



Investir en Méditerranée

iNVEST
in med

Boost investment and business in the Mediterranean

Étude N°26 / Mars 2011

Les Pôles nautiques en Méditerranée



MedAlliance

Etinet

Euromediterranean Tourist Investment Network

Les Pôles nautiques en Méditerranée

Étude N°26 / Mars 2011

Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence

Références

Cette étude a été réalisée par le Pôle Ressources Economiques de la Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence dans le cadre du programme Invest in Med.

Ce programme financé aux trois-quart par l'Union européenne sur 2008-2011, est piloté par le consortium MedAlliance qui réunit des agences de développement économique (ANIMA), des CCI (ASCAME, EUROCHAMBRES) et des fédérations d'entreprises (BUSINESSMED). Avec les membres de ces réseaux et leurs partenaires associés (ONUDI, GTZ, EPA Euroméditerranée, Banque Mondiale etc.), un millier d'acteurs économiques sont ainsi mobilisés au travers d'initiatives pilotes centrées sur des filières méditerranéennes d'avenir. Chaque année, une centaine d'opérations de terrain associent les 27 pays de l'Union européenne et leurs 9 partenaires du sud : Algérie, Autorité Palestinienne, Égypte, Israël, Jordanie, Liban, Maroc, Syrie et Tunisie. Il s'inscrit dans le cadre d'une politique européenne de voisinage.

Invest in Med a pour ambition d'accroître le volume et la qualité des flux d'investissements (particulièrement en provenance d'Europe) des partenariats euroméditerranéens entre entreprises des deux rives, et du commerce en Méditerranée afin de contribuer au développement économique durable de la région (www.invest-in-med.eu).

Le contenu de ce document relève de la seule responsabilité de la Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence et ne peut en aucun cas être considéré comme reflétant les vues de l'Union Européenne.

ISBN 978-2-915719-70-3

Auteurs

L'étude a été réalisée par Dominique Billé et Christophe Lowezanin du Pôle Ressources Economiques de la CCIMP. La cartographie a été effectuée au moyen du logiciel SIG MapInfo Professionnel version 10.

Cette publication a été produite avec le soutien du programme Invest in Med financé par l'Union Européenne. Le contenu de cette publication relève de la seule responsabilité de CCI Marseille-Provence et ne peut en aucun être considéré comme reflétant les vues de l'Union Européenne.

Table des matieres

I. Introduction	7
1. Contexte	7
2. Objectifs du Projet	7
3. Méthodologie	8
II. Contexte de la plaisance en Méditerranée	11
1. Contexte géographique et économique	11
1.1 Concentration et saturation des ports de plaisance sur la rive nord de la Méditerranée	12
1.2 Marché de la plaisance en émergence au Sud	13
2. Contexte juridique et politique	13
2.1 Une nécessaire intégration dans les axes de réflexions nationaux	13
2.2 Des cadres juridiques et réglementaires diversement adaptés	14
III. Diagnostic des pôles nautiques	17
1. Organisation et gestion des pôles nautiques	17
1.1 Des caractéristiques institutionnelles similaires	17
1.2 Des modes de gestion diversifiés	17
2. Description des pôles nautiques	18
2.1 Un pôle nautique, c'est quoi ?	18
2.2. La plaisance dans les différents pays (France, Espagne, Maroc, Tunisie)	19
La plaisance en France	20
La plaisance en Espagne	21
La plaisance au Maroc	22
La plaisance en Tunisie	23
3. Investissements et projets	24
3.1 Les principaux projets nautiques de la rive nord :	24
Projets nautiques en France :	24
Projets nautiques en Espagne	26
3.2 Les principaux projets nautiques de la rive sud	27
Projets nautiques au Maroc	27
Projets nautiques en Tunisie	28
IV. Tourisme et nautisme en Méditerranée	29
1. Le tourisme, moteur économique de la Méditerranée	29
1.1 Le tourisme en France	31

1.2 Le tourisme en Espagne	32
1.3 Le tourisme au Maroc	34
1.4 Le tourisme en Tunisie	35
2. La plaisance : un atout au développement touristique	36
2.1 Un apport touristique important	36
2.2 Des modèles de développement touristique fortement différenciés entre le Nord et le Sud	38
Sur la rive nord (France et Espagne)	38
Sur la rive sud (Maroc et Tunisie) :	39
V. Plaisance et développement durable	41
1. Impact environnemental de la plaisance	41
1.1 Impact de la construction d'un port de plaisance	41
1.2 Impact environnemental du fonctionnement d'un port de plaisance	42
1.3 Impact de la pratique de la plaisance en mer	44
2. Impact socio-économique d'un port de plaisance	45
2.1 Impacts directs	45
En termes financiers :	46
En termes d'emplois directs :	47
2.2 Impacts indirects et induits : l'essentiel de l'effet économique.	47
Impacts économiques touristiques	48
Impact en produits touristiques	48
Impact économique de la filière nautique.	48
Impact en emplois des effets directs et indirects	49
VI. Bilan et perspectives	51
1. La Rive Nord : un marché saturé à la recherche de solutions	51
2. La Rive Sud : un marché en émergence à la recherche d'un business model	51
VII. Annexes : Fiches ports	53
VIII. Sources :	111

I. Introduction

1. Contexte

Etinet, s'inscrit dans le programme européen Invest In Med qui vise à développer durablement les relations d'affaires, les investissements et les partenariats d'entreprises entre les pays riverains de la Méditerranée.

Située entre l'Europe, l'Afrique et l'Asie, la Méditerranée est placée au cœur des flux de populations et des échanges entre les civilisations du monde entier. A l'aube du troisième millénaire, son aire est un des lieux les plus fréquentés du monde pour des raisons à la fois commerciales, sociales et touristiques.

Sa superficie couvre plus de 2,5 millions de km². Son littoral s'étend sur plus de 46.000 km (environ 20% du périmètre côtier mondial).

Il s'agit d'une mer semi-fermée dans laquelle le renouvellement des eaux est très lent (de 80 à 100 ans). Elle est aussi l'une des plus riches au monde en matière de biodiversité, la problématique environnementale y est donc cruciale.

La population des pays méditerranéens s'élève à près de 450 millions d'individus, à laquelle viennent s'ajouter chaque année 170 millions de touristes.

Les riverains au sens strict représentent environ 70 millions d'individus (données an 2000).

2. Objectifs du Projet

Etinet entend contribuer à la promotion des investissements touristiques vers les pays méditerranéens, à établir des partenariats régionaux et générer des transactions commerciales dans :

- le tourisme nautique, objet de la présente étude.
- le tourisme culturel faisant l'objet d'une autre étude.

Ces deux études seront présentées lors de Meditour 2010, en septembre 2010 à Malaga.

Le projet comprend une étude des pôles nautiques méditerranéens dans 4 pays : 2 pays de la rive sud (Maroc et Tunisie) et 2 pays de la rive Nord (Espagne et France).

Quatre chambres de commerce et d'industrie de ces pays sont partenaires de ce projet :

- La Camara de Comercio Industria y navegacion de Malaga (Chef de file ETINET)
- La Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence (auteur de la présente étude)

- La Chambre de Commerce et d'Industrie de Tunis
- La Chambre de Commerce, d'Industrie et des Services de la Wilaya, Tanger

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille est chef de file sur l'étude dont l'objectif est de dresser un panorama de la plaisance en Méditerranée et d'établir plus précisément un diagnostic des principaux pôles nautiques des 4 pays partenaires du projet. Elle vise à donner une vision large du potentiel qu'ils représentent, au travers de leurs principaux projets, des synergies qu'ils développent entre tourisme et nautisme et de leur prise en compte du développement durable dans leur approche du nautisme.

3. Méthodologie

L'étude recense les principaux pôles nautiques de la façade méditerranéenne de quatre pays : l'Espagne, la France, le Maroc* et la Tunisie en analysant leur fonctionnement et leur retombées sur l'économie touristique.

Le champ de la plaisance concerne les ports de plaisance et les marinas situés en bord de mer dédiés aux bateaux de plaisance à voile et à moteur et qui accueillent des bateaux résidant à l'année ou des bateaux visiteurs (de passage) en offrant des services variables d'un port à l'autre.

Le champ de la plaisance ne couvre pas l'industrie nautique (construction navale) même si celle-ci peut être évoquée, particulièrement dans sa composante aval relative à la réparation ou à la maintenance des bateaux.

Les ports de plaisance étudiés sont des ports strictement dédiés à l'activité de plaisance et de loisir. Sont exclus du champ de l'étude les ports commerciaux, c'est à dire les ports de marchandises et passagers. En revanche certains ports de pêche proposant des amarrages dédiés à la plaisance ont été pris en considération notamment dans les pays de la rive sud.

Une distinction a été faite entre d'une part les bateaux de moins de 10 mètres et les yachts dont la taille est supérieure à 24 mètres, qui permet de qualifier l'offre d'amarrages (anneaux) dans les ports de plaisance. La terminologie de méga yachts est employée pour les bateaux excédant 50 mètres.

L'analyse du marché de la plaisance en méditerranée est basée sur une synthèse des études existantes mentionnées dans la bibliographie, une analyse des statistiques disponibles mentionnées dans les sources et des entretiens qualitatifs auprès de professionnels de la plaisance et du tourisme dont la liste figure en annexe.

La description des ports de plaisance est basée sur une enquête auprès de 28 ports de la zone d'étude : 8 ports ont été enquêtés dans chacun des pays partenaires de la rive nord, et 6 pour ceux de la rive sud. Les enquêtes ont été réalisées par voie de questionnaires, d'interviews et le cas échéant de recherches documentaires

* Une exception est faite pour le Maroc : l'étude prend également en compte sa façade atlantique.

Les ports ont été sélectionnés de la manière suivante :

- Pour l'Espagne et la France :

La sélection des ports de plaisance des deux pays de la rive nord de la Méditerranée a été réalisée sur un critère de taille (nombre d'anneaux) en respectant des quotas régionaux puis départementaux hormis pour les îles. Le plus grand port insulaire de chacun des deux pays a été enquêté.

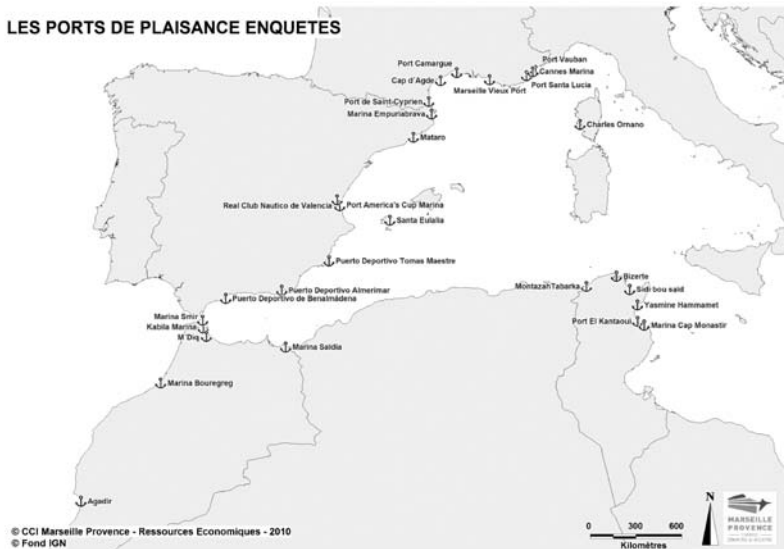
- Pour le Maroc et la Tunisie :

L'ensemble des ports de plaisance pour le Maroc et la Tunisie ont été enquêtés (les ports de pêche proposant un petit nombre d'anneaux destinés au nautisme ou à l'hivernage sont exclus du champ de l'enquête mais mentionnés dans l'étude)

L'enquête s'est déroulée entre le 20 février et le 20 mars 2010. Elle a été adressée par les Chambres de Commerce et d'Industrie partenaires du projet aux directeurs de ports plaisance.

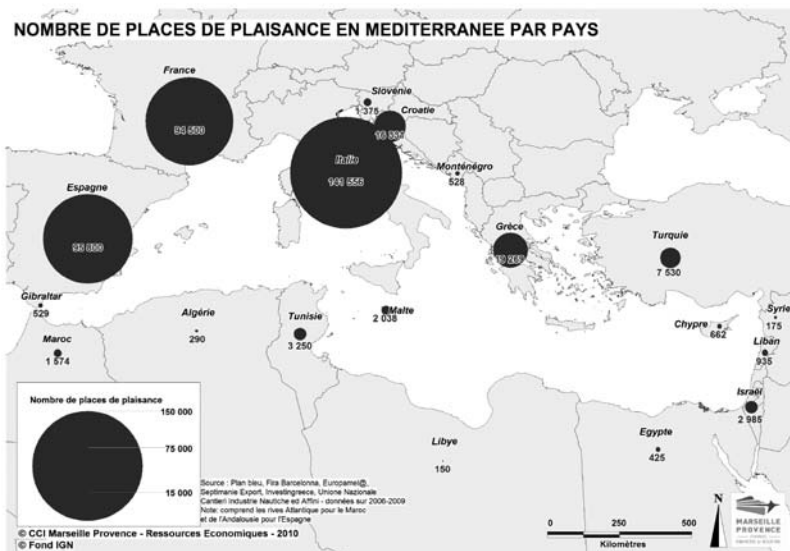
Pays	Ville	Port
Espagne	Castello d'Epuries	Marina Empuriabrava
	Cartagena	Puerto Deportivo Tomás Maestre
	Mataró	Port Mataró
	Valence	Real Club Náutico de Valencia
	Benalmádena	Puerto Deportivo de Benalmádena
	Almería	Puerto Deportivo Almería
	Baléares	Santa Eulàlia
France	Valence	Port America's Cup Marina
	Marseille	Vieux- Port
	Cap d'Agde	Cap d'Agde
	Port Camargue	Port Camargue
	Cannes	Cannes- Marina
	Antibes	Port Vauban
	Saint-Cyprien	Port de Saint-Cyprien
Maroc	Saint-Raphaël	Port de Santa Lucia
	Ajaccio	Port Charles Omano
	Saïdia	Marina Saïdia
	Tetouan	Marina Smir
	Agadir	Agadir
	Tetouan	Kabila Marina
Tunisie	Rabat	Marina Bouregreg
	M'Diq	M'diq
	Hammamet	Yasmine Hammamet
	Monastir	Marina Cap Monastir
	Sidi Bou Said	Sidi Bou Said
	El Kantaoui	Port El Kantaoui
Bizerte	Bizerte	
Tabarka	Montazah Tabarka	

LES PORTS DE PLAISANCE ENQUETES



II. Contexte de la plaisance en Méditerranée

1. Contexte géographique et économique

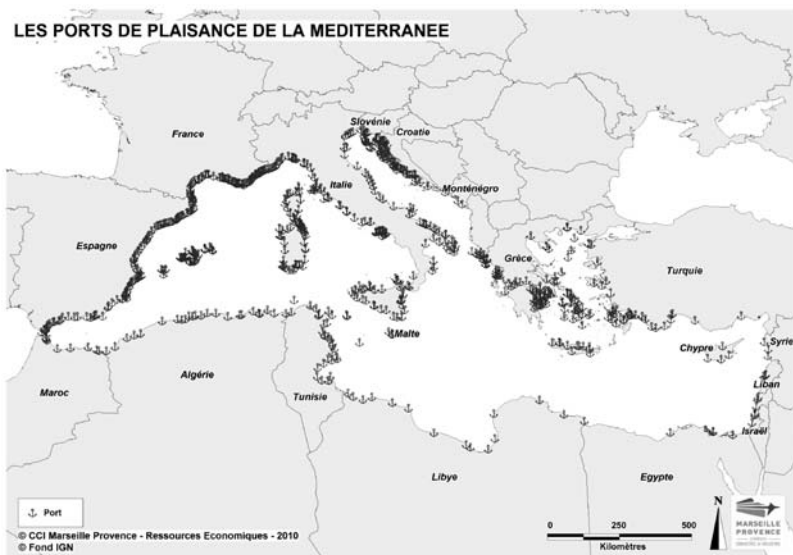


- 700 ports de plaisance sur 46.000 km de côte
- Près de 400.000 amarrages
- Des atouts naturels prisés par touristes et plaisanciers : un climat agréable propice à la navigation (ensoleillement près de 300 jours par an, températures clémentes...), des paysages naturels variés et des fonds marins recherchés.
- Un rayonnement international de certaines régions : Iles Grecques, Corse, Sardaigne, Côte d'Azur, Riviera Italienne, Baléares...

La Méditerranée se positionne comme un espace propice à la pratique et au développement de la plaisance.

Pour autant au delà ces atouts communs, la Méditerranée présente sur ses 2 rives un déséquilibre marqué dans le domaine de la plaisance avec:

- Un marché mature au nord, et un marché naissant au sud
- Une implantation de ports très dense sur la rive nord et disséminée sur la rive sud.



1.1 Concentration et saturation des ports de plaisance sur la rive nord de la Méditerranée

- 568 ports
- 380.000 amarrages

Sur la totalité du bassin méditerranéen, plus de 80% des ports de plaisance représentant près de 98% des amarrages, sont situés sur la rive nord.

85% des amarrages sont situés dans 3 pays (France, Espagne, Italie), qui se caractérisent par la saturation de leurs ports.

La crise mondiale qui a frappé de plein fouet le secteur du nautisme et plus particulièrement celui de la construction et de la vente en 2009, n'a eu que peu d'impact sur leurs ports, pour lesquels la demande de place est toujours bien supérieure à l'offre. Selon une étude réalisée par le CODCAP (Comité pour le développement des capacités d'accueil de la plaisance) il manquerait en France plus de 54.000 places et certains ports présenteraient des listes d'attentes pouvant atteindre 10 ans et plus.

Le nord de la Méditerranée se caractérise également par une forte sensibilité au respect de l'environnement et par un manque de disponibilité foncière qui rendent délicat et complexe tout projet concernant la construction, l'extension ou la modernisation des ports de plaisance.

Leur approche économique s'oriente ainsi plus vers la consolidation de leur marché (durabilité de l'activité, qualité, nouveaux produits...) que vers un développement significatif.

La croissance reste toutefois envisageable par la mise en œuvre de solutions innovantes, respectueuses de l'environnement (ports à sec enterré : projet Beaulieu – mouillages forains organisés...)

1.2 Marché de la plaisance en émergence au Sud

- 129 ports représentant moins de 10% de la capacité totale
- 10.446 amarrages

Avec en moyenne un port de plaisance/abri tous les 100 km, les pays de la rive sud développent une offre modeste en matière de plaisance. Conscients de ce handicap, certains pays dont la Tunisie et le Maroc, tendent à développer leur offre afin d'attirer un tourisme de niche de plus en plus prisé.

