

Direction générale des affaires maritimes,  
de la pêche et de l'aquaculture

**OBSERVATOIRE NATIONAL  
DES PORTS DE PLAISANCE**



LES PORTS MARITIMES HEXAGONAUX



## TABLE DES MATIÈRES

<b>1.</b>	<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>METHODOLOGIE .....</b>	<b>2</b>
2.1	Définition d'un port de plaisance .....	2
2.2	Les délimitations .....	2
2.3	Les informations.....	3
<b>3.</b>	<b>OBSERVATIONS .....</b>	<b>4</b>
3.1	Dénombrement, type et repartition spatiale .....	4
3.1.1	Les ports de plaisance .....	4
3.1.2	Les anneaux portuaires .....	10
3.1.3	Typologie des ports .....	11
3.1.4	Accessibilité des ports de plaisance .....	13
3.1.5	Usage des anneaux de plaisance .....	14
3.2	Gouvernance .....	15
3.2.1	Autorité portuaire et gestionnaire de port de plaisance.....	16
3.2.2	Gestion de plusieurs espaces portuaires .....	20
3.2.3	Gestion des listes d'attente .....	21
3.2.4	Les projets de développement .....	24
3.3	Les services portuaires .....	26
3.3.1	Les services de base .....	26
3.3.2	Les services portuaires .....	29
3.4	Les navires .....	32
3.5	L'économie portuaire .....	34
3.5.1	Les tarifs portuaires.....	34
3.5.2	Le passage dans les ports de plaisance .....	37
3.5.3	Le chiffre d'affaires des ports de plaisance.....	38
3.5.4	L'emploi dans les ports de plaisance.....	40
3.6	Environnement et qualité.....	42
3.6.1	Les certifications environnementales.....	42
3.6.2	Environnement et process.....	46
3.6.3	La gestion des profondeurs.....	47
3.6.4	La gestion énergétique.....	50
3.6.5	La gestion de l'eau.....	52
3.6.6	Les démarches de qualité touristique .....	53
3.7	Synthèse et prospective .....	54
3.7.1	L'intégration de la plaisance sur le littoral .....	54
3.7.2	Le baromètre du capitaine.....	60

## TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Origine des informations contenues dans l'observatoire des ports de plaisance.....	3
Figure 2 : Répartition des ports de plaisance au sein des périmètres régionaux .....	4
Figure 3 : Localisation des ports de plaisance maritimes hexagonaux.....	7
Figure 4 : Répartition des ports de plaisance par façade maritime.....	8
Figure 5 : Répartition des ports de plaisance par périmètre régional.....	8
Figure 6 : Répartition des ports de plaisance par département .....	9
Figure 7 : Taux d'adhésion des ports de plaisance aux unions régionales.....	9
Figure 8 : Répartition des anneaux de plaisance par département et par périmètre régional .....	10
Figure 9 : Répartition des ports et anneaux de plaisance par taille .....	12
Figure 10 : Répartition des ports de plaisance par taille par façade .....	13
Figure 11 : Répartition des ports de plaisance par taille par région.....	13
Figure 12 : Typologie des anneaux de plaisance en fonction de leur accessibilité.....	14
Figure 13 : Navires servant de résidence dans les ports de plaisance .....	14
Figure 14 : Location en hébergement marchand des navires dans les ports de plaisance .....	15
Figure 15 : Domianialité des ports de plaisance .....	16
Figure 16 : L'autorité portuaire des ports de plaisance .....	17
Figure 17 : Les gestionnaires de ports de plaisance .....	17
Figure 18 : Les gestionnaires de ports de plaisance par taille de ports.....	19
Figure 19 : Anneaux de plaisance par types de gestionnaire.....	19
Figure 20 : Le taux de concentration des ports de plaisance.....	20
Figure 21 : Existence d'une liste d'attente dans les ports de plaisance .....	21
Figure 22 : Importance des listes d'attente dans les ports de plaisance.....	22
Figure 23 : Importance des listes d'attente en fonction de la capacité des ports de plaisance .....	22
Figure 24 : Importance des listes d'attente en fonction de la capacité des ports de plaisance .....	23
Figure 25 : Gratuité des listes d'attente dans les ports de plaisance .....	24
Figure 26 : Projets d'investissement dans les ports de plaisance.....	25
Figure 27 : Nature des projets d'investissement dans les ports de plaisance .....	26
Figure 28 : Taux d'équipement moyen des ports de plaisance .....	27
Figure 29 : Taux d'équipement moyen par typologie de port .....	27
Figure 30 : Taux d'équipement par service et par région .....	28
Figure 31 : Taux d'équipement en services portuaires directs par région.....	29
Figure 32 : Taux d'équipement par type de service direct et par région .....	30
Figure 33 : Taux d'équipement par type de service indirect et par région .....	31
Figure 34 : Type de navires par région .....	33
Figure 35 : Propulsion alternative des navires par région.....	33
Figure 36 : Médianes des montants des contrats annuels par région .....	36
Figure 37 : Médianes des montants des contrats annuels par type de port .....	37
Figure 38 : Nombre de nuitées en escale dans les ports de plaisance par région.....	38
Figure 39 : Chiffre d'affaires annuel des ports de plaisance hexagonaux par département .....	39
Figure 40 : Relation entre emplois directs et nombre d'anneaux dans les ports de plaisance.....	41
Figure 41 : Répartition des ports de plaisance hexagonaux disposant d'une certification environnementale .....	44
Figure 42 : Certifications environnementales en nombre de ports et d'anneaux par région.....	45
Figure 43 : Orientation des ports vers de nouvelles certifications environnementales par région.....	46
Figure 44 : Existence d'un service Environnement dans les ports de plaisance par région .....	47
Figure 45 : Existence d'un service Environnement dans les ports de plaisance en fonction de la taille .....	47
Figure 46 : Problématique du dragage dans les ports de plaisance par région .....	49

Figure 47 : Existence de bornes de recharge électrique dans les ports de plaisance par région .....	51
Figure 48 : Mise en œuvre de mesures de gestion énergétique dans les ports de plaisance par région .....	51
Figure 49 : Mesures de gestion énergétique dans les ports de plaisance par région .....	51
Figure 50 : Mise en œuvre de mesures de gestion de l'eau potable dans les ports de plaisance .....	52
Figure 51 : Mesures de gestion de l'eau potable dans les ports de plaisance par région .....	53
Figure 52 : Engagement dans une démarche qualité tourisme des ports de plaisance .....	54
Figure 53 : Nombre d'anneaux de plaisance pour 100 km de littoral .....	55
Figure 54 : Nombre d'anneaux de plaisance pour 1000 habitants .....	56
Figure 55 : Importance du chiffre d'affaires de la plaisance dans le PIB .....	57
Figure 56 : Sentiment des gestionnaires de ports de plaisance pour l'avenir .....	60
Figure 57 : Préoccupations des gestionnaires de ports de plaisance pour l'avenir .....	61
Figure 58 : Projets d'investissements des ports de plaisance dans les 5 prochaines années .....	62

## TABLE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Nombre d'anneaux de plaisance par port .....	11
Tableau 2 : Répartition des ports et anneaux de plaisance par taille .....	12
Tableau 3 : Nombre de navires sur la liste d'attente en fonction de sa gratuité .....	24
Tableau 4 : Services potentiels proposés aux plaisanciers par les ports de plaisance .....	29
Tableau 5 : Montant annuel d'un contrat d'amarrage dans les ports de plaisance .....	35
Tableau 6 : Chiffre d'affaires annuel des ports de plaisance hexagonaux .....	40
Tableau 7 : Nombre d'emplois en fonction de la taille du port de plaisance .....	42
Tableau 8 : Certifications environnementales des ports de plaisance par région .....	43
Tableau 9 : Indice de pénétration de la plaisance dans les départements hexagonaux .....	58
Tableau 10 : Indicateurs et indice représentatifs de la plaisance dans les départements .....	59

## 1. INTRODUCTION

---

La charte d'engagement et d'objectifs pour le développement durable des ports de plaisance a été signée le 5 décembre 2008 par le ministère en charge de l'écologie, la Fédération française des ports de plaisance (FFPP) et l'Association nationale des élus du littoral (ANEL).

La mise à jour de l'Observatoire des Ports de Plaisance (OPP) s'inscrit dans un contexte plus général de transformations du modèle économique des ports, d'évolutions des usages et d'adaptations nécessaires aux enjeux climatiques et écologiques, qui renforcent la nécessité de disposer d'outils adaptés pour comprendre les mutations en cours dans ce secteur.

Depuis la réalisation des deux précédentes enquêtes en 2015 et en 2018 de nombreuses évolutions ont eu lieu dans le secteur des ports de plaisance. L'adaptation des politiques publiques nationales à ces évolutions est conditionnée par un état des lieux global et actualisé. Pour répondre à ce besoin, l'objectif de l'OPP est de disposer de données chiffrées sur l'ensemble de la filière des ports de plaisance.

Un autre enjeu majeur est également d'associer différents acteurs dont les visions du monde de la plaisance sont complémentaires. Porté par la Direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA) du Ministère de la transition écologique, de la biodiversité, de la forêt, de la mer et de la pêche et par la FFPP, l'OPP réunit également :

- Les unions régionales constitutives de la FFPP (PMCO, APPN, APPB, APPA, UVPO, UPACA, UPPC, APPIF, APL) ;
- La Direction générale des infrastructures, des transports et de la mobilité (DGITM), en particulier sur la question de l'application de la directive européenne 2019/883 sur les déchets portuaires ;
- Le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) ;
- Voies navigables de France (VNF) ;
- La Confédération du nautisme et de la plaisance (CNP).

L'observatoire des ports de plaisance pour être plus opérationnel est structuré en 5 volets :

- Les ports maritimes hexagonaux ;
- Les ports maritimes ultramarins ;
- Les ports lacustres ;
- Les ports en eaux intérieures sur cours d'eau ;
- Une synthèse globale des ports de plaisance français.

## 2. METHODOLOGIE

---

### 2.1 DEFINITION D'UN PORT DE PLAISANCE

Le port de plaisance n'existe pas en droit français<sup>1</sup>. En conséquence de quoi, il est primordial en préambule de définir clairement les équipements qui seront intégrés dans cette analyse.

La définition retenue est celle de l'Organisation Hydrographique Internationale (OHI) à savoir :

*Abri naturel ou artificiel pour les navires, muni des ouvrages et installations nécessaires à l'embarquement et au débarquement des passagers*

Ainsi, l'observatoire considérera comme port de plaisance les équipements suivants :

- Les ports (de plaisance ou mixte) disposant d'une délimitation administrative précisée dans un acte réglementaire ;
- Les ports abris accueillant des navires de plaisance ;
- Les ports à sec accueillant des navires de plaisance ;
- Les zones de mouillages disposant d'équipements en dur (digue, jetée ou quai d'accostage) ;
- Les chantiers nautiques proposant des prestations de manutention à la sortie (que l'on distinguera des chantiers nautiques proposant des prestations d'hivernage incluant une manutention annuelle).

### 2.2 LES DELIMITATIONS

Les ports de plaisance recensés sont classés en 4 catégories :

- Les ports maritimes
  - hexagonaux
  - ultramarins
- Les ports intérieurs
  - lacustres
  - localisés sur un cours d'eau

Deux possibilités sont offertes pour la délimitation entre les ports maritimes et les ports intérieurs :

- La **limite transversale de la mer (LTM)** : Ligne distinguant le domaine public maritime naturel (à son aval) du domaine public fluvial (si le cours d'eau considéré est domanial) ou du domaine privé des riverains (à son amont) si le cours d'eau est non domanial.
- La **limite des affaires (ou inscrits) maritimes (LAM)** : appelée autrefois « limite de l'inscription maritime », équivaut à la limite de navigation. Selon le décret n°59-951 du 31 juillet 1959, cette limite est fixée à l'amont du premier obstacle à la navigation des navires de mer. Elle distingue, sur les fleuves, rivières et canaux, la navigation maritime de la navigation fluviale.

---

<sup>1</sup> Allegans, Terra Maris, 2021, Rédaction d'un document de synthèse relatif au cadre juridique et réglementaire des ports français, Commande IFREMER n°45000046447 DU 7 mai 2020

La limite des affaires maritimes a été retenue pour distinguer les ports maritimes des ports intérieurs. Dans le cas où cette limite se situerait en amont d'un nouvel obstacle à la navigation, la localisation de ce dernier a été retenue pour différencier les ports maritimes des ports intérieurs<sup>2</sup>.

### 2.3 LES INFORMATIONS

Les informations qualifiant les ports de plaisance ont deux origines :

- La bibliographie existante pour qualifier la population des ports de plaisance en se basant sur les données des Unions Régionales des ports de plaisance, les données du Bloc Marine et les données des sites Internet des ports de plaisance. En cas de divergence dans les informations de ces trois sources, les données des sites Internet des ports de plaisance ont été retenues ;
- La réponse à un questionnaire envoyé à tous les ports de plaisance par les Unions Régionales des ports de plaisance. L'ensemble des réponses obtenues a permis de constituer un échantillon permettant de qualifier certaines caractéristiques des ports de plaisance ou a permis une extrapolation des résultats à l'échelle de la population des ports. Le questionnaire est proposé en annexe du document.

#### Population

Nom du Port  
Commune  
Département  
Type de port  
Nb d'anneaux  
(En eau / A sec / Echouage)  
Autorité portuaire  
Gestionnaire  
Aire technique  
Avitaillement  
Sanitaires  
Cale mise à l'eau  
Adhérent Association  
Certifié Ports Propres  
Certifié Ports Propres Actifs en biodiversité



#### Echantillon

Réponses questionnaires  
Emplois  
Chiffres d'affaire  
Types bateau  
Services proposés  
Questions diverses



Figure 1 : Origine des informations contenues dans l'observatoire des ports de plaisance

Le questionnaire a été soumis aux directeurs des ports de plaisance membres des associations régionales de port de plaisance pendant 6 mois d'avril à septembre 2025. Au cours de cette période, 161 retours ont été reçus avec un degré de complétude du questionnaire très variable. In fine, le taux de retour au questionnaire est de 43 % des ports de plaisance représentant 62 % des anneaux. Dans le cadre de l'observatoire, les résultats issus du questionnaire sont accompagnés du nombre de réponses exploitables reçu.

<sup>2</sup> Cas de figure de l'Adour, le pont Henri Grenet à Bayonne en aval de la LAM située sur la commune de Tercis-les-Bains dans les Landes a été retenu.

### 3. OBSERVATIONS

#### 3.1 DENOMBREMENT, TYPE ET REPARTITION SPATIALE

##### 3.1.1 Les ports de plaisance

En France hexagonale, 488 ports de plaisance maritimes sont répartis sur l'ensemble du littoral. Le littoral hexagonal est couvert par 7 unions régionales.

La répartition des ports de plaisance sur le littoral hexagonal est marquée par des disparités géographiques importantes. Le périmètre de l'Union des Ports de Plaisance Provence-Alpes-Côte d'Azur et Monaco (UPACA) compte le plus grand nombre de ports de plaisance avec 163 sites, suivi de celui de l'Association des Ports de Plaisance de Bretagne (APPB) qui en recense 139. Les autres périmètres régionaux disposent d'un nombre de ports de plaisance nettement inférieur : 75 pour l'Association des Ports de Plaisance de l'Atlantique (APPA), 46 pour l'Association des Ports de Plaisance Normands groupé au Pôle Métropolitain de la Côte d'Opale (APPN et PMCO) et 43 pour l'Union des Villes Portuaires d'Occitanie (UVPO). Le périmètre de l'Union des Ports de Plaisance de Corse (UPPC) détient le plus faible nombre de ports avec seulement 22 sites.

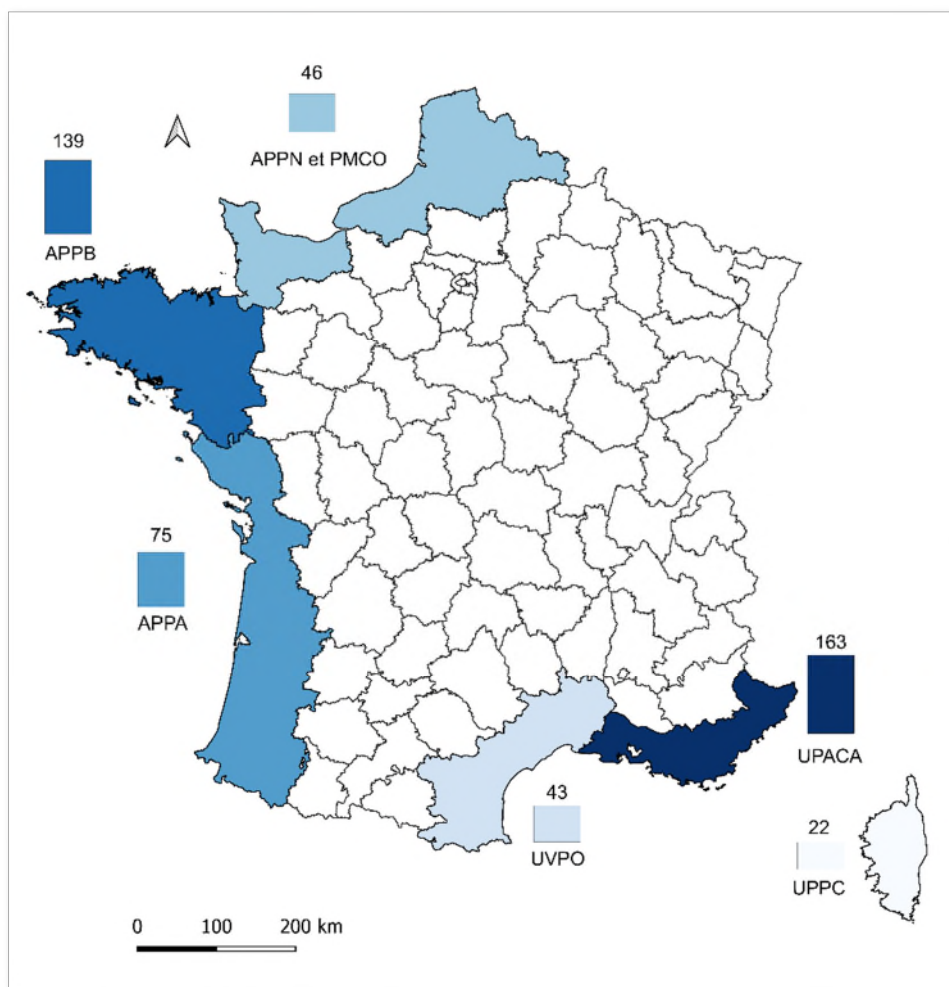
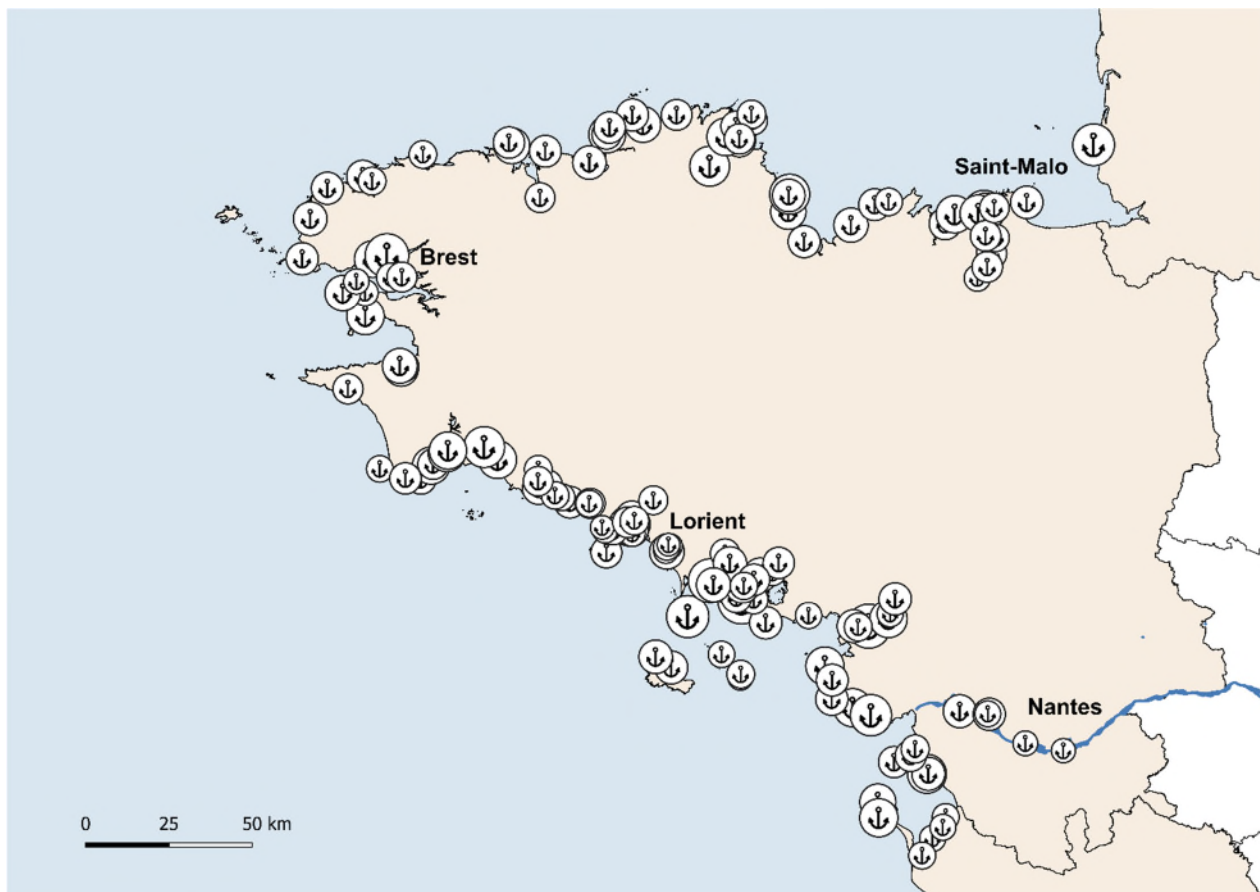
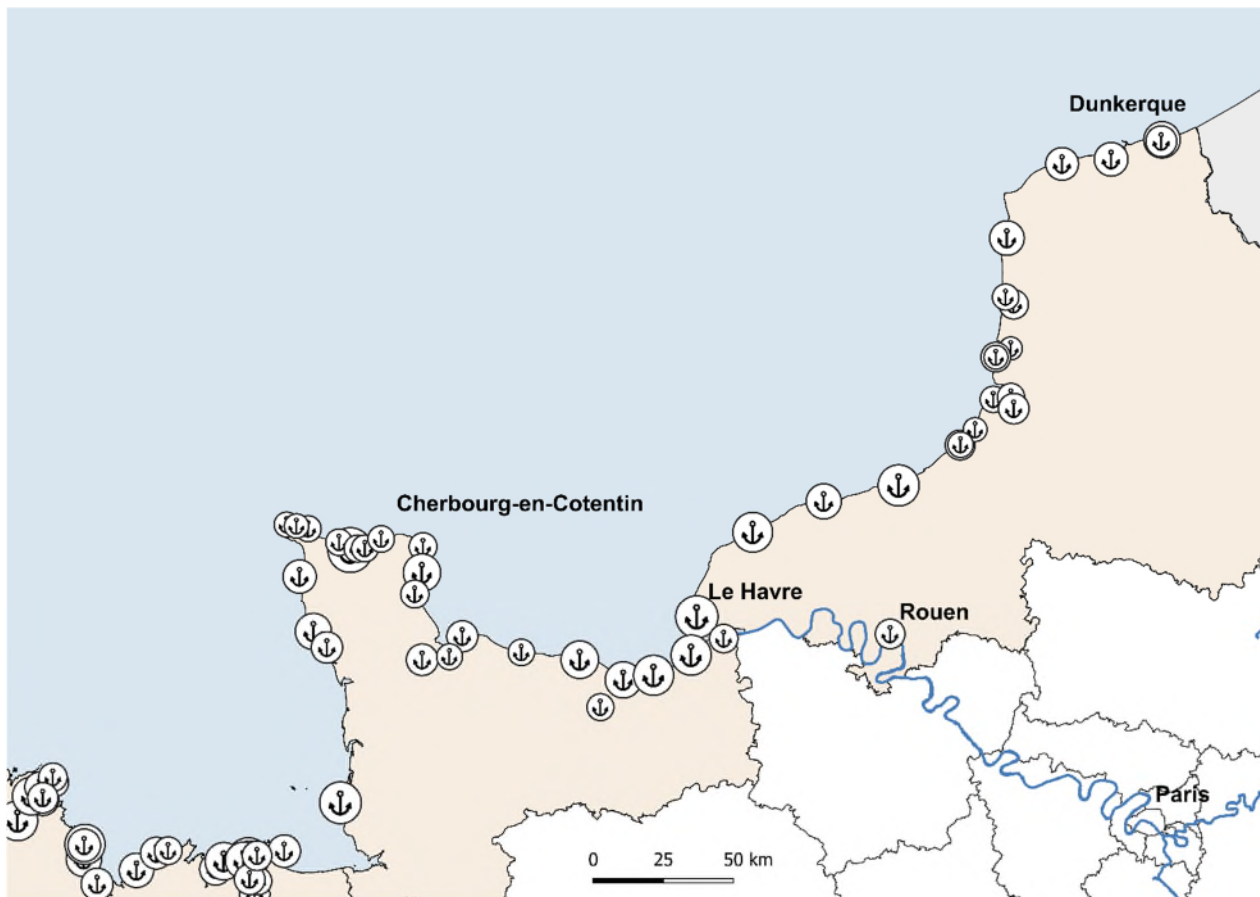


Figure 2 : Répartition des ports de plaisance au sein des périmètres régionaux





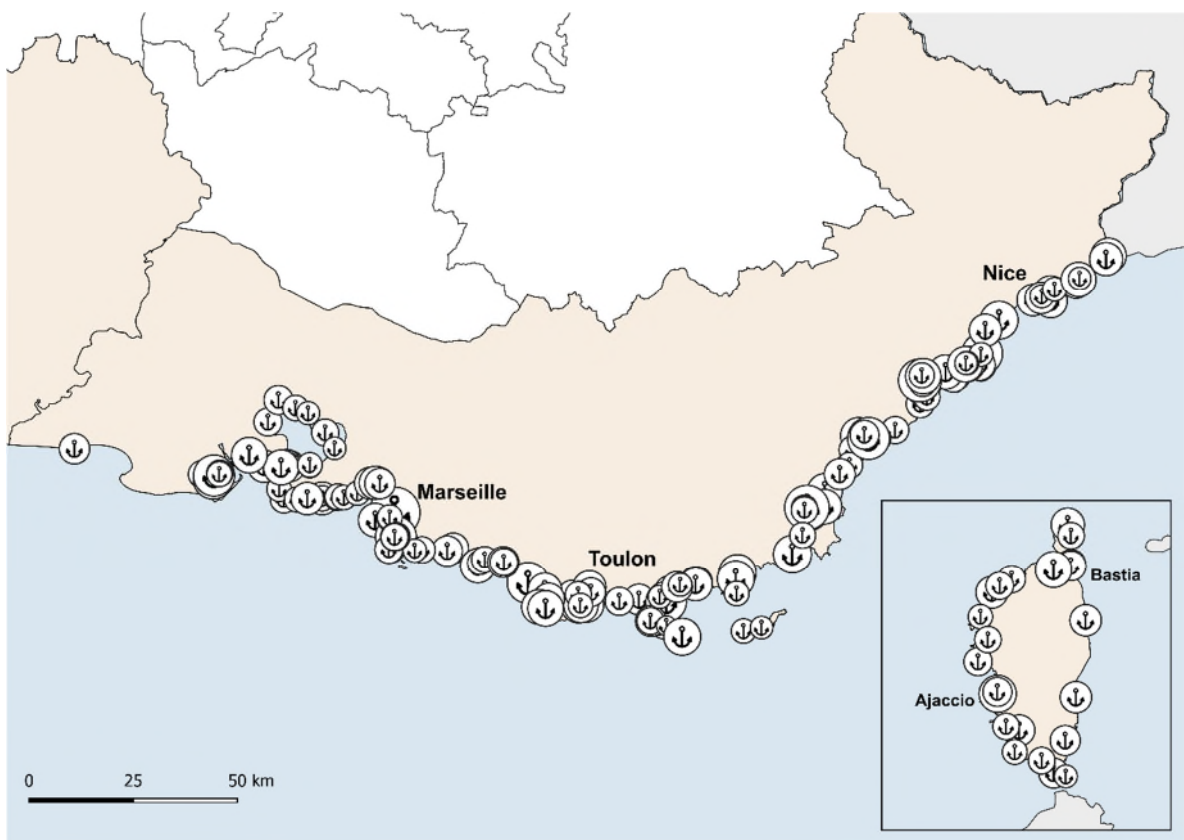


Figure 3 : Localisation des ports de plaisance maritimes hexagonaux

Les ports de plaisance hexagonaux sont pour moitié localisés sur la Façade Ouest du territoire (260 ports) et pour moitié sur la Façade Méditerranéenne (228 ports).

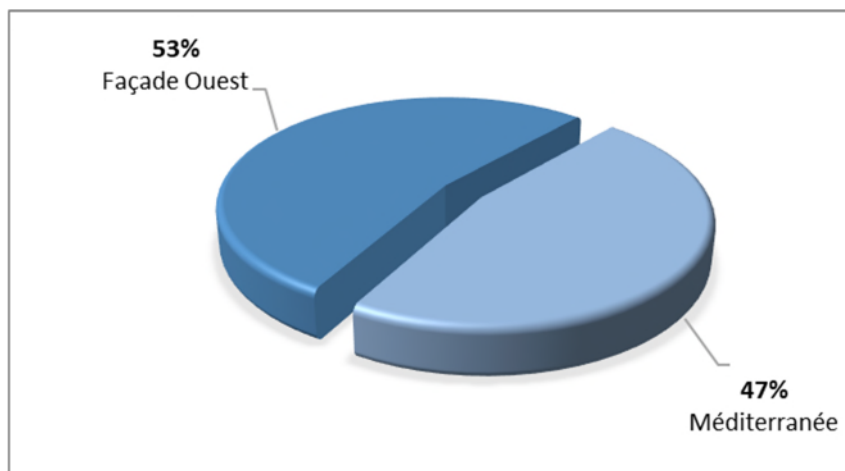


Figure 4 : Répartition des ports de plaisance par façade maritime

A l'échelle régionale, la région Sud qui supporte l'UPACA dispose d'un tiers des ports de plaisance hexagonaux et la Bretagne 28%. Ces deux régions concentrent donc géographiquement 61% des ports de plaisance hexagonaux.

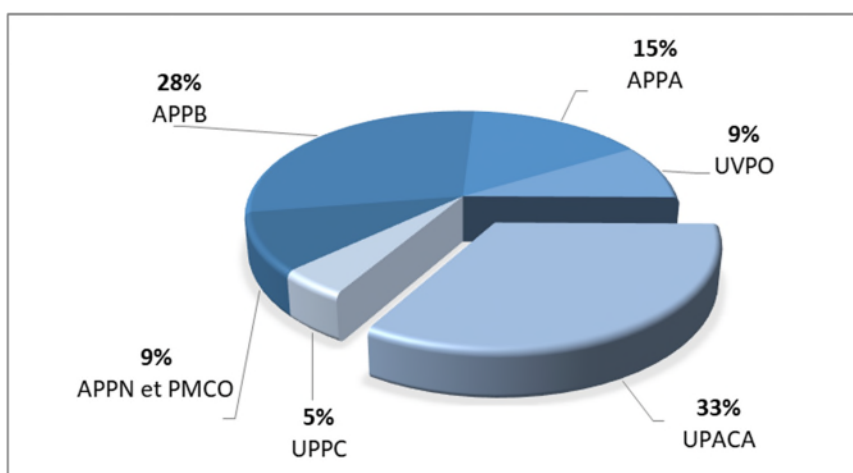


Figure 5 : Répartition des ports de plaisance par périmètre régional

La répartition spatiale des ports de plaisance est également très variable à l'échelle départementale. Le Nord (59) et les Landes (40) comptent moins de 5 ports de plaisance maritimes alors que plus de 50 ports sont localisés dans les Bouches-du-Rhône (13) et dans le Var (83). L'échelle départementale permet de mettre en évidence des disparités régionales, notamment au sein de l'APPB où pour 49 ports comptabilisés dans le Morbihan, seulement 8 ports le sont en Ile-et-Vilaine (35). L'hétérogénéité est également forte au sein du périmètre de l'APPA avec une concentration des ports de plaisance dans les départements le plus au Nord (Charente-Maritime suivie de la Gironde et de la Vendée).

