour 100 anneaux.

6.1.3 La masse salariale

La masse salariale se calcule généralement sur la base du nombre d'actifs et du salaire moyen en fonction de la qualification des agents.

Ces deux données n'ont pu être directement collectées ni au cours des entretiens ni au cours des enquêtes.

Il faut donc procéder par estimations sur des ordres de grandeur en tirant partie de toutes les indications données par les employeurs, l'administration des ports et les communes.

Des enquêtes et des différentes interviews, il ressort que les actifs de la filière nautisme n'ont pas de qualification précise. D'autre part que la charge moyenne par employeur et par an est de 30 000 € incluant les charges sociales.

Soit au minimum⁹ 64 millions d'€ de masse salariale, générés par les activités directement liées au port.

⁸ Cette donnée prend en compte les saisonniers (coefficient de plein emploi de 0,4) et les personnes intervenant tout au long de l'année sur la formation scolaire à partir des clubs de voile et des clubs de canoë et de kayak.

⁹ Les actifs des clubs nautiques ne sont pas pris en compte dans l'estimation de la masse salariale. Une estimation non vérifiée atteint 4 millions d'€ pour cette activité.

6.1.4 Le chiffre d'affaire

C'est celui des établissements et entreprises identifiées.

Une dizaine d'établissements enquêtés ont communiqué leur chiffre d'affaire. Les données provenant des impôts ne sont disponibles que pour le département de l'Hérault et concernent 148 établissements.

Sur ces bases des moyennes sont accessibles, et permettent d'estimer un chiffre d'affaire moyen de 420 000 €. Son application aux 323 entreprises régionales fait ressortir un chiffre d'affaire total atteignant 135,7 millions d'€.

Il faut ajouter à cette estimation le chiffre d'affaire du port et les différentes recettes perçues sur l'espace portuaire (places à quai, amodiations, services portuaires, manutention, cale de halage, parkings). Les résultats obtenus par enquêtes auprès des ports montrent que la recette moyenne est de 1 107 € par anneau. Tous les anneaux recensés sur le littoral languedocien ne sont pas payants. On estime qu'environ 25 000 dégagent une recette. Soit un CA de 27,6 millions d'€.

Le chiffre d'affaire dégagé par les entreprises, les établissements portuaires, et les associations de plaisanciers est estimé à 163 millions € en 2002

Le chiffre d'affaire permet en particulier de calculer :

- Les consommations intermédiaires des entreprises. Régionalement elles représentent 47% du chiffre d'affaire. Elles atteignent un total de 76,8 millions d'€.
- Les investissements des entreprises. En moyenne sur les entreprises régionales ils représentent 3% du chiffre d'affaire. Dans notre cadre géographique ces investissements atteignent un total de 6,5 millions d'€.

Dans les effets directs il faut retenir que les entreprises du secteur nautisme ont une charge de consommations intermédiaires de 76,8 millions d'€ et une charge d'investissement de 6,5 millions d'€.

6.1.5 La fiscalité locale

La fiscalité locale est composée de 4 taxes : la taxe professionnelle, la taxe d'habitation, les taxes foncières de la propriété bâtie, et de la propriété non bâtie.

L'enquête budget des communes réalisée par BRL dans le cadre de l'étude portant sur les éléments structurants du tourisme permet d'identifier que la recette budgétaire des communes s'élève en moyenne à 2 086 € par habitant. Selon la taille de la commune, les 4 taxes de la fiscalité locale représentent 45 à 50% des recettes de fonctionnement du budget, soit 1 004 € par habitant.

La taxe professionnelle constitue une ressource importante, elle est estimée représenter 35% des taxes locales. La taxe d'habitation et les taxes foncières se partagent également les 65% de ce qui en Languedoc constitue la part la plus importante des ressources communales.

En comptant 280 000 habitants dans les communes du littoral, le montant total de la taxe professionnelle est estimé à 98,4 millions d'€. En calculant que les entreprises liées aux activités portuaires directes représentent 3% des entreprises des différentes communes du littoral, le montant de la taxe professionnelle acquittée par les entreprises dans les villes portuaires atteint 3,2 millions d'€.

Il est difficile de calculer précisément la part des autres taxes prise en charge par les plaisanciers. Aucune hypothèse sérieuse ou exemples ne nous ont été rapportés pour approcher ces valeurs. Un calcul d'estimation sur les bases précédentes et prenant en compte que 24% des plaisanciers ont déclaré posséder une résidence dans leur port d'attache (soit 2% du total des résidences) permet d'arriver à une estimation de 4 millions d'€ pour les taxes foncières et les taxes d'habitation de ces plaisanciers.

On peut estimer que les taxes des entreprises sont au moins égales à 0,5 millions d'€.

Enfin il faut comptabiliser les redevances domaniales et foncières des ports, estimées à 4 millions d'euros sur la base de la redevance payée à Port Camargue.

La part des impôts locaux versés par les acteurs et entreprises de la filière nautisme aux collectivités locales est estimée atteindre 11,7 millions d'€.

En résumé au niveau des effets directs de l'activité du nautisme il faut retenir les ordres de grandeur suivants :

- **323 entreprises**
- **2 400 actifs**
- **64 millions d'€ de masse salariale**
- **76,8 millions d'€ de consommations intermédiaires**
- **6,5 millions d'€ d'investissements**
- **plus de 11,7 millions d'€ versés aux communes par les plaisanciers et les entreprises du secteur au titre des taxes locales.**

6.2 LES EFFETS INDIRECTS

Cette mesure prend en compte les activités hors domaine portuaire mais découlant directement de l'utilisation des services et infrastructures de la ville par les plaisanciers.

Dans les effets indirects il convient de prendre en compte :

- les activités liées à la présence des plaisanciers non résidents permanents qui utilisent les services sur les sites proches du port et dans la station (utilisation de services banalisés : commerces, restaurants, locations, services médicaux, services à la personne, banque, etc),
- les activités liées à la présence des plaisanciers de passage (qui passent une ou quelques nuits sur les anneaux de passage) et qui eux aussi consomment et achètent dans la station durant le temps de leur séjour.

6.2.1 Les effets dus à la présence des plaisanciers non-résidents permanents

Ce premier champ est très difficile à prendre en compte. La donnée qui manque le plus est celle qui concerne le temps de présence d'un plaisancier (et de son entourage) sur la commune. On sait que 24% d'entre eux ont déclaré posséder une résidence secondaire sur place et qu'environ 80% des plaisanciers disent utiliser les services et commerces de la station. Mais les données se rapportant à la fréquence et au temps d'usage des infrastructures et services de la commune ne sont pas connues. D'autre part ces plaisanciers sont également des vacanciers qui bénéficient des aménagements de l'ensemble de la commune, leur caractéristique de plaisancier n'est pas exclusive. Il est admis que l'impact de cette présence se retrouvera avec les chiffres du tourisme, au niveau des effets induits.

Hormis ceux qui possèdent une résidence secondaire, il a maintes fois été observé que les plaisanciers qui effectuent une sortie en mer de la journée dépensent très peu de choses sur place et traversent les zones commerciales portuaires sans systématiquement s'y arrêter ou y effectuer des achats. L'impact des consommations de ce type de plaisancier ne sera donc pas pris en compte.

6.2.2 Les effets dus aux plaisanciers de passage

Par contre il est estimé¹⁰ que pour chaque journée d'escale le vacancier/plaisancier dépense en moyenne 152 € dans les commerces et restaurants du port. Les enquêtes de l'été 2002 permettent de déterminer qu'une place de passage est utilisée 80 jours par an. On en dénombre 1 433 dans les ports du Languedoc-Roussillon.

Les dépenses des plaisanciers de passage dans le port s'élèvent au minimum à 17,4 millions d'€.

6.3 LES EFFETS INDUITS

Cette évaluation permet d'estimer les dépenses successives des bénéficiaires des impacts directs et indirects en tenant compte des caractéristiques économiques autour des ports. Chaque acteur exerçant une activité avec le port diffuse à son tour de nouveaux emplois qui entraîneront à leur tour de nouvelles activités et de nouveaux investissements qui pourront accroître la production. Cette propagation par vague successive ne garde pas la même ampleur, d'étapes en étapes la création de nouveaux revenus est moins importante. Ces activités économiques nouvelles, nées de l'utilisation par les divers agents de la valeur ajoutée qu'ils reçoivent, constituent ce qu'on appelle les effets induits.

¹⁰ Colloque de Lorient 25 et 26 mars 1999, communications de M. Y. Michel (président de la FFPP) et de M. T. Sillinger (délégué général de FIN) " 1 million de journées d'escale induisent 1 milliard de dépenses dans les restaurants et commerces", "un bateau en escale dépense en moyenne 1 000 F par jour.

Leur calcul suppose l'utilisation de coefficients multiplicateurs de consommation et d'investissement fournis par les travaux de comptabilité nationale. A l'échelle de notre analyse ce coefficient n'existe pas, il sera donc approché en décomposant les éléments du chiffre d'affaire produit par les entreprises locales. Son calcul simplifié sur les données disponibles sera appliqué à tous les ports du littoral car il repose en priorité sur l'analyse du tissu économique et du comportement des entreprises en matière de salaires, d'investissements, d'achats intermédiaires et de fiscalité locale.

La principale difficulté de l'analyse consiste à :

- identifier les consommations, investissements, fiscalité et frais de personnels dans le total des charges des entreprises,
- estimer le pourcentage de ces charges qui restent en Languedoc-Roussillon.

Il convient donc d'utiliser les données disponibles au niveau de la région et qui en se basant sur des ordres de grandeur signalés par les chefs d'entreprises et les professionnels du tourisme permettent de répartir les **quatre postes de charges** principaux de la façon suivante :

Consommations intermédiaires	47%
Charges de personnel	42%
Fiscalité locale	4%
Investissements	3%

A chaque niveau d'impact, une partie du revenu généré par un port est réinjectée dans le circuit économique local, une autre partie échappe à l'économie locale. A dire d'experts, **les taux de consommation locale** retenus sont les suivants :

Consommations intermédiaires	50%
Charges de personnel	95%
Fiscalité locale	90% ¹¹
Investissements	75%

Sur l'ensemble des revenus générés par les ports, une part **p** est consommée sur place et une proportion **1-p** sort de la commune. Chaque nouveau revenu se trouve ainsi amputé d'une partie **1-p** par étape

Cela peut se traduire par la formule mathématique suivante :

$$\begin{aligned}
 M^{\circ} &= p + p^2 + \dots + p^n \\
 &= p (1 + p + \dots + p^{n-1}) \\
 &= p / (1 - p)
 \end{aligned}$$

Le coefficient **p** est déterminé à partir de la somme des quatre postes de charges de l'entreprise, pour lesquels un coefficient partiel de consommation locale a été calculé. L'estimation du coefficient d'impact induit M° tient compte du coefficient partiel d'évasion hors de la commune.

