

## 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.