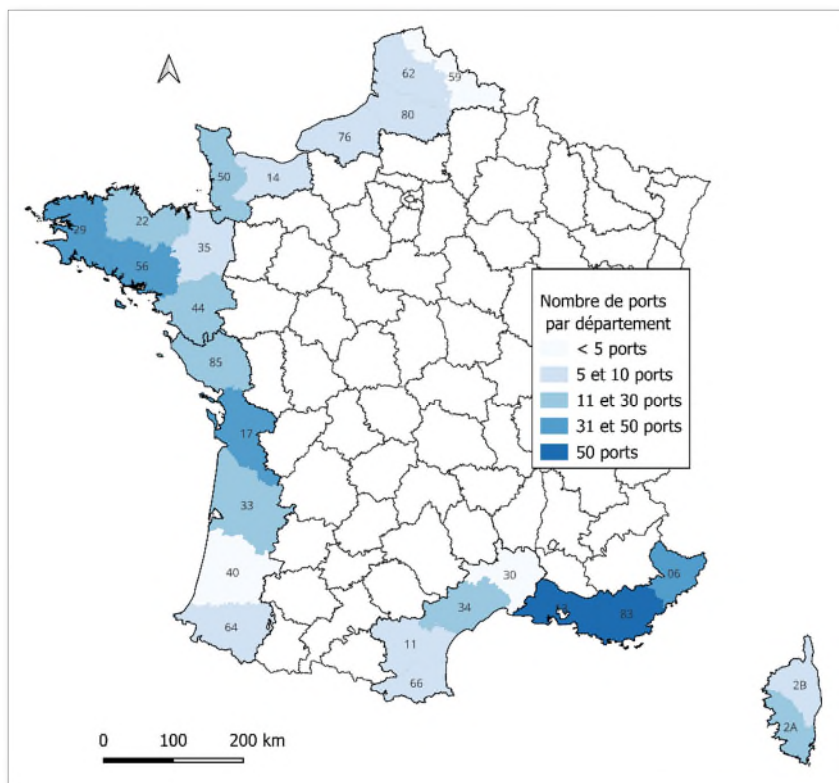


Figure 6 : Répartition des ports de plaisance par département

Le taux d'adhésion des ports de plaisance aux Unions Régionales est important avec de 59% pour l'APPN & le PMCO jusqu'à 83% pour l'UPACA. A l'échelle nationale, 77% des ports de plaisance sont membres d'une union régionale.

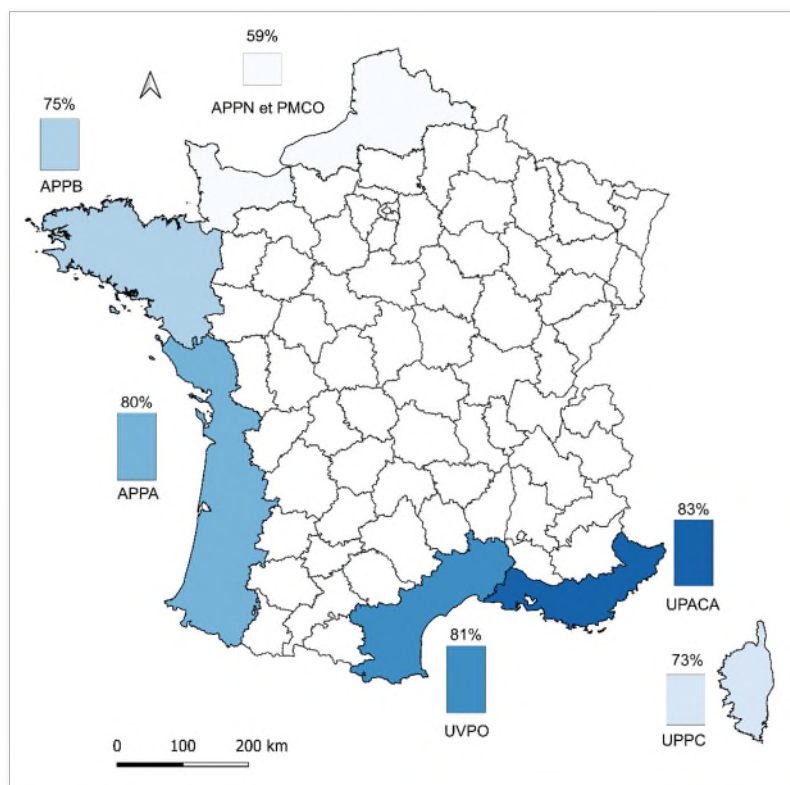


Figure 7 : Taux d'adhésion des ports de plaisance aux unions régionales

### 3.1.2 Les anneaux portuaires

La France hexagonale compte 208 653 anneaux de plaisance répartis de manière inégale sur le territoire. Si la répartition des anneaux se fait par moitié entre la façade Ouest (102 240 anneaux) et la façade méditerranéenne (106 413), près de 60% des anneaux se répartissent sur deux régions : la région Sud et la région Bretagne. La Corse et la Normandie / Hauts de France sont les régions les plus délaissées avec respectivement 4% et 9% des anneaux.

A l'échelle départementale, le Var et les Bouches du Rhône sont les deux départements hexagonaux dépassant les 20 000 anneaux. Le nombre d'anneaux est particulièrement important dans les trois départements de l'Ouest Bretagne (Morbihan, Côtes-d'Armor et Finistère), la Charente Maritime, l'Hérault et les Alpes Maritimes avec de 10 000 à 20 000 anneaux. A l'opposé, 5 départements disposent de moins de 2 000 anneaux : le Nord, la Somme, le Pas de Calais, les Landes et les Pyrénées Atlantiques. Ces 5 départements se situent aux deux extrémités de la façade Ouest. Une hétérogénéité plus marquée entre les départements s'observe d'autre part sur cette façade Ouest par rapport à la façade méditerranéenne.

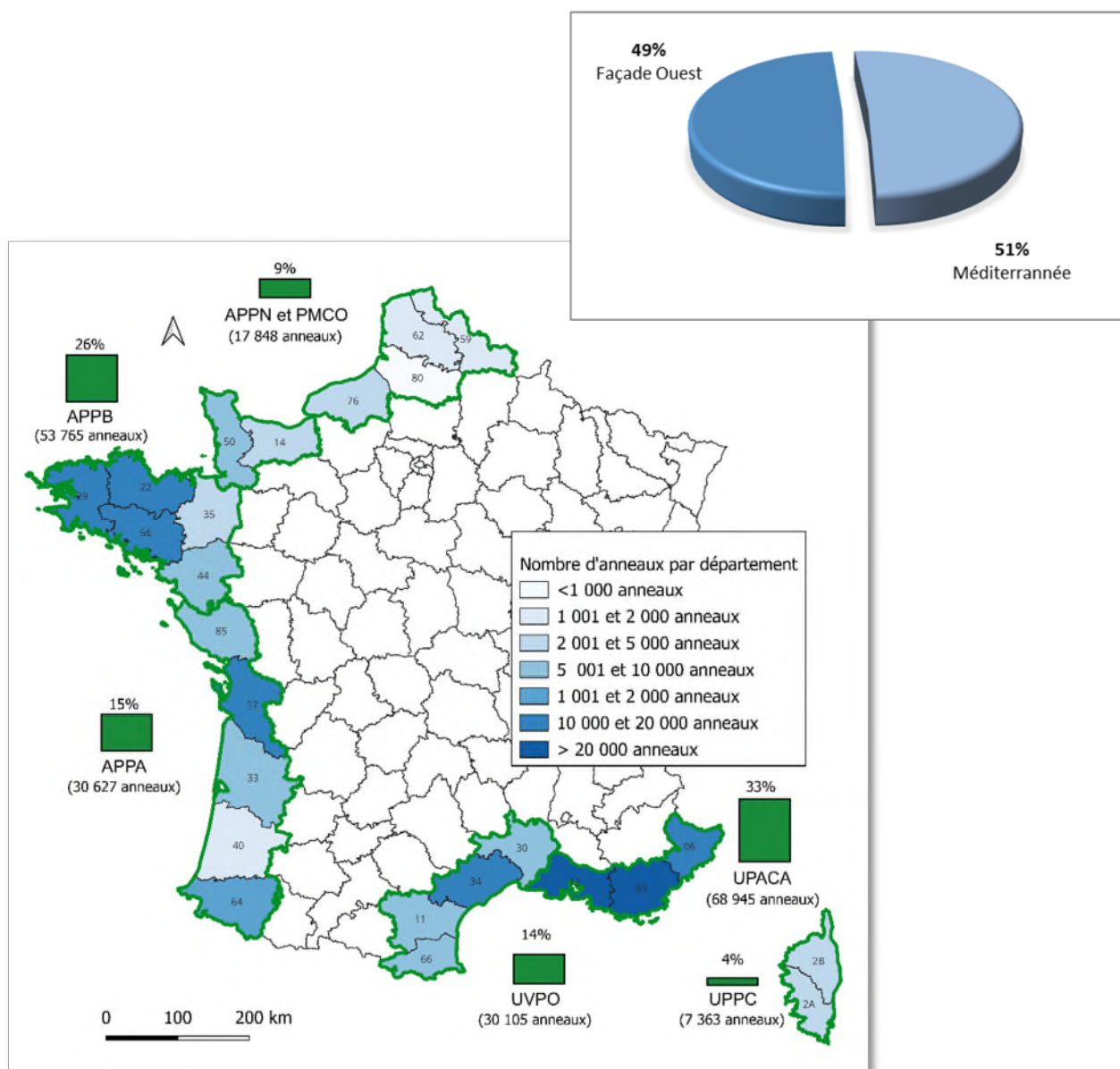


Figure 8 : Répartition des anneaux de plaisance par département et par périmètre régional

### 3.1.3 Typologie des ports

La répartition spatiale des anneaux et des ports de plaisance maritimes a mis en évidence une forte hétérogénéité spatiale, cette hétérogénéité se retrouve également dans la taille des ports avec des variations très importantes dans leur capacité d'accueil. Si de très petits ports s'observent dans toutes les régions et sur les deux façades, les ports présentant les plus grandes capacités sont plus concentrés spatialement. Les deux façades présentent des ports très importants avec plus de 5 000 anneaux mais, à l'échelle de la façade, des disparités s'observent entre les régions avec un facteur 5 sur la façade Ouest entre les régions et un facteur 3 sur la façade méditerranéenne pour les plus grands ports.

Les médianes<sup>3</sup> observées à l'échelle des façades et de l'hexagone sont identiques et comprises entre 264 et 275 anneaux par port. Au niveau régional, les ports de Bretagne et d'Occitanie présentent des médianes légèrement plus élevées de l'ordre de 300 à 320 anneaux par ports traduisant des ports globalement plus importants par rapport aux autres régions de la façade. Cette observation est particulièrement remarquable sur la façade Ouest avec environ 100 anneaux de plus par port alors que la différence sur la façade méditerranéenne est plus petite (de 50 à 70 anneaux par port).

Les moyennes sont assez homogènes aussi bien au niveau des régions que des façades avec des valeurs comprises entre 335 et 423 anneaux par port à l'exception de la région Occitanie (UVPO) qui présente une moyenne de 700 anneaux par port, près de deux fois supérieures aux autres. Le littoral occitan se démarque des autres régions par un nombre moins important de ports de plaisance maritimes mais des ports de taille particulièrement importante comme le port du Grau-du-Roi (5 111 anneaux), le port du Cap d'Agde (3 1000 anneaux) ou encore le port de Saint-Cyprien (1 885). Cette particularité explique la moyenne beaucoup plus importante que pour les autres régions.

Dans tous les cas de figure, la moyenne est nettement supérieure à la médiane (de 20 à 50 %). Cette configuration traduit un nombre important de ports de taille petite à moyenne cohabitant avec quelques ports de taille importante à très importante.

Nombre d'anneaux de plaisance par port						
Régions	Ports	Anneaux				
		Total	Minimum	Médiane	Moyenne	Maximum
APPN et PMCO	46	17 848	8	208	388	1 600
APPB	139	53 765	5	300	387	2 032
APPA	75	30 627	4	201	408	5 267
<b>Façade Ouest</b>	<b>260</b>	<b>102 240</b>	<b>4</b>	<b>264</b>	<b>393</b>	<b>5 267</b>
UVPO	43	30 105	94	320	700	5 111
UPACA	163	68 945	0*	253	423	3 200
UPPC	22	7 363	30	274	335	1 007
<b>Façade méditerranéenne</b>	<b>228</b>	<b>106 413</b>	<b>0*</b>	<b>275</b>	<b>449</b>	<b>5 111</b>
<b>Hexagone</b>	<b>488</b>	<b>208 653</b>	<b>0*</b>	<b>271</b>	<b>428</b>	<b>5 267</b>

\* Le port de La Tour Fondue sur la commune de Hyères-les-Palmiers est considéré comme un port de plaisance mais n'abrite aucun navire résident, seuls des navires de passage sont autorisés.

Tableau 1 : Nombre d'anneaux de plaisance par port

<sup>3</sup> Médiane : valeur qui sépare la totalité des ports en deux ensembles ayant le même nombre de ports

Les ports de plaisance maritimes sont classés en 4 catégories en fonction de leur nombre d’anneaux. La moitié des ports de plaisance maritimes hexagonaux sont des petits ports de moins de 250 anneaux, ils représentent 12% des anneaux. A l’opposé, les très grands ports avec seulement 9% des ports concentrent 35% des anneaux. Les deux catégories intermédiaires (de 250 à 1000 anneaux) représentent 45% des ports pour 53% des anneaux. Si les trois-quarts des ports maritimes hexagonaux sont des ports de petite ou de moyenne taille, ils ne représentent qu’un tiers des anneaux maritimes.

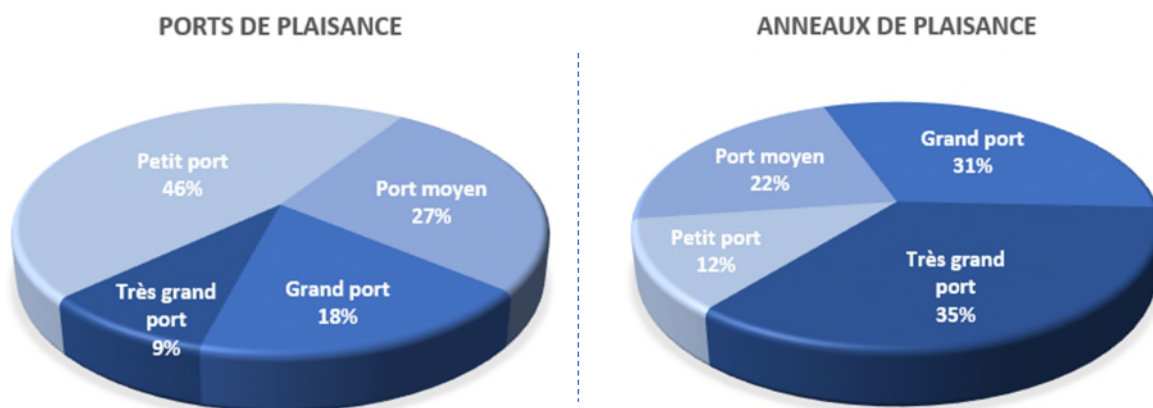


Figure 9 : Répartition des ports et anneaux de plaisance par taille

Typologie des ports de plaisance par taille			
Catégories	Ports	Nombre total d’anneaux (Hors postes à sec)	Moyenne du nombre d’anneaux (Hors poste à sec)
Ports de petite capacité (< 250 anneaux)	224	22 861	113
Ports de moyenne capacité (250 – 500 anneaux)	130	41 738	348
Ports de grande capacité (501 – 1 000 anneaux)	89	59 629	718
Ports de très grande capacité (> 1 000 anneaux)	45	67 228	1640
<b>Total Maritime</b>	<b>488</b>	<b>191 456</b>	<b>428</b>

Tableau 2 : Répartition des ports et anneaux de plaisance par taille

A l’échelle des façades maritimes, la répartition par classe de taille est relativement semblable avec néanmoins une légère tendance à des ports de plus grande taille en Méditerranée : 75% de ports de taille petite ou moyenne sur la façade Ouest pour 69% sur la façade méditerranéenne.

A l’échelle régionale, la répartition par taille de ports est plus hétérogène. Les ports de petites tailles représentent plus de 50 % des ports en Atlantique et en Normandie / Hauts de France alors qu’ils ne représentent qu’un tiers en Occitanie. Les très grands ports sont quant à eux plus importants dans l’ensemble portuaire en Occitanie (18%) et en Normandie / Hauts de France (14%) alors qu’ils ne représentent que 5 à 6% en Corse et en Bretagne. Les proportions des ports de taille moyenne ou grande sont également variables en fonction des régions.

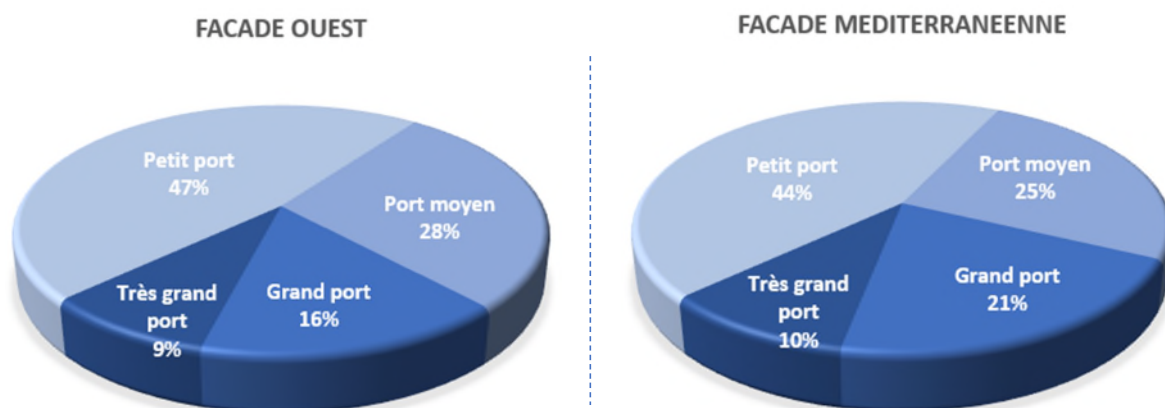


Figure 10 : Répartition des ports de plaisance par taille par façade

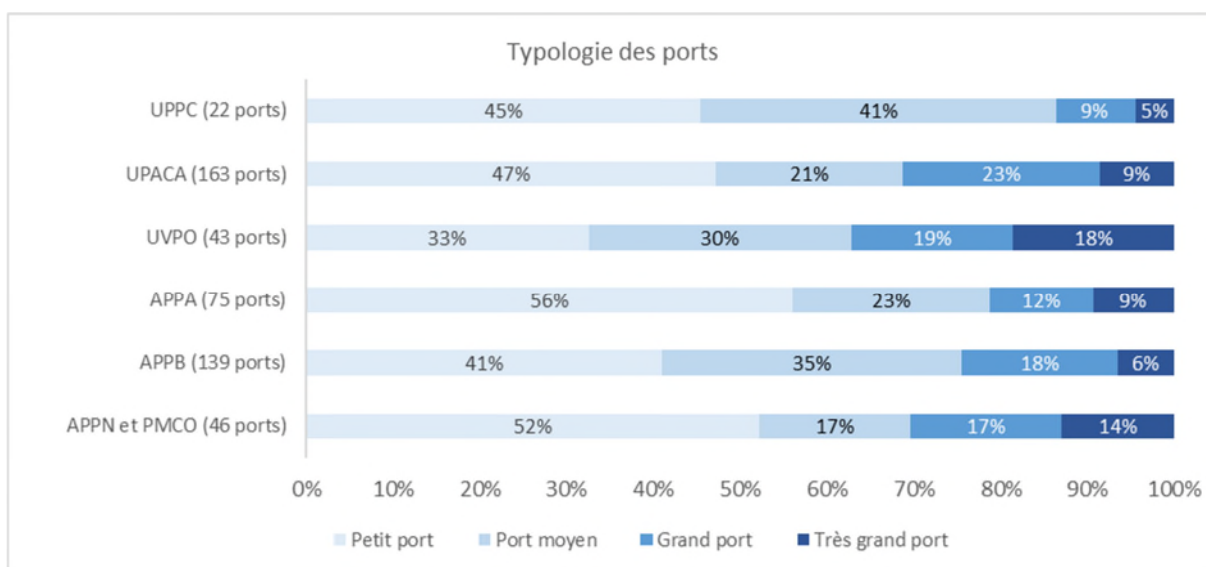


Figure 11 : Répartition des ports de plaisance par taille par région

### 3.1.4 Accessibilité des ports de plaisance

La raison d'être d'un port de plaisance est de permettre les échanges entre la terre et la mer. Cette accessibilité peut varier en fonction du type de port et de sa localisation.

En France hexagonale, 84 % des anneaux de plaisance sont à flot pour 8 % à l'échouage, les 8 % restant sont situés dans des ports à sec.

Géographiquement, s'il est évident que les postes à l'échouage ne concernent que la façade Ouest, on remarquera une proportion croissante plus on descend vers le Sud. Les postes dans les ports à sec varient en fonction des régions. Trois groupes peuvent ainsi être définis :

- Les régions Bretagne et Sud où les postes à sec représentent plus de 10% des anneaux portuaires ;
- Les régions Hauts de France, Normandie, Atlantique et Occitanie où les ports à sec sont moins développés avec de 5 à 6 % des anneaux régionaux ;
- La région Corse qui ne dispose pas de port à sec.

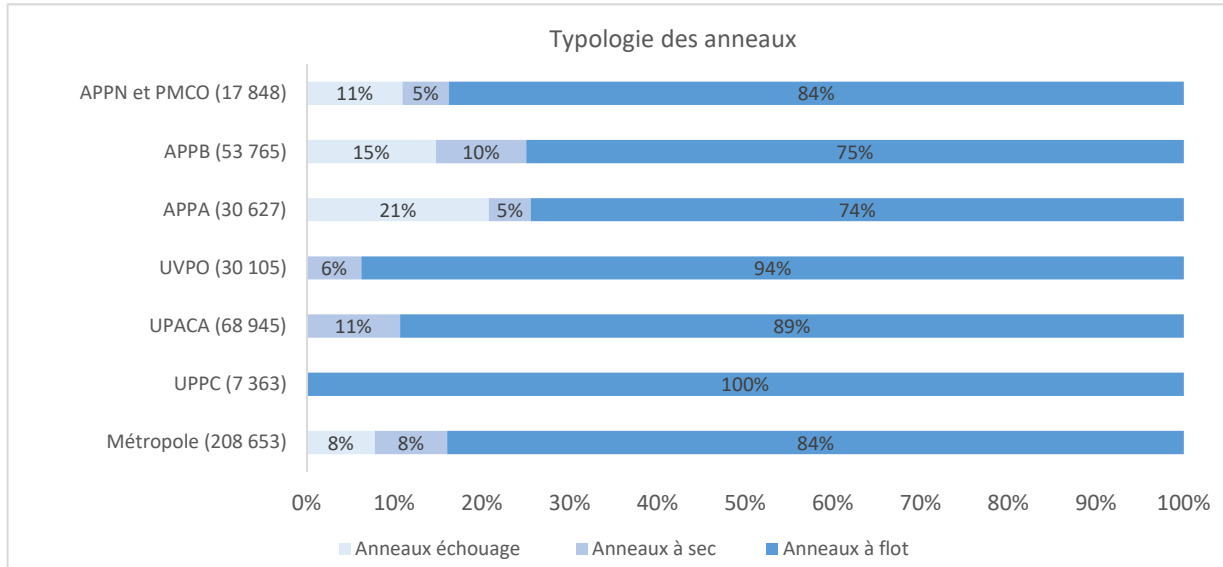


Figure 12 : Typologie des anneaux de plaisance en fonction de leur accessibilité

### 3.1.5 Usage des anneaux de plaisance

L'usage d'un anneau portuaire peut varier en fonction du type de bateau et de son utilisation. Si certains navires de plaisance ne servent qu'à la navigation et sont simplement amarrés, d'autres sont aménagés pour être des espaces résidentiels à l'année.

Le premier constat est que cette pratique touche l'ensemble des régions considérées dans des proportions néanmoins variables. Si, à l'échelle hexagonale, 42% des ports connaissent ce phénomène, il est particulièrement développé dans la partie Sud de la France avec de 62% à 67% des ports touchés en Méditerranée et en Atlantique et même 80% des ports corses. La Bretagne est moins affectée avec seulement un tiers des ports connaissant ce phénomène alors que la Normandie et les Hauts de France voient 81% des ports abriter des bateaux habités.

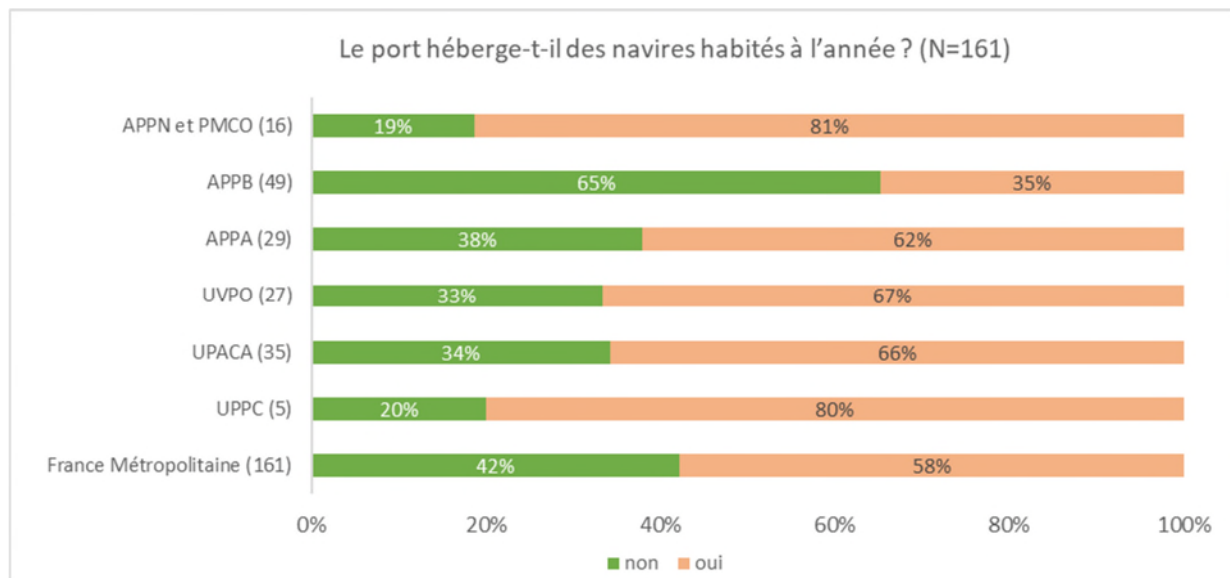


Figure 13 : Navires servant de résidence dans les ports de plaisance

Depuis une dizaine d’années, avec l’essor des plateformes de location en ligne d’hébergements, une nouvelle pratique s’est développée dans les ports de plaisance avec la location des navires comme hébergement à quai. A l’échelle hexagonale, environ un quart des répondants rencontre ce genre de situation dans son port. Les résultats obtenus sont contre-intuitifs avec une pratique rencontrée prédominante en Normandie et dans les Hauts de France avec un port sur deux connaissant la location de navire comme hébergement touristique alors que ce pourcentage autour de la Méditerranée est beaucoup plus faible, de 11% en région Sud à 25% en Corse. Sur la façade Ouest, la Bretagne semble relativement épargnée par le phénomène, phénomène présent dans un port sur trois en Atlantique.

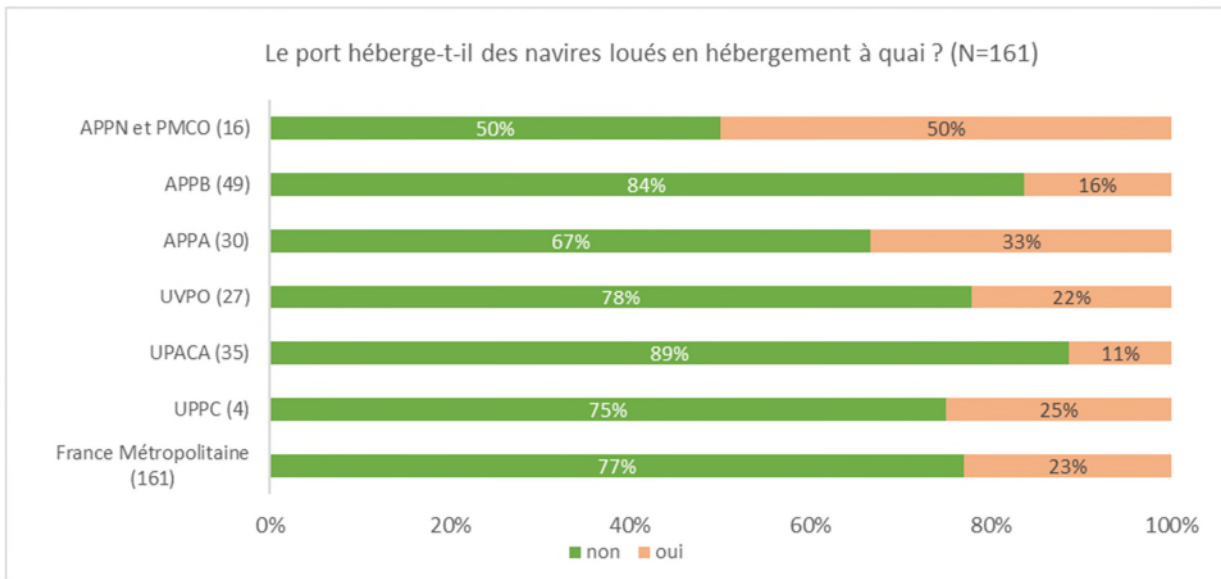


Figure 14 : Location en hébergement marchand des navires dans les ports de plaisance

### 3.2 GOUVERNANCE

La gouvernance d’un port de plaisance est tributaire de nombreux facteurs : histoire du port, activités, localisation, volonté politique, rentabilité économique notamment.

Dans l’absolu, lorsque l’on parle de port maritime, une localisation dans un espace public est attendu compte tenu du caractère inaliénable et imprescriptible du Domaine Public Maritime (DPM). Le fait de définir le caractère maritime d’un port de plaisance sur la base de la limite des affaires maritimes et non pas de la limite transversale de la mer, donc de réfléchir en bassin de navigation et pas en découpage administratif, change la donne avec la possibilité d’avoir des ports de plaisance situés sur des espaces privés. D’autre part, les ports à sec ou chantiers navals faisant fonction de port de plaisance peuvent également se localiser sur des terrains privés.

Sans surprise, la grande majorité des ports de plaisance est située sur des espaces publics avec un taux à l’échelle de l’hexagone de 93%. Seule la Corse ne présente que des ports situés sur des espaces publics ce qui est cohérent avec l’absence de ports à sec et de fleuves navigables. Les différences relevées entre les régions ne sont pas significatives compte tenu du faible nombre d’observations par région.

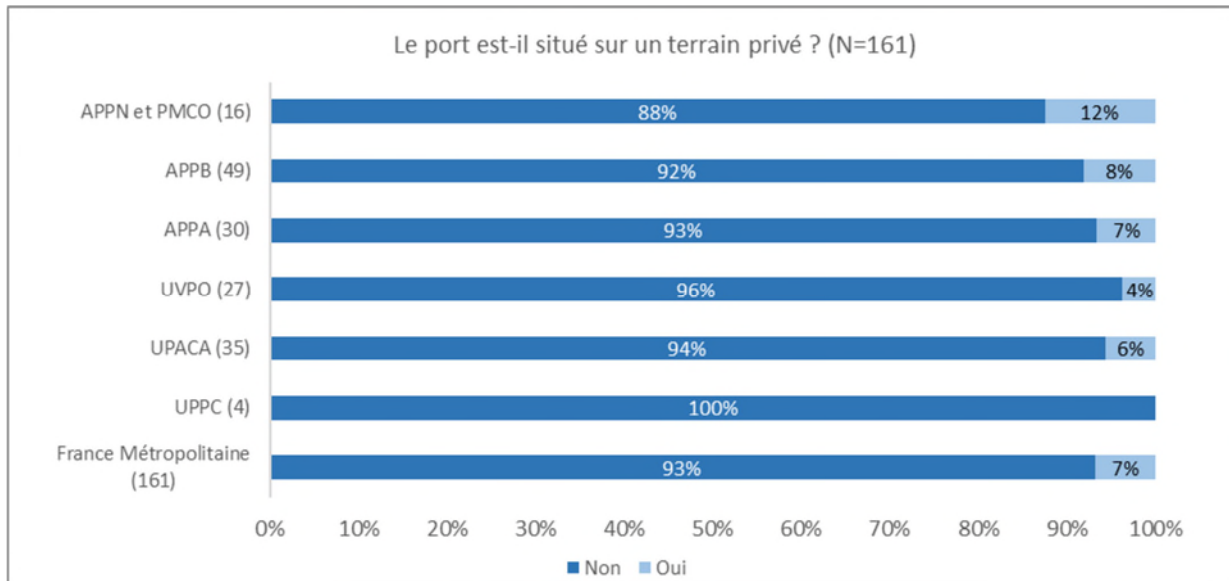


Figure 15 : Domanialité des ports de plaisance

### 3.2.1 Autorité portuaire et gestionnaire de port de plaisance

La gouvernance d'un port de plaisance repose sur deux entités : l'autorité portuaire, « propriétaire du port », et son gestionnaire. L'autorité portuaire peut être également le gestionnaire ou avoir délégué cette fonction à un tiers public ou privé.

Les ports de plaisance hexagonaux sont marqués par une grande diversité d'autorités portuaires, vestiges de l'évolution de la réglementation française en matière de port et de plaisance. A l'échelle nationale, 66% des ports de plaisance ont pour autorité portuaire une commune ou une intercommunalité, échelon normal depuis les lois de décentralisation de 1983 et relative aux libertés et responsabilités locales de 2004. 23% des ports restent sous la férule des départements et des régions du fait de la coexistence de l'activité de plaisance avec d'autres activités maritimes (pêche pour les départements et commerce pour les régions).

