

## **FICHE DOCUMENTAIRE IFM n° 1/10**

### **Objet : L'industrie de la plaisance en France**

-0-

L'industrie de la plaisance, qui concerne aussi bien l'industrie nautique que l'aménagement et le développement des ports de plaisance, est en pleine expansion et de ce fait même se trouve confrontée à des enjeux et des défis majeurs.

L'industrie nautique regroupe les activités de construction de bateaux et d'embarcations, de fabrication d'équipements, d'aménagement de sites, d'organisation de manifestations et de formation des pratiquants.

Le nautisme en général ce sont toutes les activités de sport et de loisir qui consistent à naviguer sur un plan d'eau, que ce soit la mer, la rivière ou un bassin.

### **Quelques chiffres**

La filière nautique française, qui regroupe industries, services et associations, représente 13.000 entreprises et associations pour 45.000 emplois. Son chiffre d'affaires, multiplié par 8 en 30 ans, atteignait 4.6 milliards d'euros en 2006. Et près d'un emploi sur deux dans le secteur est généré par la construction et le négoce.

La France est le premier fabricant mondial de voiliers et d'embarcations pneumatiques, elle est également leader pour la glisse (planche à voile, surf, kite-surf,...).

Premier secteur d'activité, les habitables représentent près de 60 % de la production pour les voiliers, 25 % pour les bateaux à moteur.

Il existe en France (2008) 700 chantiers de construction navale, et les cinq plus importants représentent 60 % du chiffre d'affaires de la filière. Ce sont des PME, voire des TPE, moins de 10 % de ces chantiers comptent plus de 20 salariés.

### **Le marché du nautisme**

La France exporte plus de 60 % de sa production, dont les  $\frac{3}{4}$  sur le marché européen, pour l'essentiel vers l'Italie et le Royaume Uni qui représentent à eux deux le tiers de nos exportations. En 4 ans, entre 2004 et 2007, le volume des exportations est passé de 260 millions d'euros à 1,3 milliard d'euros.

L'Asie et le Moyen Orient, qui ont moins souffert du ralentissement de l'économie, constituent de nouveaux marchés très attractifs. La Chine, avec ses 14.500 km de côtes et 122.000 km de voies navigables, et l'émergence d'une classe sociale très aisée, offre de belles perspectives de développement pour l'industrie nautique française dont le savoir-faire est largement reconnu en Asie.

En matière d'importation, la progression entre 2004 et 2007 (avec un pic en 2006) a été de 30 %, avec comme fournisseurs principaux l'Italie, le Royaume Uni et les Etats-Unis.

### **Les matériaux de construction**

Les chantiers utilisent globalement trois types de matériaux : métalliques, naturels (bois) et synthétiques (polymères et caoutchouc).

Les pièces d'accastillage sont en inox, les appareils en acier inox ou pas.

*Les bois* sont le plus souvent d'origine exotique (acajou, sirocco, teck) pour satisfaire une clientèle très soucieuse de la qualité du bois utilisé. Le teck de Birmanie (embargo imposé fin 2007) est une vedette incontestée, mais le pin d'Oregon reste une bonne alternative au teck, même si la clientèle ne semble pas encore prête à franchir le pas. Certains constructeurs ont cessé d'équiper leurs ponts en teck (à la fin 2007) et l'ont remplacé par un bois « reconstruit » mélangé à de la résine, selon un procédé italien. Ce bois présente la même apparence, les mêmes qualités imputrescibles et le même veinage qu'un teck.

*Les polymères* sont très utilisés pour les structures de coque, les voiles, les colles et les revêtements. Il s'agit le plus souvent de résines polymères polluantes, mais des études sont en cours pour concevoir des résines à base de végétaux.

On peut aussi noter une prise de conscience écologiste dans l'intégration des contraintes environnementales vis-à-vis de l'usage de polymères ou de la déforestation des forêts tropicales.

### **Les ports de plaisance**

Un port de plaisance est un port situé en bord de mer ou de rivière, dédié aux bateaux de plaisance à voile et à moteur. Il accueille des bateaux résidant à l'année ou des bateaux visiteurs (de passage) en offrant des services variables d'un port à l'autre. Un port littoral de plaisance offre généralement plusieurs centaines de places pour des bateaux allant d'environ 5 mètres à une vingtaine de mètres de longueur. Seuls quelques ports de plaisance peuvent recevoir des bateaux de taille supérieure. Les ports fluviaux sont habituellement de plus petite capacité.

En France métropolitaine, depuis les années 60, de nombreux ports de plaisance ont été créés soit à partir d'un port de taille réduite déjà existants, soit par construction d'une extension dédiée à la plaisance non loin d'un port actif (ex. Le Moulin Blanc à Brest ou

Les Minimés à La Rochelle), soit plus rarement ab nihilo (ex. Port-Camargue, Port Grimaud, Pornichet,...)

Aujourd'hui les ports de plaisance situés dans les zones de navigation les plus prisées (baie de Quiberon, bassin d'Arcachon, Côte d'Azur) sont saturés. Et le parc de bateaux augmente régulièrement alors que la création de nouvelles installations est devenue difficile voire impossible : les emplacements favorables sont rares et les communes littorales n'acceptent plus qu'une partie de leur côte soit consacrée à ce type d'installation. Les extensions des ports existants, lorsqu'elles sont possibles, ne permettent pas de régler le problème. Le propriétaire d'un bateau peut devoir attendre plusieurs années avant de pouvoir disposer d'une place.