D'importants chantiers se sont ainsi développés au cours de la dernière décennie, intégrant dans des projets immobiliers des marinas proposant des anneaux de plaisance (Smir, Saïdia, Hammamet, Monastir...).

Mais ce marché aujourd'hui n'est pas encore mature :

Au plan national le plus souvent la demande est faible, voire inexistante. En Tunisie le ratio d'équipement est l'un des plus faible de la région avec 0,25 bateau pour 1.000 habitants. La plaisance n'est pas encore intégrée dans la culture des pays du sud . Il n'existe à ce jour que peu de constructeurs de bateaux et aucune industrie de la plaisance digne de ce nom. Les grands chantiers comme Dufour, Bénéteau, Jeanneau ne sont pas encore représentés dans ces pays faute de demande locale et de main d'œuvre qualifiée.

La clientèle « plaisancier étranger » est insignifiante. En 2008, le schéma de développement du littoral tunisien constate que sur un total de 270.000 bateaux de plaisance qui sillonnent la mer, la Tunisie n'en accueille que 1% soit l'équivalent de 2.500 bateaux par an. Pourtant, plusieurs facteurs militent en faveur du développement du créneau plaisance : la saturation des ports de plaisance sur la rive nord de la Méditerranée et l'amélioration du niveau de vie offre des opportunités intéressantes pour le développement du créneau sur la rive sud.

2. Contexte juridique et politique

2.1 Une nécessaire intégration dans les axes de réflexions nationaux

La problématique plaisance ne fait généralement pas l'objet d'une stratégie politique spécifique, à l'échelon national.

Le plus souvent quand elle est prise en considération, elle est rattachée à des préoccupations politiques plus globales qui selon les pays peuvent relever de stratégies et de ministères différents : environnement, tourisme, transports, mer...

Elle se matérialise alors sous forme de « plans » ou de « schéma de développement » dans les axes de réflexion et d'action du pays.

« Livre bleu » en France, « Plan Azur » au Maroc, « Schéma d'aménagement du littoral » en Tunisie, Plan touristique Espagnol (2008/2012 et à l'horizon 2020) ...

2.2 Des cadres juridiques et réglementaires diversement adaptés

Afin de contribuer au développement du secteur, il est nécessaire que le pays dispose d'un cadre juridique et réglementaire adapté au nautisme :

- clair et précis pour garantir au plaisancier la sécurité nécessaire à la pratique de son activité
- souple et incitatif pour lui permettre un libre accès à la navigation.

D'un point de vue institutionnel les pays du nord et du sud de la Méditerranée présentent un même mode d'organisation bipartite avec :

- Un ministère (Transport, Développement, Environnement...) qui possède en son sein une branche maritime plus ou moins développée qui élabore et met en œuvre, une politique et une réglementation maritimes
- Une administration des douanes qui supervise et contrôle les entrées et sorties du territoire par la mer des biens et des personnes.

En pratique, les résultats de cette organisation diffèrent largement entre la rive nord et sud de la Méditerranée

• Une réglementation pratique et accessible au nord

Les pays du nord ont réalisé un bon compromis dans la mise en place de leur réglementation et les contrôles liés à leur application peuvent être assouplis.

En France les principales compétences en matière de réglementation de plaisance sont réparties entre :

- les Douanes : formalités, droits et taxes liés à la francisation*, l'immatriculation ou l'importation d'un navire <http://www.douane.gouv.fr>
- les Affaires Maritimes : immatriculation des navires, la réglementation applicable en matière de construction et de sécurité <http://www.developpement-durable.gouv.fr>

En Espagne, ce sont les capitaineries maritimes au travers de différentes cellules qui sont compétentes pour l'immatriculation, la sécurité, l'inspection des navires, et la lutte contre la pollution, sous l'autorité du Ministère du Développement et la Direction de la marine marchande <http://www.fomento.es>

• Une réglementation souvent contraignante au sud ...

Les pays du sud disposent d'un cadre réglementaire peu adapté, dont l'application souvent très stricte constitue une entrave au développement de la plaisance.

* Acte constatant la nationalité d'un navire français

Pour le Maroc : l'obligation de détenir une fiche de renseignement pour chaque personne embarquée, l'information systématique et préalable des douanes pour une sortie en mer, la justification de toute nuit passée en mer, l'engagement comportant offre transactionnelle, la difficulté d'utiliser le bateau en l'absence du propriétaire, l'obligation de cautions bancaires pour les pièces de rechange, la prolongation de l'admission temporaire non automatique, les informations réglementaires difficilement accessibles...

Pour la Tunisie : procédures et questionnaires interminables à l'entrée et sortie des ports, enquête policière préalable à l'achat d'un navire pouvant durer de 1 à 6 mois...

- ... **Mais qui évolue favorablement**

Dans ce cadre peu propice au développement de la plaisance, ces 2 pays ont pris conscience de l'importance d'assouplir l'ensemble de leurs formalités et procédures qu'elles relèvent du Code International de sécurité et de sûreté des ports, de l'immatriculation ou de l'achat des bateaux de plaisance ou enfin des formalités douanières, et ont commencé à mettre en œuvre une politique mieux adaptée.

Le secteur du nautisme au Maroc bénéficie aujourd'hui d'une impulsion royale notamment au travers du plan azur. Un plan national pour le développement du tourisme de niche devrait voir le jour prochainement avec pour objectif d'atteindre 2 millions de plaisanciers en 2015.

Actuellement c'est le Ministère de l'équipement et du transport qui élabore et met en œuvre notamment dans le domaine portuaire et maritime, la politique du gouvernement <http://www.mtpnet.gov.ma>

Les marinas de Saïdia et de Smir par expérience ou grâce à l'efficacité de leur chef de ports ont réalisé de bonnes avancées dans la qualité de l'accueil des plaisanciers .

La Tunisie s'est dotée en 2009 d'un nouveau Code des ports maritimes qui prévoit la création d'un conseil supérieur des ports de plaisance auprès du Ministère du Tourisme. La Chambre Syndicale des industries nautiques tunisiennes récemment créée s'active pour améliorer la communication et la concertation entre les différents ministères concernés par le nautisme et les professionnels du secteur. Des ports importants comme Monastir ou Hammamet, ont mis en place une politique d'accueil spécifique permettant de faciliter par une déclaration unique, les procédures administratives à la capitainerie pour les escales d'étrangers.

III. Diagnostic des pôles nautiques

1. Organisation et gestion des pôles nautiques

1.1 Des caractéristiques institutionnelles similaires

Le schéma d'organisation des pôles nautiques est en principe le même dans la plupart des pays.

A de rares exceptions près, ils sont situés sur le domaine public maritime. Celui-ci appartient à l'État qui généralement ne le gère pas directement et en transfère la gestion à une autorité portuaire décentralisée. Elle peut soit en assurer la gestion elle-même (régie directe) soit la déléguer dans le cadre de convention, pour des durées déterminées (variables selon les cas et les pays) à des structures publiques ou privées, lucratives ou non.

Ces conventions sont déterminantes. Elles prévoient l'étendue, la durée des obligations de chacune des parties, ainsi que leurs modalités de fonctionnement et de financement.

De rares ports sont réellement « privés », comme le Port « Cannes-Marina » à Mandelieu, en France, situé en dehors du domaine public maritime. Il fonctionne sous le modèle d'une copropriété composée de 1.450 membres. Sa gestion est déléguée à un syndic.

1.2 Des modes de gestion diversifiés

Si le schéma d'organisation est souvent le même, la nature des gestionnaires et les modalités de gestion sont très diverses

La France par exemple développe des typologies variées de gestionnaires de pôles nautiques : régies municipales directes ou intéressées, sociétés d'économie mixte, établissements publics, sociétés commerciales (SA, SARL), Chambres de Commerce et d'Industrie, ports autonomes.

Les durées d'exploitations qu'il s'agisse d'autorisation d'occupation privatives, affermage, concession, ou autres sont variables et peuvent aller jusqu'à 35 ans. Elles sont sans limitation quand elles sont exploitées en régie directe par la collectivité publique (autorité portuaire décentralisée).

En Espagne, il existe 2 catégories de ports : Les ports d'État et les ports des communautés autonomes. Ils font l'objet soit d'une gestion directe, soit d'une délégation à une structure privée ou publique. Près de 80% sont exploités par les communautés autonomes contre à peine 20% par l'Etat.

Cette proportion varie en fonction du degré d'autonomie des régions. En Catalogne et au Pays Basque il n'existe aucun port d'état. Aux Baléares, il existe

5 ports d'États, et 41 ports autonomes. Parmi ces derniers 28 font l'objet de concession et 13 sont en gestion directe.

Dans le cadre des concessions, les compétences se répartissent généralement entre l'autorité portuaire (État ou Région) qui définit les grandes lignes et finance les extensions, et le concessionnaire (généralement pour 30 ans) qui gère les places, leurs attributions et assume les travaux.

Au Maroc le schéma traditionnel est le suivant. La gestion du domaine public maritime est dévolue à l'Agence Nationale des Ports (ANP) créée en Décembre 2006 dans le cadre de la réforme du secteur portuaire au Maroc.

En principe, l'ANP n'assume ni la construction, ni l'exploitation du port. Elle délègue ces opérations onéreuses et lourdes en termes d'infrastructures, à des investisseurs privés (souvent nationaux ou européens) par le biais de concession de longue durée.

C'est le cas pour Marina Saïdia située sur la côte méditerranéenne qui fait l'objet d'une concession au Groupe marocain FADESA jusqu'en 2036. Marina Smir est calquée sur le même principe avec une concession jusqu'en 2.044 attribuée au groupe anglo-espagnol Marina Marbella.

En Tunisie, la plupart des ports de plaisance existants appartiennent à l'Etat. Deux sont privés (Marina Cap Monastir, et Yasmine Hammamet). Leur exploitation est déléguée à des structures gestionnaires (publiques, privées ou mixtes) qui font souvent appel à des capitaux étrangers, notamment dans les marinas intégrées dans des grands complexes touristiques et immobiliers

2. Description des pôles nautiques

2.1 Un pôle nautique, c'est quoi ?

Bien qu'il n'existe à ce jour aucune définition légale des « ports de plaisance » ou « pôles nautiques », on s'accorde aujourd'hui sur les critères suivants pour les distinguer d'autres notions voisines (embarcadère, zone de mouillage ...).

Ils doivent :

- être situés en bord de mer ou de rivière (bien que cette dernière situation soit exclue du champ de notre étude).
- être dédiés au moins partiellement aux bateaux de plaisance à voile et à moteur.
- accueillir les bateaux résidant à l'année ou des bateaux visiteurs
- offrir des services, qui sont variables d'un port à l'autre.
- proposer généralement une ou plusieurs centaines de places de taille variable (environ 5 mètres à une vingtaine de mètres de longueur). Seuls quelques ports de plaisance peuvent recevoir des bateaux d'une taille supérieure à 24m. On les qualifie alors de « grande plaisance ».

Les services de base disponibles dans un port de plaisance comportent généralement : la mise à disposition d'eau potable et d'électricité, une capitainerie, des sanitaires. On trouve de manière moins systématique : des pompes à carburant, une cale de mise à l'eau pour les petites embarcations, une grue élévatrice...et quelquefois des services plus novateurs comme un service bagagiste ou la mise à disposition gratuite pour les plaisanciers de vélo (Cap d'Agde ou Saint Cyprien)

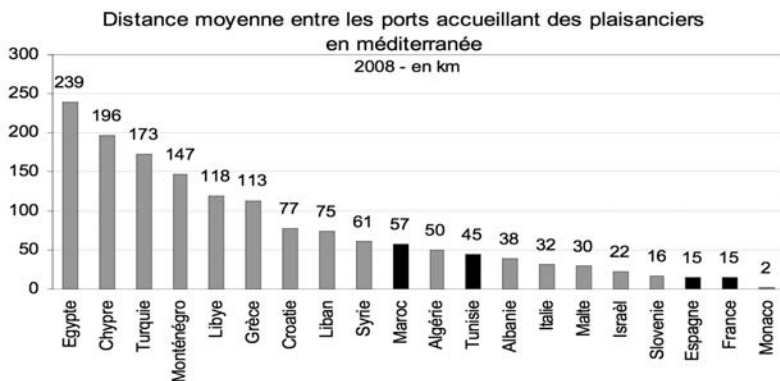
De ces critères, on dégage 2 catégories de pôles nautiques qui se distinguent par leurs situations et modalités de construction ainsi que par leur orientation touristique:

- **Le port de plaisance maritime** : Situé dans la ligne de côte, il est protégé en général, par une ou plusieurs jetées formant l'enceinte du plan d'eau. L'importance de ses infrastructures est très variable et peut aller de la crique naturelle aménagée d'un simple ponton (Calanque de Port Pin), en passant par le port de commerce ou de pêche réaménagé au fil du temps (Vieux- Port – Marseille France, Port de M'Diq - Maroc), jusqu'au port de plaisance construit ex- nihilo sur une zone aménagée artificiellement (Port Mataro - Espagne). La majorité des installations portuaires de la rive nord de la Méditerranée sont de ce type et développent une attractivité auprès d'une clientèle composée à la fois de plaisanciers (locaux ou étrangers), et de touristes (nautiques, culturels ou sportifs...)
- **La Marina ou port intérieur** : Se présente comme un ensemble résidentiel construit, en général, sur une zone de terre située en bord de mer et qui intègre dans son programme immobilier un port de plaisance aménagé. Ce concept permet de développer des capacités d'amarrages très importantes souvent plus de 1.000 anneaux. Il a connu un fort développement dans les dernières décennies, tout d'abord en Espagne dans les zones de forte attractivité touristique de la Costa Brava et de la Costa del Sol (Marina Empuriabrava, Puerto deportivo de Benalmadena ...) puis dans les pays de la rive sud qui ont choisi cette option dans leur stratégie de développement touristique, pour attirer plus facilement les investisseurs privés (Marina Smir, Marina Cap Monastir...)

2.2. La plaisance dans les différents pays (France, Espagne, Maroc, Tunisie)

La distance moyenne entre les ports accueillant les plaisanciers en Méditerranée varie de 2 km (Monaco) à 239 km (Egypte) selon les pays.

La France et l'Espagne sont les pays qui présentent (hormis le cas particulier de Monaco) la densité de port la plus importante sur leur ligne côtière.



Source : Plan Bleu

La plaisance en France

Les Chiffres clés France :

- 6.000 Km de côte et 883 communes de bord de mer
- 163.000 anneaux dans 370 ports (Source Rapport Paca 2008)
- 10% d'anneaux de passage en France (Source Rapport Paca 2008)
- 422.000 bateaux (flotte active) dont 122.000 > 6m (Source Rapport Paca 2008)
- 12 bateaux pour 1.000 habitants (source Plan Bleu)

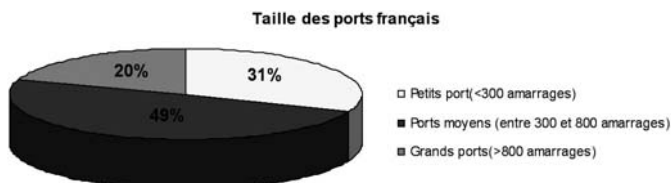
Sur sa façade méditerranéenne :

- 94.500 anneaux dans 244 ports (Source Rapport Paca 2008) > 12% d'anneaux de passage avec des disparités allant de 3% dans les Bouches du Rhône à 30% en Corse

La France bénéficie d'un secteur plaisance très dynamique avec plus de 4,5 millions de pratiquants, une croissance estimée à 10.000 unités par an générant 2.500 emplois directs et 162 M€ de CA.

Elle possède le plus grand parc nautique des pays méditerranéens (12 bateaux pour 1.000 habitants).

Ses ports de plaisance sont constitués principalement de ports de taille moyenne. Près de la moitié disposent de 300 à 800 amarrages.



La plaisance en France est une activité d'initiés – passionnés, dont la pratique est le plus souvent ancienne (plus de 10 ans pour les 2/3 des plaisanciers : Etude marché ODIT). La pratique de la plaisance à voile est légèrement plus importante que celle des bateaux à moteurs (60/40) .

Le secteur est bien structuré, notamment par la présence d'organisations telles que la Fédération des industries nautiques (www.fin.fr) et la Fédération française des ports de plaisance (www.ffportsplaisance.com). Elle bénéficie également d'impulsions générées notamment par le Ministère de l'écologie et du Développement durable en charge de la mer et du littoral (www.developpement-durable.gouv.fr), et par la mise en place de 2 Pôles de Compétitivité Mer à vocation mondiale : Pôle Mer Bretagne – Pôle Mer PACA.

Le Pôle Mer PACA situé sur la côte méditerranéenne a pour ambition de jouer un rôle prépondérant dans la définition et la conduite d'une politique maritime efficace et solidaire en Méditerranée (www.polemerpaca.com).

En matière d'évènementiel la France présente un calendrier très fourni à la fois avec des salons nautiques d'envergure internationale comme le Nautic à Paris (1.200 exposants et 1.400 marques pour une fréquentation de plus de 236.000 visiteurs) et le Festival International de la Plaisance à Cannes (57.000 visiteurs, 540 bateaux à flot, 468 exposants sur 95.000m), mais aussi grâce à des courses et animations emblématiques, par exemple : La Route du Rhum, Med Cup, SNIM (Semaine Nautique ...)

La plaisance en Espagne

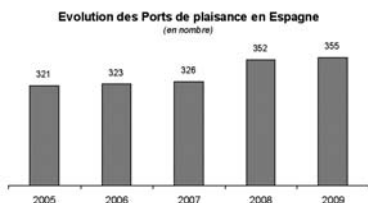
Les Chiffres clés (source Fédération espagnole des ports de plaisance 2009):

- 7.880 Km de côte
- 126.963 anneaux dans 355 ports
- 220.000 bateaux immatriculés en 2008

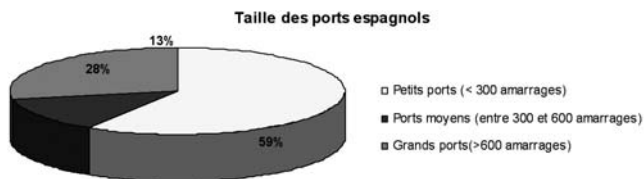
Sur sa façade méditerranéenne :

- 95.800 anneaux dans 215 ports

Malgré une zone littorale saturée (1 port tous les 15 Km) l'Espagne enregistre une progression régulière du nombre de ses ports de plaisance et de ses amarrages



Les ports de plaisance espagnols sont essentiellement des ports de petites tailles près de 60% proposent moins de 300 amarres.