Seulement 1% des ports de plaisance hexagonaux relèvent encore d'un pays (France ou Monaco) et 2% sont situés dans l'enceinte d'un Grand Port Maritime.

Les 7% des ports dont l'autorité portuaire est privée comprennent les ports à sec situés sur des parcelles privées et les chantiers nautiques dont une partie de l'activité relève d'une activité assimilée à un port de plaisance. Enfin, les 0,2% d'autorité portuaire détenues par des associations apparaissent anecdotiques à l'échelle hexagonale.

A l'échelle des régions, la diversité des situations face aux autorités portuaires est manifeste et traduit une histoire et des évolutions de la plaisance différentes. Quatre groupes de régions ressortent ainsi avec une discrimination géographique nette :

- La Normandie et les Hauts de France avec seulement 39% des ports de plaisance relevant de communes ou d'intercommunalités et 2% de structures portuaires privées ;
- La Bretagne et la façade Atlantique avec des profils similaires, autour de 65% des ports de plaisance relevant de communes ou d'intercommunalité et peu de structures portuaires privées, 5% pour la Bretagne et moins de 1% pour l'Atlantique ;
- L'Occitanie et la région Sud, deux régions avec de l'ordre de 70-75% des ports relevant de communes ou d'intercommunalité et une part conséquente de structures portuaires privées, de 14% pour l'Occitanie et 10% pour la région Sud ;
- La Corse avec la totalité des ports relevant de communes ou d'intercommunalité.

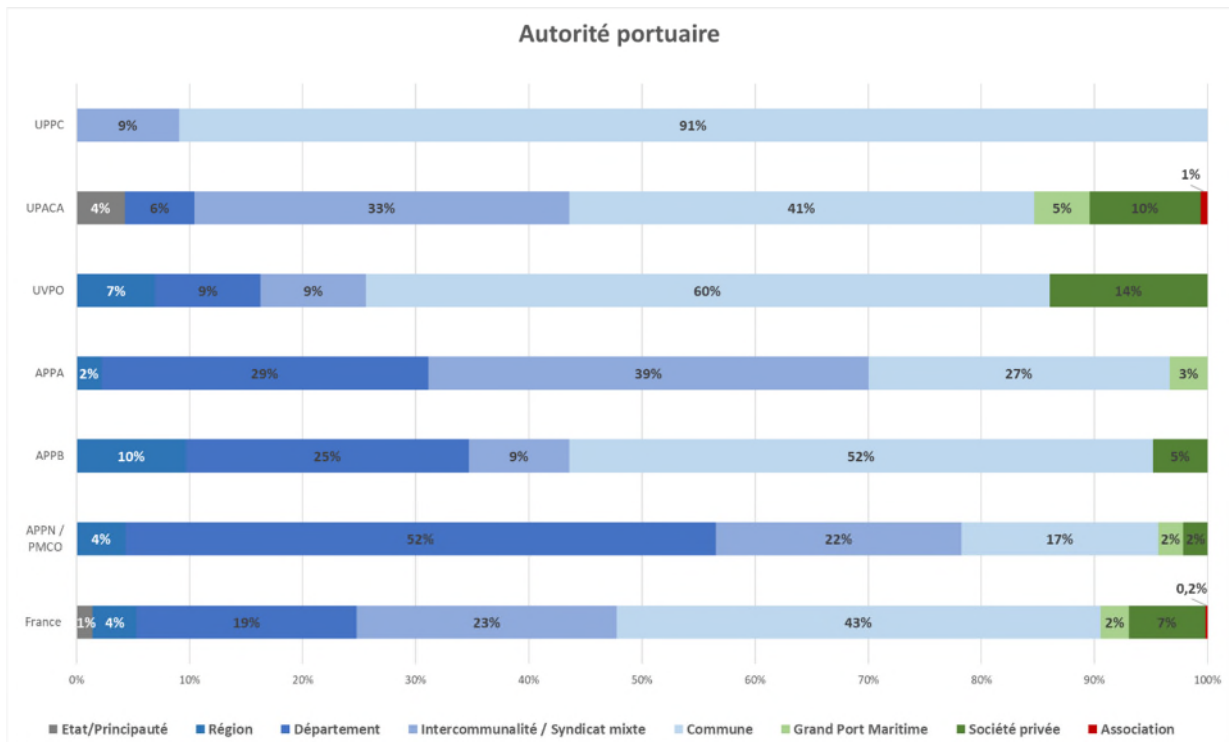


Figure 16 : L'autorité portuaire des ports de plaisance

La gestion des ports de plaisance est opérée par une multitude de type de gestionnaire. A l'échelle hexagonale, la moitié des ports de plaisance est gérée directement par des communes ou intercommunalités. Si 40% des ports de plaisance sont gérés par des entités de type privé, on remarque que 18% le sont par des SEM ou des SPL dont les actionnaires sont des collectivités. Ainsi, un port de plaisance sur cinq est géré par une société privée au sens stricto sensu. Les 10% restant sont gérés à part égale par des associations ou par des départements ou un état.

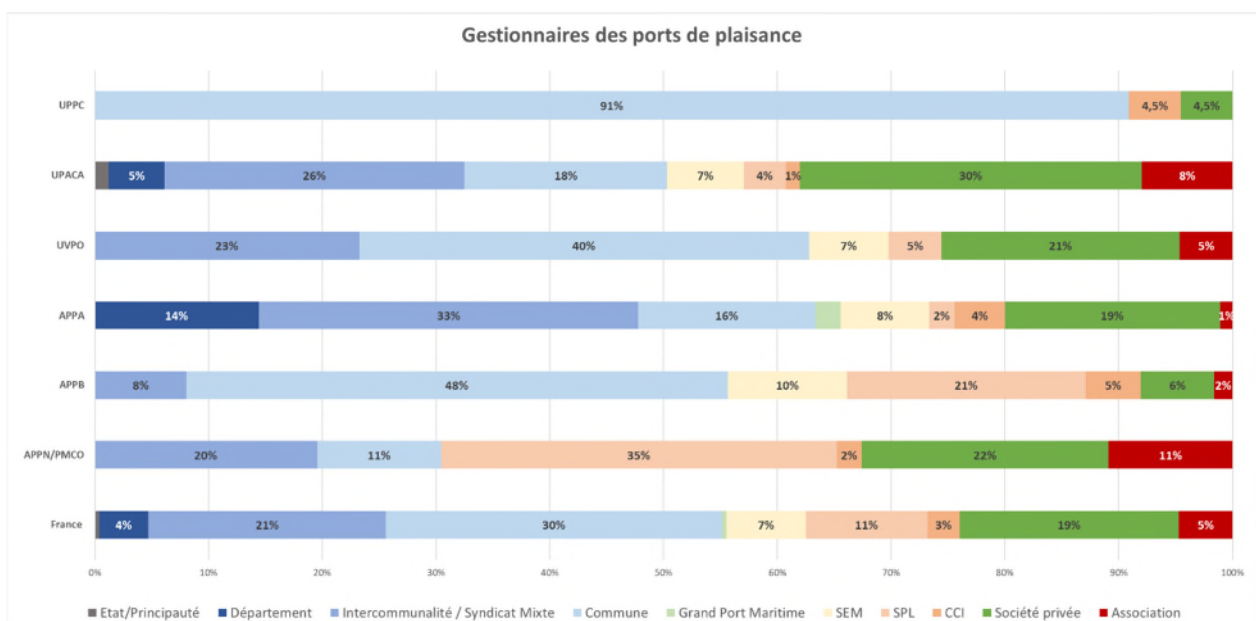


Figure 17 : Les gestionnaires de ports de plaisance

A l'échelle des régions, les typologies de gestionnaires varient également de manière importante. Seules les régions Normandie et Hauts de France présentent moins de 50% de gestionnaires publics directs. Dans ces deux régions, les SPL représentent 35% des ports de plaisance, pourcentage le plus important de toutes les régions métropolitaines. Ces deux régions se démarquent également en présentant le plus haut taux d'associations comme gestionnaire, importance qu'elles partagent avec la région Sud.

Les régions Bretagne, Atlantique et Occitanie partagent des caractéristiques communes avec de 56 à 63% de gestionnaires directs publics, la région Atlantique se démarquera des deux autres par la présence des départements comme gestionnaire direct de 14% des ports. Les gestionnaires de type privé de ces trois régions sont en revanche très différents. La Bretagne se caractérise par la faiblesse des entreprises privées (6%) alors que les deux autres régions tournent autour de 20%. A contrario, la Bretagne présente un taux très important de ports gérés par une SPL (21%) contre seulement 2 à 5% dans les deux autres régions.

La région Sud présente une parité parfaite entre gestion de type publique directe et gestion de type privée. Cette région, avec 30% des ports, présente le plus grand taux d'entreprises privées gestionnaires.

La Corse est dominée par la gestion directe par les collectivités locales qui représentent 9 ports sur 10, les autres ports étant gérés pour moitié par la CCI et pour l'autre moitié par une entreprise privée.

Il est possible de discriminer le type de gestion des ports de plaisance en 4 catégories :

- Gestion de type publique directe : Etat/Principauté, Département, Intercommunalité, Syndicat mixte, Commune, Grand Port Maritime
- Gestion par des collectivités locales via des entités de type privé : SEM ou SPL
- Gestion par une entreprise privée ou une CCI
- Gestion par une association

Si l'on s'intéresse aux types de gestionnaire de port en fonction de la taille du port, on constate des évolutions notables avec :

- Une diminution de la gestion publique directe des ports plus la taille du port augmente ;
- Une très forte augmentation de la gestion des grands et très grands ports par des entités de type SPL ou SEM ;
- Des ports gérés par des entreprises privées compris entre 17 et 30% en fonction de la taille avec une tendance à une importance plus grande dans les moyens et grands ports ;
- Une gestion associative des ports de plaisance plus importante sur les ports de petite taille et de taille moyenne.

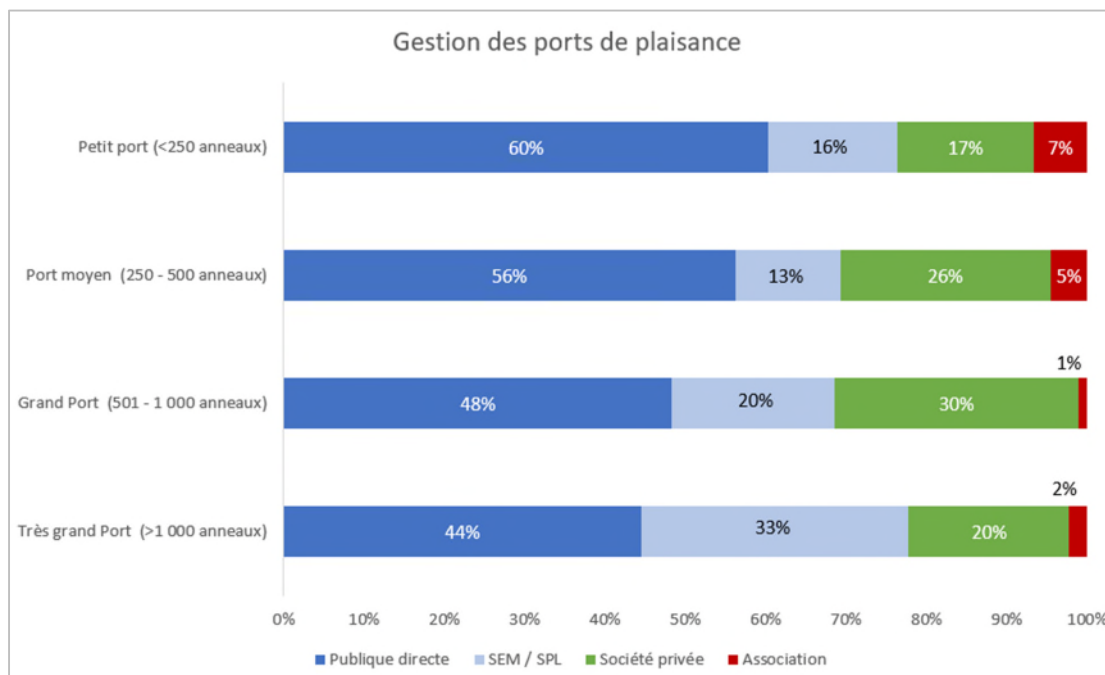


Figure 18 : Les gestionnaires de ports de plaisance par taille de ports

Appliquée aux anneaux de plaisance et non plus aux ports de plaisance, on constate que 3 anneaux sur 4 sont gérés par des collectivités que ce soit directement (la moitié des anneaux) ou via des sociétés dédiées dans elles sont actionnaires alors que 23% des anneaux le sont par des entreprises privées et 3% par des associations.

Quelques différences s’observent entre les régions avec la région Sud qui présente moins d’anneaux gérés directement ou indirectement par les collectivités (56%) et les régions Occitanie (91%) et Corse (96%) qui en présentent plus. La proportion des anneaux gérés par une SEM ou une SPL est plus importante dans le Nord de la France (régions Hauts de France, Normandie et Bretagne) avec de l’ordre d’un anneau sur trois tandis que cette proportion, hors Corse, est comprise entre 14 et 22%.

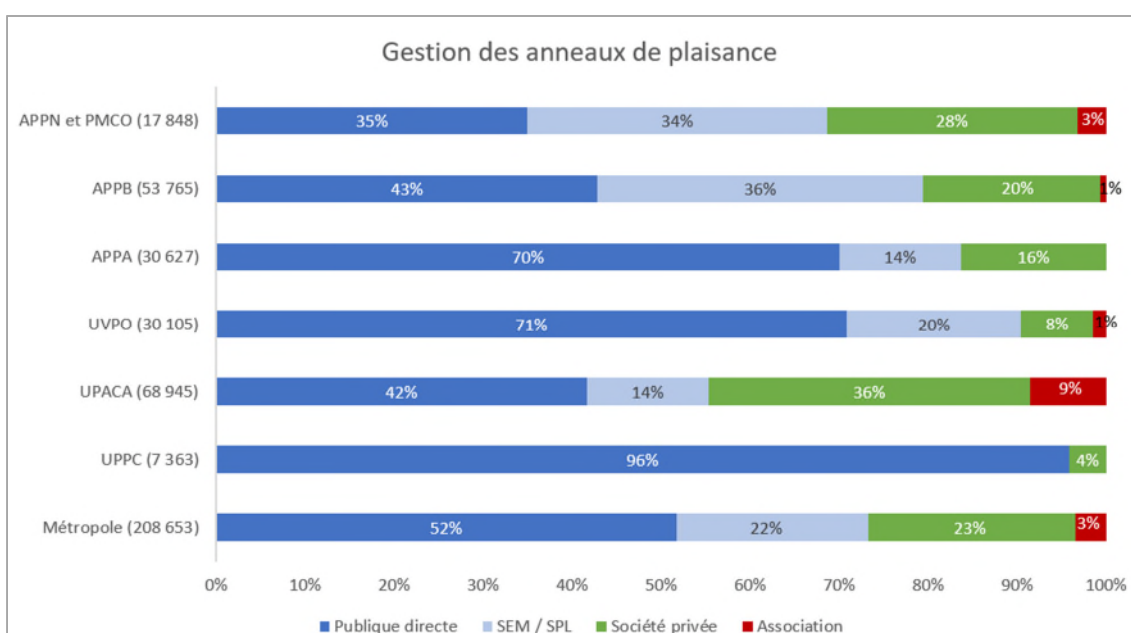


Figure 19 : Anneaux de plaisance par types de gestionnaire

### 3.2.2 Gestion de plusieurs espaces portuaires

Dans l'absolu, un port de plaisance, de compétence communale à la base depuis 1983, devrait avoir un gestionnaire unique. Le transfert des ports de plaisance aux intercommunalités en 2004 et l'histoire des ports de plaisance dans les départements tournés vers l'exploitation des produits de la mer fausse cette règle. De même, on assiste à une tendance récente de regroupements des ports de plaisance sous la coupe d'un gestionnaire unique. Ces différents phénomènes méritent attention et sont susceptibles de modifier le développement et la gestion des ports de plaisance.

Pour étudier ce phénomène, un taux de concentration départemental des ports de plaisance a été calculé de la manière suivante :

$$\text{Taux de concentration (\%)} = 1 - \frac{\text{Nombre de ports de plaisance}}{\text{Nombre de gestionnaires de port de plaisance}}$$

Plus le taux de concentration est élevé, plus le nombre de gestionnaires est faible par rapport au nombre de ports dans le département.

Les résultats observés sont très contrastés et révèlent l'histoire maritime de nombreux départements. Ainsi, 6 départements présentent un taux de concentration supérieur à 50%. Les 5 taux de concentration les plus élevés se rencontrent sur la façade Manche / Atlantique avec des départements de la Charente Maritime au Calvados disposant d'une économie des produits de la mer développée. La récente fusion entre la SELLOR et la Compagnie des Ports du Morbihan a renforcé le taux de concentration des ports de ce département. La logique des Bouches du Rhône est différente et résulte de la réglementation de 2004 avec une métropole couvrant la quasi-totalité du littoral départemental et à qui ont été transférés de nombreux ports de plaisance. A l'opposé, 9 départements présentent un taux de concentration nul. Il s'agit de départements où la plaisance est assez peu développée (Départements des Hauts de France et des Landes) ou de départements où les activités maritimes sont très séparées comme les départements corses ou du sud de l'Occitanie.

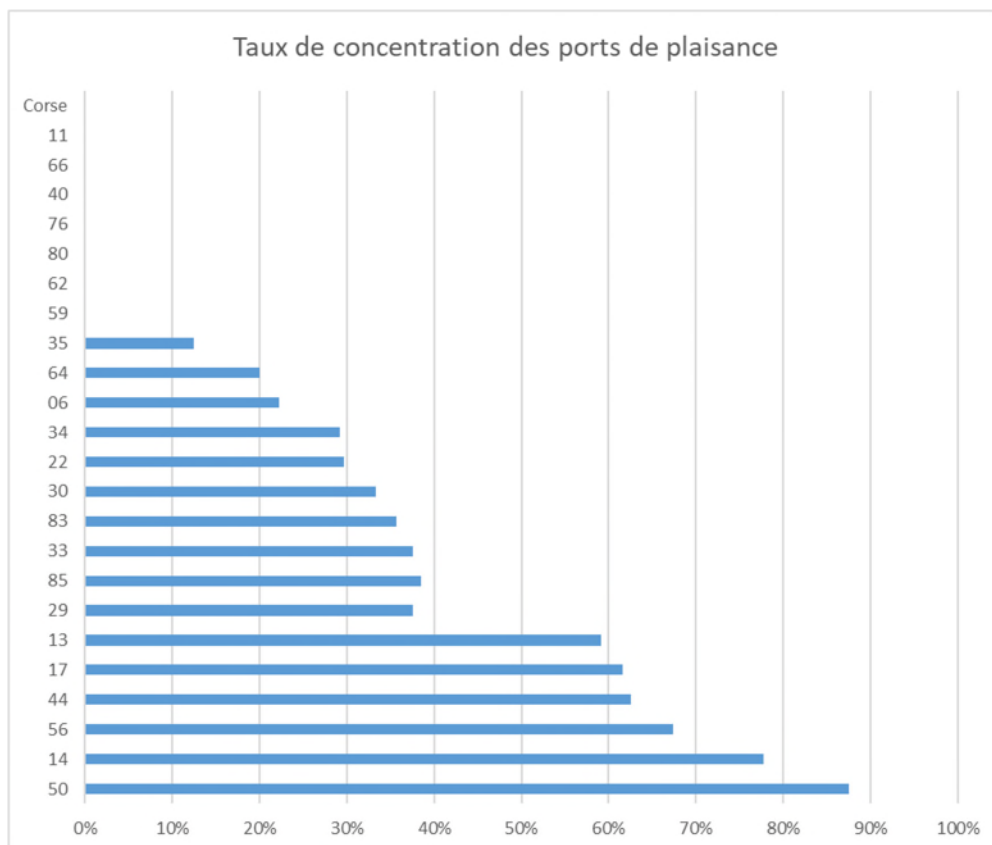


Figure 20 : Le taux de concentration des ports de plaisance

### 3.2.3 Gestion des listes d'attente

Les listes d'attente dans les ports de plaisance sont un phénomène fréquent dans les zones où la demande en amarrage pour les navires excède l'offre disponible. Ces listes sont créées lorsque la capacité d'un port à accueillir de nouveaux plaisanciers est dépassée, que ce soit en raison d'une forte demande locale, de la saturation des infrastructures portuaires ou de la difficulté à maintenir un nombre suffisant de places en raison de contraintes de gestion ou d'espace. Souvent vue comme une contrainte, la liste d'attente permet également de maintenir le niveau de remplissage d'un port de plaisance et ainsi d'optimiser le chiffre d'affaires portuaire tout en ayant une visibilité sur la demande future.

En métropole, 88 % des ports de plaisance de l'échantillon ont une liste d'attente et ce taux reste supérieur à 75 % pour toutes les régions. Normandie, Hauts de France et Corse sont les trois régions où le taux de port sans liste d'attente est le plus élevé (25 %).

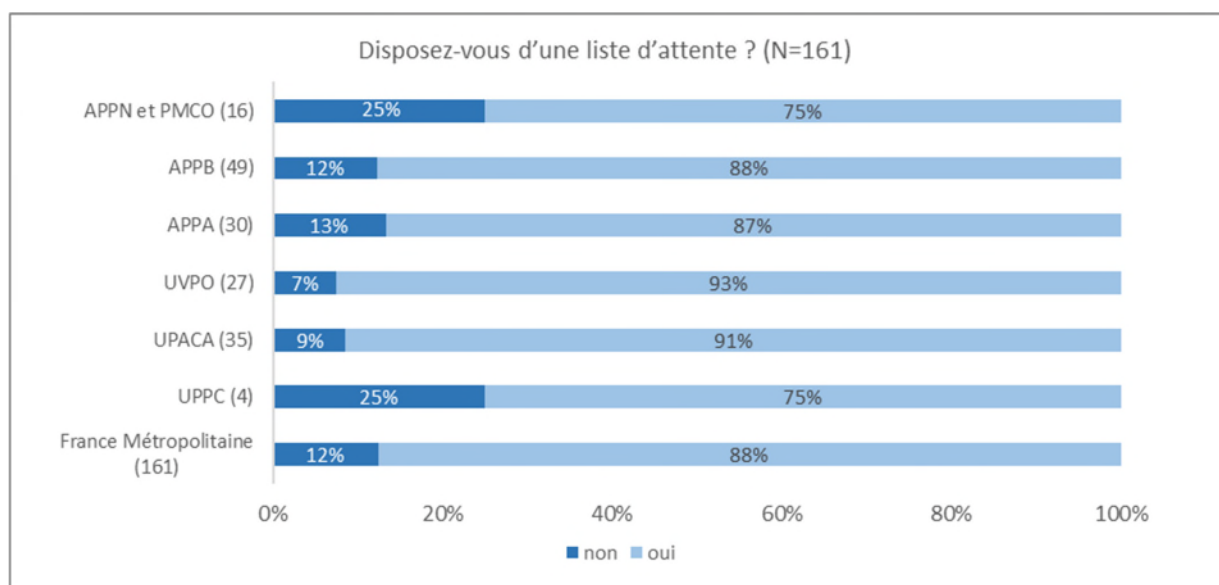


Figure 21 : Existence d'une liste d'attente dans les ports de plaisance

Le nombre de navires inscrit sur liste d'attente est très variable géographiquement et en fonction des ports. A l'échelle hexagonale, 80% des listes d'attente ne dépassent pas 500 navires. Cependant, l'ampleur des listes d'attente est très variable en fonction des régions. En effet, si les régions Hauts de France, Normandie et Occitanie ne dépassent pas les 500 navires inscrits sur liste d'attente, les autres régions présentent des situations de congestion plus importantes notamment en Atlantique, en région Sud où la liste peut atteindre 3000 navires voire dépasser ce seuil pour la région Bretagne.

Il convient néanmoins d'être prudent dans l'analyse qui concerne l'échantillon des ports ayant répondu au questionnaire et non pas la population complète. Il n'est pas possible d'extrapoler à l'ensemble des ports les résultats obtenus.

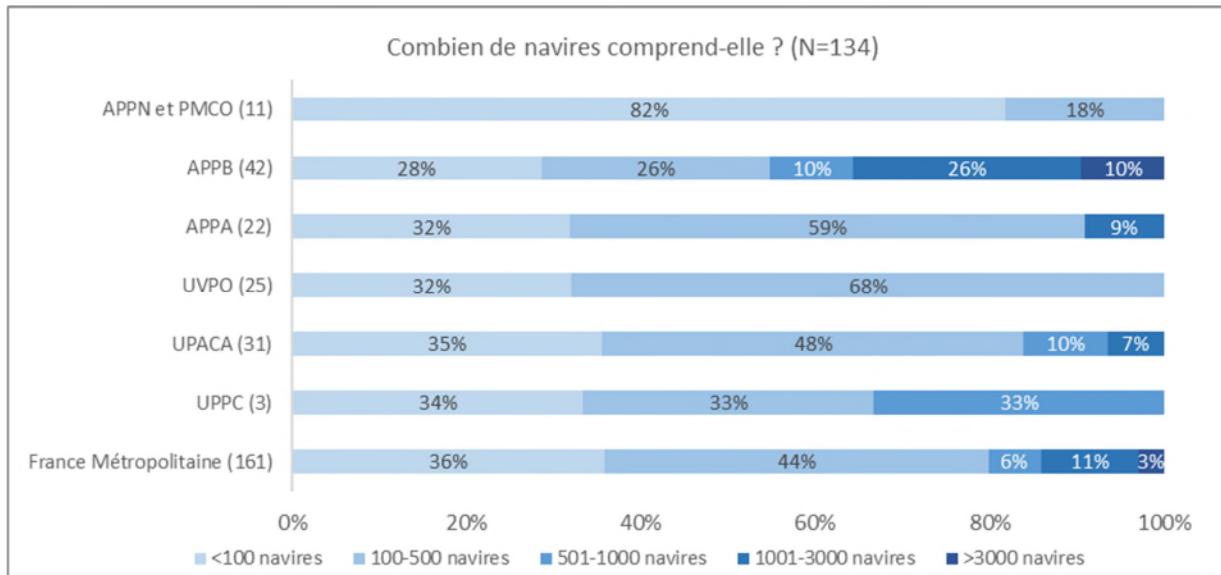


Figure 22 : Importance des listes d'attente dans les ports de plaisance

Ces informations peuvent être utilement complétées par la mise en perspective du nombre de navires sur la liste d'attente par rapport à la capacité du port. Cette approche permet de mettre en évidence que dans 44% des cas la liste d'attente représente moins de 25% de la capacité du port et dans 67% des cas moins de 50%. En revanche, 23 ports (18% de l'échantillon) ont une liste d'attente avec un nombre de navires qui dépasse leur capacité d'accueil.

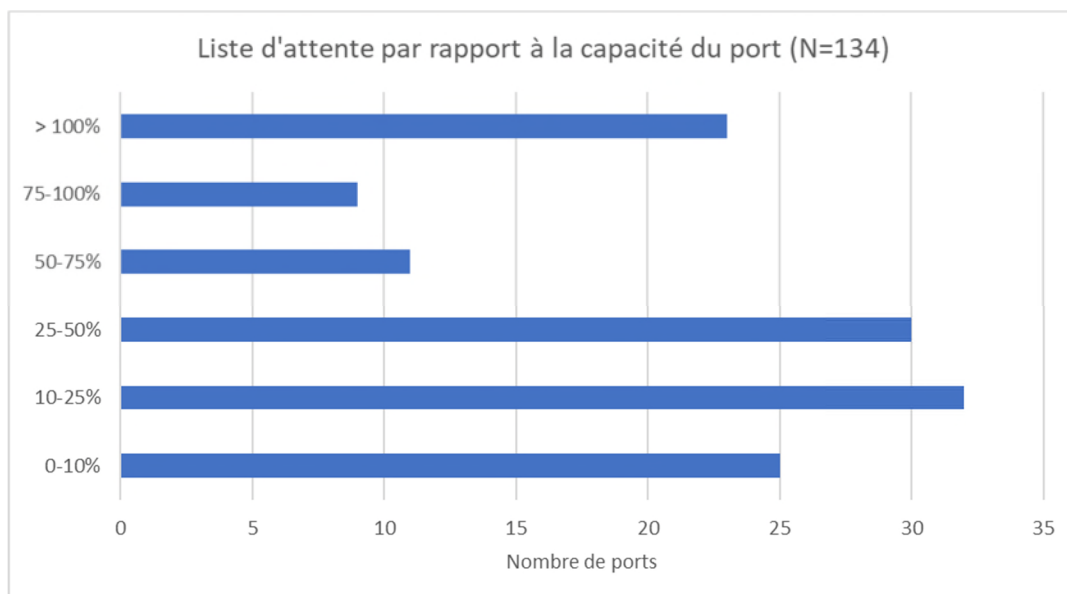


Figure 23 : Importance des listes d'attente en fonction de la capacité des ports de plaisance

Une autre information intéressante concerne la localisation des ports de plaisance ayant des listes d'attente importantes par rapport à leurs capacités. Dans cette approche, la région Bretagne présente le plus grand nombre de ports dont la liste d'attente dépasse les 25% de la capacité d'accueil. Il est à relever, contrairement aux autres régions, que la catégorie la plus importante (>100%) prédomine nettement par rapport aux catégories. Si l'on descend à l'échelle du port, on constate que 17 des 18 ports ayant une liste représentant plus de 100% de leur capacité d'accueil sont situés dans le Morbihan et pour la plupart dans le Golfe du Morbihan (7 ports) ou dans la région lorientaise (4 ports).

Les autres régions présentent des répartitions plus classiques avec une diminution du nombre de ports plus le pourcentage de saturation augmente. Sans que cela soit exhaustif, différentes caractéristiques ressortent des différents ports de plaisance observés dans cette liste. Ainsi, outre les observations précédentes sur le Morbihan, on observe des saturations :

- dans les stations balnéaires renommées : Porto-Vecchio, Saint-Malo, Nice, La Trinité sur Mer, Antibes, Cavalaire sur Mer, Saint Quay Portrieux, Beaulieu sur Mer, Arcachon ...
- dans les contextes insulaires : ile de Ré, ile d'Oléron

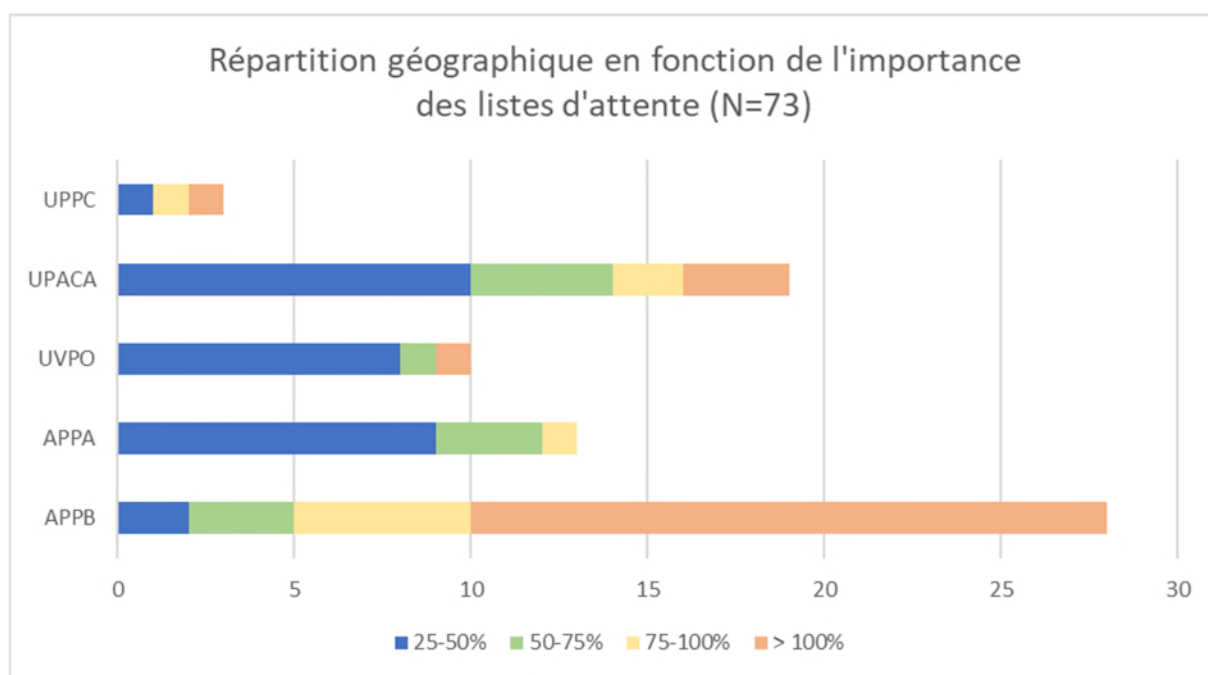


Figure 24 : Importance des listes d'attente en fonction de la capacité des ports de plaisance

L'inscription sur la liste d'attente pour un anneau dans un port de plaisance peut être gratuite ou payante en fonction du bon vouloir du gestionnaire. A l'échelle métropolitaine, une bonne moitié des ports de plaisance propose une inscription gratuite sur les listes d'attente.

