

Impacts économiques et gisements de valeur associés aux ports de plaisance



Généralités – Définitions

Les ports de plaisance peuvent produire trois grandes catégories d'impacts économiques :

- les impacts directs de leur réalisation et de leur exploitation
- les impacts indirects correspondant à l'économie des activités nautiques et des services professionnels utilisés par les plaisanciers, et aux dépenses locales des équipages
- les impacts induits correspondant aux effets de l'existence du port et des activités associées sur l'attractivité touristique de la ville ou de la station, sur l'animation et l'économie urbaine, sur les valeurs foncières et immobilières.

Ces impacts économiques ne se réalisent pas automatiquement. Ils n'existent que si se mettent en place les activités, entreprises, commerces et services nécessaires, et que si les marchés fonciers et immobiliers disposent d'une offre effective.

Les **gisements de valeur ajoutée** correspondent **aux activités et aux marchés** qui peuvent se développer grâce au port ou autour de lui.

Il convient d'analyser ces impacts économiques et ces gisements de valeur en fonction de leurs conditions de mobilisation et de leur contribution possible au financement des projets.

- Les impacts économiques sont des retours collectifs généraux difficilement identifiable et localisable. Leurs affectation est délicate.
- Les gisements de valeur ajoutée existants peuvent contribuer directement au montage financier d'un port s'ils sont inclus dans le périmètre portuaire et exploitables par le maître d'ouvrage ou sous son contrôle.
- S'ils sont extérieurs au port, leur mobilisation dans les montages passe par des partenariats plus complexes ou dans un périmètre d'opération plus vaste.

L'exploitation portuaire

La première partie du rapport en a rappelé les principaux éléments et ordres de grandeur :

- Le chiffre d'affaires des ports est lié aux tarifs et aux tailles des bateaux.
- Le chiffre d'affaires « stationnement à flot » représente de 70 % à + 90 % du total.
- L'emploi généré (ETP - Equivalent Temps Plein) :
 - De 0,3 à 1,3 emplois/100 places dans les ports à faibles tarifs
 - De 0,5 à 2 emplois/100 places dans les ports à flots sauf PACA.

- De 1 à 2,5 emplois/100 places dans les ports PACA standards (taille moyenne + grande)

- Jusqu'à 5 emplois/100 places dans les ports PACA avec grande plaisance

- La valeur ajoutée des exploitations portuaires représente plus de 60 % du CA.

Les ports examinés dans les études de cas sont des entreprises de petite taille mais à l'activité significative : CA de 1,5 à plus de 3 millions €, de 15 à plus de 30 emplois.

Dépenses techniques et impacts sur la filière nautique professionnelle

1 La problématique de localisation des activités professionnelles

La réalisation de nouvelles capacités d'accueil de la plaisance a des effets mécaniques sur la vente de bateaux : créer 100 places revient à peu de chose près à faire vendre 100 nouveaux bateaux, avec des ventes d'occasion en cascade, et ultérieurement à développer la consommation de services et d'équipements.

Ces activités de vente et de service ne se localisent pas au hasard. Elles s'implantent majoritairement autour des ports assurant les meilleures conditions de chalandise.

Il faut de plus noter que s'il y a de l'ordre de 162 000 places de port (2004) en France métropolitaine, il y a de l'ordre de 500 000 bateaux maritimes actifs.

Les plates-formes professionnelles ont donc un potentiel de marché qui n'est pas limité aux capacités portuaires, mais qui dépend des flottes utilisées dans la zone.

Par ailleurs, la filière nautique professionnelle en France inclut des activités de production, conception, distribution de niveau national et international, dont la localisation

n'est pas liée aux capacités portuaires régionales ou locales, mais qui peut être influencée par l'environnement et l'animation : ressources en personnel, culture maritime, potentiel de recherche développement, compétition...

La création d'emplois professionnels nautiques peut donc être un enjeu fort, associé à un projet portuaire, dépassant de loin pour les collectivités concernées le seul niveau correspondant aux capacités créées.