La côte méditerranéenne représente l'essentiel de la capacité de l'Espagne avec 75% des amarres et 60% des ports, la principale région nautique étant la Catalogne (30.300 amarres)

Les Baléares ne sont pas en reste avec près de 70 ports et 20.000 postes d'amarres. Elles accueillent près de 40.000 bateaux pendant la période estivale (30.000 durant l'année) et le tourisme nautique génère 445 M€.

Le secteur a connu une période de crise en 1990, mais s'est développé depuis principalement grâce à une augmentation de croissance, la mise en application de services financiers favorables et une augmentation du nombre des ports notamment sur la côte méditerranéenne.

En termes d'image le secteur nautique espagnol a été mis sur le devant de la scène internationale en 2007 avec l'obtention de la Coupe de l'America par la ville de Valence.

L'Association de Industria, Comercio y servicios Nauticos (ADIN), équivalent espagnol de la FIN, fédère les principales activités du secteur.

On peut relever parmi les principaux salons et événements nautiques: Le Salon Nautique de Barcelone (www.salonnautico.com), Expo Nautica – Madrid Boat show et la Barcelona World race (www.barcelonaworldrace.org).

La plaisance au Maroc

Les Chiffres clés :

- 3.500 Km de côte
- 2.286 anneaux dans 9 ports (source Bloc Marine 2010)

En matière de nautisme, le Maroc dispose de 2 principaux atouts:

- une proximité avec l'Espagne et avec le Détroit de Gibraltar.
- 2 façades maritimes sur la Méditerranée et l'Océan Atlantique.

Pour autant, le nautisme au Maroc reste encore une activité peu développée, réservée pendant plusieurs années à une classe sociale aisée.

Les principaux ports de plaisance ou marinas opérationnels sont: Marina Saïdia, Marina Smir, Marina Kabila (petite et très privée), Tanger, et port de M'diq (en travaux) pour la Méditerranée. Sur la façade Atlantique les seuls ports de

plaisance tels que nous les avons définis dans l'étude sont à Rabat (Marina Bouregreg), Mohammedia et Agadir. Les autres villes portuaires (Safi, Essaouira...) sont des ports de commerce ou de pêche pouvant servir d'abri mais pas équipés pour la plaisance.

Le secteur démarre sa croissance depuis près de 5 ans mais souffre encore d'une mauvaise réputation à l'international, en raison de sa réglementation non adaptée aux pratiques de la plaisance et de son déficit en infrastructures.

Depuis quelques années, des efforts sont toutefois entrepris pour valoriser le secteur par le biais :

- de la suppression des taux douaniers pour l'import de bateaux permettant d'abaisser les prix de ceux-ci et de les rendre accessible à davantage de clients.
- de document d'orientation stratégique comme le plan Azur lancé il y a presque 10 ans dans le pays et prévoyant la création de 6 stations balnéaires (Mediterranea Saïdia, Mogador Essaouira, Mazagan Beach Resort, Port-Lixus, Plage Blanche - Guelmim, Taghazout - Argana Bay...)

Ce plan a permis d'insuffler un nouveau dynamisme dans l'import et la vente de bateaux qu'il s'agisse d'embarcation de plaisance ou de sport, de gammes moyennes ou de produits de luxe.

Les perspectives peuvent être importantes si les moyens nécessaires sont mobilisés. La voile légère est encore peu développée globalement. La côte atlantique est plus adaptée à la grande plaisance, qui devrait pouvoir se développer en bénéficiant de la proximité des ports espagnols notamment.

Les fonds sous-marins représentent également un capital naturel sous-exploité. Même la plage demeure un espace sous-aménagé en termes d'activité nautiques. Il existe quelques événements en faveur de la promotion des sports nautiques au Maroc :

- La Morocco Nautic Expo à Casablanca (une vingtaine d'exposants, entre 25.000 et 50.000 visiteurs).
- La Nuit internationale du Jet ski.
- En projet la Morocco Cup du 11 au 30 Juillet 2010 (Marseille – Saïda - Marseille) à l'initiative de Maroc- Nautisme.

Mais ceux-ci manquent encore de visibilité et sont trop peu nombreux. L'aspect évènementiel est donc à développer, lui aussi.

La plaisance en Tunisie

Les chiffres clés : (étude Creocan « schéma d'aménagement du littoral tunisien – 2006)

- 1.300 km de côte
- 2.700 anneaux pour 8 ports
- 0,25 bateau pour 1.000 habitants

Distante d'à peine 100 à 400 miles des principaux ports de la rive nord, la Tunisie dispose d'atouts considérables en matière de plaisance à la fois géographiques (situation centrale dans le bassin méditerranéen), économiques (faible coût de la main d'œuvre), climatiques (période de navigabilité plus longue de 3 mois par rapport à la rive nord, coups de vent 4 fois moins nombreux, température moyenne supérieure à 18°).

Cependant elle souffre d'un retard dans le développement de la plaisance.

Mais depuis 2007 le gouvernement tunisien l'a inscrit dans sa politique de diversification avec l'élaboration de son Schéma de développement du littoral dont l'objectif est d'atteindre à l'horizon 2015 136 M€ des retombées économiques, par la création de 2.250 anneaux répartis sur 3 marinas en projet (Cap Gammarth, Bizerte Cap 3000, Lella Hadria).

3. Investissements et projets

Les projets et investissements touchant à la plaisance sont de nature différentes selon le pays et on constate là encore des préoccupations et des orientations distinctes sur les 2 rives de la Méditerranée.

Un marché saturé sur la rive nord manquant de disponibilités foncières, pour lesquels les principaux projets sont axés sur la mise en place de solutions innovantes respectueuses de l'environnement.

Une rive sud axée sur des projets touristiques et immobiliers de grande envergure incluant un volet plaisance.

3.1 Les principaux projets nautiques de la rive nord

Projets nautiques en France :

Une des principales préoccupations du secteur de la plaisance français est la saturation de ses ports de plaisance qui constitue un frein à son développement. La construction de nouveaux ports ou leur extension est devenue rare et difficile (absence de disponibilités foncières, contraintes environnementales et administratives...)

En Méditerranée un seul projet significatif est en cours de réalisation :

- **La création d'un nouveau port à la Seyne-sur-mer** : Lancé en 2009, il devrait représenter à terme un investissement de 65M€ (livraison 2010-2011) pour une capacité de 700 places.

Un projet d'extension d'une capacité moindre vient d'être lancé à Fréjus. Il prévoit pour un investissement de 28 M€, l'extension du port de plaisance de Port Fréjus avec 90 nouveaux anneaux, la réalisation de 300 logements, un hôtel 4 étoiles ou résidence hôtelière de luxe. Des pourparlers pour l'implantation d'un casino sont en cours. La livraison de l'ensemble du programme est prévue pour 2013.

De nombreux projets sont encore au stade de l'étude (représentant environ 6.000 places), parmi les principaux :

- **Des extensions de ports** : Estaque (13), la Ciotat (13), Le Frioul (13), Les Saintes Maries de la Mer (13), Hyères (83), Saint-Tropez (83), La Seyne-sur-Mer (port de Saint-Elme, 83), St Raphaël (83, une partie à sec), St Laurent du Var (06), Beaulieu-sur-Mer (06), Nice- Carras (06), Port Barcarès (66), Cannet en Roussillon(66), Port Leucate (11),La Grande Motte (34).
- **Des créations de ports** : Étang de Berre (13), Arles (13), Cagnes-sur-Mer (06), Aigues-Mortes (34).

Pour ces raisons, la filière s'oriente de plus en plus sur la recherche de solutions innovantes respectueuses de l'environnement parmi lesquelles on peut citer :

- **Port à sec souterrain (Beaulieu/mer)** : Ce projet est l'un des 10 projets lauréat des « Ports de Plaisance exemplaires » lancés dans le cadre du Grenelle de la Mer. Il s'inscrit dans une démarche de gestion intégrée des zones côtières et prévoit la création de 150 à 200 nouvelles places. Ce concept futuriste est celui d'un parking à bateau sous la mer. Il s'appuie sur la technique de construction du puits circulaire et de la paroi moulée permettant la protection de l'eau utilisé pour la construction d'autoroutes et de tunnels. Transposée à l'espace portuaire, cette technique permet de réduire de quatre fois la superficie empruntée à la zone maritime. Dans l'anneau central de 80 m de diamètre, 100 bateaux de 6,50 m ou 25 trimarans du Vendée Globe peuvent s'amarrer. En souterrain, la capacité peut s'élever à 500 places, bateaux et/ou voitures (<http://bluering.com/>).

- **Implantation de pontons mobiles dans le Port de plaisance du Cap d'Agde**: Ce projet vise à implanter des pontons mobiles, flottants et motorisés proposant une alternative au manque de place dans les ports sans devoir réaliser de gros travaux d'infrastructures et sans impact sur l'environnement. Il permet de n'avoir qu'un seul chenal de manœuvre pour plusieurs rangées de pannes grâce à un déplacement simultané de ces dernières et des bateaux qui leurs sont amarrés.

Il concerne les bateaux de 6 à 15m et offre un gain de place allant de 30 à 40% par rapport aux équipements traditionnels sur une même surface de plan d'eau portuaire. D'un coût global de plus de 1,1 M€ cette technique offre de plus une vitrine avant-gardiste en matière d'ingénierie nautique (<http://arnaving.com>)

- **Mouillages forains organisés (Corse / Anse de Favone, Saint-Tropez / Baie des Canoubiers)** : Ces 2 projets ont été retenus dans l'opération « Ports de plaisance exemplaires ». Dans ces zones portuaires qui sont des sites d'escale touristique et dans lesquels il est important de préserver la qualité environnementale, les mouillages sur bouées ou l'amarrage collectif sur corps mort est une réponse permettant d'économiser l'espace tout en préservant la qualité des fonds marins. Ces mouillages organisés permettent le délestage des ports à flot, et nécessitent des investissements moins importants et moins impactant pour l'environnement qu'une extension en dur. Des prestations de services complémentaires sont en général prévus pour le plaisancier : Ramassage des déchets ménagers, navette de transport à terre, mise à disposition des sanitaires du port...

D'autres pistes d'ordre organisationnel sont également explorées pour apporter une réponse à la saturation des ports :

- **La gestion dynamique des ports et la mise en réseau des places inter-ports:** permet d'exploiter les vacances temporaires des places louées à l'année par le biais de système informatique. Les ports de la côte atlantique sont précurseurs dans ce domaine (Contrat passeport pour le Morbihan (<http://www.nautismebretagne.fr>)
- **Le bateau- partage:** Système inspiré du time-sharing immobilier ou de l'auto-partage. Le principe consiste à partager entre plusieurs personnes (en général 4) par un contrat locatif à durée déterminée, l'utilisation d'un bateau bénéficiant d'une place à quai ou à sec.

Projets nautiques en Espagne

Le problème du manque de place en Espagne semble moins important que sur la rive méditerranéenne française. Mais les projets de création et d'extension de pôles nautiques sont également l'objet d'une sensibilité environnementale marquée.

- **Extension de Port Adriano (Majorque – Baléares) certifié Iso 14001:** Le projet inclut à l'horizon 2011, 82 places supplémentaires (404 actuellement), 470 places de parking, un agrandissement de la zone commerciale et de l'aire technique, une rampe de mise à l'eau. Port Adriano s'est engagé en matière environnementale sur 3 points :
 - Ne pas réduire la ligne de côte.
 - Ne pas affecter la plage adjacente au port.
 - Respecter l'environnement naturel et le bord de mer.

Le projet comprend également la création d'une école de voile et l'amélioration de la plage à proximité. Il génèrera environ 55 emplois directs et plus de 100 indirects toute l'année.

- **Extension du Port d'Adra (Province d'Almería – Andalousie) :** Le projet porte sur la construction de 270 places supplémentaires qui doubleront la capacité du port pour atteindre 541 places. Le montant des investissements prévu s'élève à 8.8M€. Le projet consiste à réhabiliter les 600 m de l'ancien quai de pêche du port pour y aménager les nouvelles places qui seront dotées d'eau et électricité

- **Alcaidesa Marina (Province de Cadix – Andalousie) :**

Le projet de la « Savills » porte sur 27 ha et prévoit la création d'une marina disposant de plus de 600 amarres, près de 200 places à sec, un club nautique et 20.000m² d'espaces récréatifs. Le montant des investissements prévus est de 11M€ et fera l'objet d'une concession de 30 ans. Très proche de Gibraltar le projet bénéficie d'une situation propice à son développement avec la proximité de nombreux hôtels, commerces, services et de connexions aériennes internationales.

3.2 Les principaux projets nautiques de la rive sud

Projets nautiques au Maroc

Le Maroc, au travers du Plan Azur et d'autres projets d'envergure, témoigne de son engagement dans un processus de développement du secteur de la plaisance. Dans les principaux projets impactant le nautisme on peut citer :

- **Le Port de Tanger- Ville** : Réaménagement du port de commerce existant (dont le trafic maritime sera assuré par le nouveau port Tanger-Med) en port proposant des anneaux de plaisance. Début des travaux prévus en 2011. Objectif : devenir l'un des premiers ports de plaisance de la Méditerranée. Cette nouvelle infrastructure sera dotée d'espace pour l'accueil des paquebots, des bateaux de plaisance, d'un port de pêche, et d'une zone réservée aux activités hôtelières touristiques et culturelles.

La Société d'aménagement et de reconversion de la zone portuaire qui en est à la charge est dotée d'un capital de 60M€.

- **Lagune de Nador – Mar Chica** : Projet d'implantation d'un complexe maritimo-touristique respectueux des milieux marin, terrestre et de l'environnement. Lancé en 2007 et niché sur l'un des plus beaux sites naturels du Maroc, le projet Marchica s'étend sur une superficie de 1.030 ha, un arc côtier de 25 km. Il prévoit l'aménagement de 7 cités situées sur les rives de la lagune. 11Mrds de dirhams (1Mrd € environ) d'investissements sont prévus.

Le 1er projet programmé sur la Presqu'île d'Atalayoune sera conçu comme un véritable pôle nautique dans la lagune avec des unités hôtelières et de vie accompagnent la base nautique sur une superficie de 71.000 m².

- **La Marina de Saïdia** : Grand complexe touristique situé au Nord du Maroc Méditerranéenne Saïdia est l'un des projets phare du Plan Azur.

La première phase du projet a été inaugurée en Juin 2009.

Le montant global des investissements prévus est de 12 Mrds de dirhams (Plus de 1 Mrd).

Le site disposera à terme d'une capacité d'accueil estimée à 30.000 lits offrira 48.000 emplois dont 8.000 directs.

Son port de plaisance s'étend aujourd'hui sur 25 Ha répartis sur 3 quais et dispose aujourd'hui d'environ 800 amarres entre 7 et 50 mètres.

L'extension prévue de la Marina dotera le port de 1.350 amarres dont 50% pour des embarcations de plus de 12 mètres de long, sur une superficie de 85ha. Des aménagements préventifs contre l'ensablement et l'envasement sont aussi prévus.

- **Port-Lixus** : Un des 6 autres complexes touristiques du Plan Azur.

La date de livraison des premiers villas et appartement sont prévus pour 2010.

Le montant des investissements pour l'aménagement est de 1,4 Mrds de dirhams (126, 5 M€).

Le projet s'étend sur 4.700.000 m², avec 760.000 m de surfaces construites (hôtels 7.400 m², zones résidentielles 4.900 m² animations culturelles et

commerciales, ± 78.000 m² .

Les animations sportives y compris la marina (120 anneaux), ± 190.000 m².

Port Lixus est situé à moins de deux heures de vol des principales capitales européennes, et à une demi-heure de route de l'aéroport international de Tanger.

Projets nautiques en Tunisie

Plusieurs projets touristiques présentant une connotation nautique arrivent actuellement à maturité. Ils concernent le développement ou la reconversion d'installations portuaires existantes et prévoient la mise en place de services divers au plaisancier : réparation navale, hôtellerie, immobilier qui devraient rendre encore plus attractif le tourisme nautique en Tunisie.

• **Bizerte cap 3000** : Projet de Marina situé à proximité de la ville de Bizerte.

Les travaux du port de plaisance ont démarré en mai 2009 pour une fin programmée en 2012.

Le coût total de la Marina gravite autour de 180 M de dinar (Près de 100M€).

Le projet prévoit sous la forme d'une concession de 30 ans, l'extension de l'infrastructure existante avec la création de digues, quais, et appontements de 1000 anneaux, d'une croisette et d'un complexe résidentiel ainsi que la réalisation d'aménagements terrestres de plus de 15.000m² de surfaces commerciales.

• **La Baie de Gammarth** : Projet de complexe touristique implanté dans la Baie du même nom.

Les travaux ont commencé fin 2007 pour un achèvement prévu en 2012.

Le port de plaisance est formé d'un bassin comportant 400 à 500 anneaux répondant aux normes internationales pouvant servir de port d'attache et de transit à des bateaux de toutes dimensions et proposant une offre complète de services (réparation, carénage, accastillage, yacht-club...).

Le complexe sera dotée à terme de 85.000m² de logement, 10.000m² de services et commerces et 17.000m² de parking couverts soit un total de 112.000m².

• **Kélibia la Blanche** : Projet touristique italo-tunisien qui intègre l'enjeu écologique dans l'aménagement du site situé au Nord du pays près du Cap Bon (sauvegarde de la faune et de la flore, recours aux énergies renouvelables ...).

Les investisseurs souhaitent y développer la plaisance et comptent aménager dans cet esprit un port de plaisance près du port de pêche (Le projet immobilier a reçu pour 2ème fois au Salon Monte Carlo Travel Market la distinction «The five green star diamond award» en 2010 récompensant les meilleures initiatives en éco-tourisme.

Il s'étend sur 52 ha pour un montant d'investissement global de 210 M de dinars (plus de 110M€) et générerait près de 1.800 emplois directs et 4.500 indirects.

IV. Tourisme et nautisme en Méditerranée

La Méditerranée possède de nombreux atouts touristiques : des paysages magnifiques, un climat propice au tourisme balnéaire, un héritage culturel particulièrement riche de vestiges de civilisations anciennes. Le développement touristique peut donc aussi bien se bâtir sur un modèle « plage et soleil », que sur le développement d'un tourisme culturel ou urbain.

Le bénéfice pour les pays riverains est majeur et permet le développement économique des pays par l'afflux de devises.

Mais le modèle « plage et soleil » commence à atteindre ses limites, face à l'émergence de nouveaux concurrents et d'un désir de vivre des vacances plus individualisées et plus enrichissantes.

Le développement des activités nautiques, et en particulier de la plaisance, fait ainsi partie des possibilités de développement de l'offre touristique proposée en Méditerranée.