Encore une fois, de fortes disparités régionales s'observent avec 3 catégories de région :

- Les Hauts de France, la Normandie, l'Occitanie et la Corse plus partisans de la gratuité que les autres régions ;
- La Bretagne et la région Sud dans la moyenne nationale ;
- L'Atlantique qui plébiscite la liste d'attente payante avec environ deux tiers des ports qui la pratiquent.

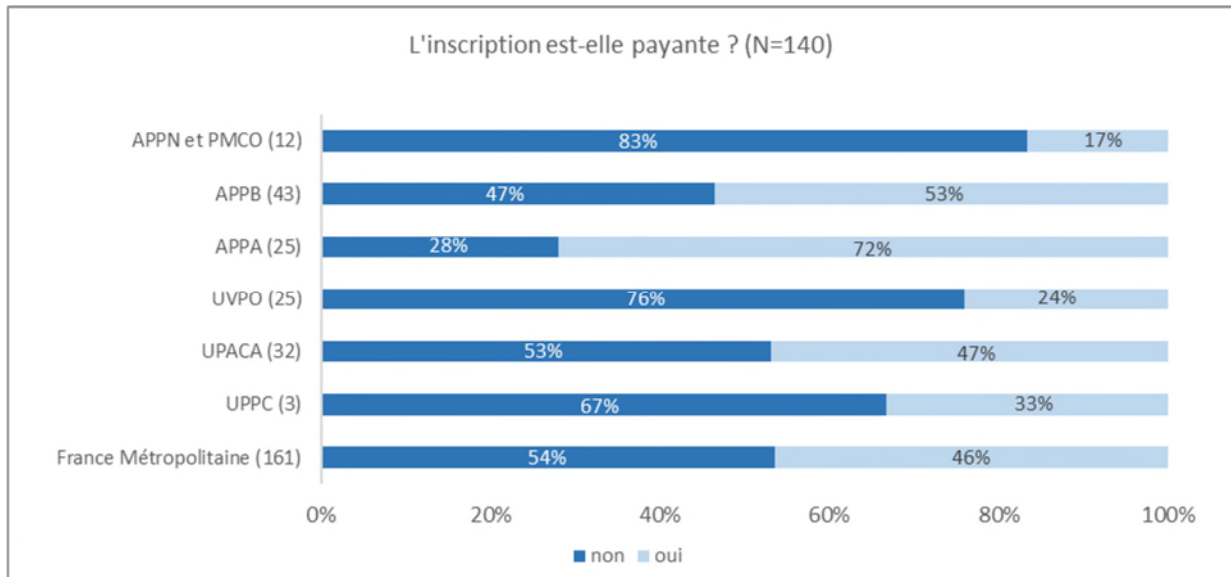


Figure 25 : Gratuité des listes d'attente dans les ports de plaisance

Cette gratuité n'est pas anodine sur l'importance des listes d'attente. Ainsi, si l'on compare les caractéristiques statistiques des listes d'attente en fonction de leur gratuité, de fortes différences sont notables. Si les médianes sont assez similaires avec des valeurs de l'ordre de 140 à 150 navires, les moyennes et les valeurs maximales sont clairement différentes. La moyenne des navires inscrits sur une liste d'attente gratuite est le double de celle d'une liste d'attente payante avec 631 navires et le maximum est plus de 3 fois supérieur à la valeur gratuite avec 5618 navires.

	N	Minimum	Moyenne	Médiane	Maximum
Liste payante	62	5	314	150	1700
Liste gratuite	69	10	631	139	5618

Tableau 3 : Nombre de navires sur la liste d'attente en fonction de sa gratuité

### 3.2.4 Les projets de développement

Gérer c'est prévoir et anticiper et ceci d'autant plus dans un monde de la plaisance et du nautisme en pleine évolution et dans un milieu physique particulièrement éprouvant pour les équipements. Les projets de développement dans les ports de plaisance sont un levier essentiel pour répondre aux enjeux auxquels ils font face.

Les gestionnaires des ports de plaisance ont parfaitement intégré cette logique puisque 4 ports sur 5 envisagent des projets d'investissement au niveau hexagonal traduisant la volonté des gestionnaires d'anticiper les évolutions et maintenir le bon fonctionnement des infrastructures portuaires. La région Sud se démarque légèrement avec seulement 2 ports sur 3.

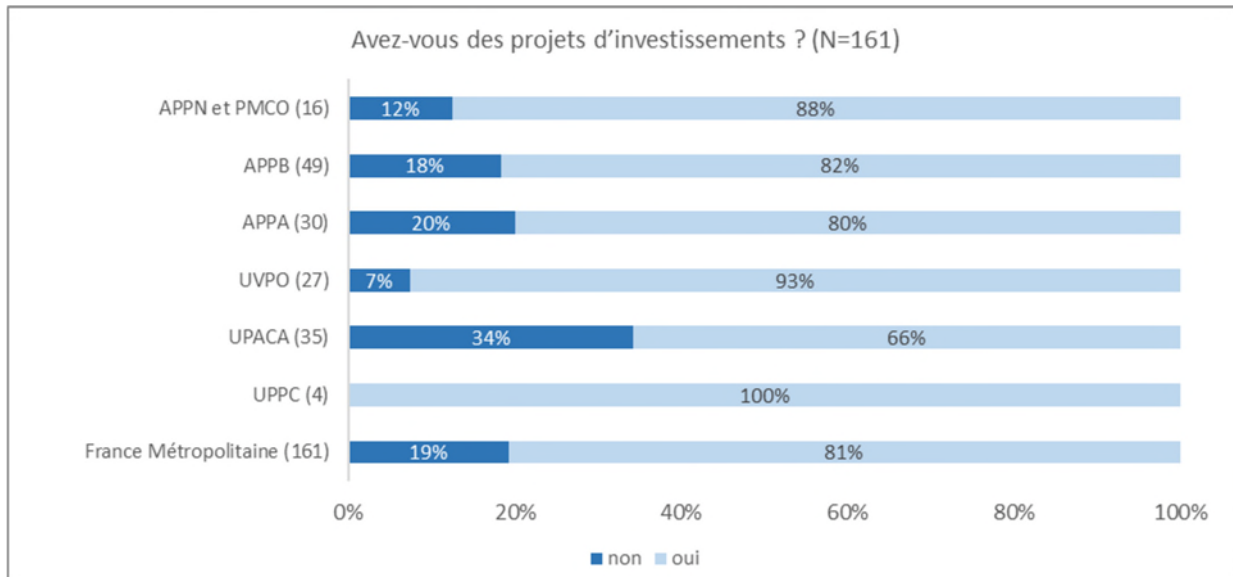


Figure 26 : Projets d'investissement dans les ports de plaisance

Les projets d'investissement des ports de plaisance peuvent toucher différents domaines allant de la gestion environnementale à l'adaptation au changement climatique en passant par l'amélioration du niveau de service aux plaisanciers ou encore l'augmentation de leur capacité d'accueil.

Globalement, les projets en lien avec l'environnement (rénovation des bâtiments, gestion énergétique, gestion de l'environnement) et avec l'amélioration des services aux plaisanciers dominent nettement dans les intentions des gestionnaires de ports de plaisance. La problématique de l'augmentation du nombre de places se retrouve mais à un niveau moindre et plus dans une logique de requalification ou réorganisation des bassins portuaires que dans celle d'une augmentation de la taille des ports de plaisance. La prise en compte des effets du changement climatique, si elle l'est indirectement dans la prise en compte des problématiques environnementales, apparaît dans une situation intermédiaire.

Du point de vue géographique, les ports de plaisance méditerranéens présentent un niveau de projets d'investissement supérieur à celui des ports de la façade Ouest hormis sur la thématique des ports à sec. Si différentes explications peuvent être apportées pour expliquer ce constat, on en retiendra deux incontournables :

- Des contraintes environnementales déjà prégnantes en Méditerranée (pénurie d'eau en Occitanie, augmentation du nombre de jours de chaleur extrême) et anticipées depuis plus longtemps que dans les autres régions (la certification Ports Propres née en région Sud est maintenant dans une phase de maturité qui se traduit par la réalisation de nombreux projets).
- Une place à terre sur le littoral beaucoup plus restreinte en Méditerranée que sur la façade Ouest.

Les priorités d'investissement sont différentes entre les ports des deux façades maritimes reflétant des stratégies adaptées aux contextes et aux enjeux locaux.

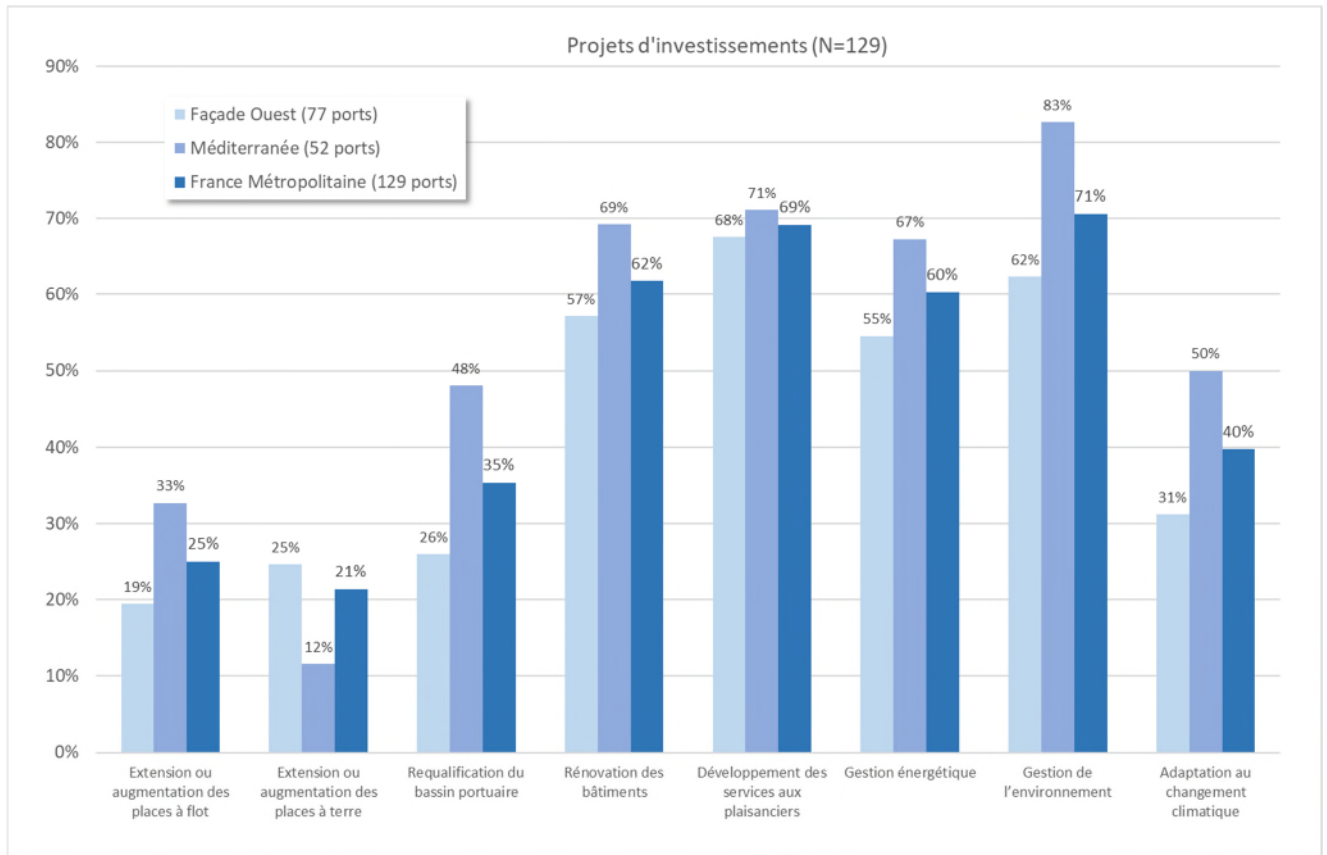


Figure 27 : Nature des projets d'investissement dans les ports de plaisance

### 3.3 LES SERVICES PORTUAIRES

Les services portuaires constituent un élément important de l'attractivité et du bon fonctionnement d'un port de plaisance. Ils regroupent l'ensemble des infrastructures et prestations mises à disposition des plaisanciers dans le port.

La gamme des services portuaires potentiels dans les ports de plaisance est étendue et touche des thématiques très différentes. Dans cette analyse, quatre services de bases ont été considérés comme essentiels dans un port de plaisance (la cale de mise à l'eau, la station d'avitaillement, l'aire technique et les sanitaires) et utilisés pour qualifier la population des ports de plaisance. En complément, lors du questionnaire auprès des gestionnaires des ports de plaisance, une gamme plus étendue de services a été proposée en combinant des services en lien direct avec l'activité nautique et des services liés indirectement à celle-ci.

#### 3.3.1 Les services de base

Afin de comparer les régions entre elles, un taux d'équipement moyen des ports de plaisance a été défini de la manière suivante :

$$Taux = \frac{\sum 4 \text{ services existants sur un port de plaisance}}{\sum 4 \text{ services potentiels d'un port de plaisance}}$$

Sur le littoral métropolitain, 57 % des services sont présents dans les ports de plaisance. Les ports corses présentent un taux moyen d'équipement supérieur au continent avec 74 % des services de bases présents dans les ports. Les régions Sud et Bretagne ont un taux d'équipement inférieur à la référence nationale avec respectivement 51 % et 54 % des équipements de bases dans leur port.

Le nombre de services présents dans les ports de plaisance augmente avec le nombre d'anneaux présent. Le taux de services est ainsi nettement plus important dans les grands ports, 91 %, et dans les très grands ports, 95 %, que dans les petits ports où le taux d'équipement chute à 38 %. La question de la rentabilité économique joue un rôle central dans la mise à disposition de services tels que l'avitaillement ou les aires techniques dans les ports de petite taille.

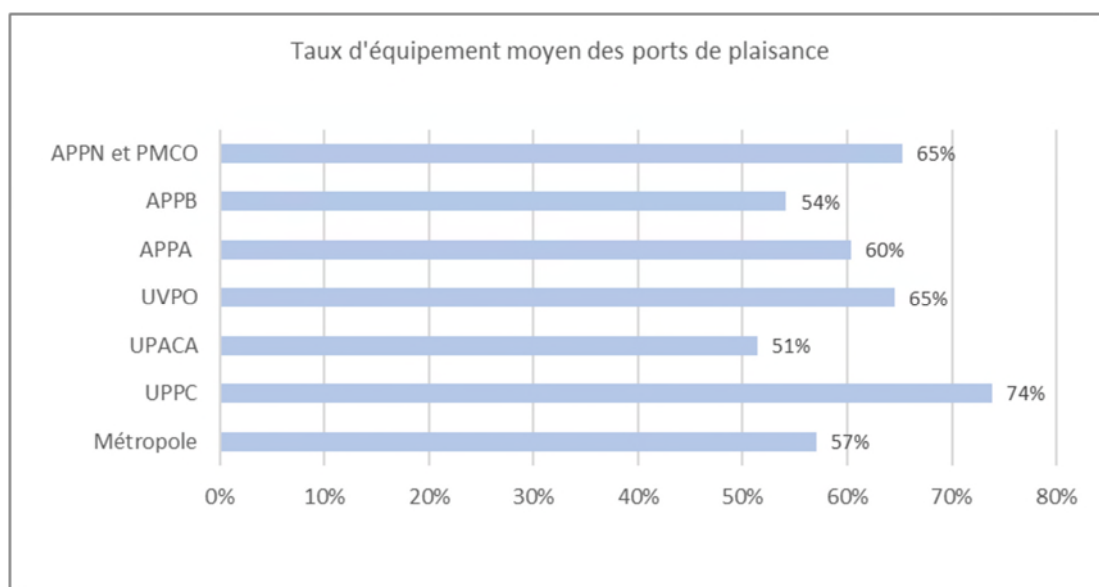


Figure 28 : Taux d'équipement moyen des ports de plaisance

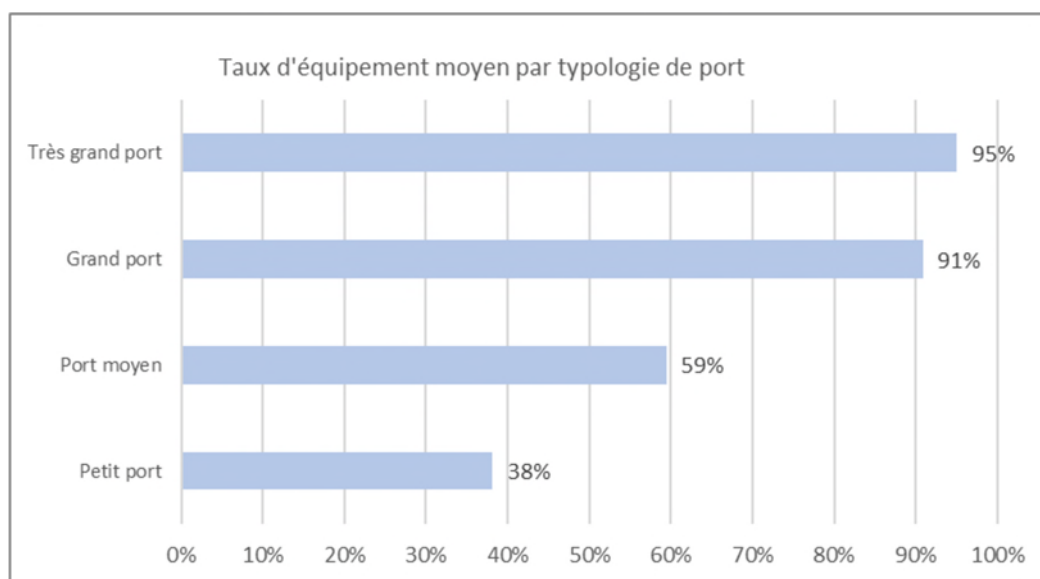


Figure 29 : Taux d'équipement moyen par typologie de port

Si le taux d'équipement est un indicateur synthétique, il est intéressant de regarder la situation pour chacun des 4 services et leurs différences d'implantation géographique.

En premier lieu, on remarque des différences nettes de déploiement des différents services en fonction de la localisation géographique. La cale de mise à l'eau est le service le plus présent à l'échelle nationale avec une présence dans 7 ports sur 10. La présence est clairement plus importante dans les ports de la façade Ouest et de Corse par rapport aux ports d'Occitanie et de la région Sud. Cette différence s'explique par un espace très contraint en Méditerranée qui a engendré un abandon des cales de mise à l'eau dans les ports de ces deux régions. A contrario, les ports de la façade Atlantique sont particulièrement bien équipés avec près de 9 ports sur 10 disposant de cet équipement.

Les sanitaires sont globalement présents dans 7 à 8 ports sur 10. La présence moindre observée sur les ports de la région Sud s'explique par le pourcentage important de petits ports dans cette région.

L'aire technique est un équipement primordial dans un port de plaisance pour assurer une maîtrise des nuisances à l'environnement mais cet équipement a un cout de fonctionnement non négligeable pour les gestionnaires de port. Il apparait qu'à l'échelle hexagonale un port sur deux dispose d'une aire technique. L'équipement apparait moins présent en région Bretagne (40% des ports) alors que les ports d'Occitanie sont les mieux pourvus (70%).

De la même manière, l'avitaillement peut être une pratique polluante pour l'environnement et dangereuse pour les biens et les personnes qui nécessite un certain encadrement. Le problème des stations d'avitaillement sur les ports de plaisance est la nécessité d'avoir un volume délivré conséquent pour permettre une rentabilité économique ce qui limite fortement les implantations possibles. Ainsi, sans surprise, la station d'avitaillement est le parent pauvre des services portuaires avec seulement environ 3 ports de plaisance sur 10 équipés à l'échelle métropolitaine. La Corse se démarque nettement avec un taux d'équipement de l'ordre de 70%. De la même manière, les ports de Normandie et des Hauts de France présentent un taux supérieur aux autres régions avec près d'un port sur deux équipés. Des ports plus récents, mixtes avec la pêche peuvent expliquer cette différence.

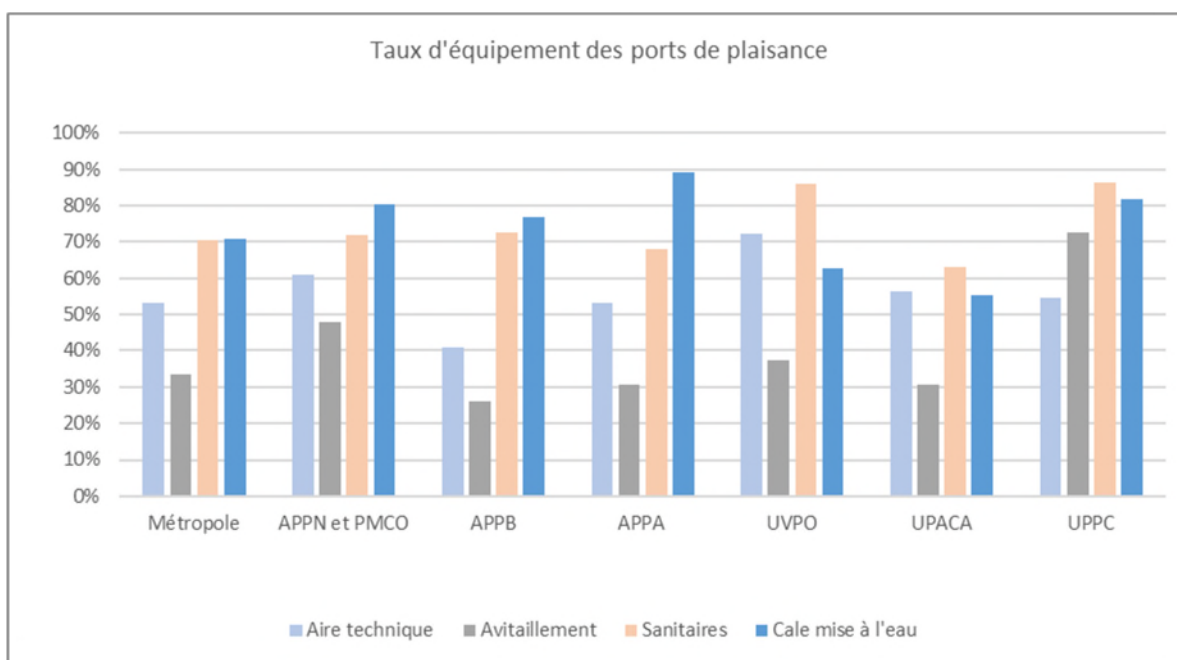


Figure 30 : Taux d'équipement par service et par région

### 3.3.2 Les services portuaires

Pour aller plus loin dans la connaissance des services portuaires proposés aux plaisanciers, les gestionnaires de port ont été interrogés sur les différents services portuaires présents sur leur port à partir d'une liste à deux niveaux. Les 4 services de bases précédents ont été repris pour comparer l'échantillon obtenu à la population totale des ports de plaisance.

Les services portuaires directs	Les services portuaires indirects
Bureau d'accueil Surveillance vidéo Sanitaires Aide à l'amarrage Cale de mise à l'eau Aire technique Gestion des eaux grises et noires Avitaillement carburant Magasin d'accastillage Conciergerie Offre PMR Wifi gratuit	Hôtellerie à flot Hôtellerie à terre Bar Restauration Magasin d'alimentation Location de navires Loisirs nautiques Excursion à terre Location de véhicules Location de vélos

Tableau 4 : Services potentiels proposés aux plaisanciers par les ports de plaisance

Dans un premier temps, si l'on adopte la même logique que précédemment en calculant un indice synthétique du taux d'équipement des ports par le ratio entre les services présents et les services potentiels, il apparait une homogénéité des résultats avec des taux compris entre 55 et 61% pour les différentes régions et l'échelle hexagonale. Ce lissage par rapport aux résultats précédents s'explique par le nombre plus important de services proposés qui a pour effet de compenser l'un ou l'autre des 4 services principaux identifiés et pouvant être manquant.

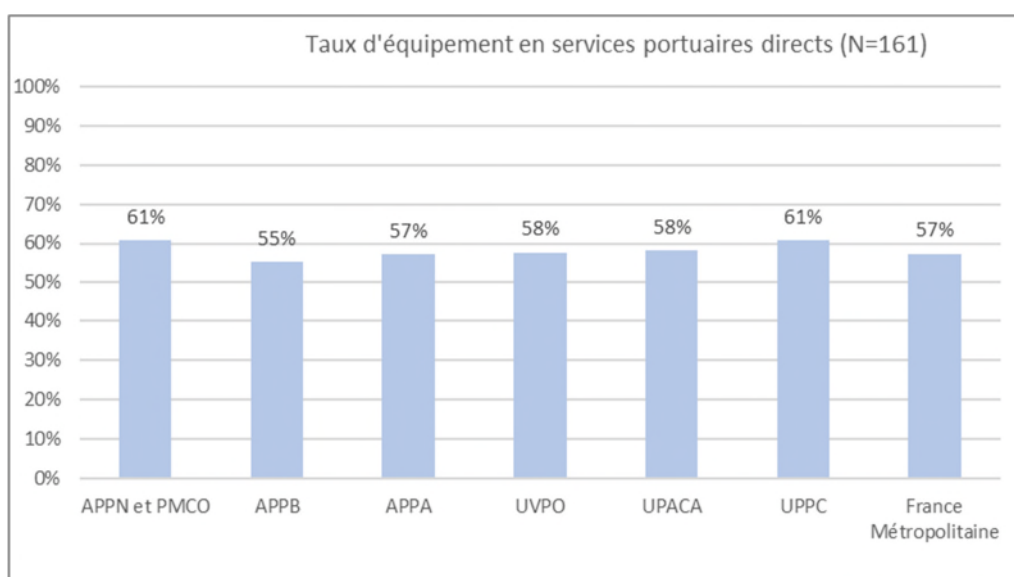


Figure 31 : Taux d'équipement en services portuaires directs par région

L'analyse des différents services individuellement apporte des informations plus intéressantes. Dans un premier temps, si l'on s'intéresse aux 4 services de base définis, des différences notables apparaissent entre les résultats issus de l'analyse de la population de ceux provenant de l'échantillon :

- Concernant les sanitaires, un taux supérieur à 90% dans l'échantillon versus 70% pour l'étude de la population
- Concernant l'avitaillement, un taux autour de 55% dans l'échantillon contre 30 à 40% pour la population
- Concernant la cale de mise à l'eau, un taux entre 70 et 80% dans l'échantillon contre 60 à 90% pour l'étude de la population
- Concernant l'aire technique, un taux également entre 70 et 80% dans l'échantillon versus 40 à 70% pour l'étude de la population

Si l'on compare les résultats de l'échantillon à ceux de la population, le taux d'équipement des différents services est nettement plus important pour 3 des 4 services. L'explication principale de ces résultats vient du panel de ports de plaisance constituant l'échantillon. En effet, comme indiqué au préalable dans ce document, l'échantillon est constitué de 43 % des ports de plaisance représentant 62 % des anneaux ce qui indique clairement que les petits ports sont sous-représentés dans le panel, petits ports proposant moins de services que les ports de taille plus importante. Mécaniquement, cette sous-représentation engendre une augmentation du taux d'équipement observé. Concernant la cale de mise à l'eau, les taux observés ne sont pas significativement différents ce qui peut traduire le fait que la taille du port n'est pas un critère discriminant pour l'équipement des ports en cale de mise à l'eau.

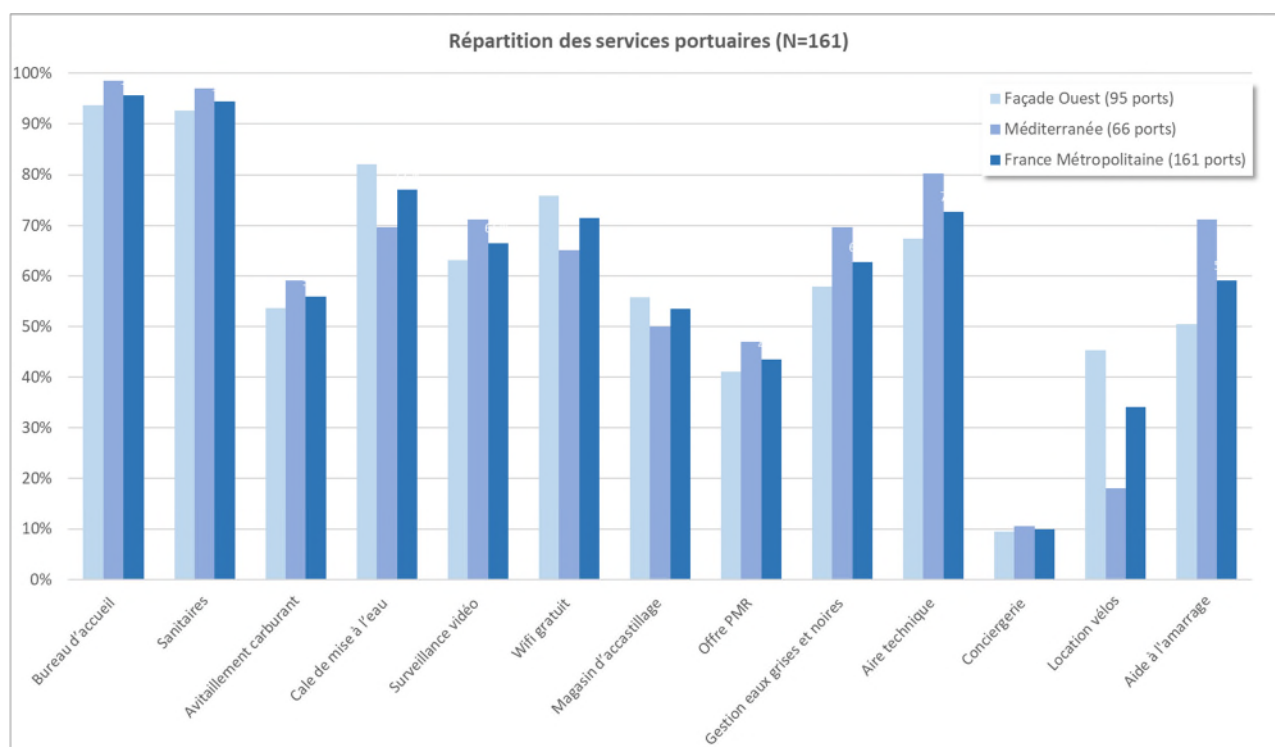


Figure 32 : Taux d'équipement par type de service direct et par région

En gardant à l'esprit ce biais et en considérant que les observations sont moins représentatives des petits ports, différentes informations ressortent de ces résultats :

- Un accueil (bureau du port, capitainerie) et des sanitaires sont des services de base dans les ports de plaisance ;
- Une cale de mise à l'eau et une aire technique sont les services principaux dans les ports de plaisance ;
- Les services (Accès wifi et aide à l'amarrage) se déploient dans les ports de plaisance ;
- La surveillance des navires, préoccupation majeure des plaisanciers, s'inscrit dans les services d'une majorité des ports de plaisance ;
- Les services nécessitant une rentabilité économique (station d'avitaillement, magasin d'accastillage) sont présents dans un port sur deux ;
- Les services à la personne (offre PMR, location de vélo et encore plus conciergerie) sont des services à la traine et encore peu développés.

Les natures de services ne sont pas les mêmes en fonction des régions. Sur la façade Ouest, un plus grand nombre de ports offre des services tels que la location de vélo, la cale de mise à l'eau ou le wifi gratuit tandis que les ports de la Méditerranée se distinguent plus par des services comme l'aide à l'amarrage, la gestion des eaux grises et noires, à la présence d'aires techniques ou encore la surveillance vidéo.

L'échantillon concernant les services portuaires indirects est deux fois plus petit (88 individus) que celui des services portuaires directs (161 ports de plaisance) ce qui traduit une présence beaucoup plus faible de ces services dans les ports de plaisance. Des différences marquées s'observent entre les services proposés et dans leur localisation géographique. Géographiquement, les services apparaissent nettement plus développés sur la façade méditerranéenne que sur la façade Ouest. Seule la localisation de vélos sur les ports de plaisance est plus développée à l'Ouest de l'hexagone. Devant ces différences géographiques fortes, l'analyse au niveau hexagonale n'a que peu de sens, l'échelle régionale devant être privilégiée.