Ce potentiel d'attraction d'entreprises et de création d'emplois s'exerce dans un contexte concurrentiel qu'il faudra à chaque fois identifier :

- les services d'entretien de base sont fortement associés aux capacités d'accueil locales, ports et mouillages voisins (mécanique, hivernage, entretien...);
- la localisation d'activités de production tient à des facteurs plus complexes, méritant des approches stratégiques spécifiques.

2 Indicateurs de référence

La Fédération des Industries Nautiques a conduit en 2004 l'étude de la filière nautique, qui concerne près de 5 000 entreprises, avec 44 500 emplois permanents, pour un chiffre d'affaires de 4,1 milliards d'€.

Cette filière comporte une part majoritaire d'activités de production. Les services aux plaisanciers métropolitains ont l'importance suivante :

Filière nautique - Services aux plaisanciers métropolitains

	CA (M€)	Effectifs
Stations services spécialisés	57,25	929
Experts maritimes et fluviaux	13,33	236
Experts occasionnels	5,81	331
Voilerie - sellerie	46,69	597
Entretien - revente moteurs	175,70	2 331
Electricité électronique	71,30	838
Négoce et maintenance	392,66	4 255
Courtiers en bateaux	22,28	367
Bateaux école	28,72	926
Aménagement réparation	474,49	5 423
Gardiennage	41,30	594
Shipchandlers	227,78	2 400
Skipper - convoyage	11,34	233
Assureurs nationaux	73,92	1 051
Courtiers assurance	44,11	718
Média spécialisés	56,14	651
Totaux		

La filière de services correspond donc à 22 000 emplois permanents, avec un CA/emploi de 80 000 €/emploi.

Cette activité correspond aux 500 000 bateaux de plaisance immatriculés en mer et aux quelques dizaines de milliers de bateaux utilisés exclusivement sur les plans d'eau et voies navigables intérieures.

Les entreprises et emplois sont très majoritairement localisés sur ou près du littoral et des ports, la part des activités de vente et de services localisés autour des grandes villes intérieures (Région Parisienne notamment) et de quelques sites de ports fluviaux n'excède pas le quart de l'activité.

La filière de service "littorale" en France métropolitaine concerne donc au moins 16 400 emplois et représente un chiffre d'affaires de l'ordre de 1,3 milliards d'€.

Ceci, rapproché des 162 000 places de ports et des 500 000 bateaux actifs, amène aux indicateurs suivants, en zone littorale : 10 emplois pour 100 places de port - 3,3 emplois pour 100 bateaux immatriculés.

Au niveau des chiffres d'affaires, les ratios sont moins significatifs, parce que très liés à la taille des bateaux. Néanmoins sur l'ensemble : CA = 8 000 €/ place de port ou 2 600 € par bateau immatriculé (achat, services...).

3 (Observations

Comme indiqué au point 1.1 précédent, le développement des services professionnels est très variable selon les ports, les concurrences régionales et locales, l'importance des flottes "hors port" et selon **les dispositions prises pour faciliter l'implantation et le travail des entreprises** : disponibilité de foncier d'entreprise, possibilités de travailler sur les ports, places de ponton, services de manutention,...

On peut ainsi observer dans les études de cas, que des ports qui bénéficient d'un environnement professionnel important, ont un ratio emplois/places de port beaucoup plus élevé, avec plus de 15 emplois pour 100 places de port. C'est le cas de Granville Le Hérel, positionné comme la plate-forme technique du Sud Cotentin (60 entreprises dans la zone, 1 600 emplois) ; de Port la Forêt, conçu

comme un port "base technique", appuyé aussi sur l'activité des coureurs (20 entreprises, plus de 150 emplois) ; ou de Saint-Cyprien, également positionné comme site professionnel et d'hivernage, (26 entreprises, 175 emplois).

A contrario d'autres ports, du fait de la rareté des espaces d'implantation ou de travail disponibles, ont un environnement professionnel moins dense de l'ordre de 5 emplois pour 100 places, comme à Saint-Quay Portrieux (12 entreprises, 50 emplois) ; à Hendaye (20 entreprises, 50 emplois) ou Menton Garavan (10 entreprises).