1. Le tourisme, moteur économique de la Méditerranée

Chiffres clés

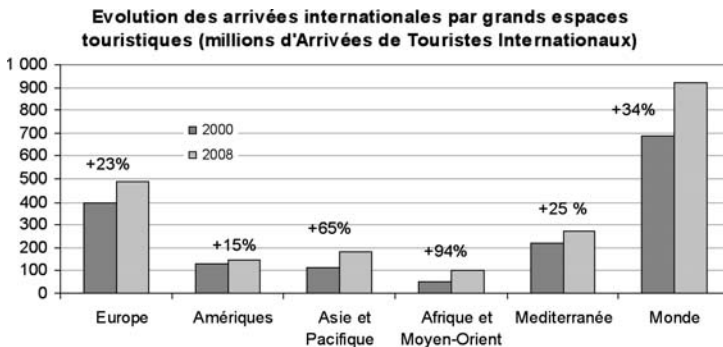
- 1er espace touristique mondial
- 275 millions d'Arrivées Touristes Internationaux (ATI) en 2008 représentant 30% du marché mondial
- dont 50% dans les régions côtières.
- 253 milliards de dollars de recettes internationales en 2008

Source : Organisation mondiale du tourisme (OMT), plan bleu et calculs propres



Entre 2000 et 2008 la croissance du nombre d'Arrivées de Touristes Internationaux (ATI) a été de 25% pour l'espace méditerranéen contre 34% au niveau mondial. L'espace méditerranéen est donc en croissance.

Selon des prévisions émises par le Plan Bleu, elle devrait se poursuivre pour approcher les 400 millions d'arrivées de touristes en 2025.



Source : CRE-CCIMP d'après : Insee ; Organisation mondiale du tourisme (OMT), plan bleu et calculs propres pour la méditerranée. Note : La zone Méditerranée est composée d'espaces d'Europe et d'Afrique et du Moyen-Orient.

Le développement touristique, et les bénéfices qui en sont retirés, ne sont pas également répartis entre les différents pays riverains : La France, l'Espagne et l'Italie, représentent ainsi 65% des arrivées internationales.



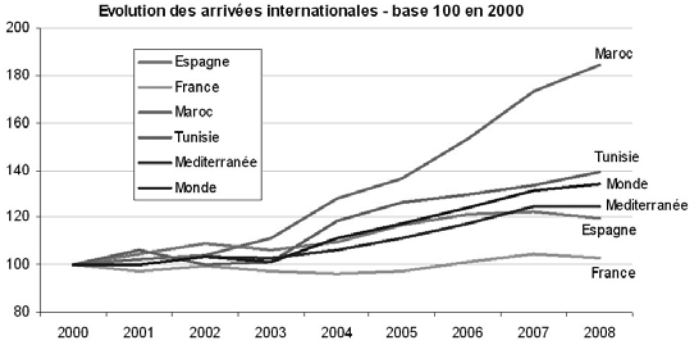
Source : CRE-CCIMP d'après : Insee ; Organisation mondiale du tourisme (OMT), plan bleu et calculs propres pour la méditerranée.

Mais au sein même de l'espace méditerranéen, les frontières bougent. Les trois pays majeurs ne sont plus les moteurs du développement touristique méditerranéen.

Ainsi entre 2000 et 2008 :

- A l'est de la Méditerranée, une importante croissance de la Turquie (+161% du nombre d'ATI), de l'Egypte (+140%) et de la Croatie (+62%).
- A l'ouest de la Méditerranée, la Tunisie et le Maroc connaissent également une progression importante avec respectivement +39% et +84% d'ATI.

En Méditerranée, dans les 4 pays étudiés, il y a bien une différence entre les marchés plus « matures » de la France et de l'Espagne, et les marchés en plein développement de la Tunisie et du Maroc.



Source : CRE-CCIMP d'après : Insee ; Organisation mondiale du tourisme (OMT), plan bleu et calculs propres pour la méditerranée.

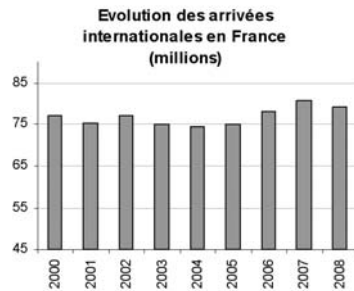
Chaque pays possède ainsi des dynamiques, et des stratégies, différenciées selon des objectifs propres et les cibles visées : patrimoine, culture, sport, plage et soleil,....

1.1 Le tourisme en France

Chiffres clés

- 1er rang mondial.
- 79,3 millions d'Arrivées Touristes Internationaux (ATI) en 2008
- dont 20% dans les régions côtières.
- 55,6 milliards de dollars de recettes internationales en 2008 (3e rang mondial)

Source : Organisation mondiale du tourisme (OMT), plan bleu et calculs propres



L'attrait touristique de la France s'explique en partie par une grande variété d'atouts : des paysages, une richesse de patrimoine, un climat tempéré des infrastructures touristiques et de transports importantes.

La France est ainsi première destination touristique du monde au regard du nombre d'arrivées de touristes internationaux, avec 79,3 millions d'arrivées en 2008. Mais elle ne détient qu'une 3e place en termes de retombées économiques. en raison d'un nombre important de séjours en transit (d'une seule nuit).

Au niveau national, le principal objectif est d'augmenter les arrivées de touristes internationaux, et les recettes. Trois grands domaines d'amélioration ont été ainsi dégagés :

- L'accueil du touriste tout au long de son séjour
- La qualité de l'offre, avec la réforme de l'hôtellerie (Refonte des catégories hôtelières - création 5eme étoile).
- La promotion touristique avec la création d'Atout France comme marque unique.

Selon la projection de l'Organisation mondiale du tourisme, les arrivées de touristes internationaux devraient augmenter de 1,9% par an entre 1995 et 2020 pour dépasser les 100 millions d'arrivées internationales en 2020.

La 1ere zone touristique française est la région parisienne, avec 17 millions de touristes étrangers (et 10 millions de touristes français) chaque année. Il s'agit d'un tourisme à caractère urbain, culture, tourisme d'affaire, patrimoine...

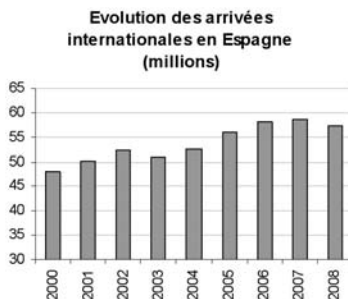
Le littoral méditerranéen est le deuxième espace touristique français avec environ 13 millions de séjours de touristes étrangers chaque année. Les activités liées à la mer, et en particulier le nautisme, y sont donc fortement représentées avec de nombreux ports de plaisances (244 ports pour 94.500 amarrages en région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, Languedoc-Roussillon et Corse).

1.2 Le tourisme en Espagne

Chiffres clés

- 3eme rang mondial.
- 57,3 millions d'Arrivées Touristes Internationaux (ATI) en 2008
- dont 70% dans les régions côtières.
- 61,6 milliards de dollars de recettes internationales en 2008 (2e rang mondial)

Source : Organisation mondiale du tourisme (OMT), plan bleu et calculs propres



L'Espagne possède de nombreux atouts touristiques avec une histoire riche, et un patrimoine culturel important, allant de la culture maure à l'architecture de Gaudi et 41 sites classés au patrimoine de l'Humanité.

Mais ce sont surtout la plage et le soleil qui constituent le principal produit d'appel avec un modèle touristique basé sur quatre atouts : climat, plages, prix et proximité. Objectif : garantir la stabilité du secteur touristique par le tourisme de masse.

Ce modèle a été couronné de succès, avec des entrées de devises importantes et a structuré l'offre touristique : 82 % de l'offre hôtelière se trouve sur le littoral, principalement concentrée sur les archipels des Baléares et des Canaries ainsi que sur la côte méditerranéenne.

L'Espagne est ainsi, en 2008, la 3e destination pour les touristes internationaux avec 57,3 millions d'arrivées. Les touristes sont principalement originaires du Royaume-Uni, d'Allemagne, de France et des pays nordiques.

En termes de retombées économiques, l'Espagne est à la 2eme place mondiale, profitant d'un marché plus axé sur les longs séjours et fait donc mieux que la France en ce domaine.

Mais le modèle « soleil et plage » a atteint ses limites en raison :

- D'une congestion géographique avec un tourisme concentré sur le littoral méditerranéen et les archipels.
- D'une sous-utilisation en raison de la saisonnalité des infrastructures et des capacités de logements touristiques.
- D'un impact important sur l'environnement.
- De la concurrence d'autres pays méditerranéens qui visent le même marché: Tunisie, Maroc, mais également à l'Est, Egypte, Croatie, Bulgarie, Grèce et surtout Turquie.

Conscient de cela, le gouvernement espagnol et les acteurs locaux ont mis en place différents plans durant ces dernières décennies (Futures, Futures II, PICTE, Stratégie espagnole du Tourisme Soutenable, Plan touristique 2020,...).

Les objectifs de ces différents plans se recoupent et visent principalement à :

- Développer une offre différenciée face à la concurrence : adapter le produit à chaque type de clientèle et avec sa propre personnalité.
- Améliorer la qualité du produit.
- Elargir l'impact du tourisme avec une extension géographique et saisonnière et un développement du tourisme rural, urbain, culturel, d'affaires,...
- Mettre en place un modèle de développement soutenable.

Selon la projection de l'Organisation mondiale du tourisme, les arrivées de touristes internationaux devraient augmenter de 1,8% par an entre 1995 et 2020 pour dépasser les 73 millions d'arrivées internationales en 2020.

Dans ce modèle touristique basé essentiellement sur la proximité de la Méditerranée, les activités nautiques tiennent une place importante. Cela se traduit notamment par l'existence de nombreuses infrastructures liées à la plaisance (215 ports sur la Méditerranée représentant 95.800 amarrages).

Le tourisme nautique est également pris en compte dans le Plan touristique espagnol 2020, qui pointe : «l'amélioration du cadre juridique et administratif, l'augmentation de la qualité dans le cadre de la relation client et la combinaison du tourisme nautique avec d'autres activités »

1.3 Le tourisme au Maroc

Chiffres clés

- 30ème rang mondial.
- avec 7,9 millions d'Arrivées Touristes Internationaux (ATI) en 2008
- dont 15% dans les régions côtières.
- 7,1 milliards de dollars de recettes internationales en 2008 (37e rang mondial)

Source : Organisation mondiale du tourisme (OMT), plan bleu et calculs propres



Un long littoral d'une grande qualité, notamment sur sa façade méditerranéenne, une culture riche et diversifiée, à la fois urbaine et rurale, héritée des siècles passés, des milieux naturels d'une grande diversité sont les précieux atouts dont bénéficie le Maroc sur le marché touristique mondial.

Chronologiquement ce sont les centres d'intérêts naturels et culturels qui ont attiré les premiers visiteurs étrangers au Maroc dans les années 60. La croissance a été relativement rapide, passant de 150.000 touristes en 1961 à 1,2 millions en 1973.

Par la suite, il a bénéficié d'un tourisme de masse d'origine européenne, principalement sur la rive méditerranéenne, poussé par l'héliotropisme. Cette nouvelle vague était demandeuse d'un produit stéréotypé, basé sur le séjour balnéaire « tout compris », dominé par les tours opérateurs. L'arrivée du tourisme balnéaire a permis au Maroc de poursuivre sa progression, pour dépasser les 4 millions de touristes au début des années 90.

Mais il connaît par la suite une chute importante de son activité touristique (2,6 millions de touristes en 1995) pour des raisons multiples: un vieillissement du produit avec une station balnéaire unique (Agadir), une composante culturelle du produit des « villes impériales » en saturation, une politique agressive de promotion de la Tunisie, de l'Egypte et de la Turquie, l'attentat de Marrakech en 1994,...

Pour relancer l'activité touristique à la fin des années 90, le Maroc a défini une stratégie de relance du tourisme ambitieuse connue sous le nom de «Plan Azur» avec un objectif de 10 millions de touristes en 2010. (voir encadré)

La Maroc est ainsi, en 2008, la 30e destination pour les touristes internationaux avec 7,9 millions d'arrivées. Les premiers chiffres 2009 sont encourageant malgré la crise avec 8,3 millions d'arrivées annoncées⁴ avec des touristes principalement originaires de France (37%) et d'Espagne (22%).

Le plan AZUR : une ambition marocaine retrouvée

Un positionnement offensif sur le balnéaire s'est clairement mis en place au travers du « Plan Azur ». Ce programme ambitieux a mobilisé 5 milliards d'euros d'investissements. Il prévoyait la construction de six stations balnéaires et fixait un objectif de 10 millions de touristes pour 2010.

Mais les problèmes se sont accumulés (retard dans les constructions, départ des investisseurs, crise économique ...) et aujourd'hui si le plan Azur reste une ambition nationale, les autorités publiques ont repoussé son échéance à 2016 et revu ses ambitions à la baisse :

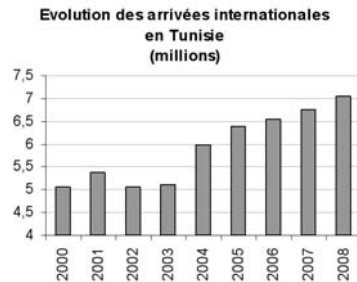
Sur les 6 stations programmées seulement 4 auront ouverts d'ici 2 ans, 2 sont en suspens (Taghazout et Plage Blanche) la capacité hôtelière initiale de 85.000 lits a été revue à 35.000.

1.4 Le tourisme en Tunisie

Chiffres clés

- 34^{ème} rang mondial.
- 7 millions d'Arrivées Touristes Internationaux (ATI) en 2008
- dont 95% dans les régions côtières.
- 2,2 milliards de dollars de recettes internationales en 2008 (au delà du 50^e rang mondial)

Source : Organisation mondiale du tourisme (OMT), plan bleu et calculs propres



La Tunisie est un grand pays touristique qui possède de nombreux atouts naturels et culturels : grandes plages (575 km de sable sur les 1.300 km de littoral), sites archéologiques (Carthage, etc.), médina, oasis,... Proche de l'Europe (à 2 ou 3 heures d'avion), cette destination a bénéficié du développement du transport aérien et de la saturation des sites touristiques du sud de l'Europe.

La Tunisie a d'abord connu une période de croissance anarchique dans les années 60, avec le passage de 4.000 à 46.300 lits entre 1962 et 1972. Par la suite les pouvoirs publics ont mis en place une stratégie touristique visant à réglementer la croissance du tourisme, sans en entraver le développement.

A partir des années 90, la Tunisie s'est engagée dans une nouvelle stratégie qui se caractérise par une meilleure prise en compte du développement durable avec, en particulier, la création d'une agence de protection et d'aménagement du littoral en 1995. Toutefois l'offre touristique a poursuivi sa progression avec 230 000 lits hôteliers principalement situés sur le littoral.

Le tourisme proposé par la Tunisie est en effet essentiellement balnéaire (92%

des nuitées en 2006). Il se caractérise par un produit « au forfait » fourni par les tours opérateurs (85 à 90% des touristes selon une étude du Plan Bleu).

Le principal défi du tourisme tunisien se situe dans la diversification et la désaisonnalisation de l'activité.

Sa stratégie se base sur un développement du tourisme subsaharien, en particulier à travers des lois favorisant les investissements et le développement d'activités permettant de lisser la saisonnalité : golf, thalassothérapie, tourisme culturel, croisière.

A noter également l'émergence d'un important tourisme médical, en particulier en provenance des pays proches.

La Tunisie est ainsi, en 2008, la 34^e destination pour les touristes internationaux avec 7 millions d'arrivées. Si le marché européen reste majoritaire avec 4 millions de touristes, la Libye et l'Algérie représentent une part non négligeable de touristes (2,7 millions).

Selon la projection de l'Organisation mondiale du tourisme les arrivées de touristes internationaux devraient augmenter de 3,1% par an entre 1995 et 2020 pour approcher les 10 millions d'arrivées internationales en 2020.

Malgré un tourisme essentiellement balnéaire, la plaisance est peu représentée dans l'offre touristique tunisienne. Une côte rectiligne et sableuse peu propice à l'implantation et un contexte économique et réglementaire peu favorable, font que la Tunisie représente moins de 1% de la capacité globale des ports méditerranéens (2700 anneaux répartis sur 8 ports de plaisance).

2. La plaisance : un atout au développement touristique

Le développement de la plaisance, et plus généralement du nautisme, ne fait que rarement partie du cœur des stratégies touristiques des pays de l'Ouest de la Méditerranée. Il s'agit la plupart du temps d'un secteur considéré comme un marché de niche à l'activité touristique plus traditionnelle, de masse, basé sur la plage et le soleil ou la culture.

Mais la tendance est à la recherche de la différenciation des produits. La plaisance pourrait être un atout pour le développement touristique, non seulement par les produits touristiques associés, mais également par son action structurante sur l'offre touristique globale.

2.1 Un apport touristique important

L'apport touristique d'un port de plaisance est multiple, il peut ainsi être :

- Une attraction touristique : lieu de promenades, de consommation (hôtels, restaurants), d'événements, d'animation, et cela aussi bien pour la population touristique que locale.
- Un point d'entrée pour les touristes : avec les amarrages de passage et la

fourniture de services associés (réparation, nettoyage,...).

- Une plate-forme pour les professionnels du tourisme et du loisir : locations de voiliers, plongée, ski nautique, visites par bateau...
- Un outil d'urbanisation et d'aménagement du paysage par son impact sur la vie d'une cité et sur le paysage.

Les cibles visées sont également multiples :

- Le touriste maritime : c'est-à-dire les plaisanciers en escale, qui vont passer une ou plusieurs nuits dans le port.
- Le touriste terrestre : qui va profiter des attractions et des produits touristiques proposés par le port.
- La population locale : qui peut soit utiliser les infrastructures pour la plaisance, soit profiter des attractions associées.

L'apport touristique, qu'il soit direct à travers l'entrée de touristes, indirect par des activités touristiques associées, ou induit par les aménagements, est donc notable.

Ainsi, la création d'un port de plaisance peut constituer un atout pour le développement touristique d'un territoire. Mais le projet doit être pensé dans un cadre global, en terme de cibles visées et de modèle économique. Il pourra alors devenir un outil structurant pour le développement de l'offre touristique.

ODYSSEA : Une synergie tourisme / nautisme novatrice

Programme européen créé à l'initiative de la Fédération française des ports de plaisance, l'objectif Odyssée est d'organiser, pour les plaisanciers, différents types d'escales dans chaque port, leur permettant de découvrir les richesses à la fois culturelles, naturelles et gastronomiques des territoires ruraux proches des ports.