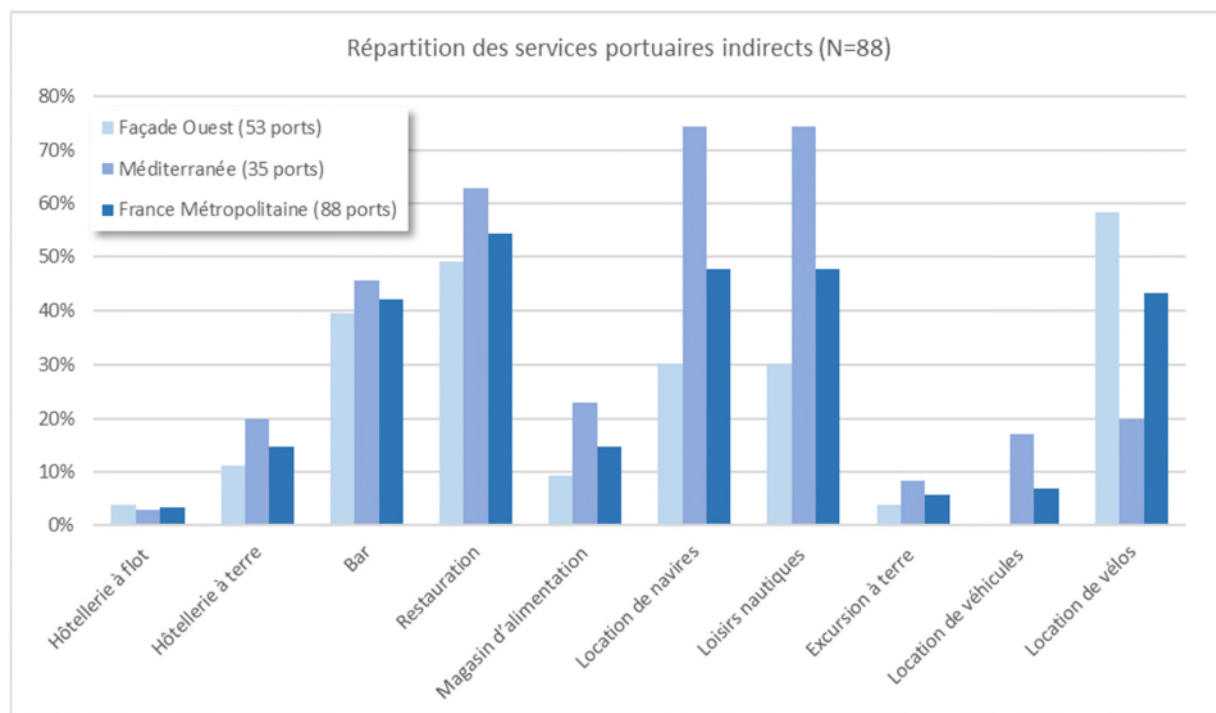


Figure 33 : Taux d'équipement par type de service indirect et par région

En Méditerranée, l'offre commerciale nautique (location navires ou loisirs nautiques) est particulièrement présente avec une présence dans 3 ports sur 4 de l'échantillon. Cette présence chute à 30% des ports sur la façade Ouest. A contrario, la location de vélos est un marqueur fort des ports de la façade Ouest (de l'ordre de 6 ports sur 10) alors que ce service ne se retrouve en Méditerranée que dans 1 port sur 5.

Les activités de bar / restaurant sont bien représentées sur les ports de plaisance hexagonaux avec une présence dans 40 à 55% des cas. La différence observée entre les deux façades est plus faible (de 5 à 10%) en faveur de la Méditerranée. L'activité de restauration apparaît plus prisée que celle de bar sur les ports de plaisance.

Hormis les deux catégories précédentes, les autres catégories (hôtellerie et offre commerciale terrestre d'excursion ou de location de véhicules) apparaissent beaucoup plus anecdotiques sur les ports de plaisance. Concernant l'hôtellerie, elle est quasi-exclusivement à terre et ne concerne qu'un port sur cinq en Méditerranée et un port sur dix sur la façade Ouest.

La location de voiture à partir du port de plaisance n'existe qu'en Méditerranée et touche moins d'un port sur cinq. L'offre d'excursion terrestre est encore plus confidentielle avec moins d'un port de plaisance sur dix quelle que soit la façade.

En conclusion, on remarque une offre de services aux plaisanciers beaucoup plus développée sur la façade méditerranéenne. Les services proposés dans les ports de plaisance sont principalement orientés vers l'offre nautique (navires ou sports nautiques) et la restauration. Les services permettant de rayonner à terre sur un territoire à partir du port de plaisance restent encore beaucoup plus confidentiels hormis via la location de vélos sur la façade Ouest. Comme pour l'ensemble des services, le nombre d'activités complémentaires varie en fonction de la taille du port, avec un nombre plus réduit d'offre pour les ports de petite capacité. Les ports de grande et très grande taille proposent un nombre d'activités complémentaires plus conséquent.

### 3.4 LES NAVIRES

Le navire est un élément majeur des ports de plaisance tant en termes de gestion que de pratiques ou encore d'impact paysager ou de perception sociétale. Communément, les navires de plaisance sont séparés en deux catégories : les voiliers et les navires à moteurs. Plus récemment sont apparus les navires à propulsion électrique et d'autres modes de propulsion comme l'hydrogène.

Si les 161 ports de l'échantillon représentent 128 467 anneaux, seuls 100 642 anneaux ont été qualifiés en fonction du type de navires soit environ 48% des anneaux portuaires métropolitains. A l'échelle de l'hexagone, les voiliers représentent 42% des navires. La proportion est variable en fonction des zones géographiques avec une façade Ouest et l'Occitanie présentant entre 40 et 48% de voiliers et l'Est de la Méditerranée qui se démarque nettement avec seulement 31% de voiliers en région Sud et 37% en Corse. Les navires à propulsion électrique ou alternative restent marginaux en hexagone avec moins de 1% des navires.

S'il est compliqué de comparer les données avec les observatoires précédents compte tenu de périmètres différents et de la variabilité entre les échantillons, l'exercice avec l'observatoire de 2018<sup>4</sup> met en évidence des pourcentages relativement similaires avec 43% de voiliers au niveau hexagonal en 2018 pour 42% en 2025. Des petites différences, comprises entre 2 et 5%, s'observent au niveau des régions mais ne sont pas significatives statistiquement.

<sup>4</sup> Ministère de la transition écologique et solidaire, 2018, Observatoire des ports de plaisance, TMO Régions

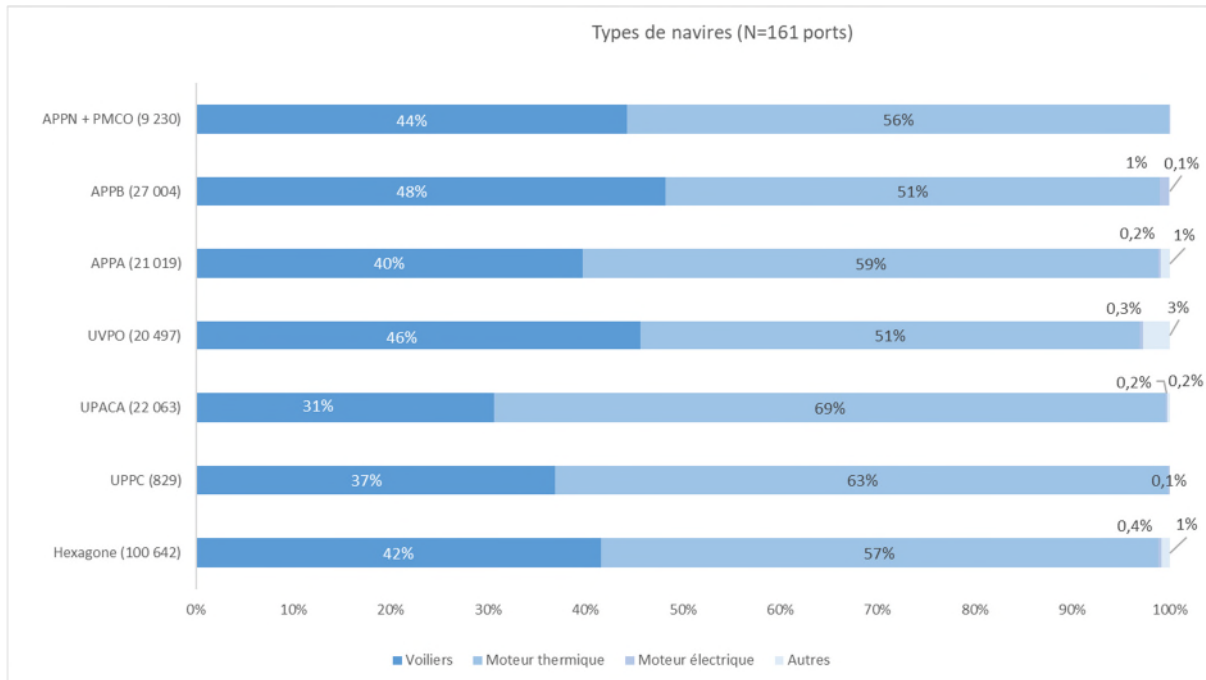


Figure 34 : Type de navires par région

Les carburants alternatifs offrent des solutions plus respectueuses de l'environnement en comparaison aux carburants fossiles traditionnels. Parmi eux, on peut citer : le gaz naturel liquéfié (GNL), les biocarburants ou encore l'Hydrogène.

La part des ports de plaisance accueillant des navires utilisant des carburants alternatifs reste faible avec 15 % de l'échantillon à l'échelle nationale. Géographiquement, la Méditerranée (hors Corse) et le nord de la façade Ouest apparaissent légèrement en avance avec de l'ordre de 20% des ports concernés contre 8 à 10% en Bretagne et en Atlantique.

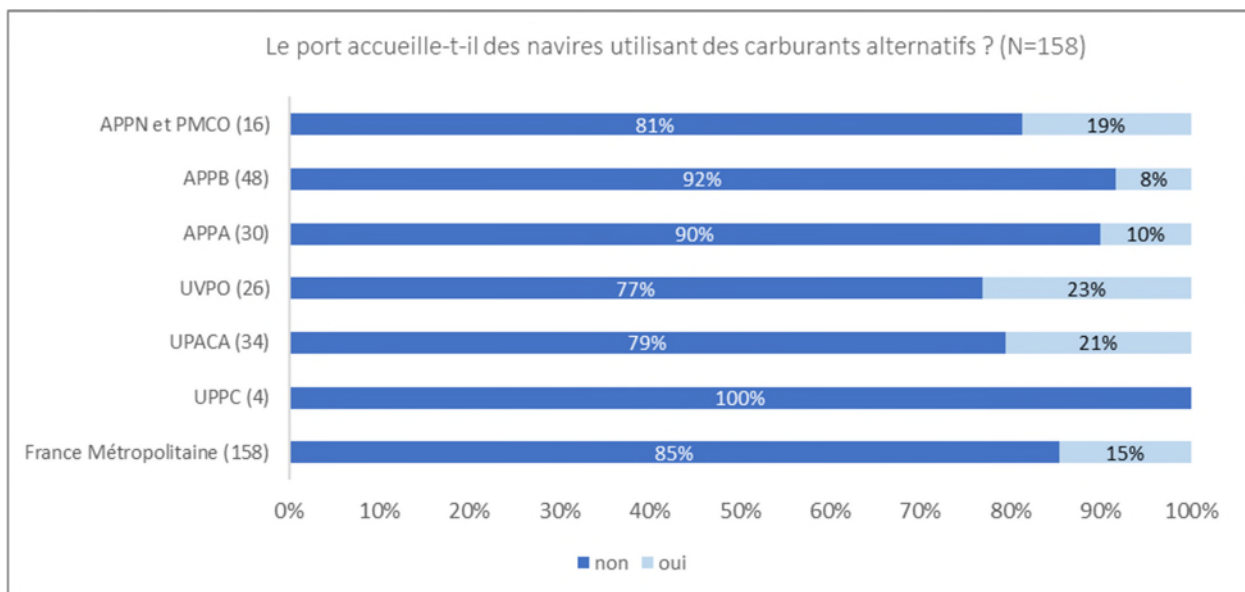


Figure 35 : Propulsion alternative des navires par région

### 3.5 L'ÉCONOMIE PORTUAIRE

L'économie portuaire est protéiforme et peut s'analyser de différentes manières. Dans le cadre de cet observatoire, 4 indicateurs ont été retenus pour la caractériser :

- Le prix d'un contrat annuel ;
- L'importance de la fonction de passage dans le cadre d'un port de plaisance ;
- Le chiffre d'affaires annuel des ports de plaisance ;
- Les emplois directs générés par les ports de plaisance.

#### 3.5.1 Les tarifs portuaires

Le financement du fonctionnement d'un port de plaisance repose principalement sur la redevance versée par les plaisanciers pour la location des anneaux. La redevance pour la location d'un anneau varie principalement en fonction de la taille du navire et de la localisation du port.

Les ports de plaisance proposent différents types de contrat pour amarrer son navire. Dans le cadre de l'observatoire, le montant du contrat annuel traditionnel a été pris comme indicateur compte tenu de son universalité. Le montant du contrat annuel a été calculé pour 8 catégories de taille de navires allant de 6 mètres à plus de 24 mètres de manière à disposer de données standardisées.

A l'échelle hexagonale, les montants des contrats annuels augmentent logiquement avec la taille du navire. Si l'on s'intéresse aux valeurs moyennes et médianes, le montant d'un contrat annuel varie d'environ 1400 € pour un 6 mètres à environ 21 000 € en moyenne (12 000 € pour la médiane) pour un navire de plus de 20 mètres. La différence entre la moyenne et la médiane est intéressante à analyser. Si cette différence est de l'ordre de 3 à 5% pour les tailles allant de 6 à 12 mètres, elle augmente progressivement pour les navires de plus grande taille passant de 13% pour les navires de 14 mètres à 75% pour les navires de plus de 24 mètres (20% pour les 16 mètres et 37% pour les 18 mètres). Cette observation met clairement en évidence différents types de plaisance à l'échelle nationale. Pour les navires de moins de 12 mètres, la proximité de la moyenne et de la médiane suggère une distribution assez équilibrée avec des valeurs relativement homogènes qui ne sont pas trop dispersées par des valeurs extrêmes.

Pour les navires de plus de 12 mètres en revanche, l'hétérogénéité dans les montants des contrats annuels entre les ports augmente fortement et d'autant plus que la taille des navires augmente. La forte différence entre la moyenne et la médiane au profit de la moyenne traduit le fait qu'un petit nombre de ports tire fortement les prix vers le haut.

A l'échelle des façades, les situations observées permettent de préciser la problématique. Ainsi, la différence entre la moyenne et la médiane est comprise entre 1 et 13% sur la façade Ouest alors qu'elle est comprise entre 3 et 52% sur la façade méditerranéenne. Ces résultats traduisent donc une plus grande homogénéité des montants des contrats annuels à l'Ouest et ceci d'autant plus que jusqu'à 24 mètres, l'écart est toujours inférieur à 7%. En revanche, la situation méditerranéenne apparaît beaucoup plus hétérogène avec une différence qui ne cesse d'augmenter depuis les 8 mètres (4%) jusqu'au 24 mètres (10% à 10 mètres, 19% à 12 mètres, 28% à 14 mètres, 39% à 18 mètres et 52% pour les plus de 24 mètres). Si l'on considère que le montant du contrat annuel est en relation avec le consentement à payer du plaisancier, cela met en évidence quelques localisations portuaires en Méditerranée très demandées par rapport à d'autres permettant à ces ports d'augmenter notablement les prix pratiqués.

Si l'on compare les médianes des deux façades, les montants de contrat annuel sont supérieurs de 21 à 30% pour toutes les catégories de 6 à 18 mètres sur la façade méditerranéenne par rapport à la façade Ouest. Ces pourcentages augmentent fortement pour les navires de taille plus importante, 51% pour les 24 mètres et même 143% pour les plus de 24 mètres.

		Prix d'un contrat annuel sur la façade Ouest							
Région		6 M	8 M	10 M	12 M	14 M	18 M	24 M	>24 M
APPN & PMCO	Min	511 €	659 €	1 270 €	1 667 €	2 171 €	2 439 €	2 439 €	2 439 €
	Moy	1 205 €	1 742 €	2 398 €	3 107 €	4 002 €	4 887 €	4 285 €	4 386 €
	Med	1 221 €	1 897 €	2 584 €	3 396 €	4 277 €	5 172 €	4 285 €	4 386 €
	Max	2 031 €	2 877 €	3 854 €	4 856 €	5 847 €	5 854 €	6 131 €	6 423 €
APPB	Min	233 €	281 €	329 €	815 €	1 368 €	2 984 €	4 524 €	7 235 €
	Moy	1 192 €	1 700 €	2 293 €	3 205 €	4 132 €	6 082 €	8 627 €	9 667 €
	Med	1 230 €	1 640 €	2 214 €	3 231 €	4 040 €	5 699 €	8 241 €	8 843 €
	Max	2 027 €	2 762 €	3 702 €	6 659 €	7 213 €	11 253 €	13 477 €	14 319 €
APPA	Min	793 €	1 024 €	1 281 €	1 446 €	1 446 €	1 446 €	1 735 €	1 735 €
	Moy	1 562 €	2 109 €	2 533 €	3 407 €	4 367 €	6 933 €	9 990 €	11 736 €
	Med	1 380 €	2 030 €	2 300 €	3 345 €	4 626 €	7 625 €	11 946 €	13 473 €
	Max	5 500 €*	6 600 €*	4 812 €	6 844 €	6 844 €	9 624 €	13 473 €	20 000 €
Façade	Min	233 €	281 €	329 €	815 €	1 368 €	1 446 €	1 735 €	1 735 €
	Moy	1 311 €	1 839 €	2 387 €	3 249 €	4 251 €	6 185 €	8 985 €	9 952 €
	Med	1 250 €	1 783 €	2 284 €	3 307 €	4 190 €	5 854 €	8 364 €	8 843 €
	Max	5 500 €*	6 600 €*	4 812 €	6 844 €	7 213 €	11 253 €	13 477 €	20 000 €

\* Le montant maximal important observé pour les catégories des 6 et 8 mètres est lié au contexte particulier d'un port du bassin d'Arcachon. Ce port exclus, les valeurs maximales observées passent respectivement à 2 566 € pour les 6 mètres et 3 315 € pour les 8 mètres.

		Prix d'un contrat annuel sur la façade Méditerranéenne							
Région		6 M	8 M	10 M	12 M	14 M	18 M	24 M	>24 M
UVPO	Min	880 €	1 340 €	1 450 €	1 992 €	2 500 €	2 500 €	4 000 €	4 300 €
	Moy	1 491 €	2 070 €	2 640 €	3 542 €	4 370 €	5 686 €	7 531 €	7 079 €
	Med	1 522 €	2 160 €	2 864 €	3 663 €	4 546 €	5 821 €	7 602 €	6 521 €
	Max	1 903 €	2 674 €	3 371 €	4 333 €	5 565 €	7 372 €	9 756 €	10 973 €
UPACA	Min	276 €	580 €	900 €	1 180 €	1 400 €	6 480 €	10 771 €	10 771 €
	Moy	1 637 €	2 519 €	3 799 €	5 738 €	8 458 €	14 499 €	24 261 €	45 119 €
	Med	1 559 €	2 499 €	3 454 €	5 726 €	8 435 €	14 405 €	23 750 €	35 300 €
	Max	3 818 €	5 236 €	7 700 €	12 446 €	15 000 €	24 525 €	43 496 €	166 860 €
UPPC	Min	950 €	1 400 €	2 100 €	2 700 €	3 800 €	6 000 €	8 600 €	8 600 €
	Moy	1 408 €	2 117 €	3 034 €	4 913 €	6 690 €	11 894 €	17 244 €	15 050 €
	Med	1 144 €	1 900 €	3 167 €	4 605 €	6 250 €	9 200 €	14 100 €	15 050 €
	Max	2 395 €	3 269 €	3 700 €	7 743 €	10 020 €	20 483 €	29 032 €	21 500 €
Façade	Min	276 €	580 €	900 €	1 180 €	1 400 €	2 500 €	4 000 €	4 300 €
	Moy	1 564 €	2 309 €	3 278 €	4 774 €	6 580 €	10 120 €	16 936 €	32 631 €
	Med	1 521 €	2 218 €	2 979 €	4 006 €	5 121 €	7 271 €	12 628 €	21 500 €
	Max	3 818 €	5 236 €	7 700 €	12 446 €	15 000 €	24 525 €	43 496 €	166 860 €

		Prix d'un contrat annuel en France Métropolitaine							
		6 M	8 M	10 M	12 M	14 M	18 M	24 M	>24 M
Min		233 €	281 €	329 €	815 €	1 368 €	1 446 €	1 735 €	1 735 €
Moy		1 413 €	2 029 €	2 747 €	3 857 €	5 201 €	8 025 €	13 108 €	20 968 €
Med		1 374 €	1 976 €	2 676 €	3 679 €	4 622 €	6 703 €	9 568 €	11 954 €
Max		5 500 €	6 600 €	7 700 €	12 446 €	15 000 €	24 525 €	43 496 €	166 860 €

Tableau 5 : Montant annuel d'un contrat d'amarrage dans les ports de plaisance

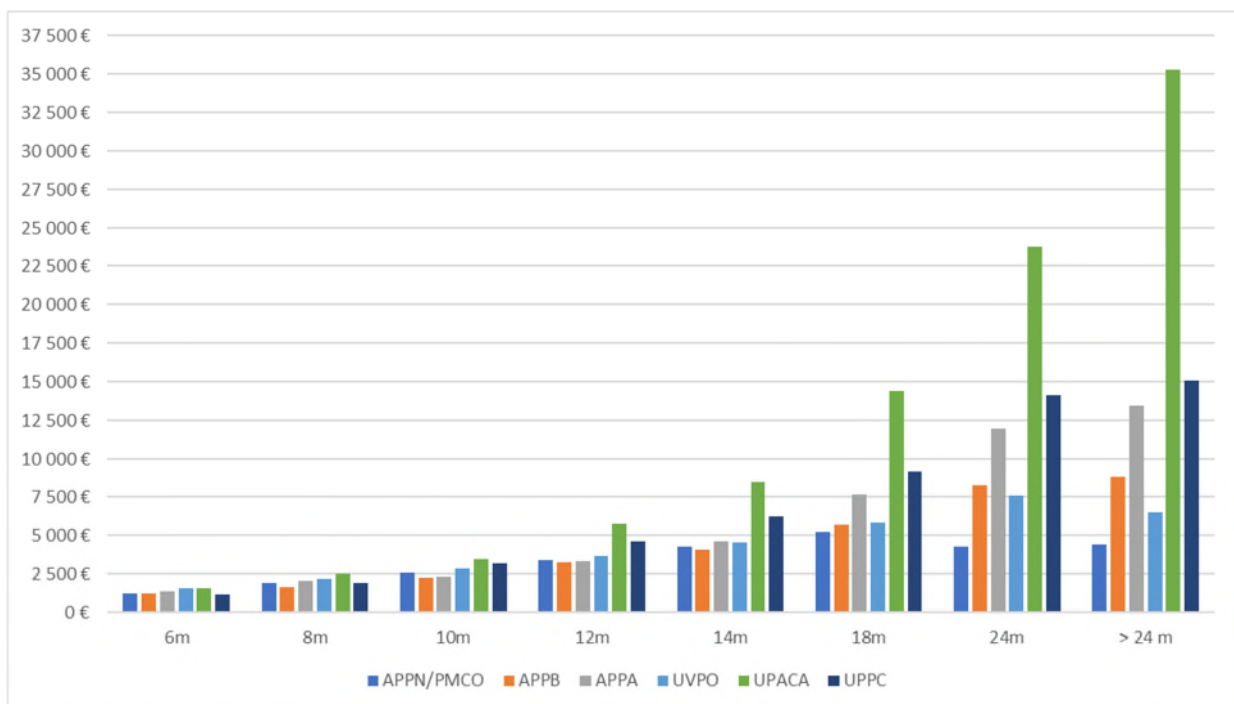
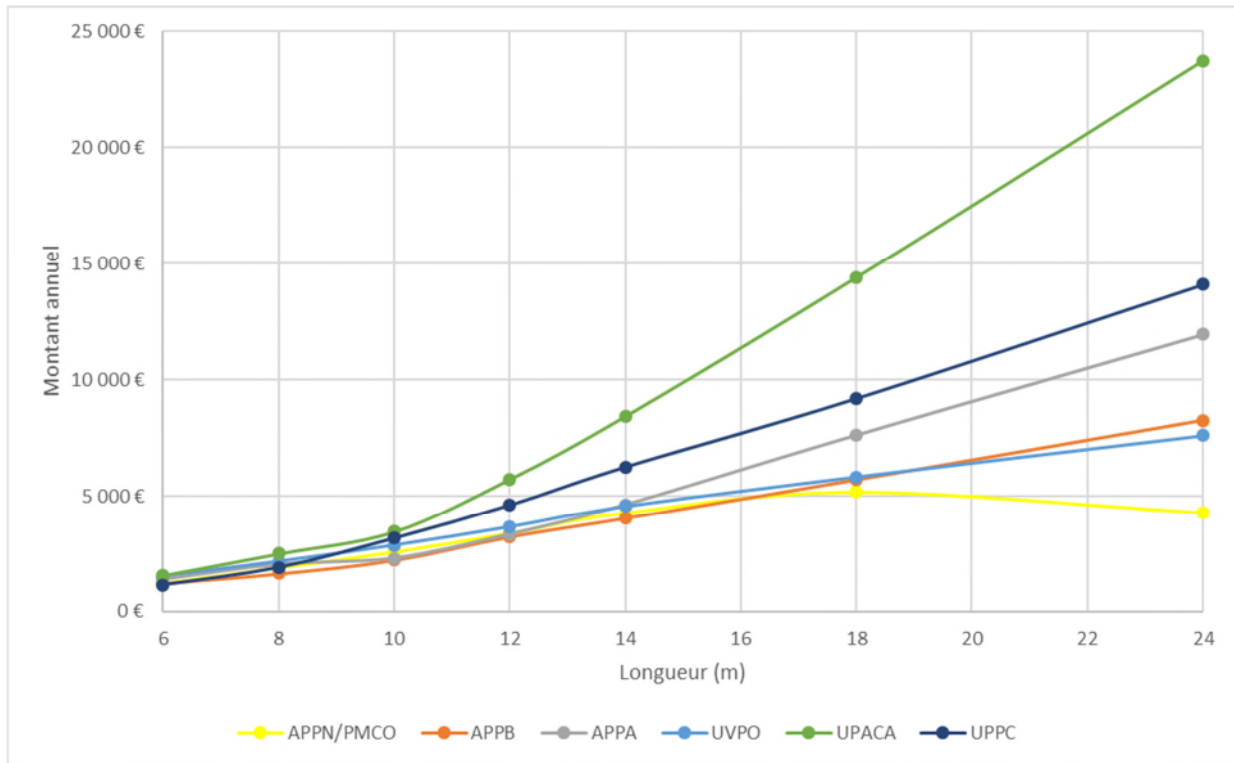


Figure 36 : Médianes des montants des contrats annuels par région

A l'échelle des régions, on remarque une certaine homogénéité dans les montants des contrats entre 6 et 10 mètres. Pour les catégories supérieures en revanche, 3 cas de figure s'observent :

- La région Sud voit les montants des contrats annuels augmenter fortement dès 10 mètres jusqu'à 24 mètres ;
- Les régions Corse et Atlantique ont des évolutions similaires avec des montants légèrement supérieurs pour la Corse ;

- Les régions Bretagne, Occitanie, Normandie et Hauts de France (pour ces deux dernières régions, le décrochement observé pour les navires de 24 mètres est avant tout lié au très petit nombre de ports proposant cette prestation et à la faible demande réciproque) présentent la même évolution des montants avec une progression linéaire sans inflexion à partir des 10 mètres comme observé pour les régions précédentes.

L'analyse des prix des contrats annuels en fonction de la taille des ports de plaisance met en évidence une corrélation nette. Ainsi, plus la taille du port augmente, plus le montant annuel du contrat augmente pour une même catégorie de navire. Des services proposés plus nombreux et des infrastructures plus importantes et coûteuses en entretien sont les deux raisons principales à cette augmentation.

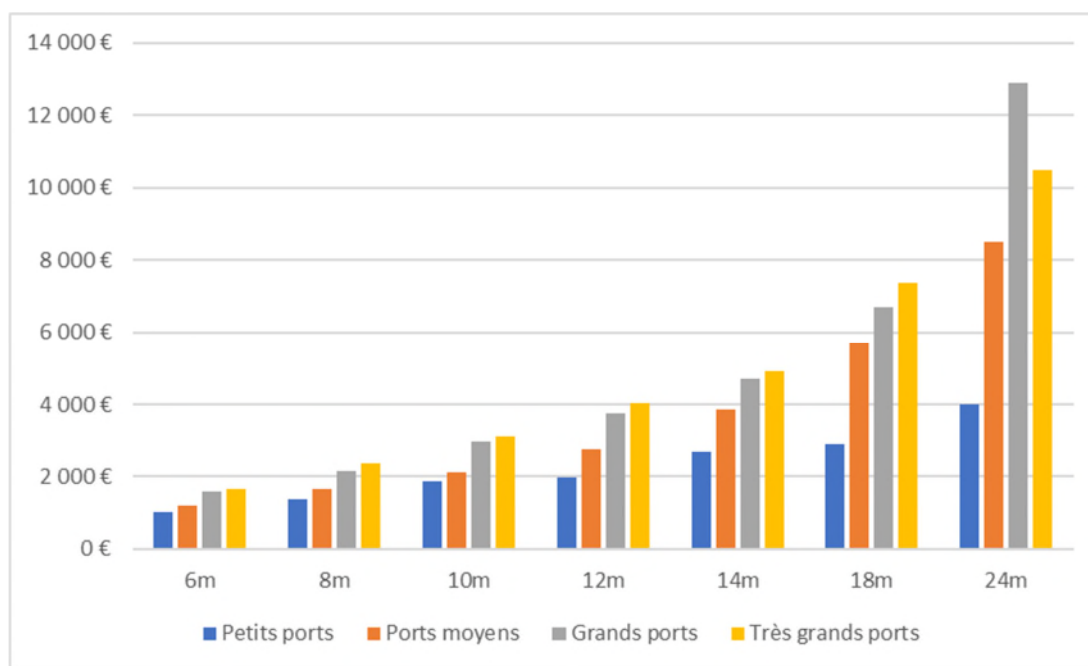


Figure 37 : Médianes des montants des contrats annuels par type de port

### 3.5.2 Le passage dans les ports de plaisance

Si la redevance annuelle des plaisanciers constitue la source principale de revenus d'un port de plaisance, les escales représentent une source complémentaire tout en participant à la vitalité des stations dans lesquelles ils s'inscrivent.

Le nombre de nuitées en escale généré par les ports de plaisance varie en fonction de plusieurs facteurs tels que la taille du port, les services offerts, sa localisation géographique, la saisonnalité, l'attractivité touristique de la station balnéaire ou encore le nombre de places disponible dans le bassin portuaire. Ce nombre important de variable fait qu'une extrapolation au niveau hexagonal du nombre de nuitées à partir de l'échantillon n'a pas de sens et ne peut donner un résultat satisfaisant et validé.

Tout comme les types de ports de plaisance, une grande diversité de situations se rencontre dans l'importance des escales en fonction de la localisation. Au niveau hexagonal, une petite moitié des ports de l'échantillon (44%) déclare moins de 1000 nuitées annuelles en escale alors que 3 ports sur 10 ont une position médiane avec entre 1000 et 5000 escales et la même proportion des ports ont plus de 5000 escales.

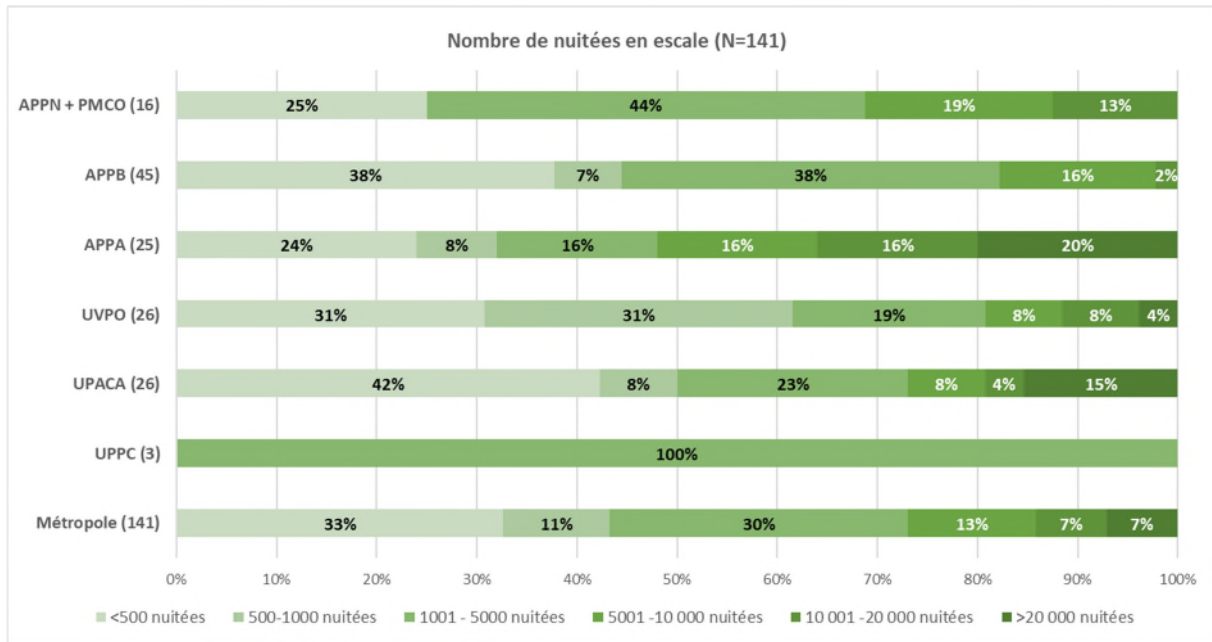


Figure 38 : Nombre de nuitées en escale dans les ports de plaisance par région

Globalement, à l'échelle des régions, la Bretagne (45% des ports de l'échantillon), l'Occitanie (62% des ports) et la région Sud (50% des ports) présentent le plus de ports avec peu de nuitées en escale (moins de 1000 escales annuelles). A l'inverse, les régions Sud (19%) et Atlantique (36%) présentent le plus de ports avec un nombre important de nuitées en escale (plus de 10 000 annuelles).