¹¹ Il a été estimé que les produits de la fiscalité locale restaient quasi intégralement à la disposition des collectivités locales (communes, communautés de communes, départements, région).

Le calcul des coefficients partiels s'effectue pour chacun des postes de charges

- Coefficient partiel affecté à la consommation : **c**
 $c = 47\% * 50\% = 23,5\%$
- Coefficient partiel affecté aux charges de personnel : **n**
 $n = 42\% * 95\% = 39,9\%$
- Coefficient partiel affecté à la fiscalité locale : **f**
 $f = 4\% * 90\% = 3,6\%$
- Coefficient partiel affecté à l'investissement : **i**
 $i = 3\% * 75\% = 2,3\%$

La somme de ces coefficients est **p** = 69,3%

Le coefficient multiplicateur pour l'impact induit devient

$$\begin{aligned} M^{\circ} &= p/(1-p) \\ &= 69,3\% / (1 - 69,3\%) \\ &= 2,26 \end{aligned}$$

L'impact induit se calcule en appliquant le coefficient M° aux impacts directs et indirects. Les calculs précédents ont indiqué que les impacts directs pouvaient être estimés à 158,9 millions d'€, se décomposant-en :

- 76,8 millions d'€ de consommations intermédiaires
- 64 millions d'€ de masse salariale
- 11,7 millions d'€ de fiscalité locale
- 6,5 millions d'€ d'investissements.

Les impacts indirects à prendre en compte correspondent aux dépenses des plaisanciers de passage : 17,4 millions d'€.

$$\text{Impact induit} = 2,26 * (159 \text{ millions} + 17,4 \text{ millions}) = 398,6 \text{ millions d'€}$$

En résumé l'impact induit est estimé à 398 millions d'€

Coefficient multiplicateur induit : 2,26

L'estimation porte sur l'existence de 4 820 emplois induits

6.4 IMPACT TOTAL

L'impact économique total se déduit des calculs précédents. Il est la somme des effets directs, indirects et induits.

Cet ensemble atteint 575 millions d'€ en 2002.

Il convient d'ajouter à cette valeur la plus value des activités qui par leur situation géographique bénéficient de l'effet vitrine, généralement équivalent à celui d'une zone piétonne, que représente le passage en bordure des quais.

6.4.1 La plus value des activités autour du port

Cette situation qui existe sur les ports les plus importants a donné lieu à une analyse plus fine dont l'objectif a porté sur l'exacte identification des activités en prise directe sur le port.

Le chiffre d'affaire des établissements qui tirent partie d'une telle situation est estimé être supérieur à celui de la moyenne des établissements de la ville dans la même catégorie d'activités. La plus value de l'emplacement varie avec la spécificité de l'activité. Les professionnels des transactions immobilières qui traitent des baux commerciaux annoncent des valeurs doubles, voire triples pour les activités situées sur le port, par rapport à celles exercées en deuxième ou troisième ligne.

Trois informations importantes ont donc été utiles à l'analyse :

- L'identification de la zone piétonne attachée à l'effet attractif du port,
- L'identification de la nature de l'activité de l'ensemble des établissements de la commune, et plus précisément de ceux positionnés dans l'orbite attractive du port : nombre et localisation,
- La connaissance des chiffres d'affaires des entreprises et établissements.

Un fonds de connaissance était à notre disposition dans le contexte des résultats des études précédentes¹², permettant en particulier d'identifier le chiffre d'affaire moyen des grands secteurs d'activité. Pour accompagner ces premiers résultats l'enquête effectuée dans l'été 2002, sur 11 stations littorales, a permis de localiser les établissements et de renseigner plus précisément les chiffres d'affaires, les emplois et la saisonnalité des activités. 80 entretiens ont été réalisés auprès des établissements qui bordent les ports.

Les résultats ont montré que les établissements directement en prise avec le port dégagent une plus value qui représente respectivement 19% du chiffre d'affaire pour les commerces de détail, 17% pour l'hôtellerie et la restauration, 4% pour les activités immobilières. Les données manquent pour le secteur des services (coiffeur, laverie, banque, services médicaux), ces secteurs étant rarement présents directement en bordure de port aucune estimation de plus value n'a donc pu être calculée sur les activités de service à la personne.

Les données se rapportant aux chiffres d'affaire (provenant des services des impôts) datent de l'année 2000. Une actualisation totale de 5% a été appliquée pour tenir compte de la moyenne des évolutions de tous les secteurs, et établir une valeur pour 2002, homogène aux autres valeurs financières annoncées jusqu'ici.

Pour 2002, l'estimation de la plus value du chiffre d'affaire généré par les activités qui bordent le port est ainsi estimée à 217 millions d'€ sur le littoral languedocien.

6.4.2 L'impact économique des ports du LR

L'impact économique se mesure par la somme des emplois concernés par l'activité portuaire et par la somme des flux monétaires dépendants des effets directs, indirects et induits.

¹² étude des éléments structurants du tourisme sur 31 communes du littoral languedocien - sept 2002, effectuée par BRL dans le cadre des réflexions de la Mission Littoral.

Bien que par faute de précisions, ce soient souvent des estimations qui sont annoncées, il convient de retenir que l'activité des ports en Languedoc-Roussillon :

- **concerne 2 380 emplois directs et 4 800 emplois induits**
- **génère au minimum un impact total de 792 millions d'€**

A titre de comparaison le poids économique de l'activité du nautisme en Languedoc est tout à fait comparable :

- aux résultats obtenus en Bretagne, où environ 4 600 emplois sont comptés¹³,
- ou encore aux effets de la plaisance en PACA où un coefficient multiplicateur de 2,36 a été calculé sur l'ensemble des ports de la région en septembre 2000¹⁴.

6.5 EVOLUTION

Les 10 dernières années n'ont enregistré qu'un faible accroissement des équipements portuaires. Les derniers investissements ont concerné :

- l'extension du port de Palavas en 1995 et 1996,
- la création du port de Sainte -Marie en 2000.

Donc les évolutions de l'activité, bien que sensibles, avec en particulier le développement du port d'Argelès (créé en 1990), ne peuvent être techniquement comparées aux grandes variations des années 90. Les professionnels signalent cependant un fort accroissement d'activités sur les bassins à partir de 1998, et en engouement très marqué des plaisanciers, créant une surenchère sur les places au port. Du côté des entreprises, les commerçants et les restaurateurs confirment l'attrait des ports et un accroissement sensible de leur chiffre d'affaire depuis 3 ans (de l'ordre de 10 % en moyenne), pratiquement tous les secteurs sont concernés. Au travers des résultats obtenus, ces professionnels confirment aussi l'importance de la localisation des entreprises, celles proches des bassins enregistrant toujours une augmentation d'activités, augmentation qui n'est pas enregistrée pour les entreprises éloignées des sites attractifs.

¹³ Données issues de Mer & Littoral N° 50 -mars 2002

¹⁴ Données issues des études de la direction des ports de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nice Côte d'Azur

7. LES RELATIONS PORT/STATION, PORT/VILLE

L'analyse a montré que jusqu'à maintenant un port se caractérisait par un nombre important de variables et que malgré le grand nombre de ports en Languedoc-Roussillon force est de constater que tous sont différents.

Cette notion de différence est encore très présente dès lors que l'on cherche à identifier les relations économiques que le port entretient avec son environnement urbain. En couplant la dimension économique sur l'espace urbain, on introduit un grand nombre de caractéristiques qui très vite peuvent devenir subjectives, car l'espace portuaire devient alors polyvalent, multi-fonctionnel, interface entre la mer et la ville, mais aussi lieu de vie de travail et d'habitat, ensemble architectural, espace ludique, zone de contact, espace approprié par des acteurs non-plaisanciers.

Le port est un lieu d'accueil pour le marin mais aussi un espace de vie. Il reste convoité.

Avant de parler d'impact du port sur les activités commerciales et de service, il convient d'identifier l'espace sur lequel l'influence du port se fait sentir.

7.1 LE CONCEPT GÉOGRAPHIQUE DU PORT DANS LA STATION OU DANS LA VILLE

Tous les ports du Languedoc n'ont pas bénéficié d'une occupation historique ou d'un programme immobilier d'accompagnement. Tous les ports ne sont pas non plus intégrés dans les lieux de vie, ou dans le circuit des échanges économiques et sociaux, certains sont des produits porteurs de l'activité touristique littorale, d'autres ne participent pas ou très peu à l'animation, marchande ou événementielle. Ainsi à des degrés divers, les ports jouent plus ou moins un rôle de catalyseur sur les activités de la station.

L'objectif de cette phase de l'analyse est d'essayer de mesurer économiquement les différences qui apparaissent et dont on sent bien la complexité pour les expliquer, tant les composantes sont variées, interdépendantes entre elles, mais aussi liées à des configurations spatiales chaque fois exceptionnelles.

Pour rester sur des éléments simples et mesurables, l'analyse a ainsi couplé les composantes des flux économiques en les localisant sur la configuration spécifique des ports. Sur le littoral du Languedoc-Roussillon, les exemples montrent en effet que, pour que le flux économique soit sensible, il faut que le port soit positionné dans, ou à proximité, des lieux de vie, qu'il fasse partie du tissu urbain, mais surtout qu'il soit habillé d'une vitrine marchande et que de fait il devienne l'espace complémentaire, indispensable pour attirer puis confiner le chaland sur un espace réduit qui fait rêver, et consommer.

D'où :

- le besoin de limiter l'espace et de le faire reconnaître comme un lieu attractif,
- l'importance de maintenir la diversité des activités, marchandes et non marchandes.

Pour mettre en valeur les composantes attractives d'un port, nous avons opté pour une méthode simple de repérage des activités dans la ville, en focalisant l'attention sur les activités spécifiquement situées autour du port, nous permettant ainsi de comparer le poids économique de chacun des ensembles géographiques définis. Nous avons aussi choisi de limiter l'analyse à quelques ports, chacun étant retenu pour ses différentes caractéristiques d'intégration dans la station qui l'abrite,

Ainsi, l'analyse détaillée des activités a été effectuée sur 11 ports. Sur 4 d'entre eux ont été réalisées 80 enquêtes auprès des commerçants. Ces ports sont : La Grande Motte, Mauguio-Carnon, Palavas, Frontignan, Gruissan, Port la Nouvelle, Port Leucate, Le Barcarès, Canet, St Cyprien, Argelès.