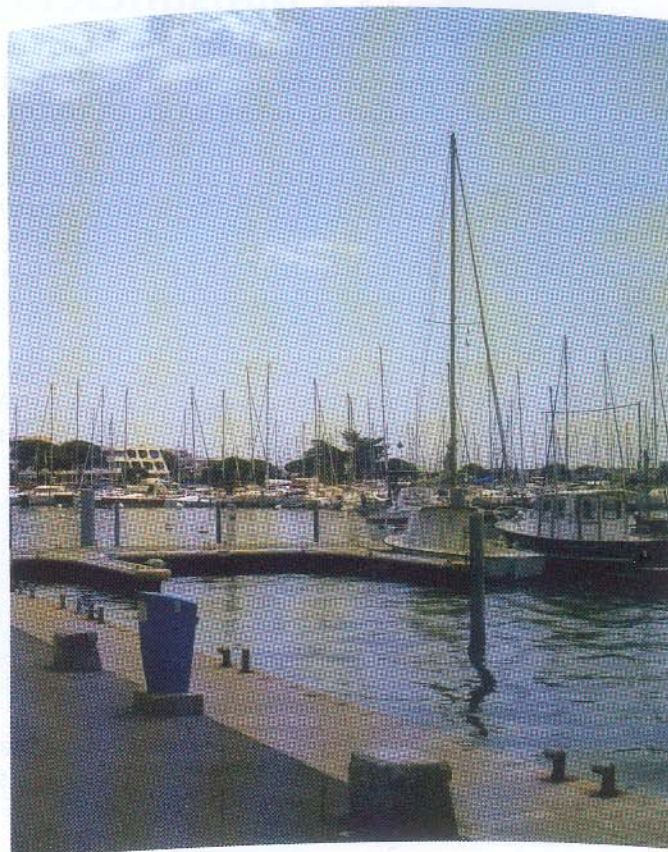
Enfin, certains pôles techniques, comme La Rochelle, Lorient, Hyères, Cannes - Mandelieu La Napoule ou Antibes ont attiré des activités diversifiées et sont très au dessus de ces ratios.

4 (Synthèse

Tout projet important (plusieurs centaines de places), et notamment les projets de création ou d'extension pouvant légitimer des fonctions techniques ou commerciales nouvelles pour la localité, mérite un examen spécifique.

Les ratios indiqués peuvent servir de base à l'analyse qui devra intégrer :

- le positionnement concurrentiel possible vis-à-vis des autres sites du bassin de navigation ;
- les caractéristiques des clientèles et bateaux (effets de taille notamment) ;
- la capacité à dépasser les seuls besoins des services locaux et concentrer des activités de services supérieurs ou de production.



Les dépenses non techniques des plaisanciers

La création de capacité d'accueil va permettre d'attirer plusieurs types de plaisanciers nouveaux :

- les plaisanciers de passage à l'escale ;
- des plaisanciers résidents à l'année, ou en saison, ou hivernage, dont il faut distinguer les "locaux" (habitant déjà la zone) des "externes" qui y viendront grâce au projet.



1 (Les plaisanciers de passage

Les plaisanciers de passage en escale effectuent des dépenses locales qui sont des apports nets à l'agglomération portuaire. On ne dispose pas d'enquêtes récentes sur ces dépenses mais à partir d'études ponctuelles, on peut estimer à 150 € à 250 € de dépenses/bateau la première nuit d'escale, un peu moins ensuite, plus si avitaillement. Le potentiel dépend des tailles de bateaux, avec un impact très particulier de la grande plaisance.

Certains ports profitent particulièrement de ce passage. C'est notamment le cas de ceux qui sont placés sur les itinéraires de croisière, à proximité des îles ou sites à visiter.

Les cas typiques sont Cherbourg, Ajaccio ou Calvi, mais les études de cas : Saint-Quay Portrieux (10 000 nuitées, 1,5 à 2 M € de dépenses locales), Granville (11 000 nuitées, 1,5 M €), Port la Forêt (9 000 nuitées, 1,2 M €), La Grande Motte (7 000 nuitées, 1 M €) montrent que pour ces ports, l'économie de l'escale est très significative.