### 3.5.3 Le chiffre d'affaires des ports de plaisance

Le chiffre d'affaires des ports de plaisance a été évalué à la fois sur la base de chiffres d'affaires déclarés et vérifiés et sur des estimations pour les ports manquants. Ainsi, 3 cas de figure se sont présentés :

- Le port de plaisance a déclaré son chiffre d'affaires annuel dans le questionnaire et celui-ci a pu être validé. Dans ce cas, cette valeur a été retenue.
- Le port de plaisance n'a pas déclaré son chiffre d'affaires annuel ou celui-ci n'a pas été validé mais le chiffre d'affaires a pu être retrouvé sur les sites spécialisés pour les ports à gestion de type privée (societe.com & pappers.fr) ou sur les sites des collectivités pour les ports à gestion de type publique. La valeur a alors été retenue.

Dans ces deux cas de figure précédents, il s'agit de chiffres d'affaires réels et validés.

- Pour les ports de plaisance pour lesquels le chiffre d'affaires n'a pas pu être récupéré, une estimation a été faite sur la base des principes suivants :
  - Calcul de la moyenne et de la médiane du chiffre d'affaires pour chaque classe de taille de port de plaisance (petit / moyen / grand / très grand port) et par façade (Ouest & Méditerranéenne).
  - Affectation à chaque port de plaisance sans chiffre d'affaires déclaré des chiffres estimés précédemment.

Une fois chaque port de plaisance disposant d'une valeur de chiffre d'affaires annuel, la somme des valeurs des ports par département, par région et à l'échelle hexagonale a pu être calculée.

Le chiffre d'affaires est un indicateur clé de l'économie portuaire, reflétant la capacité des ports de plaisance à générer des revenus et assurer leur fonctionnement. Il dépend principalement des redevances versées par les plaisanciers mais intègre aussi les revenus issus des services annexes qui peuvent varier d'un port de plaisance à l'autre.

En 2024, pour l'ensemble des ports de plaisance de l'Hexagone, le chiffre d'affaires s'élève à environ 600 M€ avec une valeur calculée à partir des médianes à 576 M€ et à partir des moyennes à 611 M€ soit un faible intervalle de 35 M€. Les ports de plaisance de la façade Méditerranéenne génèrent environ 65 % de celui de la métropole.

Du point de vue géographique, la région Sud avec environ 300 M€ de chiffre d'affaires représente 50% du chiffre d'affaires hexagonal. S'il est élevé (supérieur à 20 M€) pour les 3 départements de cette région, le Var et les Alpes-Maritimes se démarquent nettement avec des valeurs supérieures à 100 M€ portées principalement par les segments moyenne et grande plaisance.

Outre les Bouches du Rhône, 4 autres départements génèrent plus de 20 M€ de chiffre d'affaires :

- L'Hérault, porté par des ports de grande taille avec des niveaux de service important ;
- La Charente Maritime où la plaisance connaît un de ses centres hexagonaux les plus importants.
- Le Sud Bretagne avec le Finistère et le Morbihan, départements disposant à la fois de nombreux ports et de locomotives importantes (la rade de Lorient, le Golfe du Morbihan, La Forêt-Fouesnant et Brest notamment)

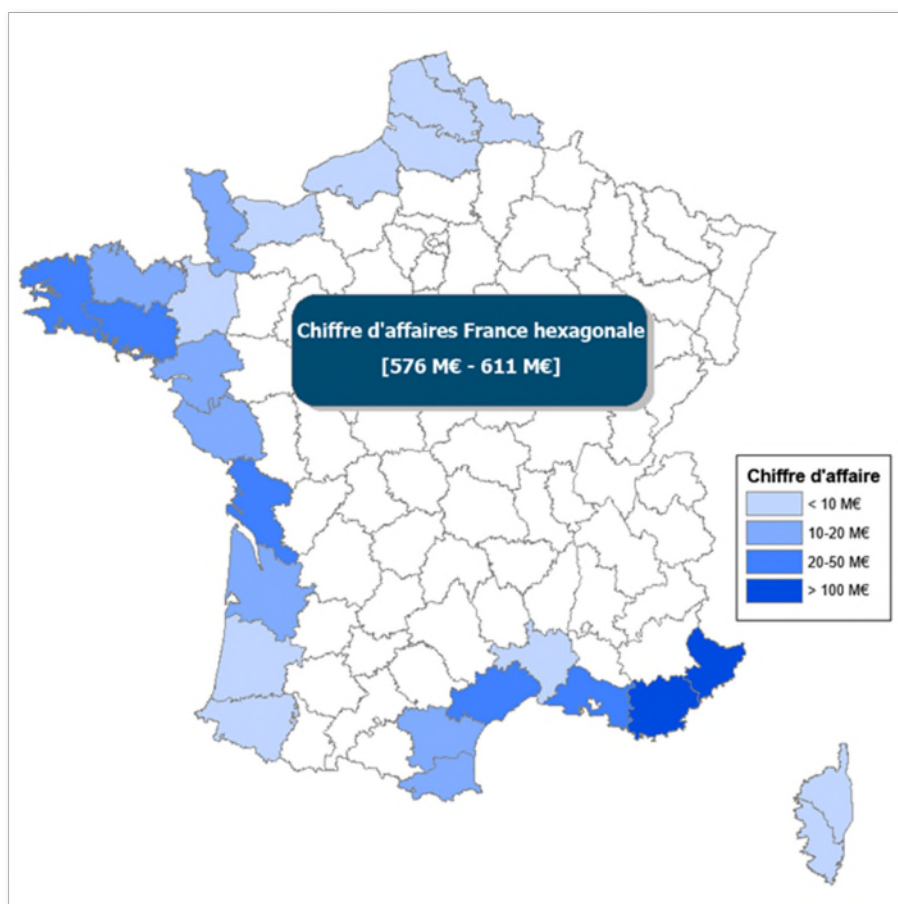


Figure 39 : Chiffre d'affaires annuel des ports de plaisance hexagonaux par département

Région	Médiane	Moyenne
APPN et PMCO	28 361 k€	28 556 k€
APPB	111 183 k€	112 498 k€
APPA	71 285 k€	71 482 k€
UVPO	69 355 k€	72 535 k€
UPACA	279 720 k€	306 387 k€
UPPC	16 326 k€	20 131 k€
<b>Métropole</b>	<b>576 621 k€</b>	<b>611 197 k€</b>

Tableau 6 : Chiffre d'affaires annuel des ports de plaisance hexagonaux

### 3.5.4 L'emploi dans les ports de plaisance

Les ports de plaisance sont générateurs d'emplois, tant pour la gestion et l'exploitation des infrastructures portuaires que pour les services liés à la plaisance. L'indicateur retenu est le nombre d'emplois en équivalent temps plein (ETP) qui permet de s'affranchir de la saisonnalité des emplois et de proposer une base de comparaison commune à tous les ports.

Dans un premier temps, on remarquera logiquement que plus la taille du port augmente, plus le nombre d'emplois est important. La recherche d'une corrélation entre le nombre d'anneaux et le nombre d'emplois met en évidence une relation assez claire entre les deux paramètres.

Pour chaque façade, un port particulier s'écarte de l'échantillon et peut influencer fortement sur la corrélation linéaire. Les corrélations sans ce port pour la façade Ouest ( $Y=0,010 \cdot X+0,426 / R^2 = 0,79$ ) et pour la façade Méditerranéenne ( $Y=0,019 \cdot X-0,54 / R^2 = 0,68$ ) ne sont pas fondamentalement changées en excluant ces valeurs.

En façade Ouest, la corrélation est meilleure ce qui traduit une certaine homogénéité entre les ports. En Méditerranée, la corrélation plus faible est la résultante d'une dispersion des valeurs notamment sur les grands et très grands ports. Cette différence est liée à des niveaux de services différents en fonction des ports avec d'un côté une plaisance qui se rapproche plus de ce qui est observé sur la façade Ouest et de l'autre côté certains ports qui proposent plus de services se traduisant par plus d'emplois notamment saisonniers.

Appliquée à l'ensemble des ports hexagonaux, ces corrélations traduisent un nombre d'emplois directs pour les ports de plaisance de l'ordre de 3 050 emplois (1025 ETP sur la façade Ouest et 2025 ETP sur la façade Méditerranéenne).

Si l'on s'intéresse à l'emploi en fonction de la taille des ports de plaisance, les ratios d'ETP pour 100 anneaux observés sur l'échantillon n'évoluent pas de la même manière en fonction de la façade. Ainsi, sur la façade Ouest, on ne remarque pas d'évolution notable du ratio en fonction de la taille du port avec des valeurs comprises entre 1,0 et 1,3 ETP/100 anneaux. Les petits ports présentent un ratio légèrement supérieur aux autres catégories sans que cela soit vraiment discriminant (le nombre d'emplois dans les ports de moins de 100 anneaux est légèrement surévalué du fait du mode de calcul). En revanche, sur la façade Méditerranéenne, une évolution importante s'observe en fonction de la taille du port de plaisance. Si les petits ports, avec 1,1 ETP/100 anneaux, sont dans le même ordre de grandeur que sur la façade Ouest, les ports de taille plus importante présentent des ratios plus élevés, de 1,5 ETP/100 anneaux pour les ports de taille moyenne à 2,0 ETP/100 anneaux pour les grands ports. La légère baisse observée pour les très grands ports peut s'expliquer par une mutualisation des moyens de certains services une fois une certaine taille atteinte notamment dans la gestion administrative des ports.

La comparaison des résultats pour les deux façades montre donc un ratio d'emplois / 100 anneaux commun pour les petits ports. En revanche, plus la taille du port augmente, plus les ports méditerranéens créent de l'emploi du fait d'une offre de services plus développée, offre de services en lien avec les attentes de la clientèle locale.

A l'échelle nationale, les deux situations distinctes décrites précédemment ont pour effet un lissage des résultats avec des ratios similaires pour les ports de petite et moyenne taille ainsi que pour les ports de grande et très grande taille et peu différents entre les deux catégories (0,2 ETP/10 anneaux).

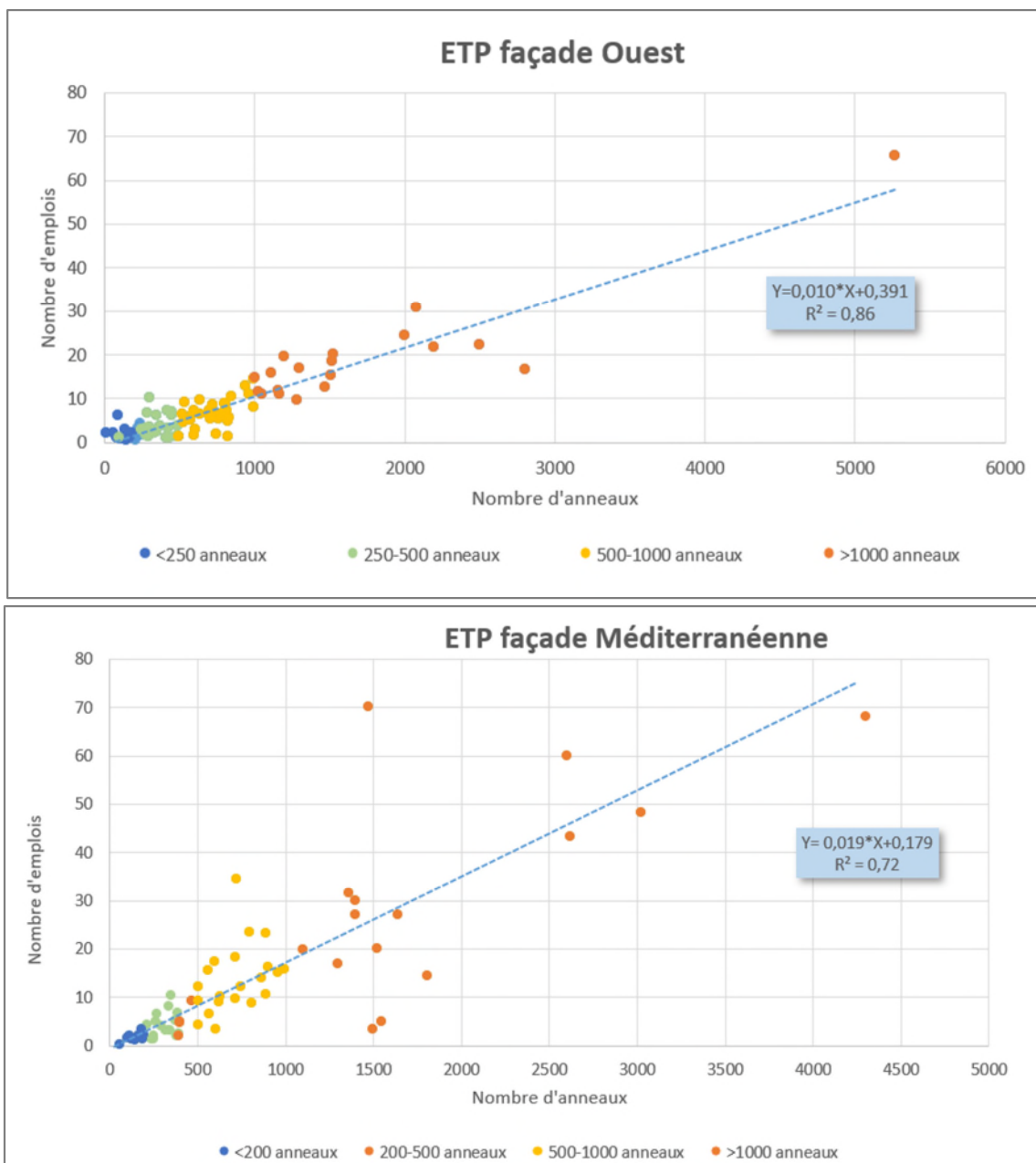


Figure 40 : Relation entre emplois directs et nombre d'anneaux dans les ports de plaisance

Façade Ouest				
Taille port	N	Nbr anneaux	Nbr emplois	ETP/100 anneaux
0-250 anneaux	18	2925	37,75	1,3
250-500 anneaux	28	10239	101,25	1,0
500-1000 anneaux	25	18425	184,425	1,0
>1000 anneaux	19	28450	311,125	1,1
<b>Total</b>	<b>90</b>	<b>60039</b>	<b>634,55</b>	<b>1,1</b>

Façade Méditerranée				
Taille port	N	Nbr anneaux	Nbr emplois	ETP/100 anneaux
0-250 anneaux	15	2675	29,75	1,1
250-500 anneaux	15	5437	82,25	1,5
500-1000 anneaux	20	13863	276,5	2,0
>1000 anneaux	14	26767	485,25	1,8
<b>Total</b>	<b>64</b>	<b>48742</b>	<b>873,75</b>	<b>1,8</b>

Hexagone				
Taille port	N	Nbr anneaux	Nbr emplois	ETP/100 anneaux
0-250 anneaux	33	5600	67,5	1,2
250-500 anneaux	43	15676	183,5	1,2
500-1000 anneaux	45	32288	460,925	1,4
>1000 anneaux	32	55217	796,375	1,4
<b>Total</b>	<b>154</b>	<b>108781</b>	<b>1508,3</b>	<b>1,4</b>

Tableau 7 : Nombre d'emplois en fonction de la taille du port de plaisance

### 3.6 ENVIRONNEMENT ET QUALITE

L'environnement et la qualité sont des enjeux majeurs pour les ports de plaisance. Comme toute activité récréative ou touristique, la plaisance se nourrit d'un environnement de qualité et doit intégrer dans ces process cette composante. Dans le cadre de cet observatoire, l'environnement sera abordé au travers de différentes thématiques :

- Les certifications environnementales, gages d'un engagement du gestionnaire dans une politique environnementale globale à l'échelle de son port ;
- La gestion des profondeurs et la nécessité de dragages, enjeu majeur de tout gestionnaire de port de plaisance ;
- La gestion des fluides, enjeu à la fois environnemental et économique ;
- L'engagement dans des démarches qualitatives d'accueil touristique, démarches devenues primordiales dans un changement important du comportement et des attentes des plaisanciers.

#### 3.6.1 Les certifications environnementales

Les certifications environnementales constituent un outil important pour valoriser l'engagement des ports de plaisance en faveur de l'environnement et du développement durable. Les certifications Ports Propres et Ports Propres actifs en Biodiversité ont ainsi été créées en ce sens.

En juin 2024, l'UPACA, avec le soutien de la Région Sud, est à l'origine de la transformation de la Certification Européenne Ports Propres en Norme Mondiale, la Norme ISO 18725. Cette norme, seule certification mondiale spécifique aux ports de plaisance, est contrôlée, en France, par AFNOR Certification.

La Norme ISO 18725 se compose de deux volets dont le premier est un volet obligatoire intitulé « Ports Propres » et le second est un volet optionnel intitulé « Ports Propres Actif en Biodiversité ». Ce dernier visant particulièrement la préservation de la biodiversité. L'obtention de la certification Ports Propres repose, quant à elle, sur une démarche en 5 étapes :

- la réalisation d'un diagnostic environnemental,
- la mise en place de moyens pour lutter contre les pollutions chroniques,
- la mise en place de moyens de lutte contre les pollutions accidentelles et de systèmes permettant des économies d'eau et énergie,
- la formation du personnel,
- la sensibilisation des usagers du port.

En France métropolitaine, au 1<sup>er</sup> août 2025, 102 ports sont certifiés Ports Propres (21% des ports) et 59 certifiés Ports Propres Actifs en Biodiversité (12% des ports). Un raisonnement en nombre d'anneaux portuaires met en évidence 72 157 anneaux certifiés Ports Propres (35% des anneaux) et 46 372 anneaux certifiés Ports Propres Actifs en Biodiversité (23% des anneaux). La forte différence observée met en évidence une appropriation préférentielle de la certification par les ports de capacité plus importante par rapport aux ports de plus petite taille.

Du point de vue géographique, les régions ne sont pas investies de la même façon dans la certification. Initiée par l'UPACA, la région Sud apparaît logiquement comme la plus avancée dans la démarche avec 37% des ports et 52% des anneaux certifiés. La démarche a diffusé progressivement en Méditerranée entraînant la région Occitanie (26% des ports pour 35% des anneaux) et en façade Ouest où les régions Bretagne et Atlantique présentent 27% de leurs anneaux certifiés. Ces deux régions de la façade Ouest se démarquent l'une de l'autre dans l'appropriation par les ports puisque, à nombre d'anneaux certifiés égal, la certification concerne 16% des ports en Bretagne pour seulement 4% des ports en Atlantique. Les autres régions sont à un stade plus précoce de l'assimilation de cette certification.

Certification	Ports Propres		Ports Propres et Actifs en Biodiversité	
	Ports	Anneaux	Ports	Anneaux
APPN et PMCO	2	1 412	1	760
APPB	23	14 653	10	8 380
APPA	3	8 375	2	7 967
UVPO	11	10 473	8	7 800
UPACA	60	35 717	36	20 848
UPPC	3	1 527	2	617
<b>Hexagone</b>	<b>102</b>	<b>72 157</b>	<b>59</b>	<b>46 372</b>

Tableau 8 : Certifications environnementales des ports de plaisance par région

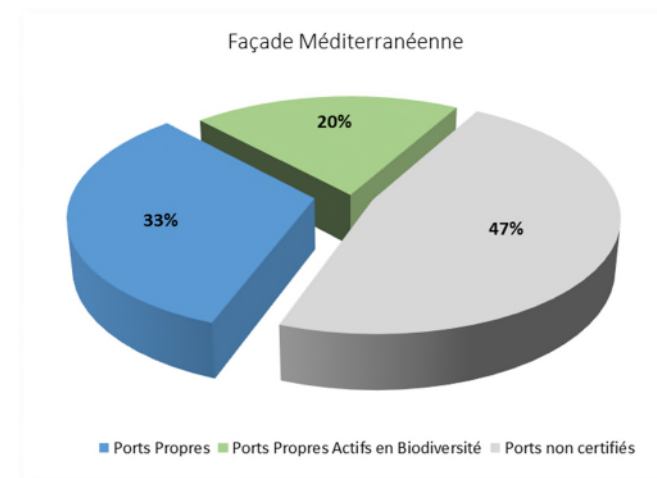
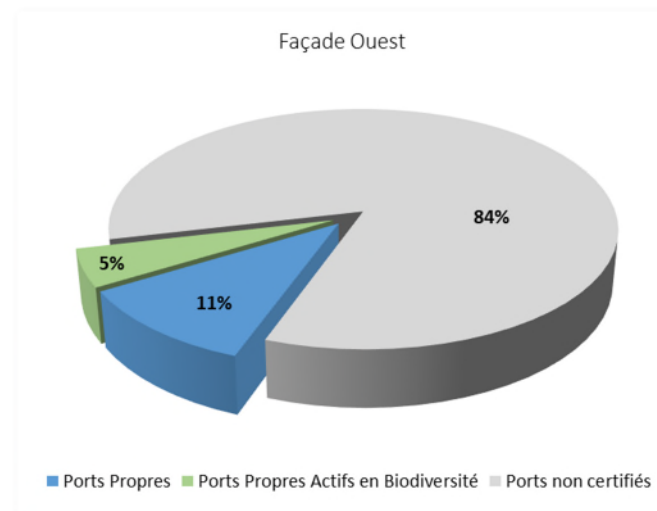
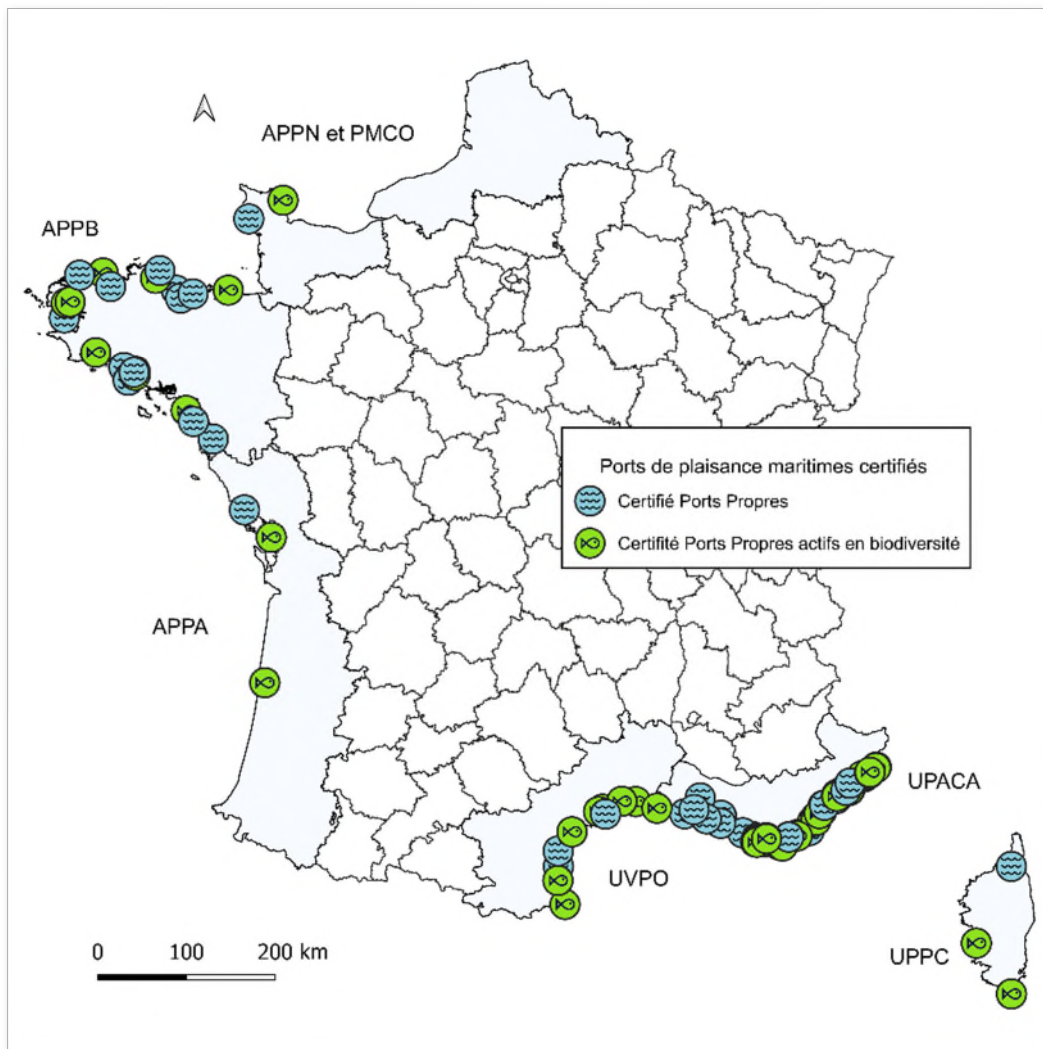
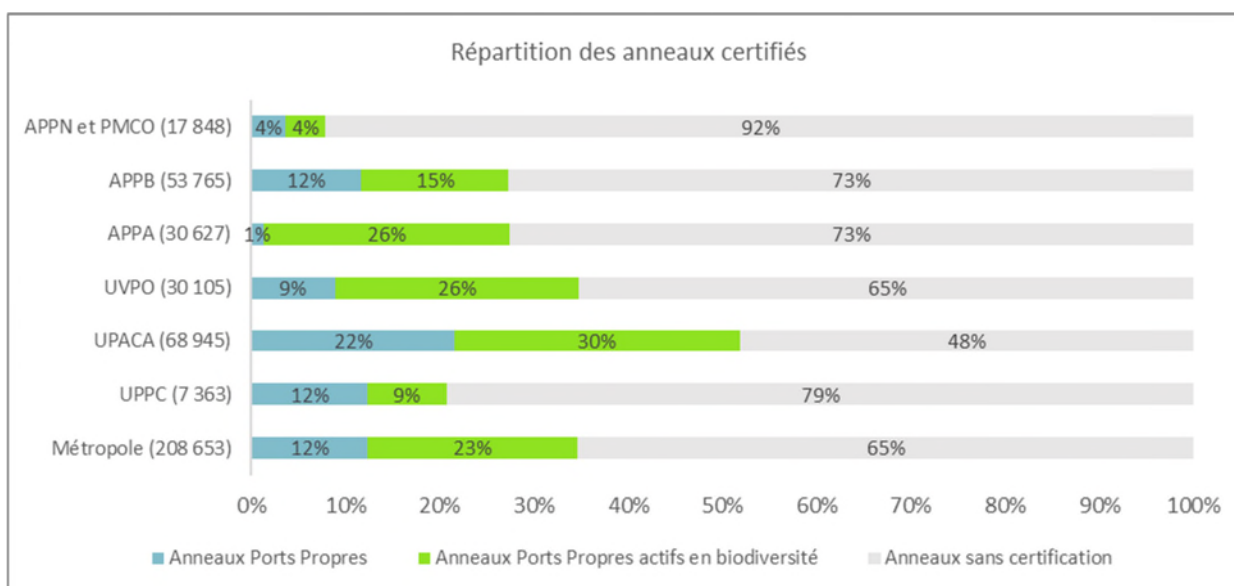
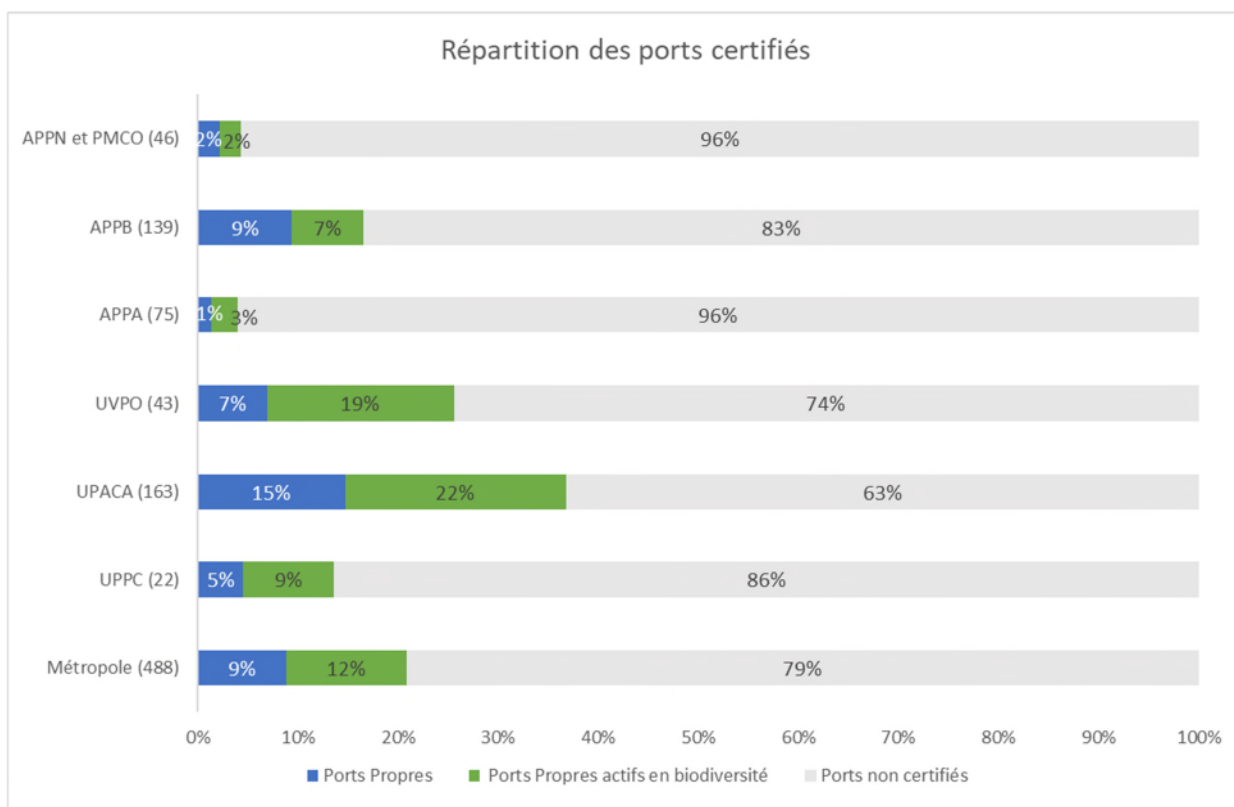


Figure 41 : Répartition des ports de plaisance hexagonaux disposant d'une certification environnementale



Avertissement : Un Port Propre Actif en Biodiversité est un port ayant au préalable obtenu la certification Ports Propres. Le total des ports hexagonaux certifiés Ports Propres sont donc les ports uniquement certifiés Ports Propres et les Ports Propres Actif en Biodiversité.

Figure 42 : Certifications environnementales en nombre de ports et d'anneaux par région

La diffusion de la Norme Ports Propres est en phase d'expansion importante et les pourcentages de ports impliqués dans la démarche augmentera fortement dans les prochains mois et prochaines années.

Comme mentionné la certification comporte deux niveaux, Ports Propres et Ports Propres Actifs en Biodiversité. Pour toutes les régions, le pourcentage de ports ayant les deux niveaux de certification est supérieur à celui ne disposant que de la certification Ports Propres.

Si les ports et anneaux de plaisance certifiés restent aujourd'hui une minorité, 80 % des ports de l'échantillon ont affirmé avoir l'intention d'obtenir une nouvelle certification dans les trois prochaines années. Les ports souhaitant s'engager dans ces démarches sont plus nombreux dans les unions régionales où le nombre de ports certifiés aujourd'hui reste faible, notamment sur la façade Ouest et en Corse.

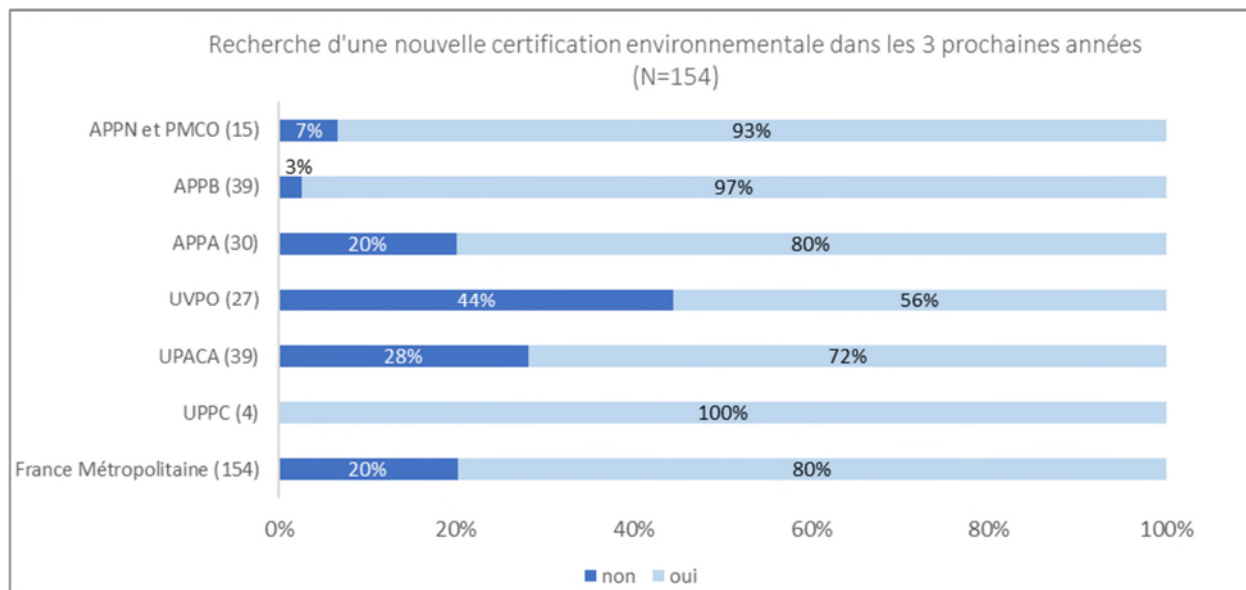


Figure 43 : Orientation des ports vers de nouvelles certifications environnementales par région

### 3.6.2 Environnement et process

Trop souvent l'environnement est considéré comme une contrainte pour les gestionnaires de port alors que son intégration dans les différents process de fonctionnement portuaire permet de le transformer indéniablement en un avantage concurrentiel.