En 2006, 163 000 anneaux étaient disponibles dans les 370 ports de plaisance recensés, ainsi qu'environ 60 000 places de mouillage. En 2007, 25.000 nouveaux bateaux ont été immatriculés et la navigation de plaisance représentait en métropole une flotte d'environ 900.000 unités.

Ainsi, l'expansion de l'industrie du nautisme est confrontée aujourd'hui à une difficulté majeure : le manque de place dans les ports de plaisance. Cette situation a un impact direct sur les ventes, mais elle favorise en contrepartie le marché de la location. Enfin la mutation qui semble promise à la pêche professionnelle pourrait constituer une opportunité de transformer au profit de la plaisance certaines des infrastructures dédiées à ces activités.

### **Le tourisme de plaisance**

Le port de plaisance est sans aucun doute une plateforme professionnelle, mais c'est aussi une attraction touristique, un lieu de rêve et d'événements, d'autant plus prisé que l'insertion en zone urbaine aura été réussie. Le port est un lieu de vie que les services offerts, aux plaisanciers comme aux touristes, doivent rendre attractifs en termes de diversité et de coûts maîtrisés. Son impact sur l'économie locale peut être considérable sous réserve d'offrir un concept adapté à une clientèle touristique identifiée avec une infrastructure hôtelière de qualité et la mise à disposition de produits grand public. Le port c'est enfin la possibilité de créer des gisements de valeur importants (fonciers, immobiliers, commerciaux, industriels, de services,...) fortement générateur d'emplois.

### **Les métiers de la plaisance**

Les métiers dans ce secteur d'activités concernent plus particulièrement :

- les ports de plaisance (boscos, agents de port, agents d'administration portuaire, maitres de port),
- les équipementiers maritimes,
- les chantiers assurant l'entretien et la réparation de bateaux de plaisance,
- les entreprises de location de bateaux de plaisance,

- les entreprises de manutention et d'entretien,
- les compagnies d'armement maritime,
- les services (privés ou publics) de balisage et de sécurité maritime,
- les écoles de voile (responsabilité techniques).

Concernant les cadres responsables (recrutement au niveau DUT, BTS), il s'agit de former des professionnels pluri-compétents, opérationnels et autonomes disposant :

- de connaissances de l'ensemble des activités de la plaisance et des enjeux de la bande littorale,
- d'une culture technique élargie dans les domaines nautiques et portuaires (plaisance) et de connaissances scientifiques spécifiques (matériaux, motorisation, maintenance),
- de connaissances en marketing, en gestion de clientèle,
- d'aptitude au conseil et diagnostic technique.

## **La protection de l'environnement**

Même si les études montrent que 80 % de la pollution marine ont pour origine des activités terrestres humaines et que la totalité des activités nautiques généreraient moins de 1% de la pollution totale, des progrès peuvent être réalisés dans le comportement des plaisanciers. C'est notamment le cas pour l'emploi de détergents 100% biodégradables et pour l'équipement de bacs de rétention des eaux noires (désormais obligatoire sur les bateaux habitables neufs) ou de système embarqué les traitant.

Les normes imposées aux constructeurs sont de plus en plus strictes, concernant les émissions des moteurs marins, leur niveau sonore ou encore l'émanation de COV (Composés organiques volatils) sur les chantiers, entraînant de gros investissements mais aussi une marche forcée vers plus d'écologie.

## **La Région Provence Alpes Côte d'Azur**

L'activité de la plaisance et de grande plaisance en PACA représente un pôle d'activité important et génère un chiffre d'affaire en croissance. Et le littoral concentre une forte densité de ports de plaisance, particulièrement sur la Côte-d'Azur qui totalise 25% des places françaises pour les bateaux.

PACA reste la 1<sup>ère</sup> région française en matière d'immatriculation de bateaux de plaisance (voiles et moteurs), juste devant la Bretagne. La filière nautique y concerne près de 1500 entreprises et presque 10 000 salariés. Mais plus de 80% des entreprises ont moins de 10 salariés et conservent un caractère artisanal.

La forte densité des ports de plaisance (plus de 130) reflète le dynamisme de l'activité plaisance en PACA.

Enfin, en été, près de 50% de la flotte mondiale de yachts navigue et escale sur le bassin méditerranéen à proximité de la Côte d'Azur.

## La Fédération des Industries Nautiques (FIN)

Interlocuteur privilégié des pouvoirs publics au plan national, régional et européen, la FIN est un syndicat professionnel qui assiste et conseille les entreprises du secteur nautique dans de nombreux domaines.

Elle met notamment à disposition :

- une expertise dans les domaines technique et réglementaire,
- une assistance en matière juridique,
- une représentation dans le domaine social,
- des actions de formations adaptées aux entreprises,
- une campagne de promotion des métiers du nautisme,
- une information continue sur la filière,
- un relai d'information auprès de ses adhérents.

La FIN compte environ 900 adhérents qui représentent plus de 90 % du chiffre d'affaires de la filière. Sur internet : [www.fin.fr](http://www.fin.fr)