Ce programme qui fédère 10 régions d'États membres de l'Union européenne vise ainsi à stimuler un tourisme de qualité dans les arrière-pays, pour les plaisanciers que l'on cherche à faire revenir dans ces sites. La région pilote est la Corse avec 18 ports, auxquels s'ajoutent 4 ports du Languedoc-Roussillon, mais le concept commence à s'étendre au-delà des limites de l'Europe, avec un accueil très favorable du projet devant 43 pays lors du sommet de l'Union pour la Méditerranée en Mai 2010 à Barcelone. Des actions concrètes ont déjà été mises en place aux Baléares, en Catalogne, en Sardaigne, en Ligurie. Plus de 1350 marinas en Méditerranée sont potentiellement concernées par ce projet novateur .

2.2 Des modèles de développement touristique fortement différenciés entre le Nord et le Sud

Le développement des ports de plaisance s'appuie sur des modèles économiques différents selon les pays, les zones géographiques, la taille des ports, la réglementation,...

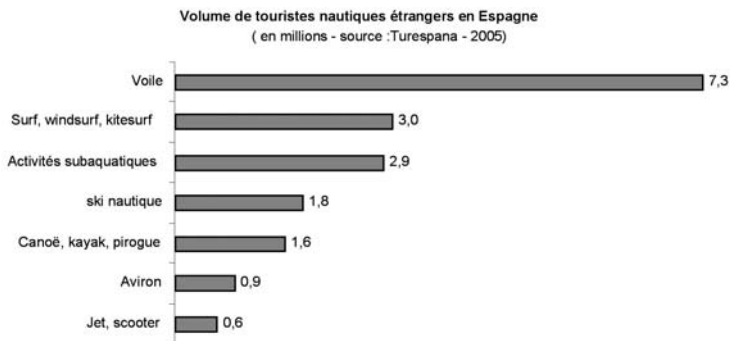
On constate ainsi une stratégie de développement touristique associée aux ports de plaisance bien différenciée sur chacune des deux rives :

- La consolidation de marché (intégration de la durabilité de l'activité, de la qualité, ...) pour les pays matures du nord,
- Le développement sous contraintes réglementaires, pour les marchés encore en croissance du sud.

Sur la rive nord (France et Espagne)

Une forte demande locale en places d'amarrages permet d'assurer sans difficultés la vente ou la location des places. Il manquerait 54.000 places en France dont 1/3 en PACA selon une étude réalisée par ODT France.

Un tissu touristique important permet de proposer de nombreuses activités nautiques: 7,3 millions de touristes étrangers ont effectué de la voile en Espagne en 2005, et 18,1 millions toutes activités confondues (plongées, ski nautique,...) selon les chiffres de l'Institut du Tourisme espagnol Turespana.



Une réglementation douanière adaptée permet d'accueillir les plaisanciers de passage : les Baléares ont ainsi accueilli plus de 294.000 touristes nautiques en 2007 et les côtes méditerranéennes françaises comptent 11.400 places de passages, soit 12% des places disponibles.

Il est ainsi possible pour ces deux pays de développer des projets de ports de plaisance reposant aussi bien sur un développement associé à de l'immobilier de type marina, que sur un port visant le marché domestique, ou intégrant des produits touristiques. Malheureusement la densité des ports est telle que les nouveaux projets sont difficiles à mettre en œuvre (il existe, en moyenne, un port tous les 15 km en France ou en Espagne).

Sur la rive sud (Maroc et Tunisie) :

La création d'un port sera le plus souvent associée à un développement immobilier, hôtelier ou touristique et cela en raison :

D'un marché domestique inexistant : 0,25 bateaux /1.000 habitants en Tunisie contre entre 5 et 8 pour 1.000 en France et en Espagne.

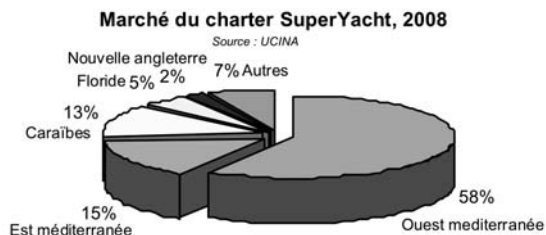
D'entrées touristiques de plaisanciers limitées par des contraintes douanières très strictes (2.500 arrivées par an en Tunisie)

Le financement des ports de plaisance sur la seule location, ou vente de places, est donc difficile sans apport financier lié à des activités connexes.

Hors changement profond des conditions économiques, culturelles et réglementaires, le projet doit donc maximiser les impacts touristiques résultant des activités annexes à la plaisance.

Le Chartering Super Yacht : Un Marché d'avenir pour le nautisme en Méditerranée

L'activité de Chartering Super Yacht correspond à la location des bateaux de plaisance de grande taille (>24 m) sur une période plus ou moins longue. Le marché est estimé à environ 1.000 unités en 2008 au niveau mondial. La méditerranée occidentale représente 58% du marché mondial en 2008, en progression de 3% par rapport à 2007. Il s'agit donc d'un secteur dynamique à fort potentiel de développement pour les pays de cette zone.



La flotte est essentiellement constituée d'unités de 30 à 50 mètres (57%) fonctionnant à plus de 80% sur moteur.

L'impact économique de cette activité est important et cela à plusieurs niveaux:

Le coût de location d'un Super Yacht à la semaine : Il varie de 63.000\$ (24-30m) à 431.000\$(>50m) avec un prix moyen de 152.000\$ la semaine.

La dépense en escale : Une étude réalisée en Corse montre une dépense moyenne par nuitée de 1.750€ pour les bateaux d'une taille supérieure à 24 m (la moitié des bateaux étant en location).

Il est donc possible de maximiser l'impact économique à deux niveaux :

En proposant des postes d'accueil de 24 m et plus, et en y associant des services de haut niveau.

En développant la filière du yachting professionnel : construction, réparation, entreprises de location,... : Le yachting professionnel représente 1/3 des emplois de la filière nautique dans la région Provence Alpes Côte d'Azur et Corse.

A noter que la location de bateaux ne concerne pas que ce segment des Super Yacht. L'Espagne compte 10.000 embarcations dédiées à la location touristique (90% à moteur) et une enquête auprès des plaisanciers dans la région Provence Alpes Côte d'Azur et Corse montre que 16% des bateaux de moins de 24 m en escale sont en location.

V. Plaisance et développement durable

Les ports de plaisance sont, par définition, implantés dans un environnement fragile. La qualité environnementale représente donc naturellement un thème majeur de préoccupation lors de l'implantation d'une telle infrastructure. La pratique même de l'activité nautique entraîne de nombreux impacts. Tout doit être cependant relativisé, les pratiquants de la plaisance sont en effet loin, très loin, de représenter les principales sources de pollution en méditerranée. De plus, la création d'un port de plaisance peut contribuer de manière importante à l'économie d'un territoire. Outre la création d'emplois, de nombreux effets d'entraînement, du tourisme à l'industrie, peuvent être observés dans son sillage.

1. Impact environnemental de la plaisance

Comme toute activité humaine, la plaisance impose une pression sur son environnement. Cette pression prend de multiples formes, de la création du port à la navigation proprement dite en passant par la construction des bateaux de plaisance .

1.1 Impact de la construction d'un port de plaisance

Bien que parfois les infrastructures portuaires tels que les digues, brise-lames... peuvent avoir un impact positif sur l'environnement en fournissant un nouvel habitat aux espèces marines avec la création de récifs artificiels, la construction du port entraîne le plus souvent un appauvrissement du milieu par la destruction des habitats, vasières, récifs et herbiers.

Le chantier de construction, par utilisation d'engins lourds et d'explosifs, représente l'impact le plus visible de la construction d'un port.

Il entraîne non seulement une destruction physique des fonds mais développe également des conséquences très nuisibles pour la faune et la flore aquatiques (ex : dispersion de vases polluées pouvant causer la contamination de la chaîne alimentaire,...).

La modification du trait de côte, par des digues et jetées, peut également dévier les courants locaux et générer des perturbations importantes (ensablement, modification de la conformation des plages, blocage de routes migratoire,...).

Pour cela, la création d'un port nécessite la réalisation d'une étude d'impact. A la fois document scientifique et procédure juridique, elle est encadrée par des lois spécifiques ou non au littoral (ex : en Tunisie : Décret relatif aux études d'impact sur l'environnement – En France : Code de l'aménagement, loi littoral et loi relative à la protection de l'environnement)

Son objectif est de définir les meilleures solutions pour limiter les impacts environnementaux et socioéconomiques sur le territoire.

Cette limitation pourra aussi passer par des solutions alternatives à la construction. A ce titre on peut citer (outre les solutions innovantes déjà évoquées) :

- La création de parc à bateaux ou port à sec
- La re-classification des ports commerciaux ou de pêches existants : Vieux Port à Marseille, les darses à Valence (en particulier dans le cadre de l'America's cup), ou le projet à Tanger Ville au Maroc (croisière et plaisance),...

1.2 Impact environnemental du fonctionnement d'un port de plaisance

Les impacts environnementaux ne s'arrêtent pas à la fin de la construction du port. Son fonctionnement entraîne également de multiples perturbations du milieu :

- par le dragage du port, qui peut libérer dans l'environnement des polluants qui étaient retenus dans les sédiments : métaux lourds, hydrocarbures, des biocides.
- par les matériaux dragués qui peuvent également tuer les organismes de fond par enfouissement.
- par les fuites, ou rejets volontaires, d'hydrocarbures avec la formation d'un film irisé à la surface de l'eau qui diminue la pénétration d'oxygène et de lumière. Cet impact est d'autant plus important que le port est fermé et que la circulation d'eau est limitée.
- par une pollution de type urbain provenant de la vie à bords : rejets de lessives, toilettes, déchets,...
- par une pollution de type industriel lors de la rénovation ou de l'entretien des bateaux : peintures, décapage, soudures, colles, avitaillement.
- par le bruit (bateaux à moteur), les effets de vague (érosion), l'émission des gaz d'échappements,...
- par l'attractivité du port comme lieu de vie : transport routier, parkings, touristes, commerces.

La plupart de ces impacts peuvent être contenus avec les moyens techniques ou une organisation appropriée :

- enfouissement des résidus de dragage dans une zone dédiée.
- quais permettant une bonne circulation de l'eau pour permettre la dispersion des polluants et l'oxygénation de l'eau.
- mise en place d'un système de récupération des eaux grises et noires auprès des plaisanciers, présence de sanitaires (propres et fonctionnels)

- sur le port, récupération des déchets (idéalement recyclés).
- système de récupération des eaux de nettoyages (décapage) et des résidus industriels.

Et plus globalement en mettant en place une information du public et du personnel pour sensibiliser à l'environnement et aux bonnes pratiques. Pour mesurer les efforts réalisés pour la protection de l'environnement il existe au niveau international et national différents labels dédiés aux ports de plaisance.

Au niveau international on peut citer 2 labels de référence :

- **Le label économique « Pavillon bleu »** : Il a été attribué à 633 ports de plaisance de part le monde. La Méditerranée représente 1/3 de ces ports. Ils sont essentiellement situés en Espagne (68), en Italie (60) et en France (39). Le sud de la méditerranée et plus faiblement représenté avec un seul port de plaisance en Tunisie (Hammamet).

Les principaux critères pour l'obtention d'un pavillon bleu pour un port de plaisance sont :

- Information du public et du personnel : information sur les zones naturelles sensibles, code de conduite, sensibilisation à l'environnement (mise en place d'activités éducatives),...
- Mise en place d'une politique environnementale : gestion des déchets, recyclage, pompage des eaux de cale et des toilettes, gestion des eaux de nettoyages.
- Sécurité aussi bien pour les personnes (incendie, premiers secours), que pour l'environnement (pollution accidentelle) avec la mise en place de plans d'urgence et de la signalétique appropriée.
- Accessibilité pour les personnes handicapées.
- Disponibilité de l'eau et de l'électricité aux postes à quai.
- Maintien de la qualité de l'eau : l'eau doit être visuellement propre (pas de résidus d'hydrocarbures, de déchets, ...)

Outre cette action, située au niveau international, il existe d'autres procédures de labélisation ou de certification qui peuvent être locales, nationales ou internationales, citons pour l'exemple :

- **La Certification ISO 14001** : C'est une des normes environnementales les plus connues au niveau international. Mise en place par l'Organisation internationale de normalisation (ISO), elle repose sur le principe d'amélioration continue de la performance environnementale par la maîtrise des impacts liés à l'activité de l'entreprise.

De très nombreux ports possèdent cette certification, citons, pour l'exemple, la marina de Saïda au Maroc, Port Camargue en France et du Port de plaisance de Gijon en Espagne, **A l'échelon national** on peut citer à titre d'exemple le cas de la France et de l'Espagne :

- Zoom : Opération « Port propre » en France :

Elle s'articule en 4 étapes pour le port de plaisance : diagnostic environnemental, mise en place d'un plan de réponse aux pollutions fonctionnelles et accidentelles, formation du personnel portuaire et information auprès des plaisanciers et autres usagers.

Cette opération est suivie par une centaine de ports de plaisance sur la côte méditerranéenne française. En 2008, la démarche Ports propres est passée de la labélisation à la certification avec la création par l'Association française de normalisation (AFNOR) de la « Certification de gestion environnementale portuaire ».

- Zoom : « Q » - qualité touristique en Espagne :

Il s'agit d'une norme de qualité mise en place par l'Institut pour la qualité touristique espagnole. Les clubs de plaisance et les marinas peuvent avoir accès à cette certification depuis décembre 2009 sous la norme « servicios turísticos en instalaciones nautico deportivas ».

Il s'agit d'une norme de qualité globale intégrant de nombreux aspects : organisation, sécurité, information, nettoyage, services, ramassage sélectif des déchets ainsi que d'autres aspects liés à l'environnement.

Bien sur tout n'est pas du seul ressort de la certification, des lois encadrent également les niveaux de rejets. En France, par exemple, la loi sur l'eau réglemente les rejets, notamment dans les ports.

Les ports de plaisances sont ainsi de plus en plus nombreux à s'équiper pour traiter les eaux noires et grises ainsi que pour la récupération, et éventuellement le recyclage des déchets.

1.3 Impact de la pratique de la plaisance en mer

Individuellement un bateau de plaisance produit relativement peu de pollution. Une étude réalisée par la confédération européenne des industries nautiques estime que tout au plus 1% de la pollution marine pourrait être attribué à la plaisance. En effet les rejets terrestres provenant des villes et industries (44% de la pollution marine par déversement) ; le transport, les marées noires, sont largement au premier rang des sources de pollution marine.

Il existe toutefois des zones sensibles (« Natura 2000 en mer » par exemple désigne au niveau européen les sites marins à préserver), connaissant une forte concentration de plaisanciers (destination « pot de miel » comme Porquerolles, les Baléares,...), et avec une circulation d'eau pouvant être limitée (calanques).

Ces zones peuvent être fortement impactées par :

- Le rejet des eaux grises (vaisselle, douche, entretien du bateau) et noires (toilettes).

- L'émission de macro déchets : bouteilles en plastiques, épiluchures, mégots,....
- Des fuites d'hydrocarbures, les eaux de fond de cale...
- Des dommages physiques sur l'environnement : déplacement des ancrs, génération de vagues,...
- Le largage passif de produits chimiques : peinture anti-algues, métaux lourds,...
- Le bruit et les émissions de gaz résultant du fonctionnement des moteurs
- L'introduction d'espèces non-indigènes lors de longs voyages.

La plupart de ces différents impacts peuvent être efficacement limités par des mesures techniques ou réglementaires :

- En Europe la directive communautaire dite « plaisance » réglemente la conception et les normes que doivent respecter les bateaux de plaisance de moins de 24m. Elle exige la présence d'un bac pour contenir les eaux noires, encore faut-il que les ports soient équipés pour la vidange.
- En France, la loi est encore plus contraignante et exige que tous les bateaux de plaisance équipés de toilettes et construits à partir de 2008 soient équipés d'un bac de rétention des eaux noires ou d'un système de traitement à bord pour accéder aux ports de plaisance ou à d'autres zones de mouillage.

La présence au port de services permettant de vidanger les eaux noires et de pomper les fonds de cale ainsi que l'utilisation de détergents rapidement biodégradables permet de limiter l'impact des eaux grises et noires.

La mise en place de bouées flottantes permanentes sur les sites les plus visités limite l'impact des ancrs sur le fond marin.

La sensibilisation des plaisanciers sur la gestion des déchets, l'entretien des moteurs, le respect des zones protégées...se développe. Le plaisancier est particulièrement réceptif aux problématiques environnementales. La pratique de sa passion dépendant en grande partie de la qualité de son environnement: il se doit d'être irréprochable pour montrer l'exemple aux autres secteurs économiques.

2. Impact socio-économique d'un port de plaisance

2.1 Impacts directs

Ils sont liés à la construction, l'entretien et l'exploitation des ports de plaisance. Comme nous l'avons vu dans le volet environnemental, un port de plaisance est une infrastructure importante. Sa construction génère donc une activité importante, génératrice de flux financier et d'emplois.

En termes financiers :

La création d'un port dépend de nombreux paramètres, calculer un impact « moyen » est donc artificiel. Ainsi selon une étude réalisée par ODIT France (renommé depuis Atout France) sur les coûts de construction d'un port de plaisance il faut compter (pour une place standard de 8m) :

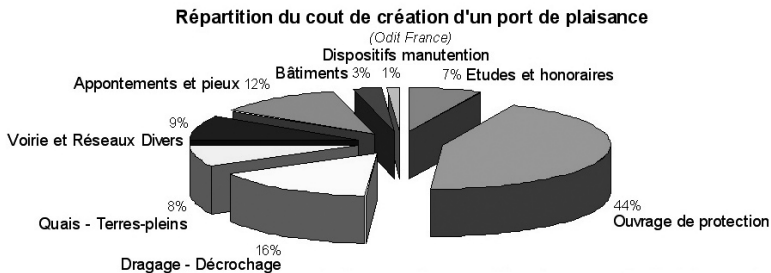
- Au minimum entre 6.000 et 8.000 € HT la place pour une requalification « plaisance » d'un bassin ou plan d'eau déjà abrité.
- Mais le plus souvent entre 20.000 € à 50.000 € HT la place selon la nécessité, ou non, de bâtir de nombreux ouvrages de protections.

La nécessité de construire des infrastructures de protection, d'effectuer une dépollution préalable, de créer de la voirie ou des réseaux, peut entraîner d'importantes augmentations du coût moyen de l'amarrage.

Sur 7 projets récents en France, 4 ont un coût moyen autour de 30.000 € HT par place. C'est le cas en particulier du dernier grand projet de la côte méditerranéenne française à la Seyne-sur-Mer avec un coût moyen de 33.000 € HT la place (hors investissements annexes du projet dans le domaine commercial et touristique).