Ce changement de paradigme infuse doucement dans les ports de plaisance avec 2/3 des ports de plaisance disposant d'un service ou d'un référent *Environnement* en interne. Les ports méditerranéens (régions Sud et Occitanie) se situent dans cette proportion (le faible nombre de réponses en Corse ne permet pas de statuer) alors que des variations conséquentes apparaissent sur la façade Ouest. Les ports bretons ont ainsi pour 84% d'entre eux intégrés la problématique en interne alors qu'ils ne sont qu'un peu moins de la moitié dans les autres régions de la façade.

Sans surprise, une tendance nette à une plus grande disponibilité d'un service ou d'un référent *Environnement* en interne s'observe dans les ports de plus grande taille par rapport aux petits ports. La présence d'un personnel plus nombreux et les problématiques environnementales décuplées expliquent cette logique.

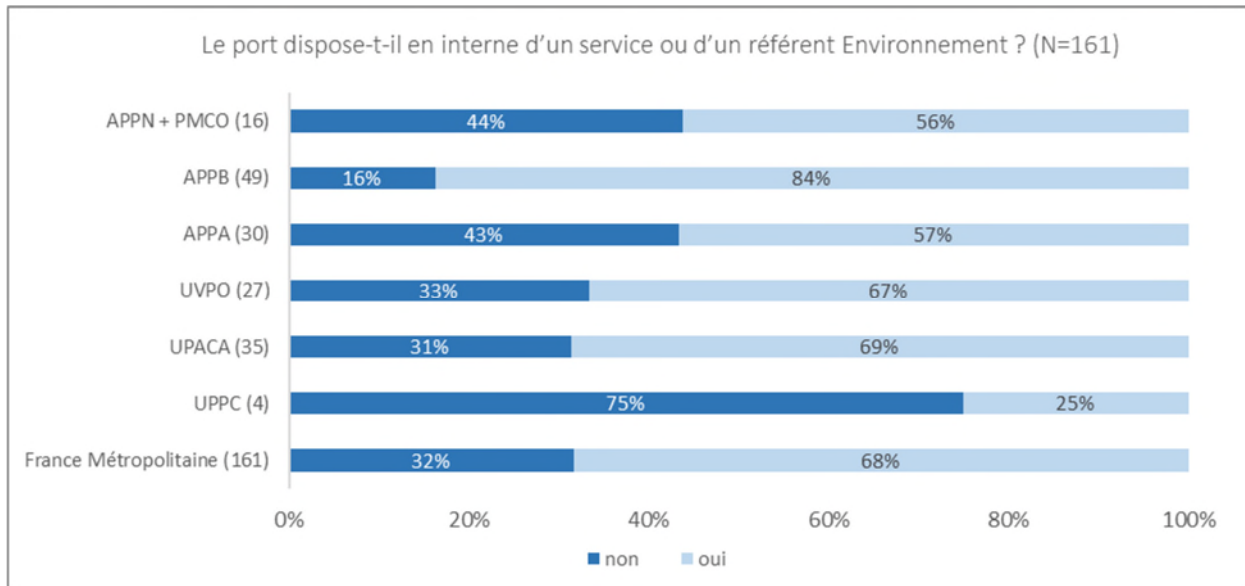


Figure 44 : Existence d'un service Environnement dans les ports de plaisance par région

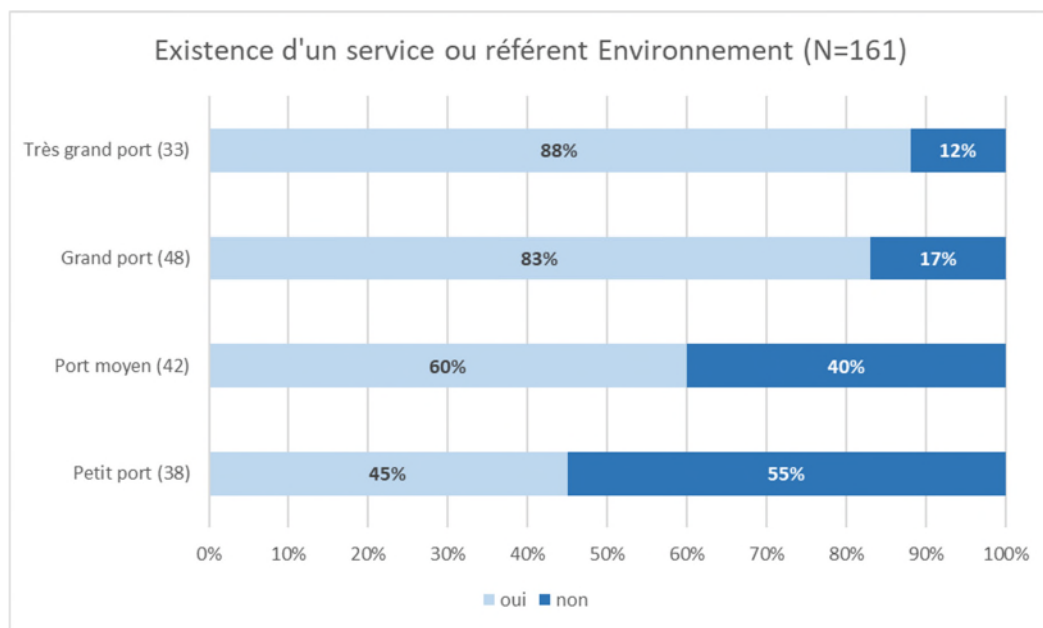


Figure 45 : Existence d'un service Environnement dans les ports de plaisance en fonction de la taille

### 3.6.3 La gestion des profondeurs

La gestion des profondeurs des bassins portuaire est essentielle pour permettre aux ports de plaisance de maintenir leur activité et constitue une des tâches majeures des gestionnaires portuaires. Le dragage est une opération qui consiste à retirer les sédiments accumulés au fond des ports afin de maintenir les profondeurs indispensables aux déplacements des navires. Cette opération doit être réalisée régulièrement dans de nombreux ports et s'avère délicate du fait de la contamination des sédiments portuaires et du respect des normes environnementales indispensable pour limiter l'impact sur les écosystèmes marins.

Les ports de l'échantillon indiquent à 46 % (soit près de la moitié) avoir effectué un dragage d'entretien au cours des trois dernières années. La grande majorité des ports des régions Atlantique, Normandie et Hauts de France ont réalisé récemment cette opération avec des pourcentages compris entre 63 et 73%. A contrario, les ports méditerranéens et bretons ont moins eu recours à cette opération avec des pourcentages compris entre 31 et 48%. Avec seulement 4 réponses, le résultat de la Corse est peu significatif.

Pour 53% des ports de l'échantillon, un dragage d'entretien sera nécessaire dans les trois prochaines années en légère augmentation par rapport à la période précédente. Cette augmentation est notable pour les ports situés en Corse avec 3 des 4 ports ayant besoin d'un dragage à mettre en relation avec une absence de dragage des ports corses lors des 3 dernières années. Cette nécessité concerne également les ports de l'Atlantique dont 73 % d'entre eux avait déjà réalisé un dragage au cours des dernières années. La quasi-totalité des régions voit leur besoin en dragage augmenter.

La comparaison des deux périodes laisse apparaître trois groupes de ports :

- Ceux des régions Atlantique, Normandie et Hauts de France qui ont des besoins passés et futurs plus importants ;
- Ceux des régions Sud et Bretagne qui semblent moins concernés par la problématique ;
- Ceux de la région Occitanie qui apparaît dans une position transitoire avec des besoins en forte augmentation.

Ces résultats doivent être interprétés avec prudence et ne traduisent pas forcément uniquement le besoin de dragage d'entretien des ports de plaisance, ils peuvent également refléter la difficulté de réalisation des dragages pour les gestionnaires de port soit pour des coûts de réalisation de l'opération trop élevés soit pour une absence de filière d'élimination des déblais de dragage opérationnelle.

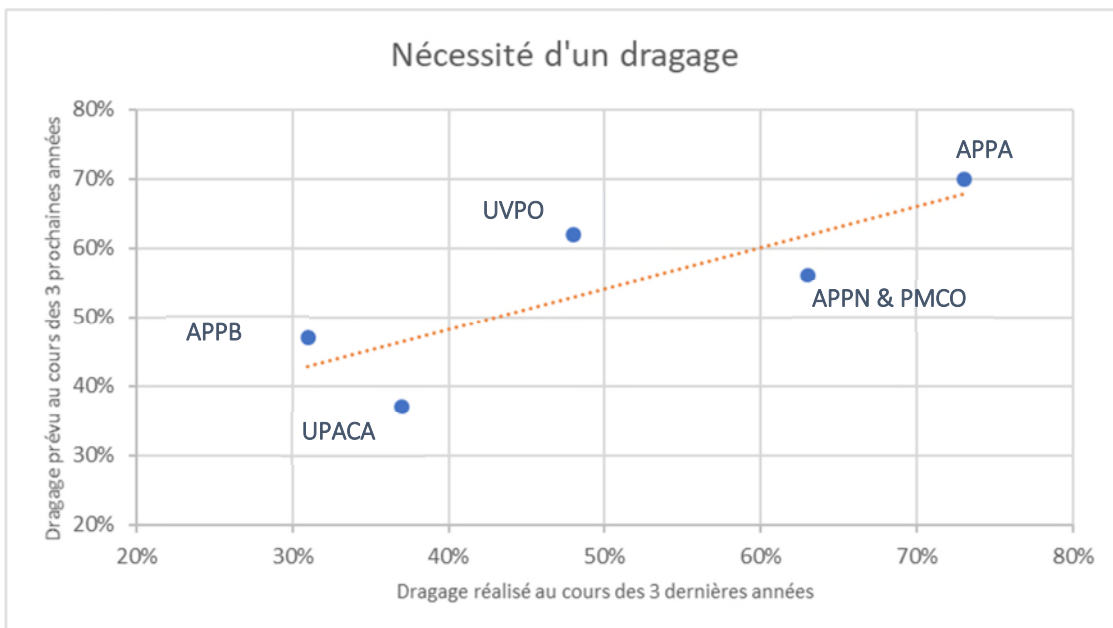
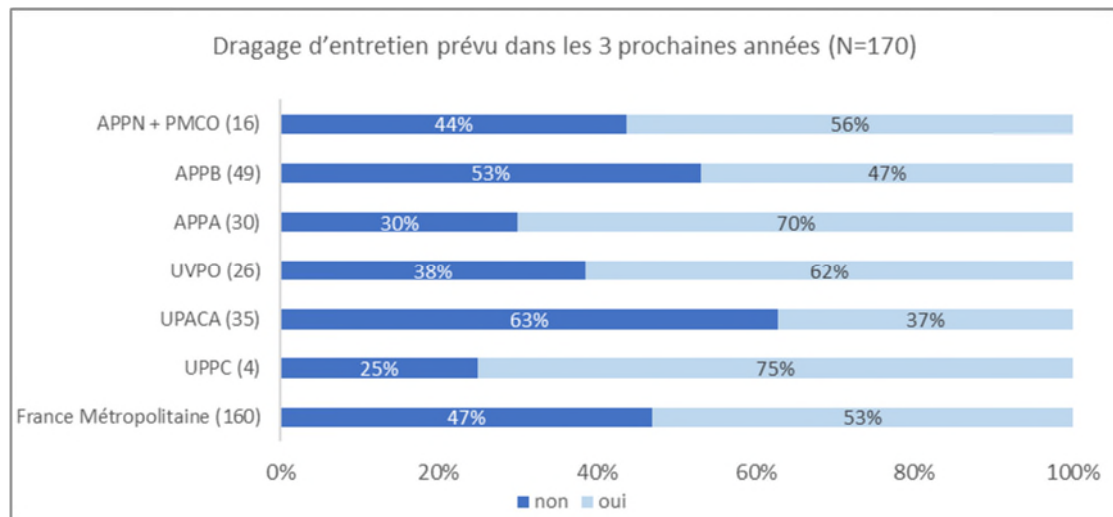
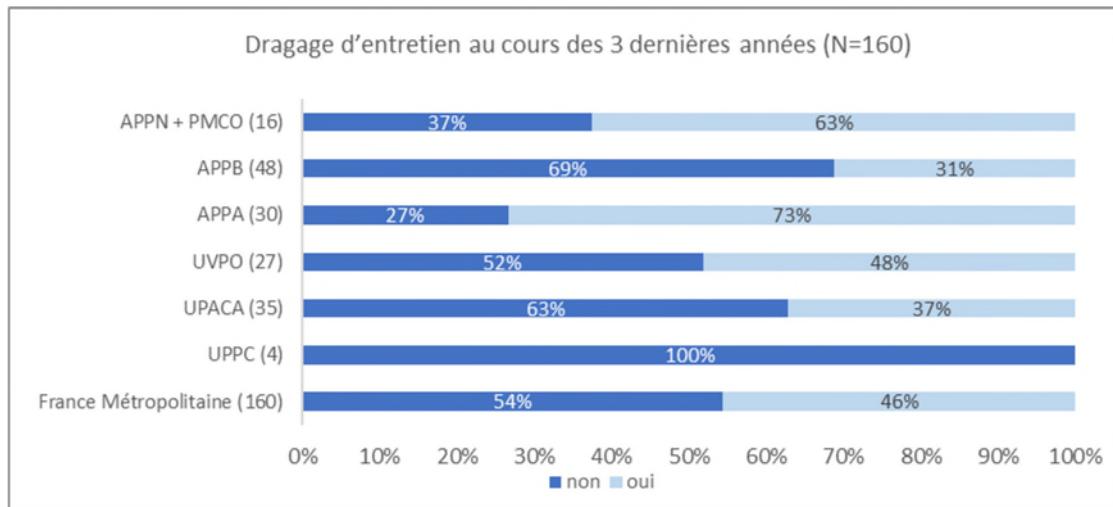


Figure 46 : Problématique du dragage dans les ports de plaisance par région

### 3.6.4 La gestion énergétique

La prise en compte des enjeux environnementaux dans les ports de plaisance se traduit également par une gestion énergétique optimisée, visant à réduire les consommations et à favoriser l'intégration des énergies renouvelables. Cela implique la mise en place d'équipements performants et une adoption de mesures concrètes pour une meilleure maîtrise des coûts énergétique et une réduction de l'empreinte environnementale.

Au sein des ports de plaisance, l'installation de nouveaux équipements favorisant la transition écologique reste limitée. Seuls 7% des ports de l'échantillon disposent de bornes de recharges électriques rapides pour les navires, ce qui est cohérent avec le faible pourcentage de navires électriques, représentant seulement 4 % des anneaux métropolitains. Le déploiement des bornes de recharge électrique pour les navires est identique sur la façade Ouest entre la Bretagne et l'Atlantique alors que l'offre n'existe pas plus au Nord. En Méditerranée, l'offre apparaît plus développée en région Sud (11%) qu'en Occitanie (4%) alors qu'un des quatre ports corses propose ce service.

La gestion énergétique dans les ports de plaisance a connu une certaine notoriété il y a quelques mois lors de la forte augmentation du prix de l'énergie. Si cette attention est un peu retombée depuis, elle reste un enjeu majeur pour les ports de plaisance aussi bien au niveau environnemental qu'économique.

Les ports de plaisance ont globalement pris conscience de cette problématique avec de 70 à 75% des ports par région et au niveau national ayant mis en œuvre des mesures concrètes de gestion énergétique. Seule la Corse se situe un peu à la traîne mais le résultat est principalement lié au faible nombre de réponses obtenues pour cette région.

Les mesures mises en œuvre par les gestionnaires de ports de plaisance sont diverses et variées. En effet, si l'on excepte l'information et la sensibilisation des usagers à la gestion énergétique qui fait l'unanimité, les autres mesures de gestion se tiennent dans un très faible intervalle sans différences géographiques significatives. Les solutions mises en œuvre par les gestionnaires de ports de plaisance combinent souvent plusieurs mesures proposées.

La taille du port apparaît comme discriminant dans la mise en place de mesures de gestion énergétique. Ainsi, les ports n'appliquant pas de mesures concrètes sont pour 44 % des ports de petite taille (< 250 anneaux) et seulement 8 % d'entre eux sont des ports de très grandes tailles (> 1 000 anneaux).

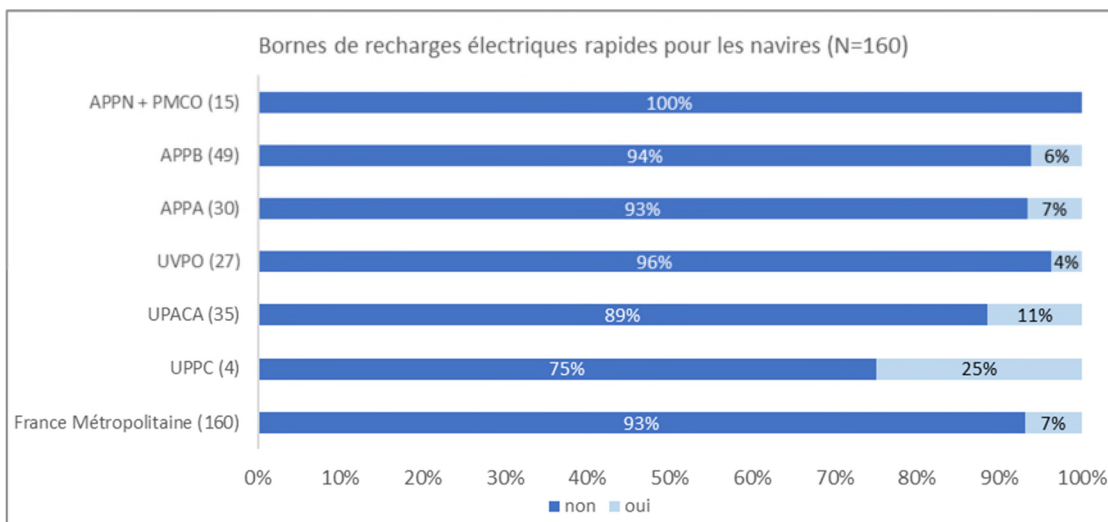


Figure 47 : Existence de bornes de recharge électrique dans les ports de plaisance par région

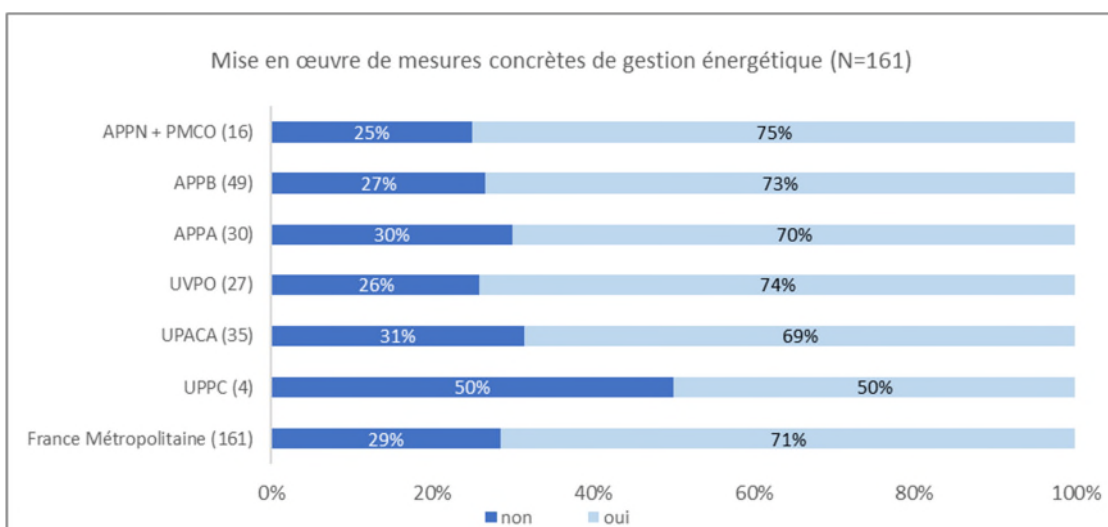


Figure 48 : Mise en œuvre de mesures de gestion énergétique dans les ports de plaisance par région

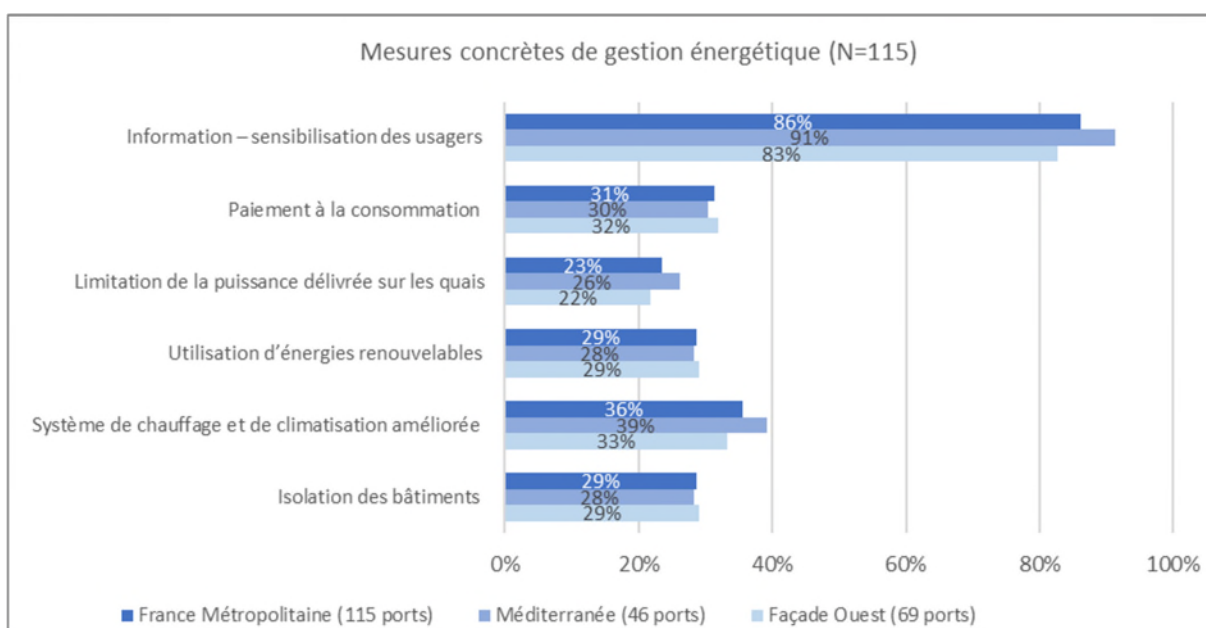


Figure 49 : Mesures de gestion énergétique dans les ports de plaisance par région

### 3.6.5 La gestion de l'eau

L'eau joue un rôle important dans le fonctionnement des ports de plaisance, tant pour le lavage des embarcations, la réalisation d'opérations techniques que pour le confort des plaisanciers. Longtemps abondante, l'eau et sa gestion n'ont connu qu'un intérêt récent dans les ports de plaisance avec des périodes de sécheresse sévère notamment en Occitanie qui ont rappelé l'intérêt de préserver la ressource voire de trouver des solutions alternatives.

De la même manière que pour la gestion énergétique, une majorité des ports de l'échantillon déclarent avoir mis en place des mesures concrètes de maîtrise de la consommation d'eau potable, même si le taux est légèrement inférieur, atteignant 65 % à l'échelle nationale. Les pourcentages sont relativement proches entre les différentes régions avec toutefois des petits écarts :

- La région Atlantique qui apparait à la traine dans la prise en considération de la problématique ;
- La région Occitanie plus sensibilisée que les autres régions, situation à mettre en perspective avec les périodes de sécheresse rencontrées ces dernières années.

Tout comme pour la gestion énergétique, la sensibilisation et l'information des usagers apparait comme l'action phare des ports de plaisance en matière de gestion de l'eau aussi bien sur la façade Ouest qu'en Méditerranée suivie de près par la mise en place de dispositifs de suivi des consommations. L'écart se creuse en revanche entre les deux façades pour les autres actions avec une façade méditerranéenne nettement en avance par rapport à la façade Ouest. Les dispositifs de régulation de la distribution d'eau potable et le contrôle (voire le remplacement) des canalisations constituent des enjeux majeurs pour les ports de plaisance, enjeux très nettement mieux appréhendés en Méditerranée. Les solutions alternatives (utilisation d'eaux non conventionnelles et adaptation de la végétation) commencent à se développer alors que le paiement à la consommation reste à la traine du fait d'un coût de distribution de l'eau plus important lié à la nécessité de mettre en œuvre des bornes spécifiques avec abonnement. On remarquera que cette dernière action est la seule que l'on retrouve plus déployée sur la façade Ouest.

Les mesures de gestion de la consommation en énergie ou en eau varient selon les ports de plaisance et leur localisation. Si certaines tendances se dégagent à l'échelle des façades, le choix des actions reste avant tout liés aux problématiques spécifiques rencontrées par chaque port.

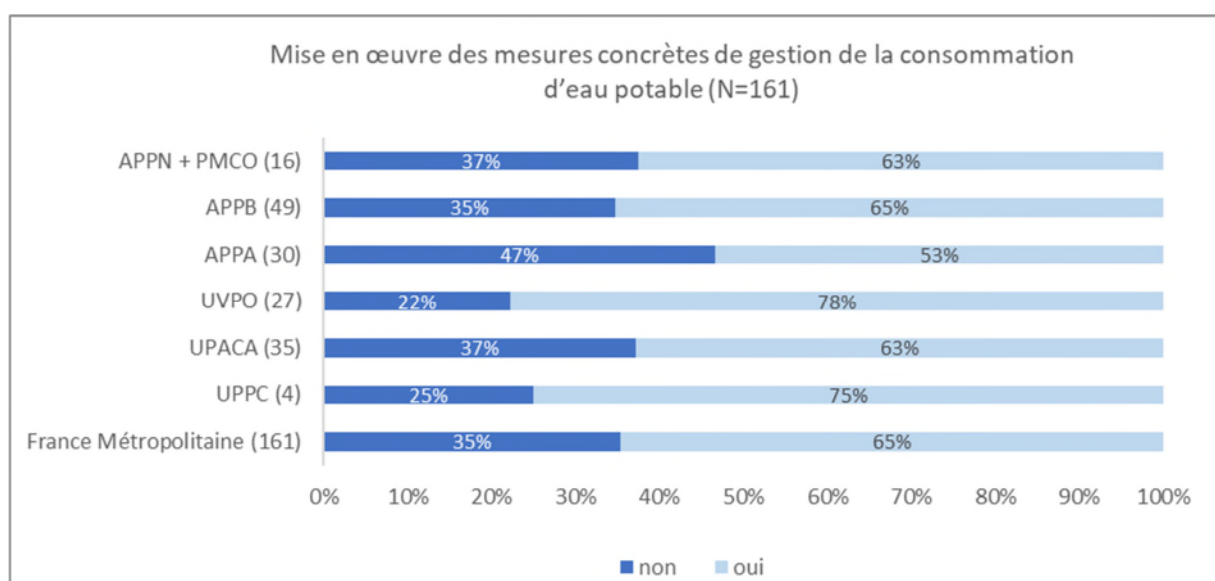


Figure 50 : Mise en œuvre de mesures de gestion de l'eau potable dans les ports de plaisance

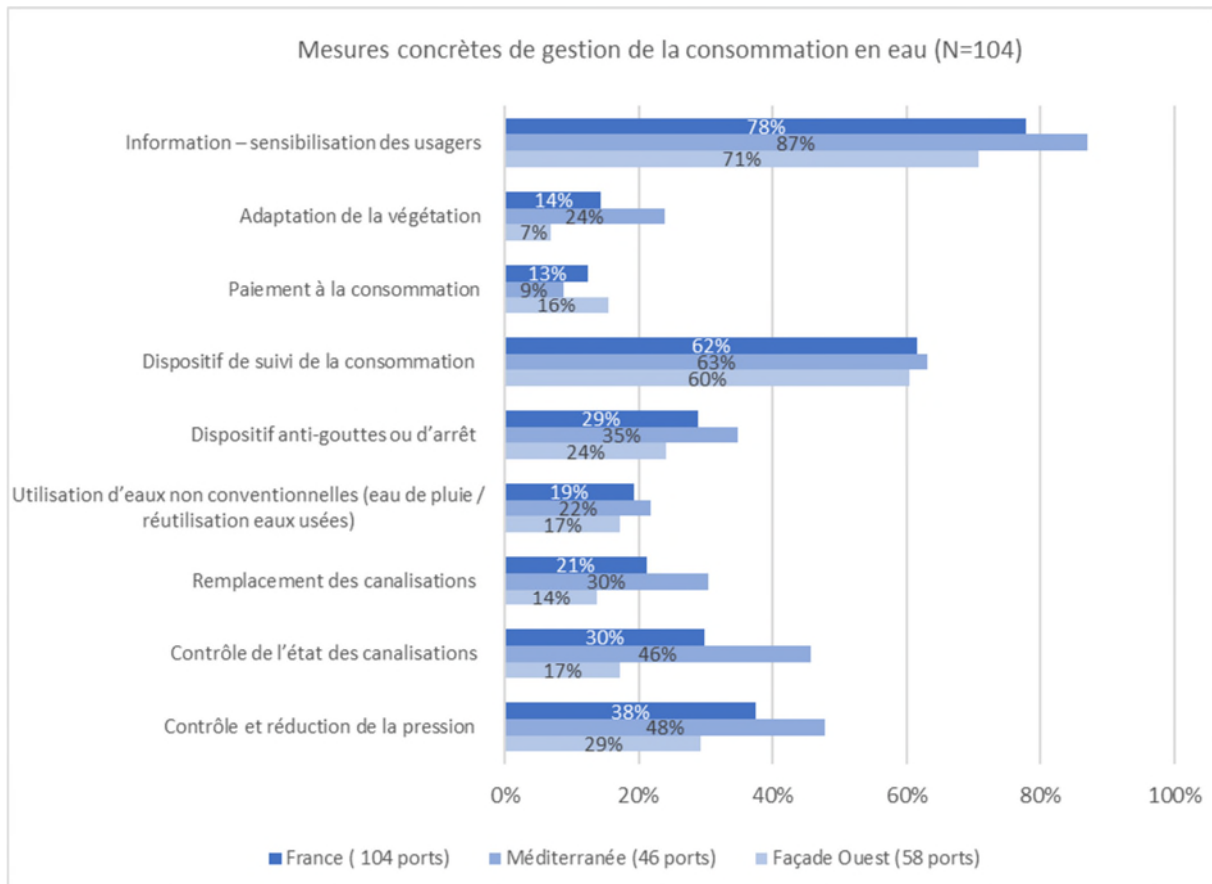


Figure 51 : Mesures de gestion de l'eau potable dans les ports de plaisance par région

### 3.6.6 Les démarches de qualité touristique

Les ports de plaisance occupent une place essentielle dans les dynamiques touristiques de leur territoire. Dans ce contexte, la mise en œuvre de démarches de qualité touristique apparaît comme un outil clé pour valoriser ces infrastructures et standardiser les prestations offertes aux usagers. Depuis mai 2024, le label « Destination d'excellence » se substitue au label « Qualité Tourisme » et valorise les professionnels de la filière touristique engagés dans une démarche de qualité et de durabilité. Les ports de plaisance pourront disposer d'un référentiel spécifique en date de mars 2026.

L'appropriation par les ports de plaisance de ces démarches qualité tourisme reste encore assez aléatoire avec seulement 42% des ports de plaisance de l'échantillon à l'échelle nationale intéressés par une adhésion. A l'échelle régionale, de grandes variations s'observent avec l'Occitanie, la Corse, la Normandie et les Hauts de France qui se démarquent nettement par leur volonté de s'engager dans la démarche et les trois autres régions (Sud, Bretagne et Atlantique) qui présentent un relatif désintérêt.

La jeunesse du label et sa formulation très récente sont des explications plausibles aux variations observées.