L'analyse de ces différents sites portuaires a montré que l'espace le plus significatif de l'activité d'un port et celui qui, autour du bassin, reste piétonnier, à condition qu'il soit bordé d'un nombre suffisant de commerces et de services et qu'il ne soit pas coupé par un axe de circulation important. Dans ce contexte, la galerie marchande est un élément indispensable, il n'est pas nécessaire qu'elle soit rectiligne, et les coupures doivent y être de faibles portées, les terrasses des restaurants et des glaciers y sont indispensables elles aussi, accompagnant les espaces de jeux et les "guinguettes" de restauration rapide.

Ces espaces sont parfois très limités. Ainsi à la Grande Motte, la zone attractive du port est celle du quai d'honneur, et le bloc de commerces près de la zone technique, excluant les commerces, boutiques et restaurants aux pieds des immeubles qui bien que donnant sur le port en sont séparés par une artère à grande circulation.

A Palavas la zone du port englobe à la fois le bassin principal, et également le canal (d'embouchure du Lez). La zone marchande linéaire en bordure des deux rives du canal bénéficie du classement en espace piéton, et reste directement sous l'influence du port.¹⁵

Les espaces portuaires restent plus lisibles dans des ports comme Argelès ou Canet-Plage. Ces deux exemples montrent cependant une occupation de l'espace portuaire assez opposée, le premier étant très marchand, destiné à tous les touristes, le second plus technique, ciblé sur la plaisance.

7.2 LES ACTIVITES AUTOUR DU PORT

Ainsi, autour d'un port, deux types d'activités sont attendus :

- celles qui offrent des services techniques aux plaisanciers : shipchandler, atelier de réparation, voilerie, pour ne citer que les activités les plus importantes;
- celles qui accompagnent la fonction d'accueil du port en proposant des espaces marchands de grande diversité. Les activités les plus présentes y sont les commerces de détail non alimentaire, et les activités de la restauration (traditionnelle ou rapide).

Ces deux grands groupes d'activité se rencontrent rarement sur le même quai ou dans la même zone du port. On remarque en effet qu'autour des plans d'eau, peu d'espaces portuaires rassemblent des services mixtes où shipchandler et ateliers de réparations côtoieraient des banques, boulangeries, ou restaurants. Des organisations portuaires comme celle de La Grande Motte, Palavas, Frontignan, Canet, restent l'exception, en offrant sur un espace restreint une palette complète de services.

¹⁵ Sur cette configuration, où les activités ont une implantation linéaire le long d'un chenal, il est possible de comparer Palavas à d'autres stations d'autres régions comme Les Sables d'Olonne, Noirmoutier, Honfleur, qui concentrent le long des quais leurs espaces marchands les plus attractifs.

Les autres ports ont nettement marqué une séparation entre les zones d'attraction banalisées et les zones plus techniques destinées aux plaisanciers. Parfois un no man's land important les sépare, comme à Leucate, à Mauguio-Carnon, à Ste Marie.

Ces organisations conduisent les plaisanciers à maintenir un esprit critique vis à vis des ports car les services sont souvent mal localisés, voire inexistants, par rapport à leurs besoins.

A contrario, les services marchands sont très nombreux dans les zones banalisées, où les restaurants et les boutiques dominent en nombre. Les banques y sont généralement bien présentes, les services à la personne y sont rares, les plus actifs restant les salons de coiffure.

Les résultats des enquêtes montrent que sur des endroits restreints, l'activité des ports reste très ciblée sur les services marchands destinés plus aux touristes traditionnels qu'aux plaisanciers. Le poids des restaurants (40%) indique la forte attraction touristique des ports.

Tableau 21 - les établissements présents sur les ports. - comparaison avec les établissements de l'ensemble de la commune

	Total commune					Total port				
	commerce	restaurant	hébergement	services	immobilier	commerce	restaurant	hébergement	services	immobilier
La Grande-Motte	186	108	27	98	58	60	18	1		1
Mauguio - Carnon	123	51	23	139	44	16	22	1	8	3
Palavas-les-Flots	84	84	21	68	32	93	71	8	19	2
Frontignan	111	35	15	130	42	10	7		6	
Gruissan	89	61	17	37	33	71	78	2	14	5
Port-la-Nouvelle	48	21	13	41	11	4	1		3	1
Leucate	98	65	22	43	31	29	34		4	4
Le Barcarès	78	57	61	32	40	10	2			
Canet-en-Roussillon	142	93	43	106	53	6	2			
Saint-Cyprien	125	69	29	73	34	18	36	1	3	4
Argelès-sur-mer	157	85	99	119	62	30	22		1	1
total	1 241	729	370	886	440	347	293	13	58	21
% Port/total						28%	40%	4%	7%	5%

Sur les communes de Palavas et de Gruissan, le sur-effectif des établissements sur le port est dû à la forte présence des activités saisonnières, soit dans le commerce, soit dans la restauration. Mais il faut aussi remarquer que ces deux communes polarisent une grande partie des activités touristiques autour de leur plan d'eau. Ces deux stations restent un exemple du fort attrait que peut exercer un port sur l'ensemble des activités phares que sont les commerces et les restaurants.

7.3 L'IMPACT DU PORT SUR LES ACTIVITÉS DE LA STATION ET SUR LA VALORISATION DU PATRIMOINE BÂTI

Le rôle économique du port a largement été démontré dans le chapitre précédent, cependant trois points complémentaires, se rapportant aux activités de la station et à la valorisation du patrimoine bâti, sont ici mis en évidence pour rappeler les relations qui accompagnent la présence d'un port dans un ensemble touristique et urbain.

7.3.1 La plus value due à la situation des commerces et restaurants sur les zones attractives d'un port est-elle réelle?

Sur la base d'un chiffre d'affaire double obtenu par ces activités dans l'orbite du port, les calculs ont montré que la plus value était, en moyenne pour la région, de 19% du chiffre d'affaire pour les commerces, 14% pour les restaurants et 4% pour les agents immobiliers. L'ensemble des activités situées sur les 11 ports analysés dégage ainsi 70 millions d'€ de recettes supplémentaires.

L'analyse du chiffre d'affaire confirme cette concentration des richesses sur les lieux portuaires, et montre également les différences d'impact entre les ports et entre les activités. Les résultats pour Palavas et Gruissan mettent en valeur l'importance numérique des activités touristiques de commerce et de restauration.

Tableau 22 - Montant de la plus value en millions d'€, réalisée par les établissements situés en bordure des ports

	commerce	hôtellerie restauration	immobilier
La Grande-Motte	6.5	2.7	0.3
Mauguio	7.5	2.7	0.2
Palavas-les-Flots	12.3	6.1	2.1
Frontignan	4.3	0.4	0.0
Gruissan	6.6	3.1	0.9
Port-la-Nouvelle	1.7	0.2	0.0
Leucate	3.3	1.6	0.0
Le Barcarès	1.3	0.3	0.0
Canet	0.1	0.1	0.0
Saint-Cyprien	1.6	1.0	0.0
Argelès-sur-mer	0.4	2.7	0.0
total	45.6	20.8	3.5
% Port/Station	19%	17%	4%

Les résultats soulignent l'absence d'agences immobilières en front de port dans la plupart des cas.

Les résultats montrent également toute l'importance de l'impact économique lorsque l'intégration urbaine d'un port est forte, ou lorsque son pouvoir d'attraction est optimisé par des activités à haute valeur ajoutée. La différence des résultats entre Palavas et Canet ou Argelès montre bien l'impact de la complémentarité tourisme-zone portuaire. Le plan d'eau de Canet est très professionnel, ciblé sur la plaisance, commerces et restaurants y sont très peu nombreux. Le port d'Argelès est éloigné du centre de vie de la commune et ne fonctionne que l'été.

7.3.2 Les plus values immobilières existent-elles?

Pour confirmer l'impact du port sur l'activité immobilière il convient de rappeler les éléments pris en compte dans les analyses des effets économiques et en particulier que :

- L'enquête auprès des agences immobilières et le dépouillement des notes techniques mises à la disposition de leurs clientèles indiquent que, à caractéristiques égales, un logement ayant vue sur le port ou la mer se loue avec un prix de 30% plus élevé qu'un logement sans vue.
- Les baux commerciaux peuvent atteindre des prix de 2 à 3 fois plus élevés sur le port.

7.3.3 La base des taxes d'habitation et des taxes foncières est-elle influencée par la localisation des résidences?

La détermination des bases d'imposition des taxes directes locales incombe aux directions des services fiscaux. Parmi tous les éléments pris en compte pour fixer ces bases, il apparaît que les critères dépendant de la localisation d'une résidence sont "noyés" au sein de critères techniques très nombreux comme la vétusté, la qualité des matériaux, le confort, les accès aux réseaux, le traitement des façades, la fréquence du ramassage des ordures ménagères, etc. Il en résulte que l'effet du critère de localisation passe inaperçu au milieu des autres critères et qu'il est difficilement mesurable.

A titre d'exemple, les services fiscaux dont dépend La Grande Motte ont pu, sur notre demande, calculer qu'une différence de base de 3 € par m² pouvait au maximum exister entre un appartement front de mer et un appartement en troisième ligne dans des résidences comparables, mais que cette valeur outre son faible impact n'était pas généralisable et ne pouvait en aucune façon constituer une valeur de référence.

7.4 CONCLUSIONS

Il est possible de conclure que la présence d'un port constitue un formidable moteur de développement car il génère des emplois ainsi que des plus values considérables, en particulier sur les secteurs d'activités marchandes.

Les ports restent très souvent des vitrines du dynamisme local et régional et contribuent au développement des techniques de pointe tout autant dans les activités industrielles que dans l'organisation et la maîtrise des espaces par les solutions environnementales qu'ils conduisent à respecter.

8. LES PRINCIPAUX PROBLÈMES

8.1 LE VIEILLISSEMENT ET LE RENOUVELLEMENT DES INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENTS

8.1.1 Le point de vue technique

Les infrastructures portuaires sont des ouvrages qui vieillissent rapidement s'ils ne sont pas surveillés et entretenus régulièrement.