2 (Les plaisanciers "locaux"

Les dépenses des plaisanciers sous contrat (annuel ou saisonnier) représentent des apports variables selon leur lieu de résidence. Les plaisanciers locaux ou les résidents secondaires n'apportent rien de nouveau, sauf à considérer pour ceux-ci que la création du port a été, ou

sera pour les projets, le motif d'achat de la résidence. Le Port et l'activité de plaisance sont simplement des facteurs de concentration des dépenses dans certains commerces restaurants, près du port en général (et dans la grande distribution pour les ravitaillements).

3 (Les plaisanciers externes

Les dépenses de séjour et de consommation liées à l'activité plaisancière (périodes de navigation ou d'entretien) sont des apports nets à la zone concernée (ce ne sont pas pour autant des créations nettes de valeur, mais des déplacements de consommation).

L'estimation de ces apports se fonde :

- sur la répartition, observable ou attendue, des plaisanciers par catégories (clientèle locale, résidents secondaires, résidents externes, étrangers,...). Un point important à étudier concerne les clientèles de grande proximité capables de venir à la journée ou en week-ends (grandes villes proches) ;
- sur les fréquences de navigation (voir les pratiques sur le bassin) ;
- sur l'existence ou le potentiel d'animation et d'événements.

Les journées de venues et navigation peuvent ainsi faire l'objet d'estimations.

Les niveaux de dépenses journalières font en général référence aux dépenses touristiques observables dans la région. En l'absence de données, un ratio de dépense de 50 € par personne par venue hors hébergement et transport peut être utilisé, sauf dans les sites de luxe ou de grande plaisance.

Ces dépenses plaisancières se retrouvent évidemment dans les commerces et services (restaurants notamment) proches du port dont l'activité est un bon repère.

Le plus intéressant est lorsque le port permet de qualifier une offre de restauration, commerces et services associée (image du service associée au port), créant ainsi un lieu spécifique de consommation de la ville ou station, les dépenses plaisancières n'y représentant qu'une partie. Dieppe, Royan, Cap d'Agde, Saint Raphaël, Saint-Tropez sont des exemples de sites où la réalisation du port de plaisance a marqué la destination.

Dans les dépenses des plaisanciers, une place particulière concerne les dépenses générées par les manifestations nautiques, championnats, régates, rassemblements. Les impacts directs (compétiteurs et accompagnants) peuvent concerner des milliers de nuitées et plusieurs centaines de milliers d'euros. Les fréquentations (spectateurs) et retombées indirectes peuvent être beaucoup plus considérables.

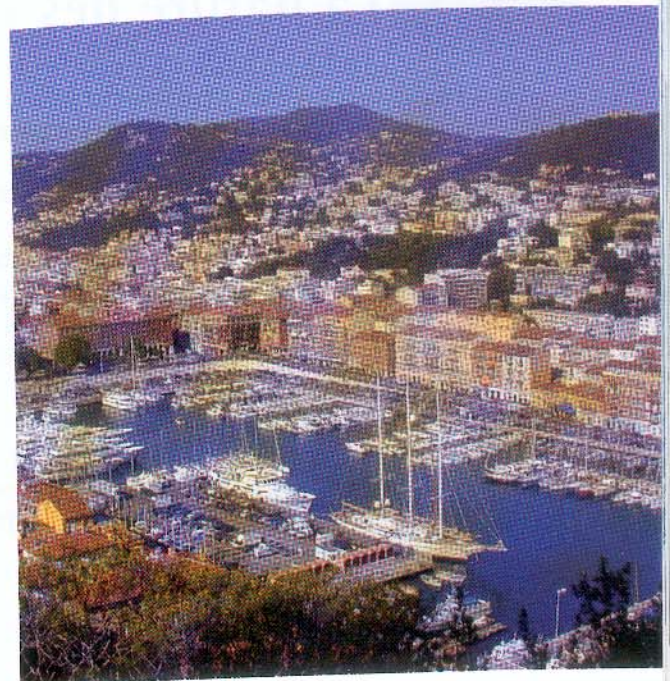
La Trinité s/mer (Spi Ouest France), Douarnenez (Grand Prix Petit Navire), Saint-Malo (Route du Rhum), Les Sables d'Olonne (Vendée Globe) enregistrent de tels effets.

L'étude socio-économique du port de Granville (1 000 places - 30 % de propriétaires hors département et environ 35 % de résidents secondaires) a estimé à 1,3 millions d'€ et 13 emplois ETP l'impact des dépenses des plaisanciers non résidents et des résidents secondaires plaisanciers, venus grâce au port.