Il est beaucoup plus difficile d'isoler le coût de construction d'un port de plaisance au Maroc et en Tunisie, l'investissement étant globalisé au niveau d'un projet intégrant tourisme, immobilier et nautisme.

L'essentiel des dépenses de construction portent le plus souvent sur la réalisation des ouvrages de protection et sur le dragage qui peuvent représenter plus de 50% de l'investissement.



Une fois la construction terminée, il est nécessaire d'entretenir le port : dragage, remplacement des pontons, ...

En France, selon la même étude de l'ODIT, les charges d'exploitation s'observent fréquemment autour de 1100 €/place (8m), avec un impact important lié à la nécessité de dragage pouvant aller de 10 à 500 € la place/an.

En termes d'emplois directs :

L'impact d'un port en termes d'emplois directs est relativement faible au regard de l'investissement qu'il nécessite.

Pour la phase de construction, il existe peu d'informations sur l'impact en emploi que le projet génère, chaque cas étant particulier.

Pour donner un ordre de grandeur, selon une estimation effectuée sur la base d'un coût de 30.000€ par anneaux et sur le ratio CA/emploi moyen, on obtient de l'ordre de 25 emplois annualisés pour 100 anneaux construits. Rappelons encore une fois que les écarts peuvent être très importants selon les travaux effectués.

Par la suite, la gestion portuaire entraînerait la création de 1 à 3 emplois permanents pour 100 anneaux, selon la taille du port (plus le port est grand, moins le nombre d'emplois par place est important) et les services proposés.

Ces ratios sont observables dans plusieurs études* couvrant la France et l'Espagne ainsi que dans l'enquête réalisée dans le cadre de ce document :

- 0,8 emplois/100 postes à Port Camargue (France - 5.000 postes)
- 1,7 emplois/100 postes à Saïdia (Maroc - 804 postes)
- 2,1 emplois/100 postes au Puerto Deportivo Tomás Maestre (Espagne - 1.520 postes).

Le nombre d'emplois directs dans la phase de fonctionnement est donc relativement faible au regard des investissements nécessaires à la création d'un port de plaisance**. Mais ce phénomène peut être compensé par des effets indirects et induits très important.

2.2 Impacts indirects et induits: l'essentiel de l'effet économique

Il s'agit des impacts liés:

- à la pratique des activités nautiques sur le port, en particulier la plaisance: prestation de services aux plaisanciers, équipements, construction/réparation navale,...
- aux effets de l'existence du port et des activités associées sur l'attractivité touristique de la ville ou de la station, sur l'animation et l'économie urbaine, sur les valeurs foncières et immobilières.

Ces effets dépendent pour l'essentiel du caractère touristique de la destination, des services proposés et de la présence, ou non, d'entreprises liées à la filière nautiques.

* Diverses études : *Odyssea* (3 emplois directs pour 100 places), *FFPP* (1 à 2 emplois pour 100 places, *CRCI PACA* : 1,64 emploi direct pour 100 place en *PACA corse, Cataluna* : 3,3 emplois directs pour 100 places),

** Un même investissement dans l'hôtellerie de luxe pourrait créer jusqu'à 10 emplois.

Impacts économiques touristiques

Comme nous l'avons vu, le port de plaisance assure plusieurs fonctions touristiques : porte d'entrée, support de produits, zone touristique.

Impact des escales : Un coût moyen de 175 à 218 € par nuitées et par bateaux avec des segments pouvant être plus profitables tels les Super Yacht (1750 €/nuit/ bateau). (Source : Euromarina, CRICI-PACAC)

La fédération des industries nautiques en France estime « que les dépenses d'escale des plaisanciers français au niveau national représentent un total de l'ordre de 200 millions d'euros injectés dans l'économie locale. Les dépenses des plaisanciers étrangers ont été estimées à 60 M€. »

Impact en produits touristiques

Le nombre de produits touristiques qu'il est possible de lier à un port de plaisance est important : location de bateaux, plongée, planche à voile, excursions, pêche,.... Et de nouvelles activités sont sans cesse proposées aux touristes ou à la population locale.

Les Baléares sont l'exemple type de l'impact du tourisme nautique : l'archipel a accueilli plus de 294.000 touristes nautiques qui ont générés plus de 4,4 millions de séjours touristiques en 2007 et un chiffre d'affaires de plus de 540 millions d'euros (source : www.empresabaleaar.com).

Le secteur de la location de bateaux est sûrement l'un des plus dynamiques. Il connaît une forte progression en Espagne (554 entreprises en 2008 contre 182 en 2003 - source : AccesTourismo). En région Provence Alpes Côte d'Azur et Corse, les entreprises de vente, de location et de charter sont la 1er famille professionnelle (26% des entreprises de la filière nautique) (Source : Etude CRICI PACAC).

La plongée subaquatique est également un produit majeur de l'offre touristique. L'Organisation Mondiale du Tourisme pense qu'une forte croissance sur ce segment est possible et que le marché des sports sous-marins pourrait atteindre la taille de celui du ski.

Le port de plaisance est également un lieu de vie touristique, mais mesurer cet impact, qui est loin d'être minime, s'avère difficile.

Impact économique de la filière nautique.

La création d'un réseau de ports de plaisance peut entraîner la création d'une importante filière nautique. L'impact économique des activités liées à la construction, la réparation, l'entretien ou la vente de bateaux de plaisance peuvent également être une source majeure d'activité.

La construction d'embarcations (de plaisance) est ainsi un secteur majeur de la filière nautique, en méditerranée deux pays représentent l'essentiel de la production de bateaux de plaisance :

La France, avec 40.300 unités produites en 2008, et qui occupe le 1er rang mondial des exportations de bateaux pneumatiques (groupe Zodiac) et à voile (groupe Bénéteau).

L'Italie, avec 25.700 unités produites en 2008, spécialisé dans les bateau à moteur (1er exportateur mondial), avec une forte présence sur le créneau de la construction de yachts de luxe.

L'Espagne est également active dans la construction d'embarcations avec 13.100 unités produites (derniers chiffres connus – 2005).

(Source : UCINA - ICOMIA, SESSI, Fira de barcelona)

Impact en emplois des effets directs et indirects

L'impact d'un port de plaisance va ainsi dépendre de nombreux facteurs en particulier de l'attrait touristique du territoire et/ou de la présence d'une filière nautique structurée.

La difficulté de définir le secteur nautique et d'évaluer avec précision ses impacts directs et indirects, peut engendrer des divergences dans les estimations.

En Espagne, une étude réalisée en 2005 par Turespana, évalue à 40.600 le nombre d'emplois générés par le tourisme nautique :

- 3.800 emplois directs et 25.000 emplois indirects dans les ports de plaisance
- 9.100 emplois dans les entreprises liées aux activités nautiques.
- 2.800 emplois dans les activités de location nautique.

Une autre étude réalisée par l'association des entreprises nautiques espagnoles (ANEN) chiffre à 15.000 emplois directs et 114.000 emplois indirects et induits les emplois générés par le secteur des activités nautiques récréatives (intégrant des effets touristiques).

En France une enquête de la Fédération des Industries Nautiques estime à 44.000 le nombre d'emplois de la filière nautique, ne prenant donc pas en compte les effets touristiques.

Une étude réalisée en 2008 en région Provence Alpes Côte d'Azur et Corse estime l'impact de la filière nautique à 1.000 emplois directs dans les ports et à 9.600 les emplois indirects dans les activités associées. Chiffres auxquels il faut ajouter 2.400 à 2.900 emplois pour la région Languedoc Roussillon pour obtenir l'impact dans les régions du littoral méditerranéen français (source : CRCI PACA, Invest LR et estimation propre).

Ces chiffres montrent que l'impact en termes d'emplois d'un port de plaisance peut être très important mais qu'il dépendra pour l'essentiel de la capacité du territoire à générer des effets indirects et induits à travers la création d'une filière nautique et/ou de l'exploitation touristique du port de plaisance.

VI. Bilan et perspectives

La zone Méditerranée constitue le 1er espace touristique mondial, l'atout représenté par cette mer semi fermée, berceau des civilisations antiques et des premiers flux maritimes significatifs en est le principal centre d'intérêt.

Pour autant l'activité de plaisance qu'elle développe aujourd'hui rencontre de nombreux freins à l'investissement et révèle un bilan très différencié entre rive nord et sud avec, pour les pays étudiés sur chacune des 2 rives, des préoccupations et perspectives bien distinctes.

1. La Rive Nord : un marché saturé à la recherche de solutions

Le marché de la plaisance dans les pays étudiés se caractérise par une demande domestique forte. La plaisance et les activités nautiques sont ancrées dans la culture des populations locales, mais elles constituent également un pôle d'attractivité touristique non négligeable.

Aussi un des enjeux majeurs du secteur aujourd'hui est de poursuivre son développement malgré les freins que constituent la saturation des ports, le manque de disponibilité foncière, et une réglementation littorale souvent lourde pour l'émergence de nouveaux projets.

Des solutions innovantes, respectueuses de l'environnement et de la réglementation sont ainsi mises en œuvre pour tenter de répondre à la demande croissante de place.

Il s'agira principalement de solutions d'ordre :

- matériel : Port à sec enterrés, pontons automatisés, reconversion de ports...
- ou organisationnel : Gestion dynamique des ports, bateaux partagés...

2. La Rive Sud : un marché en émergence à la recherche d'un business model

Les ports de plaisance ou marinas sont peu nombreux dans les pays de la rive sud étudiés.

Le marché intérieur de la plaisance y est faible voire inexistant. L'activité de plaisance est un accessoire à un produit touristique destiné à une clientèle étrangère.

Aussi les principaux pôles nautiques sont implantés dans les zones touristiques,

selon le modèle des Marinas, et font partie intégrante de programmes touristique/immobiliers de grande envergure.

Malgré les nombreux atouts dont dispose la rive sud, on peut relever comme principaux freins à son développement une réglementation d'accessibilité contraignante pour le plaisancier, ainsi qu'une difficulté à définir un business model adapté ses caractéristiques.

Toutefois on constate ces dernières années dans chacun des pays étudiés une volonté politique affichée et des initiatives privées qui offrent de nouvelles perspectives de développement .

Dans ce contexte un des enjeux à court terme du secteur consiste à capter la demande insatisfaite de la rive nord, en proposant aux plaisanciers une prestation tourisme/plaisance présentant un rapport qualité/prix attractif.

Par exemple, la mise en place d'un forfait comprenant la place de port, l'entretien du bateau, et les billets d'avion.

A moyen terme, il s'agirait :

- d'amplifier le processus d'intégration des activités nautiques et plus particulièrement de la plaisance à la culture et loisirs des populations locales.
- de développer les animations nautiques, multiplier les évènements et les compétitions qui donneront de la visibilité à la plaisance au niveau local et aidera à l'émergence d'un marché domestique.

VII. Annexes : Fiches ports

Port 1 - Marina Empuriabrava	54
Port 2 - Puerto Deportivo Tomás Maestre	56
Port 3 - Port Mataró	58
Port 4 - Real Club Náutico de Valencia	60
Port 5 - Puerto Deportivo de Benalmádena	62
Port 6 - Puerto Deportivo Almería	64
Port 7 - Santa Eulàlia	66
Port 8 - Port America's Cup Marina	68
Port 9 - Vieux-Port	70
Port 10 - Cap d'Agde	72
Port 11 - Port Camargue	74
Port 12 - Cannes-Marina	76
Port 13 - Port Vauban	78
Port 14 - Port de Saint-Cyprien	80
Port 15 - Port Santa-Lucia	82
Port 16 - Charles Ornano	84
Port 17 - Marina Saïdia	86
Port 18 - Marina Smir	88
Port 19 - Agadir	90
Port 20 - Kabila Marina	92
Port 21 - Marina Bouregreg	94
Port 22 - M'diq	96
Port 23 - Yasmine Hammamet	98
Port 24 - Marina Cap Monastir	100
Port 25 - Sidi Bou Said	102
Port 26 - Port El Kantaoui	104
Port 27 - Bizerte	106
Port 28 - Montazah Tabarka	108



Pays	Espagne
Région	Catalunya
Port	Marina Empuriabrava La plus grande marina résidentielle d'Europe
Commune	Castello d'Empuries
Type de port	Port Public
Direction	Port d'Empuriabrava SA
Email	info@empuriaport.com
Site web	www.empuriaport.com



LES DONNÉES CLÉS:

Anneaux 5.000

LES ESCALES:

Part de poste d'escale 14%

Réservation des postes à quai Via la capitainerie, le jour même, par courrier, fax, téléphone + mail.

ACCESSIBILITÉ:

Aérodrome d'Empuriabrava; Aéroport de Barcelone (160km); Aéroport de Perpignan (85Km); Route; Autoroute.

ANIMATION ET PRESTATIONS TOURISTIQUES:

Office de tourisme, 6 hôtels, 50 restaurants, 35 bars et pubs musicaux, location de bateau, location d'équipements de loisirs nautiques (planche à voile, scooter des mers, canoë...), location de voitures.

AUTRES CENTRES D'INTÉRÊT À PROXIMITÉ DU PORT:

Equipements culturels et patrimoniaux : Réserve naturelle de Cap Creus, Villes de Cadaques et Rosas, musée Dali à Figueras...Autres centres d'intérêts : 3 golfs, 1 casino.

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET NORMES ENVIRONNEMENTALES:

Déchets Collecte des eaux grises, Collecte des eaux noires, Tri sélectif des déchets.

LES PROJETS D'INVESTISSEMENT:

NC

LES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES:

Équipements Station d'épuration écologique pour les eaux usées et les toilettes des bateaux ; Dans la zone d'amarres Moll N, antenne satellite; Cale de halage ; Travelift 50 t; Slip pour bateaux de moins de 5 m de long ; Grues 7/10 t; Gardiennage à terre et sous hangar; Récupération des déchets ; Carburant à la marina (SP, gasoil) (saison 8h-20h, hors saison 9h-13h, 15h-19h, fermé dimanche AM); Rampe de mise à l'eau.

Services Eau douce; Électricité (220-380 V/16-32-63 A); 10 WC, 12 douches; Tél public sur le port; Voirie; 15 entreprises consacrées à la navigation (shipchangers...); Accès à des moyens de transport.

ORIGINE DE CLIENTÈLE DU PORT:

Espagnole et européenne.

OBSERVATIONS:

Aménagée il y a 30 ans sur 23 km de canaux et une superficie de 503 ha la marina est située dans une baie idéale pour la pratique de la voile. Elle est aussi un important centre de pêche hauturière situé dans l'une des zones les plus prisées pour la pêche au thon géant.



Pays	Espagne
Région	Murcia
Port	Puerto Deportivo Tomás Maestre - Un port sur la lagune
Commune	Cartagena
Type de port	Concession
Direction	Puerto Menor SA - D.Luis Manzano Diaz
Email	puertomaestre@puertomaestre.com
Site web	www.puertomaestre.com



LES DONNÉES CLÉS:

Anneaux 1.520 et 75 demandes en liste d'attente.

LES ESCALES:

Part de poste d'escale 3%

Durée maximale de séjour autorisée 7 jours.

Réservation des postes à quai Via la capitainerie.

ACCESSIBILITÉ:

Aéroport (35Km); Routes.

ANIMATION ET PRESTATIONS TOURISTIQUES:

Office de tourisme, nombreux hôtels, appart-hôtels, restaurants, nombreux bars et discothèques, location de bateau, location d'équipements de loisirs nautiques, planche à voile, plongée, sociétés de charter de bateaux, location de voitures.

AUTRES CENTRES D'INTÉRÊT À PROXIMITÉ DU PORT:

Equipements culturels et patrimoniaux: "Costa Calida", Cartagène (Ruines romaines, Parc Torres, Eglise Santa maria, musée d'archéologie sous-marine...). Autres centres d'intérêt: 3 golfs (18 trous), randonnées à vélo, équitation, tennis, thalassothérapie...

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET NORMES ENVIRONNEMENTALES:

Emplois 32

Déchets Collecte des eaux grises, Collecte des eaux noires, Tri sélectif des déchets.

Certification Iso 14001- "Q" de qualité touristique en cours d'obtention.

LES PROJETS D'INVESTISSEMENT:

Projets à 3 ans Sanitaires, Modernisation des réseaux d'eau, Installation d'équipements de sécurité.

LES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES:

Equipements Rampe, aire de carénage, grutage, shiphandler, chantier, mécanique Zone de stockage de bateaux (à sec), Quai ou ponton supplémentaire.

Services Eau douce; Électricité (220-380 V); Sécurité incendie; WC, douches; Laverie; Slipway; Récupération déchets; Pièces de rechanges; Service de carburant; Parking pour véhicules; Accès à des moyens de transport.

RÉPARTITION DES ANNEAUX PAR TAILLE:

Moins de 10 m	De 10 à 24 m	De 24,1 à 50 m	Plus de 50 m
10	10	480	30

ORIGINE DE CLIENTÈLE DU PORT:

Local	National	Etranger
20	50	30

OBSERVATIONS:

Le Port Tomas Maestre propose des équipements et des services aux plaisanciers nombreux et diversifiés. Il dispose de 2 zones commerciales proposant un choix important de restaurants, commerces et activités diverses.



Pays	Espagne
Région	Catalunya
Port	Port Mataró - Un port orienté sur le tourisme balnéaire
Commune	Mataró
Type de port	Port Public Régional
Direction	Consorti Port de Mataro (Collaboration Région, municipalité)
Email	info@portmataro.com
Site web	http://www.portmataro.com



LES DONNÉES CLÉS:

Anneaux 1.086

LES ESCALES:

Réservation des postes à quai Courrier, fax, téléphone + internet.

ACCESSIBILITÉ:

Aéroport de Barcelone (30Km); Gare Ferroviaire; Routes; Autoroute

ANIMATION ET PRESTATIONS TOURISTIQUES:

Nombreux hôtels de toutes catégories, restaurants, bars, location de bateau, location d'équipements de loisirs nautiques, charter de bateaux, école nautique, club de plongée, location de voitures.

AUTRES CENTRES D'INTÉRÊT À PROXIMITÉ DU PORT:

Equipements culturels et patrimoniaux: Ensemble archéologique de Torre Lauder, Basilique Santa Maria, Proximité de Barcelone et des centres d'intérêts de la Catalogne.

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET NORMES ENVIRONNEMENTALES:

Certification Certification EMas - Pavillon Bleu.

LES PROJETS D'INVESTISSEMENT:

NC

LES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES:

Équipements Travelift 120 t; Grue 12 t; Carburant libre-service 24h/24 (SP, gasoil); Rampe de mise à l'eau.

Services Eau douce. Électricité (220-380 V); 10 douches; Laverie; Chantier; 7000M2 d'espaces commerciaux; Accès à des moyens de transport.