Le vieillissement provient en tout premier lieu de l'action de l'ambiance marine en générale sur les aciers et les bétons.

Pour les ouvrages en béton armé en particulier les chlorures contenus dans l'eau de mer sont particulièrement agressifs et provoquent la corrosion des aciers. L'acier gonfle en se corrodant et fait éclater le béton si l'enrobage est insuffisant. Ce phénomène s'observe couramment en sous face des pontons fixes en béton par exemple.

Un autre phénomène a été découvert récemment, en particulier suite à des études réalisées à Port-Camargue. C'est celui de l'alcali-réaction. Il s'agit d'une réaction chimique entre les alcalins des ciments et la silice des agrégats, cette réaction étant favorisée par l'ambiance humide. Ce phénomène n'était pas bien connu il y a 30 ou 40 ans quand les ports ont été construits. De plus, il met plusieurs décennies pour se déclencher. Mais une fois qu'il est amorcé, il est irréversible et conduit inéluctablement à la ruine de l'ouvrage.

Les ouvrages en acier (sans béton) sont vulnérables également car à long terme, la corrosion diminue les sections résistantes et donc l'inertie des ouvrages. C'est le cas par exemple pour les ouvrages en palplanches (de nombreux quais ont été réalisés ainsi) ou des pieux métalliques qui supportent les pannes. Pour ces ouvrages, s'ils ont été bien conçus au départ, une sur-épaisseur sacrificielle a normalement été mise en œuvre. Mais celle-ci est généralement de 3 à 4 mm et correspond sensiblement à 30 ou 40 années de corrosion. Bien entendu, l'attaque n'est pas uniforme sur la hauteur de l'ouvrage. La zone la plus vulnérable est généralement celle qui est proche de la surface de l'eau, dans la zone de marnage qui est également soumise aux éclaboussures.

D'autres actions accélèrent le vieillissement des ports. Ce sont en particulier les actions dynamiques générées par les chocs des bateaux lors des opérations d'accostage (mais cela concerne plutôt les ports de commerce et de pêche que les ports de plaisance) ainsi que les actions dynamiques lors des épisodes de tempête: houle exceptionnelle, surcote, etc. Lors des tempêtes, se sont surtout les ouvrages de protection extérieure (digues, jetées musoirs) qui sont sollicités. A noter que pour concevoir ces ouvrages, on utilise généralement la formule de Hudson (pour déterminer la carapace de protection sur les digues et musoirs). Dans cette formule, il y a un coefficient (K_d) qu'il faut choisir avec le Maître d'Ouvrage car selon la valeur que l'on adopte, on doit admettre plus ou moins d'entretien ultérieur sur l'ouvrage. Il est donc normal ensuite, de devoir intervenir plus ou moins souvent et de façon plus ou moins importante sur ces jetées et musoir, pour conforter les ouvrages de protection entre deux tempêtes.

Les surcotes exceptionnelles constatées récemment (décembre 97 en particulier) contribuent également à fatiguer les ouvrages car elles augmentent les niveaux de sollicitation sur les pieux, les digues, etc.

Tous ces phénomènes sont à peu près bien connus des gestionnaires des ports et des services techniques qui les assistent, mais c'est souvent par faute de moyens financiers que les travaux d'entretien sont reportés.

Pourtant, ce vieillissement des ports doit être pris très au sérieux car il peut conduire, dans certains cas, à des ruines brutales et donc mettre en péril la sécurité des biens et des personnes. Tel n'est pas le cas de l'immobilier autour des ports.

Les immeubles eux-mêmes ont vieilli, mais cela se traduit par des problèmes qui a priori ne sont pas dangereux pour les biens et les personnes. Ce vieillissement concerne par exemple les étanchéités (toitures terrasses, huisseries, etc.) ou l'aspect des façades. La solidité même de l'immeuble est rarement mise en cause au fil du temps.

En revanche, pour les infrastructures portuaires, le vieillissement peut conduire à des ruptures brutales pouvant générer des catastrophes. C'est le cas par exemple si une digue de protection mal entretenue vient à céder lors d'une tempête, noyant ainsi le port (et, selon les cas, la ville en arrière). On peut citer d'autres exemples de ruine brutale déjà constatée dans d'autres ports de la région PACA en particulier: rupture de pannes dans les ports de Cannes, Cavalaire, Hyères, Porquerolles, etc.

Il est donc important d'évaluer les risques avant qu'ils n'arrivent en réalisant un diagnostic technique détaillé dans chaque port, en hiérarchisant les problèmes en fonction de leur nature et de leur origine et en proposant un plan d'action tenant compte également des enjeux.

8.1.2 Le constat fait par les gestionnaires

8.1.2.1 L'entretien des ports et les problèmes rencontrés

L'entretien dans les ports se décline en terme de réparation, réhabilitation/requalification, outre les besoins d'augmentation des capacités d'accueil passant par des demandes d'extension ou de création.

Parmi les points récurrents, inhérents à l'âge des stations et des infrastructures et équipements, et aux attentes des plaisanciers, on retiendra :

- le vieillissement des infrastructures avec nécessité d'intervention rapide sur certaines sous peine de devoir faire prendre un arrêté de péril sur ces quais par les maires concernés,
- la requalification des espaces à terre : parking, terre-pleins, espaces verts, voiries, ...
- la requalification des réseaux,
- le renouvellement des moyens techniques (bâtiments, véhicules, ...),
- la mise à niveau des moyens de manutention dont certains sont vétustes et sous-dimensionnés pour les nouveaux bateaux,
- la protection de l'environnement (moyens de lutte contre la pollution),
- la mise en sécurité (vidéo surveillance, fermeture des parkings),
- l'animation et la promotion.

L'accès aux véhicules est également souvent problématique car les aires de stationnement ont été initialement dimensionnées pour les plaisanciers, sans prise en compte de la fréquentation par le public des espaces portuaires vers lesquels il est attiré.

Le problème soulevé par les conditions de circulation et de stationnement renvoie parfois à la gestion des transports faite au niveau de la commune. Des solutions sont envisagées par certains gestionnaires comme par exemple un coche d'eau dont les charges (emplois, vedette à passagers, assurance, fonctionnement) pourraient être supportées à la fois par les usagers, les communes, les capitaineries, les commerçants, les marinas ...

Les services dans les ports, notamment en terme des moyens sanitaires, sont variables d'un port à l'autre, sans que la taille ou l'âge du port puissent y être corrélés. Les normes préconisées par le règlement départemental d'hygiène, auquel se réfèrent les DDASS sur les espaces publics, sont difficilement applicables car elles présentent des niveaux trop élevés compte tenu des fluctuations associées aux variations saisonnières de la clientèle. L'application de ces normes pour une fréquentation maximale se traduit en outre par des charges pour les ports.

Les gestionnaires reconnaissent par ailleurs que, le confort des bateaux augmentant, les matériels électroménagers et sanitaires embarqués à bord, génèrent des coûts d'entretien et de fonctionnement des ports (nettoyage des plans d'eau et des quais notamment) qui obligent les gestionnaires à rechercher des solutions, toutefois limitées du fait des budgets des ports et de l'absence bien souvent de réserves foncières sur les abords.

Les opérations Ports Propres, réalisées par certains ports, alourdissent les charges des ports, tandis qu'elles se substituent pour partie aux charges des mairies (enlèvement des ordures ménagères). Or, les ports sont majoritairement sous gestion communale et il semble qu'un compromis doive pouvoir être trouvé (prise en charge commune, reversement par la commune au port de la taxe d'ordures ménagères, ...).

8.1.2.2 L'analyse des gestionnaires

Le vieillissement des infrastructures et des équipements et les conséquences sur l'activité et l'économie des ports sont également relevés par les gestionnaires des ports et apparaissent dans les retours des questionnaires aux capitaineries.

S'agissant des grands ports issus de la Mission Racine, la remise en état et la modernisation qui s'imposent pour certains après 30 ans d'exploitation passent par des investissements lourds qui dépassent les capacités de financements des ports.

Les ports ont par ailleurs engagé des investissements en matière de protection de l'environnement, certes pour partie subventionnés, mais qui pèsent également sur leurs budgets.

Le provisionnement, initialement établi pour l'entretien et le renouvellement des infrastructures, bien qu'effectivement réalisé dans les ports, s'avère bien souvent insuffisant pour permettre de faire face à une requalification des infrastructures, une modernisation des équipements, nécessité résultant notamment de l'évolution de la flottille et des pratiques des usagers : tailles des navires, besoins de services associés, évolution de la clientèle associée à la requalification des stations elles-mêmes, ...

Les tarifs portuaires ont été quant à eux, pour la plupart, calculés sur des hypothèses de fréquentation et d'usage de la place au port qui ont depuis largement évolué compte tenu des nouvelles pratiques de plaisanciers : les ratios de consommation d'eau et d'électricité, les quantités de déchets par exemple ont augmenté en même temps que l'habitabilité des bateaux, générant des charges qui n'ont pas toujours été répercutées sur les tarifs.

Les gestionnaires des ports vont désormais devoir faire face à ces besoins de financements qu'ils n'envisagent pas de devoir faire porter aux seuls usagers, argumentant des atouts générés et de la plus-value que constitue un port sur le plan touristique.

8.2 LES LIMITATIONS D'ACCÈS

Certains ports voient leur accès limité par des conditions de tirant d'eau insuffisantes pour des bateaux de gabarit plus importants. Des travaux de dragages d'entretien sont périodiquement nécessaires. D'autres permettraient l'amélioration de conditions d'accès et donc la mise à disposition de places pour des bateaux plus importants.

Le tableau ci-après fait état des tirants d'eau dans les passes et/ou bassins des ports et des conditions d'accès, tels que décrits dans "Le Livre de Bord" (édition 2002) et les "Instructions Nautiques" (volume D.2.1 du SHOM édition 1997). Les remarques portées dans le tableau tiennent en outre compte des remarques mentionnées dans les retours des capitaineries.