*Bref
c'est à
saturer*

Sans être un modèle, Granville peut être considéré comme représentatif d'une catégorie importante de ports avec de l'ordre de 1 000 places, 300 bateaux "externes", environ 30 000 escales par personnes par an et des dépenses localisées de l'ordre de 1,5 M €.

D'autres ports, notamment frontaliers comme Hendaye et Menton, attirent une proportion importante de plaisanciers étrangers résidents : Espagnols à Hendaye, Italiens à Menton. Les dépenses de ces plaisanciers "externes" s'y chiffrent en \bar{x} millions d'€ par an.





Les produits nautiques

La réalisation d'un nouveau port, la reconversion d'un port vers le tourisme et la plaisance, ou la transformation en port permanent d'un port d'échouage peuvent permettre le développement des produits nautiques et touristiques s'adressant au grand public :

- excursions en mer,
- sorties sur des bateaux du patrimoine,
- pêche en mer,
- location de bateaux avec ou sans skipper,
- école de mer, de croisière, ...

Ces activités peuvent représenter une économie non négligeable en chiffre d'affaires et emplois (1 760 emplois dans la location maritime en 2004 en France), soit 1 emploi "location" pour 100 places de port (source F.I.N.).

Ce sont des produits attractifs pour le public et des produits d'appel qui apportent à la ville ou station une "qualification" particulière comme destination touristique.

*516.116
28
26 de 2
plan bays*



Les impacts induits

1 (La nature des effets induits

Ces impacts sont ceux liés à la fréquentation touristique terrestre, à l'animation urbaine et commerciale que le port de plaisance peut susciter autour de lui, aux effets enregistrables sur les valeurs foncières et immobilières.

Fréquentation touristique : l'impact dépend évidemment du type d'agglomération, ville ou station balnéaire, de la situation du port, des produits touristiques ci-dessus mentionnés et surtout de l'équipement commercial et touristique qui peut être réalisé.

Les exemples de St Raphaël (Santa-Lucia), où le port avec de nombreux commerces et restaurants, est devenu un des principaux sites animés de la station ; ou de Hendaye, avec un développement associé au port incluant Casino et Thalassothérapie, sont très positifs.

Animation urbaine et commerciale : l'impact peut n'être pas seulement touristique, lorsque le projet de port suscite la requalification et l'équipement du quartier

portuaire, soit en y faisant revivre des valeurs patrimoniales, soit en y permettant l'installation d'activités et de services actifs, qui peuvent entraîner par ailleurs une requalification de l'habitat à proximité.

A Hendaye, le quartier nouveau associé au port est plutôt constitué de résidentiel secondaire, mais à la Grande Motte, avec son port en cœur de ville, l'habitat y est devenu permanent et la station construite autour de son port a évolué vers un fonctionnement urbain.

Les exemples en France sont plutôt rares, en raison de la séparation des espaces (périmètre portuaire, domaines publics,...). Dunkerque-Neptune est un exemple très positif en matière de valorisation de site portuaire, avec la requalification du quartier et le développement en cours du Grand Large.

Valeurs foncières et immobilières : Les prix du foncier constructible et de l'immobilier se sont envolés partout en France dans les villes et stations littorales.

La présence d'un port n'est pas le fait déclenchant, même s'il accentue le phénomène.

La création ou l'extension de capacité d'un port peut créer une demande immobilière spécifique en attirant des résidents plaisanciers, mais la demande résidentielle sur le littoral existe par ailleurs, indépendamment de tout projet portuaire.

L'impact d'un projet de port de plaisance :

→ existe sur le niveau des prix, à proximité de l'équipement (avec des différentiels variables selon les situations),

→ mais il peut être majeur lorsqu'il permet de transformer des **espaces peu valorisés en site de développement**.

La démarche n'est pas de rechercher à tout prix des opportunités foncières, mais d'étudier comment un projet de port, ou d'extension, peut **faire évoluer le statut et l'usage des espaces proches**, dès lors que ce changement peut s'inscrire dans la vision d'avenir du site urbain ou portuaire.