ORIGINE DE CLIENTÈLE DU PORT:

Espagnole et européenne.

OBSERVATIONS:

Le principal centre d'intérêt mis en avant par Mataro sont ses plages. Le port de Mataro est engagé vis à vis de l'environnement. Il obéit aux standards de sécurité et propose des facilités d'accès aux personnes à mobilité réduite. Il dispose de 7000m2 de surfaces commerciales.



Pays	Espagne
Région	Comunidad Valenciana
Port	Real Club Náutico de Valencia Un port de plaisance intégré dans le Port de Commerce
Commune	Valence
Site web	http://www.rcnauticovalencia.com

LES DONNÉES CLÉS:

Anneaux Q1 211

LES ESCALES:

Part de poste d'escale 21%

Réservation des postes à quai Via la capitainerie.

ACCESSIBILITÉ:

Aéroport de Valence (20Km); Routes; Autoroute; Hélicopt.

ANIMATION ET PRESTATIONS TOURISTIQUES:

Office de tourisme, nombreux hôtels de toutes catégories, appart-hotels, restaurants, bars et discothèques, location de bateau, location d'équipements de loisirs nautiques, école nautique, parc pour enfants, piscine olympique, club omnisport, location de voitures

AUTRES CENTRES D'INTÉRÊT À PROXIMITÉ DU PORT:

Centres d'intérêts culturels et patrimoniaux : Cité des arts et des Sciences, aquarium, Parc naturel de la Albufera, la fête des "Fallas", la "Paëlla", Corridas...

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET NORMES ENVIRONNEMENTALES:

NC

LES PROJETS D'INVESTISSEMENT:

NC



LES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES:

Équipements Travelifts 50 et 150 t; Grues 2, 5 et 10 t; Carburant: extrémité du quai, au fond du port.

Services Eau douce; Électricité (220-380 V); 30 douches; Laverie; Chantier; Hivernage; Shipchandler; Tous les services de maintenance; Accès à des moyens de transport.

ORIGINE DE CLIENTÈLE DU PORT:

Espagnole et européenne.

OBSERVATIONS:

Ce club centenaire accueille l'une des plus modernes et complètes installations nautiques de la Communauté de Valencia. La qualité qu'elle propose, son large éventail de services, et son esprit de navigation bien ancré lui ont permis d'être pris en compte dans le choix de Valencia, comme siège de la 32ème America's Cup, en 2007.



Pays	Espagne
Région	Andalucia
Port	Puerto Deportivo de Benalmádena Une Marina ouverte sur les activités de loisirs nautiques
Commune	Benalmádena
Type de port	Port régional
Direction	Port deportivo de Benalmadena SAM Antonio M Rando
Email	info@puertobenalmadena.org
Site web	www.benalmadena.es/puertodeportivo



LES DONNÉES CLÉS:

<i>Anneaux</i>	1.016 et 261 demandes en liste d'attente.
<i>Superficie de plan d'eau (ha)</i>	13,4.
<i>Superficie d'aire de carénage (ha)</i>	0,8.
<i>Longueur quais</i>	2.400 m.

LES ESCALES:

<i>Part de poste d'escale</i>	2% représentant 4120 nuitées/an.
<i>Réservation des postes à quai</i>	Courrier, fax, téléphone + internet.
<i>Services escales</i>	Guide de bienvenue - Aides à l'amarrage ou à l'accostage - Facilitation procédures administratives (étrangers).

ACCESSIBILITÉ:

Aéroport de Malaga (10Km); Routes.

ANIMATION ET PRESTATIONS TOURISTIQUES:

Office de tourisme, nombreux hôtels de toutes catégories, restaurants, bars et discothèques, location de bateau, charter de bateaux, location d'équipements de loisirs nautiques, école de plongée professionnelle, club de plongée associatif, école de voile, centre nautique, location de voitures.

AUTRES CENTRES D'INTÉRÊT À PROXIMITÉ DU PORT:

Equipements culturels et patrimoniaux: Musées, temples et monuments retraçant l'histoire de la ville (Castillo de Bil bil, Castillo de Colomares, Centre d'exposition), Benalmadena Pueblo. Autres centres d'intérêt: Golf, randonnées équestres, pédestres ou à vélo, tennis.

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET NORMES ENVIRONNEMENTALES:

<i>Emplois</i>	34,2
<i>Impact</i>	Nautiques: 60 directs + 12 indirects Loisirs: 290 directs (indirects inconnus).
<i>Déchets</i>	Tri sélectif des déchets.
<i>Certification</i>	Pavillon Bleu.

LES PROJETS D'INVESTISSEMENT:

<i>Projets à 3 ans</i>	Réparation des infrastructures (digue, quais, pontons); Dragage; Réparation des réseaux d'eau; Réparation des réseaux d'électricité; Modernisation des réseaux d'eau; Modernisation des réseaux d'électricité; Equipement de levage; Acquisition de matériel de manutention; Installation d'équipements de sécurité.
------------------------	--

LES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES:

<i>Equipements</i>	Quai ou ponton supplémentaire; Rampe de mise à l'eau.
<i>Services</i>	Eau douce; Électricité (220-380 V); Douches; Shipchandler; Services de maintenance; Parking pour véhicules; Accès à des moyens de transport.

RÉPARTITION DES ANNEAUX PAR TAILLE:

Moins de 10 m	De 10 à 24 m	De 24,1 à 50 m	Plus de 50 m
577	409	29	1

ORIGINE DE CLIENTÈLE DU PORT:

Local	National	Etranger
6	68	26

OBSERVATIONS:

Le port est très étendu, c'est l'un des plus renommés de la côte andalouse. Il a obtenu 2 fois le titre de "Plus belle marina du monde".



Pays	Espagne
Région	Andalucia
Port	Puerto Deportivo Almería - Une oasis pour plaisanciers
Commune	Almería
Type de port	Port Privé
Direction	AR Group
Email	infomarina@almerimaruerto.com
Site web	http://www.almerimaruerto.com/



LES DONNÉES CLÉS:

Anneaux 1.100.

LES ESCALES:

Réservation des postes à quai Via la capitainerie.

ACCESSIBILITÉ:

Aéroport d'Almería à proximité; Routes; Autoroute.

ANIMATION ET PRESTATIONS TOURISTIQUES:

Plusieurs hôtels (4 et 5 étoiles), appartements, restaurants, supermarchés, bars et discothèques, location de bateau, location d'équipements de loisirs nautiques, club de plongée, école de voile, centre nautique, planche à voile.

AUTRES CENTRES D'INTÉRÊT À PROXIMITÉ DU PORT:

Equipements culturels et patrimoniaux, littoral et paysages naturels spectaculaires.

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET NORMES ENVIRONNEMENTALES:

NC

LES PROJETS D'INVESTISSEMENT:

NC

LES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES:

Équipements 2 travelift de de 60 et 100 t; Grue fixe de 5 t; Rampe de mise à l'eau.

Services Eau douce; Électricité (220/380 V); Douches.

ORIGINE DE CLIENTÈLE DU PORT:

Espagnole et européenne.

OBSERVATIONS:

Situé dans une zone désertique Almerimar est une véritable oasis pour les touristes et plaisanciers. Il propose des prestations sportives et de loisirs de qualité et accueille des bateaux jusqu'à 60 m de long.



Pays	Espagne
Région	Baléares
Port	Santa Eulària - Un port insulaire ouvert aux escales
Commune	Baléares
Type de port	Port régional
Direction	MERLIN SA
Email	info@puertodeportivosantaeulalia.com

LES DONNÉES CLÉS:

<i>Anneaux</i>	755.
<i>Superficie de plan d'eau (ha)</i>	13.
<i>Superficie d'aire de carénage (ha)</i>	1,3.
<i>Longueur quais</i>	2.695 m.

LES ESCALES:

<i>Part de poste d'escale</i>	50%.
<i>Réservation des postes à quai</i>	Possibilité de réserver par internet.
<i>Services escales</i>	Aides à l'amarrage ou à l'accostage - Facilitation procédures administratives (étrangers).

ACCESSIBILITÉ:

Aéroport; Routes.

ANIMATION ET PRESTATIONS TOURISTIQUES :

Office de tourisme, nombreux hôtels, restaurants, bars et discothèques, location de bateau, location d'équipements de loisirs nautiques, école de voile, plongée, canoë et sports nautiques divers, location de voitures.

AUTRES CENTRES D'INTÉRÊT À PROXIMITÉ DU PORT:

Équipements culturels et patrimoniaux; Autres centres d'intérêt: 2 golfs, randonnées à vélo.

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET NORMES ENVIRONNEMENTALES:

Emplois 21

Déchets Collecte des eaux grises, Collecte des eaux noires, Tri sélectif des déchets.

Certification sigma iso 14001/emas - en cours.

LES PROJETS D'INVESTISSEMENT:

Projets à 3 ans Réparation des réseaux d'eau, Réparation des réseaux d'électricité, Modernisation des réseaux d'eau, Modernisation des réseaux d'électricité, Acquisition de matériel de manutention, Installation d'équipements de sécurité.

LES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES:

Équipements Travelift 60 t; Grue 10 t; Carburant (SP 95, gasoil); Zone de stockage de bateaux (à sec), Quai ou ponton supplémentaire; Rampe de mise à l'eau.

Services Eau; Électricité; (220-380 V); WC; 14 douches; Voilerie; Shipchandler; Parking pour véhicules; Accès à des moyens de transport.

RÉPARTITION DES ANNEAUX PAR TAILLE:

Moins de 10 m	De 10 à 24 m	De 24,1 à 50 m	Plus de 50 m
352	403	0	0

ORIGINE DE CLIENTÈLE DU PORT:

Espagnole et européenne.

OBSERVATIONS:

C'est le port le plus important d'Ibiza. Il se situe dans la 3ème ville de l'île fortement réputée pour son tourisme festif.



Pays	Espagne
Région	Comunidad Valenciana
Port	Port America's Cup Marina - Le port de l'Amérique's cup
Commune	Valence
Email	marina@americascup.com

LES DONNÉES CLÉS:

Anneaux 700.

LES ESCALES:

Part de poste d'escale 10%.

Réservation des postes à quai Via la capitainerie.

ACCESSIBILITÉ:

Aéroport de Valence (20Km); Routes; Autoroute.

ANIMATION ET PRESTATIONS TOURISTIQUES:

Office de tourisme, nombreux hôtels de toutes catégories, appart-hotels, restaurants, bars et discothèques, location de voitures.

AUTRES CENTRES D'INTÉRÊT À PROXIMITÉ DU PORT:

Centres d'intérêts culturels et patrimoniaux : Cité des arts et des Sciences, aquarium, Parc naturel de la Albufera, la fête des "Fallas", la "Paëlla", Corridas...

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET NORMES ENVIRONNEMENTALES:

Déchets Collecte des eaux grises, Collecte des eaux noires, Tri sélectif des déchets .

LES PROJETS D'INVESTISSEMENT:

NC



LES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES:

Équipements Récupération des déchets; Conteneur d'huiles usées;
Carburant (gasoil, SP); Enlèvement eaux grises et noires.

Services Eau douce; Électricité (220-380 V/16-32-63-125 A); WC ;
Douches; Internet; Glace; Surveillance électronique.

ORIGINE DE CLIENTÈLE DU PORT:

Espagnole et européenne.

OBSERVATIONS:

Le Port America's Cup est niché près de la plage Malvarrosa, un des sites les plus en vue de la Costa Azahar, avec ses restaurants, ses bars et ses clubs. Véritable stade nautique, le port est idéalement situé au cœur de l'action des compétitions, à quelques minutes des zones de course.



Pays	France
Région	Provence-Alpes-Côte d'Azur
Port	Vieux-Port Un port au coeur d'une métropole méditerranéenne
Commune	Marseille
Type de port	Port de Communauté Urbaine
Direction	Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole M. Etienne Caputo
Email	capitainerie_vieuxport@yahoo.fr
Site web	www.marseille-provence.com

LES DONNÉES CLÉS:

<i>Anneaux</i>	3.200.
<i>Superficie de plan d'eau (ha)</i>	24.
<i>Superficie d'aire de carénage (ha)</i>	0,15.
<i>Longueur quais</i>	linéaire quai: 3.130 m - linéaire pannes: 5.105 m.

LES ESCALES:

<i>Part de poste d'escale</i>	3% représentant 800 nuitées/an.
<i>Durée maximale de séjour autorisée</i>	180 jours.
<i>Réservation des postes à quai</i>	Via la capitainerie, le jour même, par courrier, fax, téléphone + mail.
Services escales	Aides à l'amarrage ou à l'accostage.

ACCESSIBILITÉ:

Aéroport Marseille- Provence (30Km); Routes; Autoroutes.

ANIMATION ET PRESTATIONS TOURISTIQUES:

Office de tourisme, nombreux hôtels de toutes catégories, restaurants, bars et discothèques, location de bateau, location d'équipements de loisirs nautiques, location de voitures.

AUTRES CENTRES D'INTÉRÊT À PROXIMITÉ DU PORT:

Equipements culturels et patrimoniaux : musées, Basilique Notre Dame de la Garde, Vieux Marseille... Autres centres d'intérêt : Calanques, golf, randonnées...

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET NORMES ENVIRONNEMENTALES:

Emplois 9

Déchets Collecte des eaux noires.

LES PROJETS D'INVESTISSEMENT:

Projets à 3 ans Sanitaires, Réparation des infrastructures (digues, quais, pontons), Renouvellement des infrastructures (digues, quais, pontons), Réparation des réseaux d'électricité, Modernisation des réseaux d'eau, Installation d'équipements de sécurité.

Investissements 2010/2020 - 886 006 € (2010 à 2012).

LES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES:

Equipements Grue 6 t; Engin de levage 20 t (société privée); Slip petites embarcations; Chantiers navals; Ships; Carburant, quai du Port (saison été 7h-18h, dimanche 9h-17h, hors saison 7h-13h); Rampe de mise à l'eau.

Services Eau douce ; Électricité (220 V) à quai ; Tél. ; Laveries ; Glace, quai de Rive-Neuve ; Voirie ; Accès à des moyens de transport.

ORIGINE DE CLIENTÈLE DU PORT:

Local	National	Etranger
70	29	1

OBSERVATIONS:

Le port est situé au cœur de la ville et bénéficie ainsi d'un accès facile à toutes les commodités. La gestion des 3.200 places dont il dispose présente la particularité d'être répartie entre plus d'une douzaine de clubs nautiques.



Pays	France
Région	Languedoc-Roussillon
Port	Cap d'Agde - 2ème port de plaisance de Méditerranée
Commune	Cap d'Agde
Type de port	Port municipal
Direction	SODEAL - M.Sébastien Frey
Email	contact@sodeal.fr
Site web	www.port-capdagde.com



LES DONNÉES CLÉS:

<i>Anneaux</i>	2.805 et 800 demandes en liste d'attente.
<i>Superficie de plan d'eau (ha)</i>	35.

LES ESCALES:

<i>Part de poste d'escale</i>	10% représentant 7.598 nuitées/an.
<i>Durée maximale de séjour autorisée</i>	7 jours.
<i>Réservation des postes à quai</i>	Via la capitainerie, le jour même, par courrier, fax, téléphone, internet.
<i>Services escales</i>	Guide de bienvenue; Aides à l'amarrage ou à l'accostage; Hôtes et hôtessees d'accueil; Facilitation procédures administratives (étrangers).

ACCESSIBILITÉ:

Aéroports de Montpellier (73Km), et de Perpignan-Rivesaltes (110Km); Routes; Autoroute.

ANIMATION ET PRESTATIONS TOURISTIQUES:

Office de tourisme, nombreux hôtels, centres de vacances et tout type d'hébergement, restaurants, bars et discothèques, location de bateau, location d'équipements de loisirs nautiques, location de voitures.

AUTRES CENTRES D'INTÉRÊT À PROXIMITÉ DU PORT:

Équipements culturels et patrimoniaux : Musée d'archéologie sous-marine, musée agathois. Autres centres d'intérêt : Parcs de loisirs, aquarium, nombreuses randonnées pédestres, à cheval, à vélo...

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET NORMES ENVIRONNEMENTALES:

Emplois 49.

Déchets Collecte des eaux grises, Collecte des eaux noires, Tri sélectif des déchets .

Certification Pavillon Bleu.

LES PROJETS D'INVESTISSEMENT:

Projets à 3 ans Réparation des infrastructures (digues, quais, pontons); Renouvellement des infrastructures (digues, quais, pontons); Dragage; Réparation des réseaux d'eau; Réparation des réseaux d'électricité; Modernisation des réseaux d'eau; Modernisation des réseaux d'électricité; Extension à flot.

LES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES:

Équipements 2 travelifts 13, 45 et 50 t; Grue 1 t; 3 cales de halage; 12 ships (zone tech); Gardiennage à flot et sous hangar (petites unités) et sur terre-plein; Conteneur d'huiles usées; Carburant: Bassin 1 entrée du port; Zone de stockage de bateaux (à sec); Quai ou ponton supplémentaire; Rampe de mise à l'eau.

Services Eau douce; Électricité à quai (220V /10-32A); 6 sanitaires (WC, douches, lavabos); Téléphone; Parking pour véhicules; Accès à des moyens de transport.

RÉPARTITION DES ANNEAUX PAR TAILLE:

Moins de 10 m	De 10 à 24 m	De 24,1 à 50 m	Plus de 50 m
1835	961	9	0

ORIGINE DE CLIENTÈLE DU PORT:

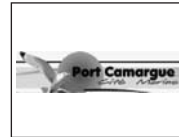
Local	National	Etranger
47	50	3

OBSERVATIONS:

Le port avec ses 3.000 places est parfaitement intégré à la station touristique désignée comme la "Plus dynamique de la Méditerranée". Il offre aux plaisanciers un accueil axé sur la qualité, le respect de l'environnement. Avec la mise en place récente de pontons flottants mobiles, il se positionne aussi désormais comme l'un des ports les plus innovants de Méditerranée et organise en 2010 la 11ème édition de son salon nautique.



Pays	France
Région	Languedoc-Roussillon
Port	Port Camargue Une marina de référence en matière de plaisance
Commune	Port Camargue
Type de port	Port municipal
Direction	Régie autonome du Port de Plaisance M. Michel Cavailles
Email	capitainerie@portcamargue.com
Site web	www.portcamargue.com



LES DONNÉES CLÉS:

<i>Anneaux</i>	5.000 et 582 demandes en liste d'attente.
<i>Superficie de plan d'eau (ha)</i>	60.
<i>Superficie d'aire de carénage (ha)</i>	4,5.