Nom du port	Capacité du port	Tirant d'eau dans la passe/l'avant-port	Tirant d'eau dans le(s) bassin(s)	Remarques
Banyuls-sur-mer	-	4.0	1.2 à 3.7	
Port Vendres	253	7 à 9	3 à 7	
Collioure	90	3.8	2.5	
Argelès-sur-mer	796	3.5	2.5 à 3.5	Profondeurs entretenues dans la passe par dragages périodiques
Saint-Cyprien	2 200	3.7	2.7	Accès au Port des Capellans sous pont tournant
Canet-en-Roussillon	980	4.0	2 à 3.5	Profondeurs entretenues dans la passe par dragages périodiques
Sainte-Marie	527	1.5	1.5 à 2.5	Tendance à l'ensablement par coups de mer. Profondeurs entretenues dans la passe par dragages périodiques
Port Barcarès	1 200	3.5	2.5	Communication Etang de Leucate sous pont avec tirant d'air de 2.5 m
Port Leucate	1 100	4.0	3 à 2	Tendance à l'ensablement de la passe. Profondeurs entretenues dans la passe par dragages périodiques. Communication Etang de Leucate sous pont avec tirant d'air de 16 m
Port-la-Nouvelle	-	8.7	1.5	Tendance à l'ensablement par apport de l'Etang de Sigean et coups de mer. Profondeurs entretenues par dragages périodiques
Gruissan	900	4.0	2 à 3	Chenal d'accès dragué à 3 m
Narbonne-plage	600	2 à 3	1.5 à 3	Profondeurs entretenues dans la passe par dragages périodiques
Valras-plage	350	2.5	1.5 à 2	Banc de sable en formation sous le jetée ouest
Cap d'Agde	2 763	3.7	2.2 à 2.7	Accès à Port Ambonne par passe draguée à 1.7 car tendance à l'ensablement
Marseillan-plage	-	2.2	2.5 à 3.0	Tendance à l'ensablement sur musoir de la jetée nord
Sète	-	7.0	3.8 à 7	
Frontignan	600	3.0	2 à 3	Tendance à l'ensablement par vents du large. Profondeurs entretenues dans la passe par dragages périodiques. Accès à l'Etang de l'Ingril sous pont avec tirant d'air de 3m.
Palavas-les-flots	1 033	4.3	2 à 3	Accès à bassin en rivière : tirant d'eau < 1.2 m - tirant d'air < 2 m.
Carnon	696	2.2	3.0	
La Grande Motte	1 374	4.5 / 3.7	2.7	
Port Camargue	4 347	3.7	2.5 à 3	

Tableau 23 - Limitation des conditions d'accès

9. STRATÉGIES DE DÉVELOPPEMENT DES PORTS

Les mesures proposées sont regroupées dans 4 rubriques, définies en fonction de leur niveau de priorité et de leurs finalités.

9.1 PRIORITÉ 1 : PÉRENNISER LES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES EXISTANTES

Le premier problème identifié dans le cadre de cette enquête et évoqué par les gestionnaires de port en réunion de concertation est celui du vieillissement des ports, après trente ans en moyenne d'exploitation.

Il s'agit bien d'un besoin de requalification de l'existant sur un schéma assez similaire à la requalification des stations touristiques. Les travaux à engager concernent principalement les postes suivants.

9.1.1 Requalification des infrastructures portuaires

Les travaux portent principalement sur des reprises et réparations des ouvrages du port du fait du vieillissement normal des matériaux au contact de l'eau et soumis à des phénomènes de battillage et de houle :

- reprise des ouvrages de protection contre la mer (jetée, brise-lame...),
- réparation ou reprise complète des quais en palplanches ou en structures béton,
- remplacement de pontons flottants présentant des problèmes de corrosion ou de vieillissement des structures,
- réparation de pontons fixes en béton au niveau des caniveaux techniques, des dalles béton et des organeaux d'amarrage,
- remplacements des bornes eau et électricité sur les pontons du fait du vieillissement de ces équipements.

Ces travaux visent à maintenir les infrastructures d'amarrage en état. La non réalisation de ces travaux au cours des prochaines années posera inévitablement des problèmes de sécurité pour les bateaux et les plaisanciers. Des mesures visant à l'interdiction des amarrages et de la circulation du public sur des quais et des pontons pourraient être prises ce qui réduirait la capacité des ports.

9.1.2 Requalification des réseaux des ports

Les réseaux des ports de plaisance ont été réalisés, il y a trente ans, comme les infrastructures portuaires. Il est donc nécessaire d'envisager leur requalification pour tenir compte d'une part des nouvelles normes en vigueur (sécurité, environnement) et d'autre part des nouvelles attentes des plaisanciers, c'est-à-dire :

- requalification des réseaux énergie et fluide,
- changement des transformateurs pylône,
- mise aux normes européennes des prises électriques sur les bornes,

- création d'un certain nombre de postes d'amarrages dans les grands ports, avec puissance électrique augmentée, ligne téléphonique et réseau d'eau usée, afin de répondre à une demande croissante en matière de service.

Ces travaux visent à maintenir les réseaux des ports de plaisance en état et à les moderniser pour suivre l'évolution du comportement des plaisanciers. Les résultats de l'enquête montrent en effet que les bateaux de plaisance sont de plus en plus utilisés comme des résidences secondaires. Les bateaux sont plus grands, plus confortables (chauffage, climatisation, électroménager...), ils sont occupés beaucoup plus souvent notamment les week-ends et les congés scolaires quelle que soit la saison. Ces nouveaux comportements génèrent des demandes croissantes en énergie et entraînent des contraintes supplémentaires au niveau environnemental. La requalification des réseaux a pour objectif de redimensionner les installations de base pour répondre aux nouvelles normes et aux attentes des plaisanciers.

9.1.3 Requalification des espaces à terre

L'ensemble des espaces publics à terre situés dans la limite du domaine portuaire nécessite un important travail de requalification, notamment au niveau :

- des voiries et des aires de stationnement,
- des espaces verts,
- de la signalétique et du mobilier urbain.

Ces espaces, comme les infrastructures portuaires, ont été réalisés il y a une trentaine d'années. Au cours de cette période, des travaux d'entretien ont été régulièrement entrepris permettant de les maintenir en état. Aujourd'hui, l'entretien courant ne suffit plus et des travaux importants de requalification de ces espaces sont nécessaires. Par ailleurs, les attentes des usagers du port et du grand public ont évolué au cours des trente dernières années. La qualité de ces espaces doit être identique à celle des espaces publics gérés par les communes ce qui nécessite souvent une reprise des traitements de surfaces, des espaces verts et surtout du mobilier urbain en veillant à la cohérence des équipements à l'échelle de chaque station (charte graphique).

9.1.4 Requalification des bâtiments portuaires

Les structures gestionnaires des ports possèdent plusieurs bâtiments qui datent d'une trentaine d'années. La requalification de ces bâtiments est aujourd'hui nécessaire pour les remettre en état et surtout les adapter aux nouveaux besoins qu'impose l'accueil de plaisanciers et du public (fréquentation par le public de plus en plus importante, augmentation du personnel des ports, qualité de l'accueil, fournitures de services...).

Ces travaux portent principalement sur :

- la requalification et l'extension des capitaineries,
- la création de locaux techniques pour l'entretien des ports, ainsi que pour l'exploitation des zones techniques.

Ces projets visent :

- D'une part, la rénovation des bâtiments et l'amélioration des services offerts aux usagers des ports,
- D'autre part, l'amélioration des conditions de travail du personnel des ports.

9.1.5 Requalification des équipements

Les équipements nautiques, en véhicules et de manutention des ports sont soumis à une intense exploitation compte tenu du niveau d'exploitation sans cesse croissant (plus de plaisanciers, plus de services). Pour certains, ils doivent être renouvelés après plusieurs dizaines d'années de service.

Les engins de manutention doivent être remplacés en fonction de :

- la demande en opérations de mise à terre et mise à l'eau, qui portent sur des unités de plus en plus grandes,
- des évolutions techniques sur les élévateurs (rapidité de manutention, sécurité...).

De plus, les attentes des plaisanciers évoluent notamment au niveau de l'accueil des bateaux, ce qui nécessite des moyens nautiques nouveaux.

Ce renouvellement des équipements s'impose pour offrir un service optimum et permettre au personnel des ports de travailler dans de bonnes conditions, notamment en matière d'entretien des installations sur un linéaire de quai et de pontons souvent important.

9.1.6 Travaux de lutte contre les pollutions

Plusieurs ports de la région ont déjà engagé des travaux importants pour lutter contre les pollutions et doivent poursuivre leurs efforts au niveau des pollutions domestiques rejetées par les bateaux et des pollutions toxiques provenant des zones techniques. Cela nécessite :

- une augmentation du nombre de sanitaires et une amélioration des sanitaires existants,
- une amélioration des dispositifs de traitement des eaux de carénage au niveau de la zone technique,
- des opérations d'entretien au niveau des ouvrages qui assurent la circulation des eaux dans le port.

Certains ports possèdent des eaux d'excellente qualité qu'il est indispensable de conserver. Cette situation est reconnue et permet à ces ports de se voir attribué depuis de nombreuses années le Pavillon Bleu des ports. Cette qualité leur permet d'attirer de nombreux plaisanciers du Nord de l'Europe, sensibles aux problèmes environnementaux.

Pour maintenir cette qualité, les ports doivent se doter de moyens suffisants pour :

- réduire les pollutions trophiques et toxiques qui augmenteraient d'année en année si rien n'était fait,
- assurer une bonne circulation des eaux sur les secteurs les plus confinés, en débouchant les buses prévues à cet effet dès la construction du port.

L'objectif premier est de se rapprocher du rejet « zéro » en matière de rejets directs, c'est-à-dire les eaux usées et de cale des bateaux et les eaux de ruissellement de la zone technique. Par ailleurs, il est indispensable que tous les ouvrages qui assurent la circulation soient parfaitement opérationnels.

9.1.7 Amélioration de la sécurité

Même si le nombre de vols et de vandalismes sur les bateaux est faible au regard de leur nombre, il existe une forte attente des plaisanciers dans le domaine de la sécurisation des quais et des pontons (fermetures automatisées, systèmes de vidéo-surveillance...).

Par ailleurs, il est important que des dispositifs de sécurité soient mis en place au niveau des voies d'accès sur les quais, les zones techniques pour éviter tout accident avec les véhicules et engins d'exploitation des ports et les cyclistes et piétons.

Ces travaux visent à répondre à une demande très forte de la part des plaisanciers et des professionnels du nautisme.

Il s'agit bien d'un objectif sécuritaire à tous les niveaux : contrôle des accès, mais également circulation sur les terre-pleins du port.

En se basant sur une enveloppe moyenne de 4 à 8 millions d'Euros TTC par port, les besoins en matière d'investissement s'élèvent pour les 20 plus grands ports de la région et pour les 10 prochaines années entre 80 et 160 millions d'Euros. Il est clair que les ports n'auront pas les moyens suffisants pour réaliser un tel niveau d'investissement. Des dispositifs financiers adaptés devront donc être mis en place pour assurer la requalification des ports et aider les collectivités locales qui en assurent la gestion.