On peut encore faire référence ici à Dunkerque ou à l'ensemble des développements du Languedoc-Roussillon.

2 (L'évaluation des effets induits

Elle est évidemment très difficile, sur des ports existants, et encore plus a priori pour des projets.

Dans l'étude socio-économique du port de Granville, on avait pu estimer le nombre de venues touristiques dans le quartier du port par interrogation des commerçants et cadrage des chiffres d'affaires. Il s'agissait de plusieurs centaines de milliers de venues dans l'année (2 000 à 3 000 par jour en saison). Encore faut-il ensuite évaluer

ce qui se serait passé **sans** la plaisance.

L'idée sera à ce niveau, et pour des projets, de travailler sur les segments de clientèles touristiques (et urbains), sur les zones d'attraction (villes de proximité) et sur les arguments de venue.

L'évaluation économique sera ainsi indissociable de la réflexion conceptuelle sur la mise en valeur du projet.

3 (Les conditions de valorisation

Elles sont principalement liées à deux facteurs :

- les caractéristiques du **site - projet** et son insertion par rapport à la ville,
- la disponibilité d'**espaces aménageables**.

Un site - projet isolé ou en marge de la ville ou de la station et un site où les conditions réglementaires ou environnementales limitent les espaces de développement, n'auront pas un potentiel réel d'animation terrestre, à l'exception peut-être d'espaces de promenade. Sa fonction essentiellement nautique, et sans doute peu professionnelle, en limitera les impacts à la satisfaction de la demande locale de places de port.

Un site en ville : la reconversion de bassin existant ou l'aménagement d'avant-port, aura a priori un potentiel d'animation urbaine et touristique selon les fréquentations de la zone. Les potentiels seront liés, soit aux possibilités d'articulation au quartier portuaire préexistant, soit aux espaces disponibles.

Un site en environnement de zone d'activité :

Les potentiels s'orienteront alors vers le développement d'une stratégie d'activités professionnelles. Mais la recherche pourra aussi porter sur la création de pôles d'attraction et d'animation pouvant par exemple valoriser les patrimoines techniques ou certains bateaux. La polyvalence des activités portuaires (plaisance, pêche, passagers, ...) est aussi un atout en terme d'animation. Tout ceci peut justifier des équipements culturels spécifiques et/ou une offre de restauration en front de port.

Un port en station balnéaire : Le port est un attribut classique des stations balnéaires. Le problème est de l'articuler au "cœur de station" avec ses espaces de promenade, de produits et de consommation associée.

Ces quatre types de situation montrent que la valorisation terrestre d'un port, ou d'un projet, doit impérativement mobiliser des compétences urbanistiques.

Un travail dans ce sens, aura des effets économiques aussi importants que les choix techniques relatifs au port.



Les impacts qualitatifs

Ils portent sur l'usage et la notoriété de la ville ou de la station, sur la capacité d'attirer habitants et entreprises, sur la possibilité d'organiser des évènements, sur celle de fixer des actifs jeunes, etc.

Les impacts qualitatifs sont liés à la conception du port, à son rôle effectif par rapport aux impacts décrits précédemment, et à la politique de communication et d'orientation de la ou des collectivités concernées.



Synthèse des études de cas

Les huit études de cas conduites pour ce travail font l'objet de monographies en annexes. On peut synthétiser l'évaluation des impacts économiques de ces huit ports dans le tableau suivant :

Le tableau fait apparaître, dans une recherche de "panel", la variété des situations, mais aussi des approches

différentes, des statuts de gestion différents, entre des ports "pionniers" (Menton Garavan) et/ou résolument intégrés à des ensembles touristiques (St Raphaël, St-Cyprien, Hendaye), des ports d'abord conçus comme des outils nautiques pour l'accueil des bateaux (Port La Forêt, Granville), des ports où la liaison avec la ville reste à faire (St-Quay Portrieux, Port La Forêt).