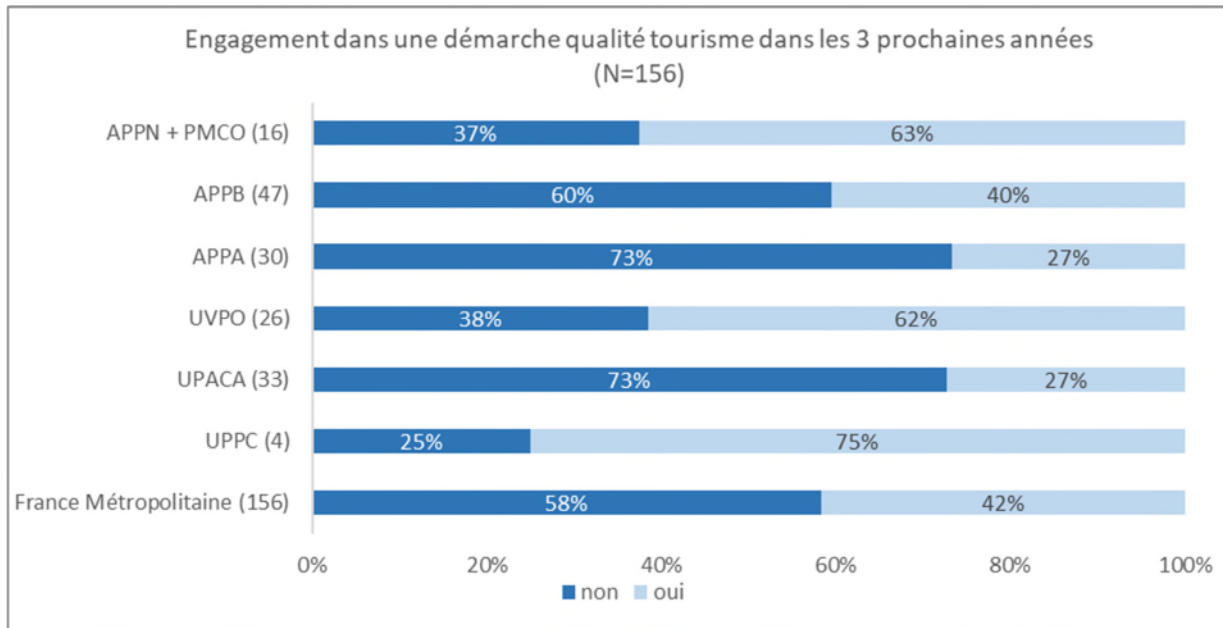


Figure 52 : Engagement dans une démarche qualité tourisme des ports de plaisance

### 3.7 SYNTHÈSE ET PROSPECTIVE

#### 3.7.1 L'intégration de la plaisance sur le littoral

La plaisance constitue aujourd'hui un enjeu important des littoraux français touchant à la fois au bien-être sociétal (via l'accès des populations locales à la mer), au développement économique et au maintien d'une qualité environnementale fragile.

Le concept de gestion intégrée des zones côtières prône l'équilibre entre développement économique, respect des populations locales et préservation environnementale. Dans cette logique, la création d'un indicateur par thématique permet d'avoir une vision plus intégrée de l'impact de la plaisance au niveau des territoires.

Pour arriver à cet objectif, trois indicateurs ont été établis :

- Pour l'environnement, le nombre d'anneaux pour 100 km de littoral ;
- Pour l'économie, la part du chiffre d'affaires dans le PIB du département de résidence ;
- Pour la société, le nombre d'anneaux pour 1000 habitants.

Ces trois indicateurs n'ont pas vocation d'apporter une image exhaustive de la plaisance mais doivent permettre d'avoir une même image à l'échelle de tout le territoire. Ces indicateurs reposent ainsi sur des données facilement accessibles ou calculables leur donnant rapidité de calcul, reproductibilité et compréhension aisée.

Le nombre d'anneaux de plaisance pour 100 km de littoral constitue un indicateur de l'impact environnemental de la plaisance sur les côtes françaises. Il reflète le niveau d'équipement des territoires et la variation du nombre de places dans les ports de plaisance du point de vue géographique.

En mettant en évidence la densité d’anneaux de plaisance sur le littoral, l’indicateur révèle des contrastes territoriaux marqués, traduisant des choix d’aménagement différents, des attentes et besoins locaux spécifiques, une attractivité des bassins de navigation variable ainsi que des contraintes géographiques particulières.

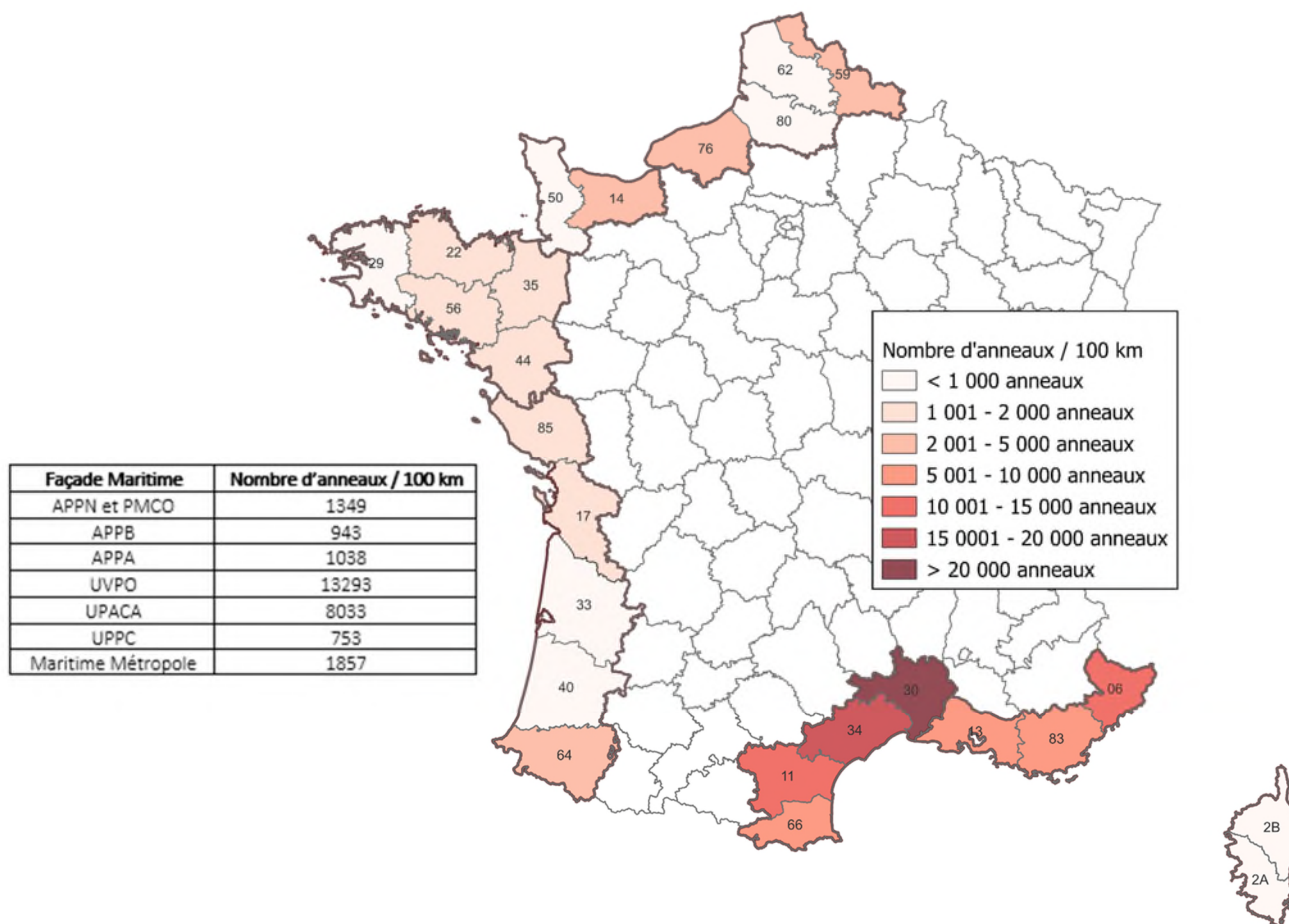


Figure 53 : Nombre d’anneaux de plaisance pour 100 km de littoral

La façade méditerranéenne, à l’exception de la Corse, apparaît beaucoup plus saturée en anneaux de plaisance que la façade Ouest avec des valeurs de 8033 à 13 293 anneaux / 100 km alors que l’hexagone se situe environ 5 fois en dessous de ces nombres avec seulement 1 857 anneaux / 100 km. La forte présence de la plaisance sur cette façade couplée à un linéaire de littoral moins étendu et moins découpé explique cette situation qui trouve son paroxysme dans le Gard qui comporte un des plus grands ports hexagonaux pour un littoral réduit à une vingtaine de kilomètres. La façade Ouest avec des ratios compris entre 943 anneaux / 100 km en Bretagne (qui bénéficie d’un littoral très étendu et surtout très découpé) et 1349 / 100 km en Normandie et Hauts de France présente une homogénéité plus importante, homogénéité qui se traduit par un bloc central entre l’Ille et Vilaine et la Charente Maritime présentant une densité homogène de 1000 à 2000 anneaux / 100 km.

Le nombre d’anneaux pour 1000 habitants a pour idée de mettre en évidence l’accès à la plaisance pour chaque département. Les résultats obtenus sont très hétérogènes avec une façade Ouest qui propose 7 anneaux / 1000 habitants deux fois moindre que la façade méditerranéenne avec 14 anneaux / 1000 habitants. Toutefois, même à l’échelle d’une façade, de profondes disparités s’observent.

En Méditerranée, les départements corses, les Alpes Maritimes et le Var présentent des ratios beaucoup plus importants que les autres départements méditerranéens du fait d'une population moins importante en Corse et d'une offre importante dans le Var pour un département moyennement peuplé notamment par rapport aux Bouches du Rhône.

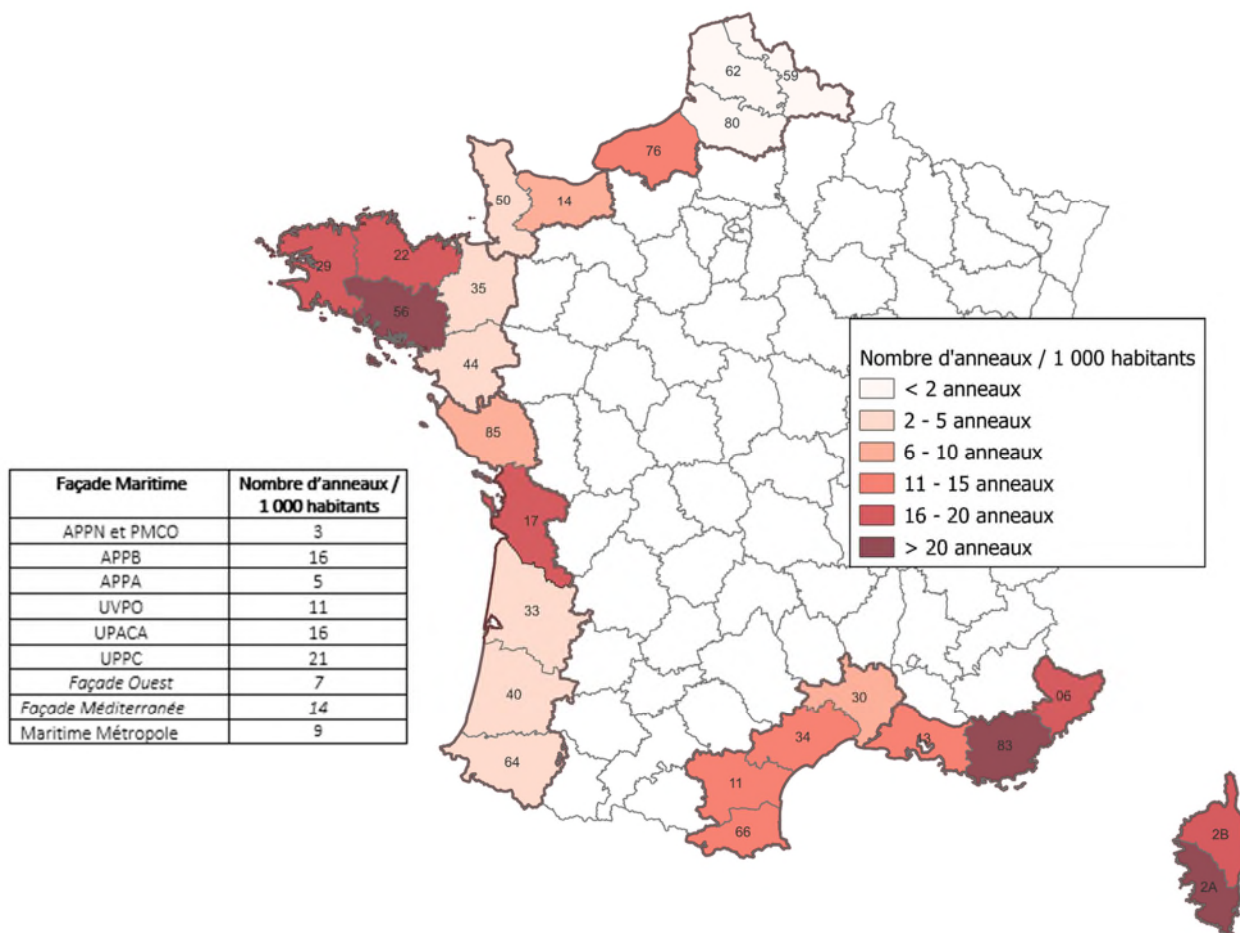


Figure 54 : Nombre d'anneaux de plaisance pour 1000 habitants

En façade Ouest, le Morbihan propose un indicateur très élevé (même ordre de grandeur que le Var et la Corse du Sud) lié à la fois à un département très tourné vers la plaisance disposant d'un nombre d'anneaux important (deux pôles majeurs avec la rade de Lorient et le golfe du Morbihan) cumulés à une population départementale plus réduite que pour les départements alentours. La Bretagne, avec 16 anneaux pour 1000 habitants, présente un ratio 3 à 5 fois plus élevé que les deux autres régions constituant la façade Ouest et identique à celui de la région Sud.

La Charente Maritime se démarque des départements voisins du fait d'une plaisance particulièrement développé autour du pôle rochelais et de l'absence de grande métropole dans le département.

Pour la partie économique, l'indicateur retenue est le ratio chiffre d'affaires des ports de plaisance / PIB du département. L'utilisation de ce ratio permet de définir 4 classes de département en fonction de la pénétration économique.

Les départements présentant la plus forte pénétration présentent des situations très différentes avec :

- Les départements de la Corse, départements dont le PIB est fortement lié au tourisme et dont la plaisance constitue un pilier majeur ;
- Les départements de l’Ouest (Morbihan et Charente-Maritime), creusets historiques de la plaisance française ;
- Les départements de la région Sud (Var et Alpes-Maritimes) portés par l’importance économique de la grande plaisance.

A l’inverse, les départements avec une faible pénétration économique de la plaisance, tous situés aux extrémités de la façade Ouest se caractérisent par une plaisance encore peu développée cumulée à une forte économie industrielle pour le Nord et la Seine-Maritime.

Les départements des deux classes médianes présentent des situations très diverses en fonction des spécificités locales. On retrouve à la fois des départements ayant une plaisance peu développée (Landes par exemple) et des départements au développement économique important (Loire-Atlantique, Bouches-du-Rhône par exemple) qui a pour effet de relativiser la pénétration économique de la plaisance.

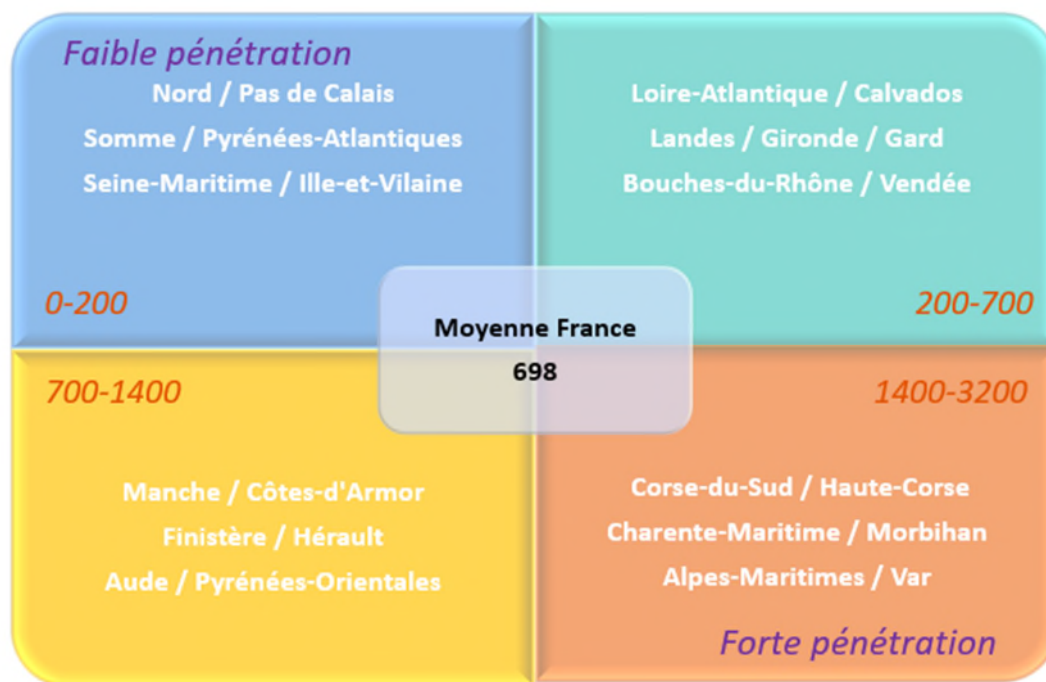


Figure 55 : Importance du chiffre d'affaires de la plaisance dans le PIB

Les 3 indicateurs définis représentatifs de la pénétration environnementale, économique et sociétale de la plaisance sur le littoral hexagonal peut servir à la constitution d'un indice unique de la pénétration de la plaisance sur un territoire par combinaison des trois indicateurs thématiques.

Pour cela, les indicateurs doivent être standardisés sur une même échelle de valeurs de manière à avoir chacun un poids respectif identique. La formule retenue pour cette standardisation est la suivante :

$$I_{standard} = \frac{X - X_{min}}{X_{max} - X_{min}}$$

avec  $I_{standard}$  : indicateur standardisé

X : valeur de l'indicateur considéré

$X_{min}$  ;  $X_{max}$  : valeurs minimale et maximale de l'indicateur à l'échelle hexagonal

L'avantage de cette méthode est de permettre de disperser les indicateurs sur l'ensemble d'une plage allant de 0 à 1.

L'indice de pénétration de la plaisance a été calculé en sommant les 3 indicateurs standardisés et en les divisant par 3 pour avoir toujours cette échelle de 0 à 1.

La projection géographique des résultats dessine une France de la plaisance relativement logique avec l'apparition de trois grands bassins de navigation :

- La Méditerranée avec un point focal autour du Var et des Alpes-Maritimes et encore plus précisément autour de la Côte d'Azur,
- La Bretagne sur tout son pourtour ;
- Les îles atlantiques (d'Oléron à Noirmoutier) autour de la Charente-Maritime et de la Vendée.

Départements	Indice		Départements	Indice	Départements	Indice
Pas de Calais	0,003	Maritime Métropole : 0,194	Vendée	0,198	Alpes Maritimes	0,699
Somme	0,004		Bouches du Rhône	0,269	Var	0,7496
Landes	0,039		Finistère	0,319		
Nord	0,047		Côte d'Armor	0,320		
Ile et Vilaine	0,058		Pyrénées-Orientales	0,405		
Loire Atlantique	0,068		Hérault	0,415		
Pyrénées-Atlantiques	0,071		Haute Corse	0,417		
Gironde	0,071		Aude	0,422		
Manche	0,115		Charente-Maritime	0,437		
Calvados	0,125		Corse du Sud	0,437		
Seine Maritime	0,188		Gard	0,460		
			Morbihan	0,495		

Tableau 9 : Indice de pénétration de la plaisance dans les départements hexagonaux

Départements	Indicateurs non standardisés			Indicateurs standardisé			Indice pénétration plaisance
	Anneaux /1 000 hbts	Anneaux /100 km	CA/PIB *1 000 000	Sociétal	Envt.	Econ.	
Alpes Maritimes	16	14543	3086	0,63	0,58	0,89	0,70
Aude	14	10580	1087	0,54	0,41	0,31	0,42
Bouches du Rhône	11	7293	404	0,42	0,28	0,11	0,27
Calvados	6	3021	247	0,21	0,10	0,07	0,12
Charente-Maritime	20	1403	1691	0,79	0,03	0,49	0,44
Corse du Sud	22	608	1519	0,88	0,00	0,44	0,44
Côte d'Armor	17	1072	962	0,67	0,02	0,27	0,32
Finistère	17	699	998	0,67	0,00	0,28	0,32
Gard	7	24688	464	0,25	1,00	0,13	0,46
Gironde	4	974	274	0,13	0,02	0,07	0,07
Haute Corse	20	985	1547	0,79	0,02	0,44	0,42
Hérault	11	15138	792	0,42	0,60	0,22	0,41
Ile et Vilaine	3	1694	175	0,08	0,05	0,04	0,06
Landes	2	777	249	0,04	0,01	0,07	0,04
Loire Atlantique	4	1093	224	0,13	0,02	0,06	0,07
Manche	4	895	738	0,13	0,01	0,21	0,12
Morbihan	23	1244	1883	0,92	0,03	0,54	0,50
Nord	1	4016	21,0	0,00	0,14	0,00	0,05
Pas de Calais	1	700	32,0	0,000	0,004	0,003	0,003
Pyrénées orientales	13	9233	1240	0,50	0,36	0,36	0,40
Pyrénées-Atlantiques	3	2940	129,0	0,08	0,10	0,03	0,07
Seine Maritime	12	2239	148	0,46	0,07	0,04	0,19
Somme	1	595	63	0,00	0,00	0,01	0,00
Var	25	6590	3454	1,00	0,25	1,00	0,75
Vendée	10	1529	639	0,38	0,04	0,18	0,20
<b>Maritime Métropole</b>	<b>9</b>	<b>1857</b>	<b>698</b>	<b>0,33</b>	<b>0,05</b>	<b>0,20</b>	<b>0,19</b>
Min	1	595	21	0,00	0,00	0,00	0,00
Max	25	24688	3454	1,00	1,00	1,00	0,75

Tableau 10 : Indicateurs et indice représentatifs de la plaisance dans les départements

### 3.7.2 Le baromètre du capitaine

Le ressenti des gestionnaires des ports de plaisance apporte des informations qualitatives sur le développement de l'activité. Leurs perceptions permettent d'identifier les problématiques rencontrées ainsi que les perspectives envisagées pour les prochaines années.

En premier lieu, les gestionnaires de port de plaisance sont des personnes heureuses. À l'échelle de l'hexagone, 65 % des gestionnaires se déclarent optimistes pour l'avenir contre seulement 4 % de pessimistes. Les optimistes se retrouvent dans la même proportion sur la façade Ouest et sur la façade méditerranéenne alors que le pourcentage de pessimistes est plus important au soleil avec 8% en Méditerranée contre seulement 1% sur l'Ouest.

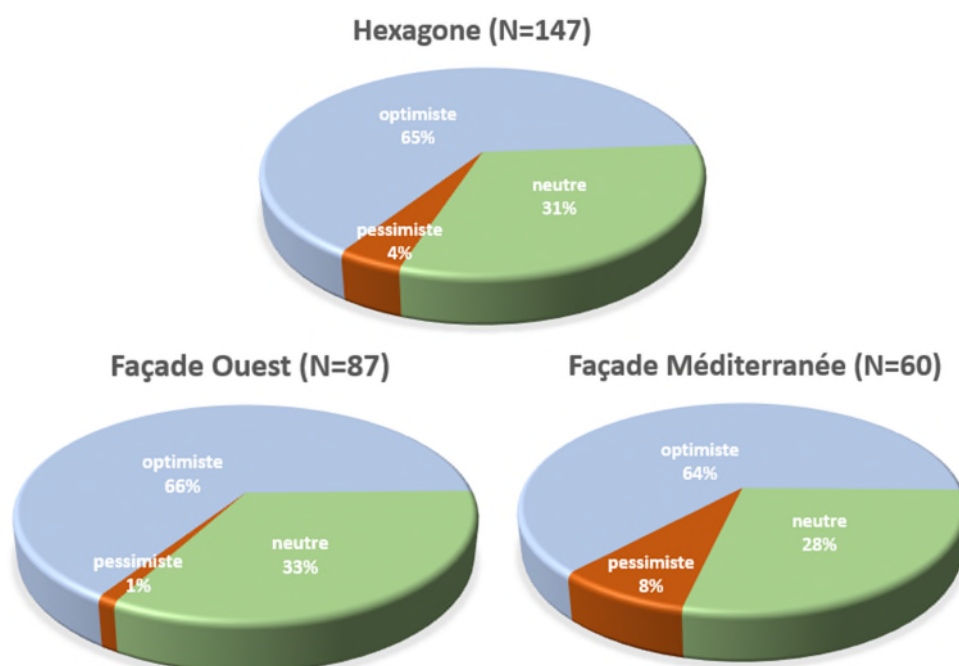


Figure 56 : Sentiment des gestionnaires de ports de plaisance pour l'avenir

Pour compléter cette approche, il est intéressant de se pencher sur les préoccupations des gestionnaires de port. Très nettement, l'évolution de la clientèle constitue la préoccupation majeure des gestionnaires de port avec des besoins et des attentes différents de la nouvelle génération de plaisanciers, un vieillissement de la population de plaisanciers et une incertitude sur leur renouvellement.

La gestion financière des ports de plaisance avec des installations vieillissantes nécessitant plus de maintenances ou de réparations, une augmentation des coûts de fonctionnement et peu de leviers économiques apparaît comme une préoccupation importante au même titre que la prise en compte des enjeux environnementaux.

Dans une mesure également importante, la volonté d'investir sur la plaisance de la part des collectivités dans un contexte d'incertitude important et le maintien en état des infrastructures et des profondeurs, souci quotidien d'un gestionnaire de port de plaisance, ressortent de manière importante.

Les problématiques à plus long terme comme le changement climatique, le niveau de service avec une clientèle encore souvent captive et présente apparaissent secondaires et éloignés des préoccupations quotidiennes des gestionnaires de port.

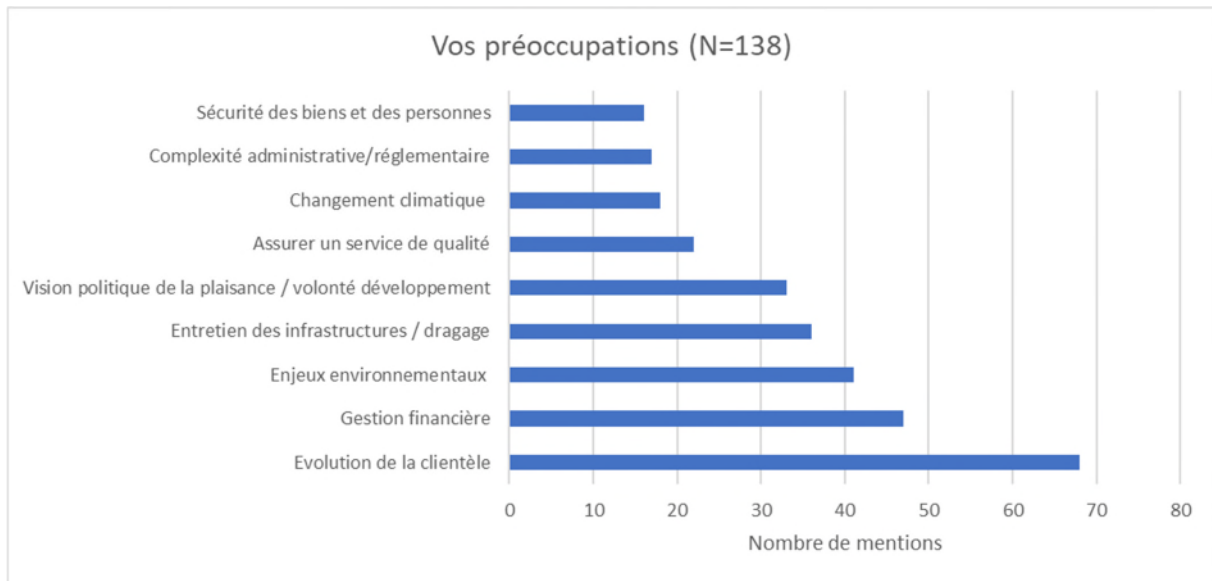


Figure 57 : Préoccupations des gestionnaires de ports de plaisance pour l’avenir

Les projets d’investissements dans les ports de plaisance sont cohérents avec les préoccupations des gestionnaires. Dans un premier temps, il est important de noter le nombre important de projets d’investissement avec très peu de ports ne disposant pas au moins d’un projet.

Les projets les plus importants concernent la problématique environnementale avec trois items (plus ou moins liés) sur les quatre qui ressortent nettement : la gestion globale de l’environnement portuaire, la rénovation des bâtiments et la gestion énergétique. Le quatrième item, le développement des services aux plaisanciers, est un peu contradictoire avec la préoccupation moindre des gestionnaires de port de la qualité du service observée précédemment mais peut être mise en perspective avec celle de l’évolution de la clientèle qui sera plus en attente de services et de facilité dans la pratique de la plaisance.

La façade méditerranéenne apparaît beaucoup plus engagée dans les projets d’investissements en lien avec l’environnement comme avec celui du changement climatique. Les effets de celui-ci qui se fait déjà sentir sur la Méditerranée et une appropriation de la norme Ports Propres plus ancienne peuvent expliquer ces résultats.

Preuve d’une époque aujourd’hui révolue, les projets d’extension des ports de plaisance ressortent de manière beaucoup plus discrète et en premier lieu via des projets de requalification des bassins portuaires. L’augmentation du nombre de places par des extensions sont parmi les derniers projets cités par les gestionnaires de port. Ces extensions ne sont pas envisagées de la même façon en Méditerranée et sur la façade Ouest, la Méditerranée s’orientant principalement sur des augmentations des places à flot contrairement à la façade Ouest qui mise plus sur les augmentations de capacité à terre. La rareté du foncier disponible, les attentes différentes des plaisanciers sont des arguments qui peuvent être entendus pour expliquer la situation.

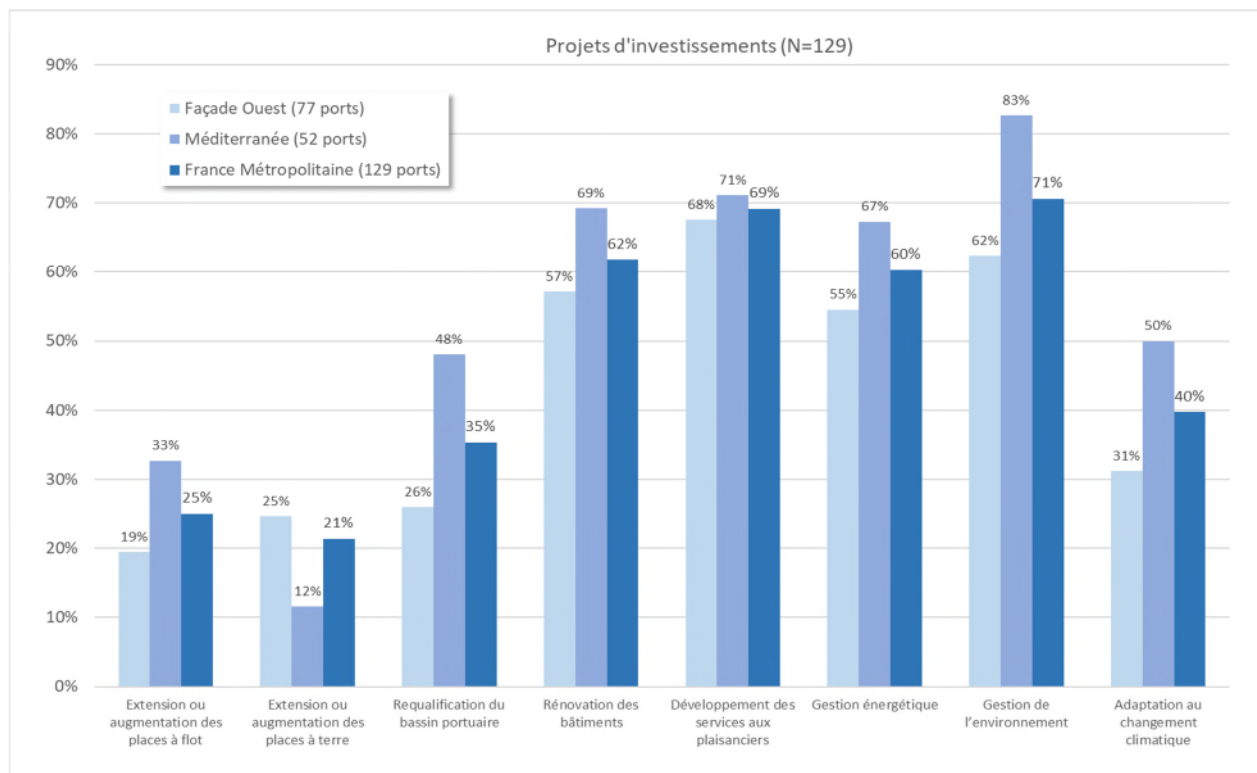


Figure 58 : Projets d'investissements des ports de plaisance dans les 5 prochaines années