9.2 PRIORITÉ 2 : ADAPTER LES PORTS À LA DEMANDE CROISSANTE EN PLACES

Le problème des listes d'attente est réel en Languedoc-Roussillon même s'il n'atteint pas un niveau similaire à celui de la région PACA qui enregistre des attentes de plusieurs années pour obtenir une place dans un port.

En Languedoc-Roussillon, le délai d'attente est d'environ un an, mais cela est suffisant pour constituer un frein à l'activité de la filière nautique régionale. Cela est d'autant plus inquiétant car cela bloque le renouvellement de la flotte avec des unités neuves. Il y a donc un réel risque de vieillissement de la flotte régionale avec moins de chiffres d'affaires au niveau des ventes et de l'équipement des bateaux. Il faut rappeler que la vente de nouveaux bateaux est conditionnée à l'obtention d'une place dans un port.

Ce problème est au cœur des préoccupations des professionnels de la filière nautique et le seul moyen d'y remédier est de créer des places supplémentaires en exploitant toutes les ressources possibles du littoral régional et en minimisant les incidences négatives sur l'environnement, c'est-à-dire les extensions sur le milieu marin naturel.

Hormis les projets d'extension, plusieurs solutions qui s'adaptent aux infrastructures portuaires existantes et à la géomorphologie du littoral régional peuvent être préconisées. Elles vont de l'augmentation de la capacité des ports à périmètre portuaire constant (sans extension ni sur la mer, ni à terre), à la mise en valeur de friches portuaires, à la création de halte légère et de stockage à terre.

9.2.1 Amélioration de la gestion de l'espace portuaire existant

Pour faire face à la reprise de la plaisance depuis la fin des années 90 et à l'état de saturation récent des ports de la région, il existe des solutions pour créer de nouvelles places sans pour autant construire systématiquement de nouveaux ports maritimes.

Avant d'envisager toute extension portuaire importante à l'échelle de la région, il faut réfléchir à mieux gérer l'espace portuaire existant pour libérer des places à quai quand c'est possible.

En particulier, on peut envisager :

- la création de places nouvelles complémentaires dans certains avant-ports,
- le ré-arrangement des pannes (pour resserrer quand c'est possible),
- le transfert en port à sec de certains bateaux à moteur de moins de 7 m pour libérer des places à ré-organiser pour des bateaux plus gros,
- etc.

Pour ce qui concerne la création de places nouvelles complémentaires dans certains ports ou avant-ports, il faudra regarder au cas par cas en fonction de la superficie disponible. Selon l'étude CRT 1996, la superficie de plan d'eau ramenée au nombre d'anneaux est très variable selon les ports.

En région Languedoc-Roussillon, le ratio moyen est de l'ordre de 160 m²/anneau. Certains ports approchent cette moyenne (Saint-Cyprien, Canet, Frontignan, Carnon, Port-Camargue) et les possibilités d'extension à périmètre constant devraient donc être assez limitées. En revanche, des ports comme Port-Barcarès, Gruissan et le Cap d'Agde par exemple, correspondent à une superficie nettement plus élevée qui devrait permettre de mettre en place des pontons supplémentaires à périmètre constant. A noter cependant que des dragages seront malgré tout probablement nécessaires pour atteindre le tirant d'eau souhaité en fonction du type de bateau.

Concernant le ré-arrangement des pannes, même s'il paraît parfois possible de les resserrer¹⁶, en fait, il faudra également regarder au cas par cas en fonction de l'évolution de la demande. En effet, des pannes trop espacées actuellement pour des bateaux de 8 à 9 mètres peuvent être bien implantées si dans le futur ce sont des bateaux de taille plus importante (11 -12m par exemple) qui viennent s'y amarrer.

¹⁶ Généralement, l'espacement axe à axe des pannes doit être de l'ordre de 3,5 fois la longueur des bateaux qui stationnent entre deux pannes, laissant ainsi une aire d'évitage de 1,5 fois la longueur de bateau.

9.2.2 Reconversion de friches portuaires

Des bassins de commerce ou de pêche sont abandonnés, à Sète en particulier, et moyennant une réhabilitation pour mettre aux normes et améliorer l'environnement, certaines de ces darses pourraient utilement être reconverties en port de plaisance. Mais là également, il faudra regarder au cas par cas les problèmes liés à l'agitation car les petites unités de plaisance ne peuvent pas supporter (sans fatigue et sans casse) le même niveau d'agitation à poste qu'un navire de commerce. Il se peut donc que des aménagements soient nécessaires pour améliorer la protection (ouvrages brises clapots, pontons-lourds en béton, atténuateurs de houle, etc.) et protéger les pannes et les bateaux.

9.2.3 Création de ports secs

Les ports à sec se sont développés depuis plusieurs dizaines d'années aux Etats-Unis d'abord et en Europe ensuite, d'une part comme solution alternative au manque de places à flot et d'autre part car ils présentent certains avantages, en particulier :

- l'entretien du bateau est réduit (il n'est plus nécessaire d'appliquer chaque année des peintures spécifiques antifouling contre le développement des algues et coquillages sur les œuvres vives du bateau),
- les risques d'osmose de la coque sont supprimés,
- les risques de corrosion et d'électrolyse des moteurs sont également réduits,
- le bateau est en plus grande sécurité.

Il existe deux concepts bien différents de ports-à-sec .

Il y a tout d'abord les aires de stockage sur terre-plein où les bateaux hivernent et sont mis à l'eau généralement une fois par an à la belle saison. En région PACA, des sites comme Port Napoléon à Port-St-Louis par exemple ou même Port Maritima à Martigues fonctionnent selon ce principe.

Ces ports sont adaptés même pour des unités importantes (jusqu'à 15 m à Port Maritima et jusqu'à 30 m à Port Napoléon) à condition qu'il y ait peu de manutentions annuellement. Généralement, chaque mouvement est payant. Ce type de clientèle n'apporte que peu de retombées financières à la région où le port à sec est implanté. La plupart des clients est étrangère, de l'Europe du nord en particulier, ils achètent leurs bateaux à l'étranger et le laissent dans ce type de port à sec toute l'année alors qu'eux-mêmes ne résident pas dans la région. Une fois par an en moyenne, ils viennent dans la région après avoir demandé la mise à l'eau de leur bateau puis, quand ils arrivent, ils partent pour un programme de navigation de plusieurs semaines, voire plusieurs mois. Ils n'apportent donc pas grand chose à l'économie locale.

A l'inverse, il existe des ports à sec avec mise à l'eau rapide, même pour seulement quelques heures dans la journée, plusieurs journées par an. Dans la région Languedoc-Roussillon, les sites de Carnon ou de Marseillan par exemple fonctionnent ainsi, en accueillant des bateaux de taille limitée (généralement jusqu'à 6 ou 7 m), en stockant les bateaux dans des étagères et en les manutentionnant avec des chariots élévateurs à fourches allongées. Ce concept est bien adapté aux propriétaires de bateaux à moteurs limités à 6 ou 7 m et qui généralement résident à proximité. Le bateau est rangé à terre sur étagère ou non (en fonction du foncier disponible) mais reste disponible sur simple demande, tous les jours, dimanches compris. Généralement, le contrat de ce type de port à sec comprend un nombre illimité de sorties et une place de stationnement à terre permanente. Le défaut de ce système est que le plaisancier reste tributaire des horaires d'ouverture et de fermeture du lieu de stockage car il faut du personnel pour le faire fonctionner.

Ce concept reste peu rentable pour l'exploitant car il faut du personnel permanent pour procéder aux manutentions. En moyenne, deux personnes sont nécessaires en permanence par tranche de 200 bateaux.

En région Languedoc-Roussillon, une société fait preuve d'innovation et a déposé une marque et un brevet pour développer un système entièrement automatisé, permettant d'une part de s'affranchir des horaires et d'autre part, de supprimer les nuisances (bruits et gaz d'échappement) liées à l'utilisation d'un élévateur à fourches motorisé diesel comme c'est le cas en général. Il s'agit de la société Phar'O qui propose la mise en œuvre d'une machinerie entièrement automatisée, fonctionnant uniquement à l'aide de moteurs électriques, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.

L'exploitation d'un port à sec traditionnel présente certains inconvénients car la plupart des plaisanciers souhaite garder la possibilité d'utiliser son bateau à toute heure du jour ou de la nuit, comme s'il était à flot. Par ailleurs, à la belle saison, l'attente pour obtenir son bateau à flot est souvent trop longue lorsque plusieurs clients arrivent en même temps. De plus, les nuisances sonores et odorantes dues aux engins diesel sont difficilement acceptées, en particulier par le voisinage. Il existe également des risques matériels et physiques en cas d'erreur humaine lors des opérations de manutention. L'occupation foncière est importante car la difficulté de visée pour ranger le bateau et le manque de visibilité limite la hauteur d'élévation de stockage, et les gros engins utilisés imposent des voies de circulation relativement larges. Par ailleurs, pour ce qui concerne sa mise en stationnement, le bateau accoste parallèlement au ponton. Il doit être positionné ensuite perpendiculairement à celui-ci afin de pouvoir être saisi par l'arrière avec l'engin de manutention et cette manœuvre est délicate car il faut faire pivoter le bateau de 90°.

Le concept proposé par la société Phar'O permet de s'affranchir de ces inconvénients puisque la mise à l'eau s'effectue en 2 à 3 minutes, de façon entièrement automatisée.

Ce système est donc probablement destiné à un bel avenir, à condition de trouver des sites qui s'y prêtent malgré tout car le problème de l'impact visuel des étagères à bateaux demeure, même si la société Phar'O propose également des idées pour l'habillage de la structure de stockage (étagères à bateaux).

En conclusion, la solution des ports-à-secs peut être retenue comme étant une des bonnes solutions pour résoudre en partie le manque de places à flot.