	Granville	St-Quay Portrieux	Port La Forêt	Hendaye Sokoburu	St Cyprien	La Grande Motte	St-Raphaël Santa Lucia	Me Gar
Dépenses escale	+++	+++	+++	++	+	++	++	
Dépenses non techniques des plaisanciers	+	+	+	+	++	++	++	
Secteur professionnel	+++	+	+++	+	++	++	++	
Activités commerciales	+	+	+	+++	++	++	+++	
Attractivité touristique	++	++	+	+++	++	++	++	
Animation évènements	+	++	+	+++	++	-	++	(vie)
Image	+	++	++	++	++	++	++	
Impacts fonciers	0	0	+	++	+	0	+	
Attractivité résidentielle								
Retours fiscaux	+	+	+	+++	+	+	++	

Synthèse

La recherche des gisements de valeur ajoutée

Par rapport aux impacts décrits ci-dessus, l'approche des projets de création ou d'extension doit comporter la recherche des gisements de valeur ajoutée.

Cette recherche a deux volets :

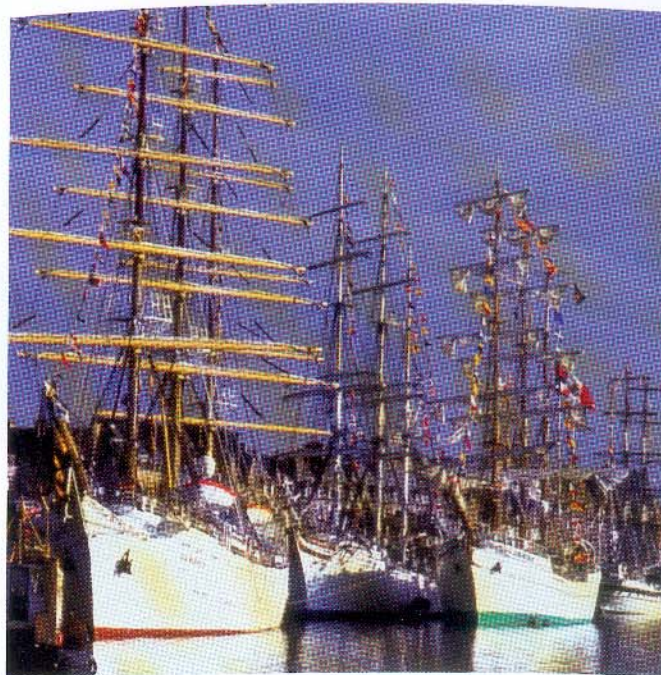
- L'analyse des potentiels de marchés.
- L'inventaire des éléments de valorisation.

1.1 Les potentiels de marché

- Bien entendu, les marchés du port de plaisance lui-même :
 - avec accent particulier sur les marchés des escales (apports économiques nets) notamment pour les clientèles étrangères,
 - avec accent particulier sur les clientèles des villes intérieures proches : clientèles de grande proximité, non résidentes mais pouvant venir souvent.
- La place que peut prendre le site comme plate-forme professionnelle, pour les services, mais aussi éventuellement dans une stratégie de position dans les activités de niveau régional/national. Une étude spécifique peut se justifier.
- Le positionnement touristique possible lié au port et à son environnement : clientèles, fréquentations nouvelles possibles et types d'équipements ou d'offre à considérer.
- Le positionnement commercial du site portuaire et de son environnement potentiel, par rapport à la ville, à l'offre de services, au tourisme. Le port peut-il changer l'image et le statut de la ville ou du quartier ?
- Le positionnement urbain et les potentiels associés : de développement d'habitat, de zones de services et d'activités, d'équipement publics ou collectifs.

1.2 Les éléments de valorisation

- Le patrimoine : bateaux traditionnels ou spectaculaires, patrimoine technique, urbanisme portuaire de qualité, ouvrages, ...
- Les bâtis utilisables, dans le cas des reconversions portuaires (entrepôts, halles, ...).
- Les espaces disponibles pour l'aménagement et la construction, avec leur contraintes et caractéristiques.
- L'environnement commercial et de services existants.
- Les équipements et activités pouvant profiter de la proximité, de l'animation, de la chalandise portuaire.