Bien utilisée, elle peut même contribuer à libérer des places à flot si certains propriétaires de bateaux à moteurs (de longueur inférieure à 6,50 m en moyenne) qui bénéficient actuellement de places à flot acceptent de libérer leur place et d'être stockés à terre¹⁷. Les places ainsi libérées pourraient être ré-organisées pour répondre à la demande à flot pour des bateaux de type voilier et de taille supérieure. Dans la mesure où le tirant d'eau est suffisant, il n'y aurait qu'à revoir l'implantation des pannes et l'espacement des catways pour les augmenter et s'adapter à des bateaux de taille supérieure. Bien entendu lorsque ces pontons sont guidés par des pieux, ceux-ci devront être supprimés et remplacés (recépage sous l'eau) soit par d'autres pieux battus aux nouveaux emplacements, soit par des systèmes d'ancrage des pannes flottantes, type élastomère (seaflex et corps-morts par exemple). Si le tirant d'eau n'est pas suffisant, il faut prévoir en plus un dragage du bassin et de son chenal d'accès, ainsi que le rempiètement éventuel des ouvrages (quais en particulier) s'ils ne sont pas fondés suffisamment profond.

Dans tous les cas, le port à sec est plutôt à retenir comme un complément ou "partenaire" à un port à flot existant ou à créer et non pas comme un "concurrent".

En région Languedoc-Roussillon, dans la mesure où de nombreux graus et embouchures de rivières existent, il y a probablement la possibilité de trouver relativement facilement des sites qui ne sont pas en première ligne sur le littoral et qui de ce fait, peuvent présenter un impact visuel modéré, tout en permettant un accès rapide à la mer pour des petites unités à moteur qui s'affranchissent des problèmes de tirant d'air sous les ouvrages (ponts, passerelles, etc.). Cette région se prête donc particulièrement bien au développement des ports à sec, à proximité de ports à flots existants, pour étendre sensiblement leur capacité, en fonction de la demande.

Il est enfin important de souligner que, s'il est vrai que l'impact visuel est souvent négatif en raison de l'aspect de la structure elle-même, en contre-partie, du fait que cette structure est démontable et ne nécessite pratiquement pas de travaux d'infrastructure, les aménagements peuvent facilement être démontés ou déplacés, ce qui n'est bien entendu pas possible pour les ports à flot qui eux nécessitent des infrastructures de protection (digues, jetées, musoirs) et d'accostage (quais, pontons, etc.)

9.2.4 Création de zones de mouillage et HLP (Haltes Légères de Plaisance)

La solution des mouillages est très classique en Bretagne par exemple. Celle des Haltes Légères de Plaisance est déjà mise en œuvre avec succès depuis quelques années dans des criques abritées de l'archipel des Baléares ou de la Corse par exemple. Mais il est important de souligner que les installations doivent rester démontables et donc démontées en dehors de la saison estivale car ces installations sont par définition légères et donc pas capables de supporter les tempêtes. En région LR, il n'existe pas de site maritime abrité naturellement où cette solution pourrait être mise en application dans des conditions de sécurité suffisante. En revanche, on peut imaginer de la développer dans certains avant-port, ou même peut-être dans la baie d'Aigues-Mortes, à l'abri de la digue d'arrêt des sables de Port-Camargue. On peut envisager aussi peut-être de la mettre en œuvre dans certaines embouchures de rivières. Mais là, même si on redoute moins les tempêtes, ce sont les crues qui sont à craindre et les épisodes récents ont montré que les crues pouvaient se produire dès le début du mois de septembre.

¹⁷ Au Cap d'Agde, une enquête a été réalisée par la Sodéal en Janvier 2002 et a montré que 200 clients (sur 2000) étaient susceptibles de s'intéresser à un principe de port à sec.

Quels que soient le site et la solution envisagée, des études préalables spécifiques devront être menées au cas par cas pour bien évaluer les risques (tempête en mer et crue en rivière) pour bien appréhender les dates limites où les installations ne sont pas vulnérables, car même dans les avant-ports, en cas de tempête, selon l'intensité et la direction de la houle dominante, les installations seront moins protégées que dans le vrai bassin portuaire en arrière. On rappelle en effet que les pontons flottants en aluminium et les bateaux de plaisance amarrés ne peuvent guère supporter plus de 40 cm d'agitation. A l'embouchure des rivières, ce sera plus en vitesse limite de courant et en niveau de crue qu'il faudra raisonner. Ces installations flottantes sont généralement ancrées par chaînes (ou seaflex) et corps-morts et doivent donc pouvoir encaisser les efforts et suivre le marnage.

9.2.5 Possibilités d'implantations sur le canal du Rhône à Sète

En raison de ses nombreuses ouvertures sur la mer, le canal du Rhône à Sète offre de réelles possibilités d'implantation de haltes fluviales pouvant relayer les ports maritimes. VNF est en charge de la valorisation des canaux, tout en sachant que la vocation initiale de la voie fluviale est uniquement commerciale. Cependant, quelques points d'arrêts touristiques existent déjà et de nombreux projets sont en cours. En réponse à la saturation de certains ports de plaisance de la région, VNF mène de nombreuses réflexions concernant la création de "ports-relais", accueillant des bateaux sortant peu durant l'année, sur des voies fluviales. Le parking le long des quais doit rester limité étant donné son étroitesse à certains endroits et le passage de péniches de dimensions importantes.

Actuellement, VNF mène deux types d'études:

- la création de ports fluviaux induisant souvent la création de nouvelles darses. On connaît déjà le cas du port fluvial de Lattes. Une possibilité est envisagée le long du canal de Carnon, en amont du port de plaisance actuel. Une autre est à l'étude au niveau de Frontignan, le long d'une ancienne branche du canal, aujourd'hui inutilisée suite à son détournement. Celle-ci offre des potentialités importantes en matière de développement touristique dans la mesure où elle n'est plus utilisée pour le commerce.
- la création de marinas fluviales le long du canal. Le projet le plus avancé est celui d'Aigues-Mortes, mais il en existe un également à Carnon (la Cité lacustre).

Il n'en reste pas moins que le développement de la plaisance le long des axes fluviaux reste dépendant du tirant d'eau des canaux mais aussi du tirant d'air souvent faible à cause de la présence de ponts. De plus, ce type de plaisance ne peut être proposé qu'aux personnes sortant peu souvent en mer ou aux adeptes des croisières, dans la mesure où les contraintes pour rejoindre la mer sont nombreuses (distance à parcourir, permis bateau fluvial, horaires des ponts mobiles, etc.)

9.2.6 Projets d'extension

L'extension du périmètre portuaire (soit sur la mer, soit à l'intérieur des terres) est un projet complexe sur le plan réglementaire et difficile à réaliser du fait de la durée des procédures administratives (de l'ordre de 4 à 5 ans), des impacts éventuels sur l'environnement et de la difficulté à obtenir un équilibre financier des opérations. De ce fait, les projets doivent se fonder sur une argumentation particulièrement étayée.

Ce type de projet ne peut s'envisager que:

- s'il correspond à une demande non résolue par les mesures précédentes, un positionnement spécifique lui conférant une justification économique propre.
- s'il existe un consensus fort au niveau local,
- s'il n'a aucun effet dommageable sur l'environnement et notamment en terme d'impact négatif sur l'érosion du trait de côte,
- si l'enjeu économique est justifié par des retombées importantes sur l'emploi et les activités des entreprises de la filière nautique (implantation de chantier naval, par exemple).

On rappellera ci-dessous le tableau identifiant les projets envisagés d'après les retours des capitaineries. Il mentionne à la fois des extensions et des réaménagements de bassins et d'espaces à terre.

NOM DU PORT	COMMUNES	Liste d'attente générale	Liste d'attente 2002	POSSIBILITE D'EXTENSION
PORT D'AIGUES-MORTES	Aigues-Mortes		nd	Projet de création d'une marina : Port Croisade
PORT D'ARGELES - LE RACOU	Argelès-sur-Mer	540	86	0, mais projet de port à sec d'environ 300 places
PORT DE CANET-EN-ROUSSILLON	Canet-en-Roussillon	216	128	300 places à flot et 400 à sec
PORT DU CAP D'AGDE	Cap d'Agde	350	197	300 places à flot et 250 à sec
PORT DE CERBERE	Cerbère		nd	Projet de 150 places supplémentaires
LES CABANES DE FLEURY	Fleury d'Aude		nd	Projet de doubler la capacité, environ 200 places supplémentaires
PORT DE FRONTIGNAN	Frontignan	197	127	Prolongements et mise en place de nouveaux pontons: 50 places
PORT DE GRUISSAN	Gruissan			Nouveaux pontons. 150 places supplémentaires
PORT DE LA GRANDE MOTTE	La Grande Motte	486	286	Projet à l'étude: gagner 900 places en agrandissant le port vers la mer
LE BARCARES - PORT Ste-ANGE	Le Barcarès	180	nd	300 places supplémentaires pour 2003 et 300 pour 2004
PORT DE PALAVAS-LES-FLOTS	Palavas-les-Flots	205	141	10 places au niveau de l'ancienne station service
PORT DE PORT CAMARGUE	Port Camargue	641	452	500 places à périmètre constant
PORT DE PORT LEUCATE	Port Leucate	79	51	88 places supplémentaires grâce à l'allongement de deux pontons. 100 places en projet à moyen terme
PORT DE St. CYPRIEN	Saint-Cyprien		nd	500 places en projet
PORT DE L'ORB	Sérignan		nd	Ancien projet en suspens de 500 places supplémentaires
PORT DE VALRAS-PLAGE	Valras-Plage	250 à 300	85	0, mais une extension du bassin est envisagée
PORT CHICHOULET	Vendres		nd	Projet de port à sec, agrandissement de 100 places
PORT de SETE	Sète	nd	nd	Augmentation de la capacité

9.3 PRIORITÉ 3 : VALORISER LE PRODUIT « PORT » EN TERME D'AMÉNAGEMENT URBAIN ET DE DÉVELOPPEMENT LOCAL

Les analyses précédentes ont montré que le port était un formidable lieu d'échanges, qui outre son contenu de reconnaissance sociale, permettait de valoriser fortement les activités économiques et commerciales se trouvant à son contact direct ou à sa proximité. La localisation d'un port par rapport à la ville, son orientation, la proximité des parkings, les espaces qu'il réserve aux chalands, l'attractivité des commerces, l'originalité mais aussi l'accueil des terrasses et des restaurants sont parmi les points les plus importants qui permettent d'assurer la bonne intégration du port dans la ville et de transformer cet espace en un lieu de vie, de rencontres et de loisirs une grande partie de la journée.

Cumuler tous ces atouts n'est pas toujours possible. Seuls les grands ports de plaisance rassemblent les principaux ingrédients de la recette du forum où se réalisent les échanges et les animations. Cependant même pour ceux-là le succès est difficile à maintenir et le public peut se lasser, ou changer ses habitudes de consommation. On constate aussi que parmi les usagers, l'aspect "vitrine" du port reste peu accepté par les plaisanciers et parfois les riverains tout comme les habitants permanents.

Les ports ne sont pas tous intégrés dans l'espace urbain d'une commune. C'est vrai pour des stations portuaires comme Argelès, Saint-Cyprien, Ste Marie, Narbonne Plage, où les coupures, entre le centre du bourg et le port, font du port un espace particulier. Espace attirant certes, mais dont la durée d'animation est concentrée sur le quart de l'année. D'où souvent des équipements légers à courte durée d'amortissement et à faible capacité structurante. Créant encore plus un effet de station fantôme hors périodes estivales.

Les ports mieux intégrés dans le tissu urbain connaissent aussi ce phénomène de morte saison, mais arrivent plus facilement à fixer quelques activités pérennes. L'exemple de Palavas, où la proximité de Montpellier est devenue un élément déterminant dans l'accroissement de l'activité hivernale, reste cependant à garder en mémoire sur le thème de la valorisation du port.

Le premier axe que doivent se fixer les stations est de considérer le port comme un élément structurant qui permet de fixer d'autres activités. Le deuxième axe est de le considérer comme un produit qui se vend.

D'où :

- la nécessaire identification du produit "port-station" que l'on souhaite développer,
- le déblocage des espaces pour développer les activités qui correspondent au produit retenu,
- le besoin de réflexions partenariales sur la nécessité d'une animation permanente, et sur la définition des objectifs de cette animation,
- l'identification des infrastructures (parkings, pistes cyclables, espaces ludiques, placettes, fontaines, amphithéâtres, etc.) permettant une meilleure lisibilité de ces espaces mixtes entre la plaisance et la vitrine commerçante,
- le recentrage vers une image plus professionnelle du tourisme et mieux intégrée vers des services de qualité, liés ou non à la plaisance selon la définition du produit final que l'on veut atteindre.

9.4 ACTIONS TRANSVERSALES

En parallèle à des actions ciblées géographiquement, d'aménagement ou d'accompagnement de projet, les acteurs de la filière nautique ont des responsabilités à assumer en matière de valorisation des infrastructures portuaires, de soutien aux activités économiques, de concertation entre les partenaires et d'amélioration de la qualité dans tous les domaines (accueil des plaisanciers et du public, services, environnement...).

Il est donc primordial que toutes ces actions transversales soient clairement définies et surtout coordonnées à l'échelle régionale. Les principales mesures à engager telles qu'elles ressortent des enquêtes et des réunions du Comité de pilotage de l'étude sont les suivantes.

9.4.1 Mise en place d'un observatoire de la plaisance en Languedoc-Roussillon

La première conclusion de la présente étude est qu'il existe un besoin réel en matière de connaissance des principaux indicateurs des activités liées à la filière nautique et à l'exploitation des ports de plaisance. En effet, les résultats de la présente enquête montrent l'intérêt de la démarche, notamment du fait de l'importance des enjeux : près de 300 entreprises représentant environ 3 000 emplois directs, un chiffre d'affaires annuel de plus de 150 millions d'Euros, des retombées fiscales très importantes pour les collectivités locales.

Il est en effet important que ces activités soient mieux suivies avec deux objectifs :

- la connaissance de ce secteur d'activités, très important pour les collectivités locales du littoral et qui mérite d'être soutenu du fait de ces retombées directes et indirectes,
- le suivi de ces activités dans le temps, afin d'évaluer l'impact de toutes les mesures de soutien qui pourraient être prises, et notamment les actions d'aménagement et de soutien au développement.

Les principaux indicateurs de ces activités ont été analysés dans le cadre de la présente étude.

- l'offre, la capacité des ports et les services offerts,,
- la demande et le comportement des plaisanciers,
- les activités de loisirs non commerciales,
- les activités commerciales de la filière nautique,
- l'environnement des ports et du littoral,
- la sécurité,
- etc.

Les résultats de la présente étude devront être surtout fiabilisés, précisés et suivis en temps réel et à long terme, car le devenir des activités nautiques est étroitement lié à la conjoncture économique et au contexte social régional (prédominance de la clientèle de proximité, croissance démographique...).

L'échelle spatiale pour ce suivi est sans contexte l'échelle régionale car il existe une réelle unité au niveau des ports du Languedoc-Roussillon qui est liée à leur histoire et à la géomorphologie de la côte du golfe du Lion.

Un des rôles de cet observatoire pourrait être la mise en place d'une liste d'attente commune pour l'ensemble des ports du Languedoc-Roussillon. La présente étude a mis en évidence la redondance de certaines demandes de places sur les listes d'attente. La solution technique à mettre en place pourrait consister à créer un site internet spécifique géré par l'APPLR et réservé aux gestionnaires des ports de plaisance.

Enfin, **cet observatoire devra avoir un rôle d'information et de communication des résultats du suivi**, car si la filière nautique régionale est peu connue, cela provient principalement d'un manque de connaissance de cette filière.

9.4.2 Lancement d'un audit technique et économique homogène sur l'état de chacun des ports du Languedoc-Roussillon

La plupart des ports subissent ces problèmes de vieillissement sans pouvoir y faire face efficacement, faute de moyens financiers suffisants et de moyens techniques. C'est la raison pour laquelle il devrait être proposé aux ports de se grouper pour lancer un diagnostic complet et homogène sur l'ensemble des ports. L'initiative pourrait revenir soit à l'APPLR, soit à une structure régionale représentant la filière nautique.

9.4.3 Mise en place d'un contrôle technique et d'une filière d'élimination des vieux bateaux

Il ne s'agit pas à proprement parler d'une action d'aménagement, mais au contraire d'une mesure permettant d'éliminer facilement les vieux bateaux qui ne sont plus en état de naviguer et qui finissent par encombrer les ports.

Pour le parc automobile, un contrôle technique périodique est obligatoire et il existe des filières spécifiques (casses) pour éliminer les vieilles voitures. Parfois il existe également des primes pour supprimer les véhicules dangereux et renouveler le parc automobile et donc inciter les propriétaires à se débarrasser de leurs vieux véhicules. Rien de semblable n'existe dans la plaisance et certains bateaux ne sont plus en état et deviennent des bateaux dits ventouse (qui immobilisent des places des ports) uniquement parce que leurs propriétaires ne savent plus quoi en faire, bien qu'ils ne soient plus en état de naviguer.

La mise en place d'un contrôle technique¹⁸ doublée par la création d'une filière d'élimination des vieux bateaux permettrait de contribuer à résoudre ce problème. Mais il ne s'agit pas là d'une idée spécifique à la région. C'est au niveau national (voire européen) qu'elle devrait être mise en place.

¹⁸ Au moins pour les bateaux à moteur et peut-être aussi pour les gréements et œuvres vives des voiliers

9.4.4 Amélioration des actions de formations

Avec près de 3 000 emplois directs liés à la filière nautique, il est indispensable que le Languedoc-Roussillon se dote d'outils de formation adaptés aux besoins des entreprises, des ports et des associations. Ce point n'a pas pu être abordé dans le cadre de la présente étude. Il demande certainement un travail spécifique basé sur :

- une évaluation par les employeurs potentiels des besoins en matière de formation,
- un diagnostic des formations existantes afin de vérifier si elles sont véritablement adaptées,
- des propositions pour améliorer éventuellement les formations et en créer de nouvelles.

9.4.5 Soutien financier aux actions de requalification des ports

Les besoins de requalification des ports sont importants, or il n'existe pas de lignes budgétaires clairement identifiées pour soutenir ce type d'action, à quel niveau que ce soit : Europe, Etat, Région, Départements.

Aujourd'hui, les gestionnaires, c'est-à-dire principalement les communes, ne peuvent compter que sur leur capacité d'investissement qui s'avère dans la plupart des cas insuffisante par rapport aux demandes potentielles en matière de travaux.

La prise de conscience des gestionnaires aujourd'hui est liée à leur implication récente dans la gestion des ports qui ne datent pour certains que de quelques années.

Il y a donc un besoin réel en matière de mobilisation d'aides financières, ce qui ne pourra se faire qu'aux conditions suivantes :

- la réaffectation des fonds européens et du contrat de plan en faveur des ports, dans la limite de ce qu'il est possible de faire,
- la mobilisation des collectivités locales et principalement de la Région et des Départements pour soutenir ces actions.

Quant aux communes, en tant que gestionnaire direct, elles devront assurer la part d'autofinancement qui leur revient.

9.4.6 Création d'une structure régionale représentative des acteurs de la filière nautique

Toute action transversale ne pourra être engagée que s'il existe une représentativité régionale de l'ensemble des acteurs de la filière nautique et des moyens techniques et humains suffisants pour assurer cette représentation auprès des pouvoirs publics. Aujourd'hui, il n'existe pas une représentation unique de la filière, mais des organismes représentatifs de certains secteurs qui ont du mal à communiquer entre eux (APLR, FIN, Pôle Nautique, Fédérations...).

Cette représentation va dans le sens de ce qui existe déjà dans de nombreux domaines d'activités et à des échelles diverses (CRT et CDT, chambre d'agriculture, CEPRALMAR...) avec :

- une représentation des acteurs de la filière regroupés en organe de décision (type conseil d'administration) : gestionnaire des ports, entreprises de construction navale et commerces liés aux activités nautiques, organismes de loisirs (Glénans, UCPA...), fédérations de pratiquants des activités nautiques, associations de plaisanciers...,
- une équipe technique qui sera chargée de mettre en œuvre les décisions de l'organe de représentation des acteurs et qui pourraient être accueillie pour en améliorer le fonctionnement et simplifier la logistique, dans une structure existante de portée régionale.

Les différentes tâches de ces deux composantes d'une représentation régionale de la filière nautique devront être :

- la défense des intérêts des différents secteurs d'activités de la filière et la définition des stratégies de développement,
- le suivi des activités au travers des résultats de l'observatoire,
- la communication des informations sur la filière nautique et éventuellement la réalisation d'actions de promotion,
- le transfert de savoir-faire et l'assistance technique au montage des projets,
- l'aide au montage administratif et financier des projets et tout particulièrement la mobilisation de subvention.

Toutes les actions transversales qui doivent être prises en faveur de la filière nautique passent par la création d'une structure de portée régionale qui regroupe tous les acteurs de la filière et qui dispose de moyens techniques et humains suffisants pour pouvoir mener des missions de suivi, de communication, d'assistance et surtout de définition de stratégie de développement.