1.3 Les bénéficiaires des impacts et des valeurs ajoutées

Types d'impacts	Importance économique globale	Possibilités d'intégration aux montages	Effets de retours ve collectivité publique
Exploitation du port	Emploi et VA : ratios d'exploitation Voir part des impacts locaux	Marges d'exploitation ou ventes GU	TP et TF port Résultats si régie publique
Filière professionnelle	Selon organisation financière et stratégie concurrentielle	Si zone d'activités dans domaine ou concession : loyer ou amodiations ZA externes impossibles à intégrer	TP entreprises de l'ensemble des secteurs + effets induits (emploi, revenus)
Dépenses commerciales de services : Passage/Plaisancier / Tourisme	Selon conception du projet et intégration urbaine	Pour les commerces et services du périmètre portuaire Location ou amodiation	<ul style="list-style-type: none"> • TP commerces et services toutes zones + effets induits • Taxe séjour...
Impacts immobiliers	<ul style="list-style-type: none"> • Part évaluable du port dans l'évolution des prix (rentes foncières, locations) • Impact sur marché de l'habitat (nb de ventes/an) 	<ul style="list-style-type: none"> • Pas de logement en zone portuaire • ZAC 	<ul style="list-style-type: none"> • TF / TH • Plus-value si cessions foncières domaine communal • Effets induits (emploi, revenu)
Autres impacts qualitatifs	Selon conception projet	Participations publiques à l'investissement (subventions)	Qualitatifs

TP : Taxe Professionnelle ; TF : Charge de la Taxe foncière ; TH : Taxe d'habitation ; VA : Valeur ajoutée ; GU : Garantie d'usage

L'importance économique d'un port de plaisance

2.1 Réalité des impacts

Les analyses précédentes indiquent qu'il n'y a pas d'automatisme des impacts ni de résultat magique.

Un port mal connecté à la ville avec une clientèle essentiellement locale et n'offrant pas les capacités d'accueil ou l'espace pour développer des services sera un équipement de loisir sans effet économique autre que la vente et l'entretien de bateaux, éventuellement localisés ailleurs.

On peut cependant différencier :

→ Les impacts liés à la capacité et l'exploitation du port, correspondant à des effets assez mécaniques, si des conditions satisfaisantes de mise en œuvre sont observées. Pour des places moyennes de 8 m (à recalculer pour les ports avec grandes unités) :

- Exploitation du port : 1,3 emploi pour 100 places, 150 K€ de CA, 100 K€ de dépenses d'exploitation ;
- Vente de bateaux et services techniques : dans tous les cas 3 à 5 emplois/ 100 places, 0,24 à 0,40 M€ de CA des entreprises. A condition d'offrir des sites de travail à proximité et sur le port ;
- Dépenses des plaisanciers de passage : quelques équivalents emplois pour un millier de nuitées.

Pour la création ou l'extension de 100 places de port, et un investissement de l'ordre de 3 à 4 millions d'€, l'impact "mécanique" sera de l'ordre de 5 à 8 emplois, un CA de l'ordre de 600 K€, une valeur ajoutée annuelle créée de l'ordre de 10 % de l'investissement (ordre de grandeur).

→ Les impacts liés à des politiques de valorisation. On retrouvera là les objectifs stratégiques analysés précédemment :

- Faire du port un outil de développement de la filière professionnelle et de diversification des activités. Pour créer 5 à 10 emplois supplémentaires pour 100 places ou plus si attraction d'entreprises de production.
- Développer l'attraction de l'escale (promotion, travail ou réseau, qualité d'accueil) : 150 à 250 € par nuitée de bateau.
- Attirer une plaisance externe, notamment régionale, avec de grandes unités : animation à l'année et dépenses externes.

- Et surtout faire du port un outil d'attraction touristique de qualification ou requalification urbaine, de valorisation des espaces, dans le contexte du site. Ceci avec des conséquences sur l'ensemble du contexte commercial et de services, sur le développement de l'habitat et sur l'attraction d'autres activités.

→ Avec de bonnes réponses, un port peut générer des chiffres d'affaires induits et des valeurs ajoutées localisées considérables, jusqu'au même ordre annuel que l'investissement réalisé (1 € de VA annuelle pour 1 € investi).

St Raphaël, Hendaye, La Grande Motte en sont des exemples. Dans des situations moins abouties, comme à Saint-Quay-Portrieux, le port, dont l'intégration urbaine reste à faire, fait néanmoins "exister" la station touristique dans l'offre bretonne.