LES ESCALES:

<i>Part de poste d'escale</i>	11% représentant 3.076 nuitées/an.
<i>Durée maximale de séjour autorisée</i>	180 jours.
<i>Réservation des postes à quai</i>	Via la capitainerie, le jour même, par courrier, fax , téléphone.
<i>Services escales</i>	Guide de bienvenue; Aides à l'amarrage ou à l'accostage; Hôtes et hôtessees d'accueil; Facilitation procédures administratives (étrangers).

ACCESSIBILITÉ:

Aéroports de Montpellier (15 Km) et de Nîmes (40Km); Routes; Hélistation.

ANIMATION ET PRESTATIONS TOURISTIQUES:

Office de tourisme, hôtels, restaurants, bars et discothèques, 3 centres commerciaux, location de bateau, location d'équipements de loisirs nautiques, voile, planche à voile, kite-surf, pêche au gros, plongée, location de voitures.

AUTRES CENTRES D'INTÉRÊT À PROXIMITÉ DU PORT:

Equipements culturels et patrimoniaux : Musée de la mer, Seaquarium et à

proximité Aigues-Mortes, Montpellier, Nîmes la Romaine, Le Grau du Roi, Parc naturel de Camargue...

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET NORMES ENVIRONNEMENTALES:

Emplois 40

Impact 83 entreprises travaillent dans le nautisme : CA activités nautiques : 33M€/ emplois:300 / retombées fiscales pour les collectivités > 2,5M€.

Déchets Collecte des eaux grises, Collecte des eaux noires, Tri sélectif des déchets.

Certification Pavillon bleu- iso14001.

LES PROJETS D'INVESTISSEMENT:

Projets à 3 ans Sanitaires; Réparation des infrastructures (digues, quais, pontons); Renouvellement des infrastructures (digues, quais, pontons); Dragage; Modernisation des réseaux d'eau; Modernisation des réseaux d'électricité; Requalification (parkings, espaces verts, mobilier urbain); Extension à terre.

Investissements 2010/2020 - 10 M€ + 15M€(projet partenariat public/privé).

LES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES:

Equipements 3 travelifts jusqu'à 80 t; 3 darses 6,1 m de large, Ships; Gardiennage à flôt et sous hangar; Collecte de déchets; Pompe de vidange pour eaux polluées de fond de cale; Vidange moteurs; Récupération fusées périmées et huiles usagées; Dépotage WC chimique; Points propres; Caissons de recompressions au CHU Montpellier; Carburant, quai Bonne Espérance; Navette portuaire électrique; Zone de stockage de bateaux (à sec); Quai ou ponton supplémentaire; Rampe de mise à l'eau; Mise à disposition gratuite de vélos pour bateaux en escale.

Services Eau douce; Électricité (220V/10A) (20-32A ou 380 V dispo sur certains postes sur demande); 38 WC, 21 douches; Bacs à laver; Wi-fi sur le port; Téléphone public sur les quais; Laveries automatiques quai d'honneur; Voirie; Glace (distributeurs sur station); Parking pour véhicules; Accès à des moyens de transport.

RÉPARTITION DES ANNEAUX PAR TAILLE:

Moins de 10 m	De 10 à 24 m	De 24,1 à 50 m	Plus de 50 m
2865	2066	68	1

ORIGINE DE CLIENTÈLE DU PORT:

Local	National	Etranger
40	40	20

OBSERVATIONS:

Port Camargue est un port de référence en matière de plaisance, par la qualité de son site, la sécurité des bateaux mais aussi par la qualité des services et la protection de l'environnement : mise à disposition gratuite de vélos pour bateaux en escale, assistance aux entreprises pour la mise aux normes environnementales...). Il propose un forfait "Camargue": place + levage et carte de fidélité 10 nuits.



Pays	France
Région	Provence-Alpes-Côte d'Azur
Port	Cannes-Marina - Un port privé géré en co-propriété
Commune	Cannes
Type de port	Privé
Direction	Urbania AIC (Syndic de copropriété) Commandant de port: M.Christian Bulinski
Email	marina.capitainerie@free.fr

LES DONNÉES CLÉS:

<i>Anneaux</i>	1.769.
<i>Superficie de plan d'eau (ha)</i>	10,8.



LES ESCALES:

<i>Part de poste d'escale</i>	0%.
<i>Durée maximale de séjour autorisée</i>	3 jours.
<i>Réservation des postes à quai</i>	Pas de réservation.

ACCESSIBILITÉ:

Aéroports Cannes Mandelieu (1Km), Nice (30Km); Routes; Autoroute.

ANIMATION ET PRESTATIONS TOURISTIQUES:

Office de tourisme, hôtels, appart-hôtels, village de vacances, restaurants, bars et discothèques, location d'équipements de loisirs nautiques, voile, planche à voile, kite-surf, plongée, jet-ski à Mandelieu; location de voitures.

AUTRES CENTRES D'INTÉRÊT À PROXIMITÉ DU PORT:

Equipements culturels et patrimoniaux : La Napoule et villages de l'arrière pays. Autres centres d'intérêt: 2 parcours de golf, randonnées et excursions dans l'Estérel.

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET NORMES ENVIRONNEMENTALES:

Emplois 4

Déchets Collecte des eaux grises ; Collecte des eaux noires ; Tri sélectif des déchets.

LES PROJETS D'INVESTISSEMENT:

Projets à 3 ans Renouvellement des infrastructures (digues, quais, pontons); Dragage.

LES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES:

Equipements Zone de stockage de bateaux (à sec) ; Rampe de mise à l'eau.

Services Eau douce; Électricité (220 V/15A); Téléphone; Laverie; 2 WC, 2 douches; Slip; Ship; Conteneurs d'huiles usées; Carburant à Port-la-Napoule (saison 8h-20h, hors saison 10h-16h); Parking pour véhicules; Accès à des moyens de transport.

RÉPARTITION DES ANNEAUX PAR TAILLE:

Moins de 10 m	De 10 à 24 m	De 24,1 à 50 m	Plus de 50 m
1589	180	0	0

ORIGINE DE CLIENTÈLE DU PORT:

Local	National	Etranger
70	10	20

OBSERVATIONS:

Une Marina très privée située à l'embouchure de la Siagne qui présente la particularité d'être gérée par une co-propriété de plus de 1000 membres.



Pays	France
Région	Provence-Alpes-Côte d'Azur
Port	Port Vauban - Un site portuaire historique
Commune	Antibes
Type de port	Port municipal
Direction	SAEM de Gestion du Port Vauban Directeur de port : M. Pascal Paoli
Email	port@portvauban.net/pascal.paoli@portvauban.net



LES DONNÉES CLÉS:

<i>Anneaux</i>	1.642.
<i>Superficie de plan d'eau (ha)</i>	90.
<i>Superficie d'aire de carénage (ha)</i>	20.

LES ESCALES:

<i>Réservation des postes à quai</i>	Via la capitainerie, le jour même, par courrier, fax, téléphone, internet.
<i>Services escales</i>	Guide de bienvenue; Aides à l'amarrage ou à l'accostage; Hôtes et hôtessees d'accueil; Facilitation procédures administratives (étrangers).

ACCESSIBILITÉ:

Aéroports Nice (15Km), Cannes Mandelieu (18Km); Routes; Autoroute.

ANIMATION ET PRESTATIONS TOURISTIQUES:

Office de tourisme, hôtels, résidences, restaurants, bars et discothèques, location de bateau. A proximité location d'équipements de loisirs nautiques, plongée, planche à voile, jet ski, location de voitures.

AUTRES CENTRES D'INTÉRÊT À PROXIMITÉ DU PORT:

Equipements culturels et patrimoniaux : Musées (Picasso), Fort Carré, Vieil Antibes, villages de l'arrière pays, Juan les Pins, Biot. Autres centres d'intérêt: Festival de Jazz, golf, Marineland...

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET NORMES ENVIRONNEMENTALES:

Emplois 40.

Déchets Collecte des eaux grises, Collecte des eaux noires, Tri sélectif des déchets.

Certification Pavillon bleu, opération port propre - en cours.

LES PROJETS D'INVESTISSEMENT:

Projets à 3 ans Sanitaires; Réparation des infrastructures (digues, quais, pontons); Réparation des réseaux d'eau; Réparation des réseaux d'électricité; Requalification (parkings, espaces verts, mobilier urbain).

LES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES:

Equipements 1 travelift 150 t; 5 shipchangers; 5 grutiers; 2 slips; Élévateurs 30 t; Carburant: Station BP, quai capitainerie (saison 8h-20h, hors saison 9h-12h, 14h-17h); Rampe de mise à l'eau.

Services Eau douce ; Électricité sur pontons (220 V32-45A), quai (220-380V/32-45 A); 12 WC, 12 douches; Téléphones publics; Voirie; Glace (station BP), quai capitainerie; Laverie rue Thuret (100 m de la capitainerie); Parking pour véhicules; Accès à des moyens de transport.

RÉPARTITION DES ANNEAUX PAR TAILLE:

Moins de 10 m	De 10 à 24 m	De 24,1 à 50 m	Plus de 50 m
1031	530	62	19

ORIGINE DE CLIENTÈLE DU PORT:

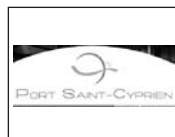
Française et internationale.

OBSERVATIONS:

2ème ville du Département, Antibes bénéficie tout au long de l'année d'une vie culturelle et touristique dense, très réputée notamment grâce à son festival de Jazz. Son port un des plus importants d'Europe est implanté dans un cadre historique exceptionnel.



Pays	France
Région	Languedoc-Roussillon
Port	Port de Saint-Cyprien - Le 3ème port de plaisance européen
Commune	Saint-Cyprien
Direction	Régie du Port - Directeur du Port :Serge Pallares
Email	contact@port-st-cyprien.com
Site web	http://www.port-st-cyprien.com



LES DONNÉES CLÉS:

<i>Anneaux</i>	2.200.
<i>Superficie de plan d'eau (ha)</i>	15.

LES ESCALES:

<i>Part de poste d'escale</i>	20%.
<i>Durée maximale de séjour autorisée</i>	NC
<i>Réservation des postes à quai</i>	Via la capitainerie.

ACCESSIBILITÉ:

Aéroport Perpignan-Rivesaltes (25Km); Routes; Autoroute.

ANIMATION ET PRESTATIONS TOURISTIQUES:

Office de tourisme, nombreux hôtels, résidences, un centre de vacances, restaurants, bars et discothèques, location de bateau, location d'équipements de loisirs nautiques, location de voitures.

AUTRES CENTRES D'INTÉRÊT À PROXIMITÉ DU PORT:

Equipements culturels et patrimoniaux: Musée, ateliers et galeries d'art, arrière pays, Festival "Les Cypriales", terroir et traditions. Autres centres d'intérêt: Golf, tennis, proximité de l'Espagne.

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET NORMES ENVIRONNEMENTALES:

Déchets Collecte des eaux grises, Collecte des eaux noires, Tri sélectif des déchets.

Certification Pavillon bleu.

LES PROJETS D'INVESTISSEMENT:

NC

LES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES:

Equipements Chantier naval; Manutention; 2 travelifts 27 et 50 t; Grue électrique; 2 slipways de 100 et 150 t; Gardiennage à flot; 7 ships; 2 cales de halage; Carburant à la capitainerie (saison 7h-20h, hors saison 8h-12h et 14h-17h); Zone de stockage de bateaux (à sec), Rampe de mise à l'eau.

Services Eau douce; Électricité (220 V/10 A); 10 WC, 12 douches; Téléphone; Wi-Fi; Voirie; Laverie (privée sur le port); Glace à la capitainerie; Parking pour véhicules; Accès à des moyens de transport.

ORIGINE DE CLIENTÈLE DU PORT:

Française et internationale.

OBSERVATIONS:

Le port de Saint Cyprien est une Escale du programme européen "Odyssea" qui s'appuie sur le rôle historique du port pour relier la mer, la cité et les terroirs de l'arrière pays.



Pays	France
Région	Provence-Alpes-Côte d'Azur
Port	Port Santa-Lucia - Le 3ème port de la Côte d'Azur
Commune	Saint-Raphaël
Type de port	Port municipal
Direction	Régie des ports Directeur du Port : M. Bernard Rivory
Email	port-santa-lucia@orange.fr
Site web	http://www.port-santa-lucia.com



LES DONNÉES CLÉS:

<i>Anneaux</i>	1.572 et 220 demandes en liste d'attente.
<i>Superficie de plan d'eau (ha)</i>	12,4.
<i>Superficie d'aire de carénage (ha)</i>	0,4.
<i>Longueur quais</i>	5.250 m.

LES ESCALES:

<i>Part de poste d'escale</i>	4% représentant 3.000 nuitées/an.
<i>Durée maximale de séjour autorisée</i>	4 jours.
<i>Réservation des postes à quai</i>	Uniquement via la capitainerie le jour même.
<i>Services escales</i>	Guide de bienvenue; Aides à l'amarrage ou à l'accostage; Hôtes et hôtessees d'accueil; Facilitation procédures administratives (étrangers).

ACCESSIBILITÉ:

Aéroports Nice (60Km), Toulon (100Km); Routes; Autoroute.

ANIMATION ET PRESTATIONS TOURISTIQUES:

Office de tourisme, nombreux hôtels, résidences, restaurants, nombreux Bars, discothèques, location de bateau. A proximité location d'équipements de loisirs nautiques, plongée, planche à voile, jet ski, location de voitures.

AUTRES CENTRES D'INTÉRÊT À PROXIMITÉ DU PORT:

Equipements culturels et patrimoniaux : Nombreuses excursions dans l'arrière pays, Estérel, villages traditionnels, cité romaine de Fréjus, musée d'archéologie sous-marine, galeries d'art...Autres centres d'intérêt: 3 golfs dont 2 "18 trous", 17 centres de remise en forme, tennis...

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET NORMES ENVIRONNEMENTALES:

Emplois 23.

Impact 150 emplois induits.

Déchets Collecte des eaux grises, Collecte des eaux noires, Tri sélectif des déchets.

Certification Pavillon bleu, Port Propre non certifié GEP AFNOR.

LES PROJETS D'INVESTISSEMENT:

Projets à 3 ans Sanitaires ; Renouvellement des infrastructures (digués, quais, pontons) ; Extension à flot.

Investissements 2010/2020 - 6,5M€

LES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES:

Equipements Travelift 50 t; Grues 2 et 15 t; Portique élévateur 10 t et grue 15 t au bassin Nord; Cales de halage; Gardiennage à flot et sous hangar; Pompage des eaux grises et noires (môle N); Carburant à l'entrée sur l'épi du bassin N (été 8h-13, 15h-20) , TE 2 m près des pompes; Rampe de mise à l'eau.

Services Eau douce; Électricité à quai et sur pontons (220V/16-32 A); WC, douches; Voirie; Tél. public; Wi-Fi; Vidéo surveillance; Glace sur le port; Laverie auto (quai le Prieur); Libre service alimentation sur le port; Parking pour véhicules; Accès à des moyens de transport.

RÉPARTITION DES ANNEAUX PAR TAILLE:

Moins de 10 m	De 10 à 24 m	De 24,1 à 50 m	Plus de 50 m
990	581	1	0

ORIGINE DE CLIENTÈLE DU PORT:

Local	National	Etranger
40	48	12

OBSERVATIONS:

Saint Raphaël se situe au cœur de la Provence et de la Côte d'Azur. A la frontière du Var et des Alpes-maritimes, elle développe à la fois un tourisme de luxe et un tourisme de charme et de tradition.



Pays	France
Région	Corse
Port	Charles Ornano Un port de plaisance majeur de l'Île de Beauté
Commune	Ajaccio
Type de port	Port municipal
Direction	Régie - M. Charles Cervetti
Email	port.charlesornano@ajaccio.fr

LES DONNÉES CLÉS:

<i>Anneaux</i>	810 et 612 demandes en liste d'attente.
<i>Superficie de plan d'eau (ha)</i>	8
<i>Superficie d'aire de carénage (ha)</i>	0,5
<i>Longueur quais</i>	750 m.

LES ESCALES:

<i>Part de poste d'escale</i>	12% représentant 8900 nuitées/an.
<i>Durée maximale de séjour autorisée</i>	30 jours.
<i>Réservation des postes à quai</i>	Uniquement via la capitainerie le jour même.
<i>Services escales</i>	Aides à l'amarrage ou à l'accostage; Hôtes et hôtesse d'accueil.

ACCESSIBILITÉ:

Aéroport d'Ajaccio (6Km), Routes.

ANIMATION ET PRESTATIONS TOURISTIQUES:

Office de tourisme, hôtels de toutes catégories, restaurants, nombreux bars, discothèques, location de bateau. A proximité location d'équipements de loisirs nautiques, plongée, planche à voile, jet ski, location de voitures.

AUTRES CENTRES D'INTÉRÊT À PROXIMITÉ DU PORT:

Equipements culturels et patrimoniaux : Musées, Maison Bonaparte, Chapelle Impériale, les Iles Sanguinaires, chants, culture et gastronomie corse, site préhistorique de Filitosa...Autres centres d'intérêt: golf, randonnées (GR20)...

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET NORMES ENVIRONNEMENTALES:

Emplois 17

Déchets Tri sélectif des déchets.

LES PROJETS D'INVESTISSEMENT:

Projets à 3 ans Sanitaires; Réparation des infrastructures (digue, quais, pontons); Réparation des réseaux d'eau; Réparation des réseaux d'électricité; Requalification (parkings, espaces verts, mobilier urbain).

LES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES:

Equipements 7 ships; slips; 1 élévateur Roulev 50 t; Grue 20 t; Gardiennage à terre; CREPS nautique situé près de la zone de carénage; Carburant au port (saison 7h-12, hors saison 8h30-12h et 14h-18h); Quai ou ponton supplémentaire; Rampe de mise à l'eau.

Services Eau douce; Électricité à quai (220 V/32 A) et sur pontons (220 V-16-32 A); 11 WC; 1 pour handicapé, 14 douches; 6 bacs à laver; Laverie automatique (20 m de la capitainerie); Glace (avitaillement Total); téléphones publics (cabines à carte); Parking pour véhicules; Accès à des moyens de transport.

RÉPARTITION DES ANNEAUX PAR TAILLE:

Moins de 10 m	De 10 à 24 m	De 24,1 à 50 m	Plus de 50 m
608	202		

ORIGINE DE CLIENTÈLE DU PORT:

Local	National	Etranger
80	19	1

OBSERVATIONS:

Un des plus grands port de l'île avec celui de Saint Florent , sa clientèle est constituée pour 80% de plaisanciers locaux. La gestion environnementale constitue avec le manque de places, l'une des principales préoccupation du port.



Pays	Maroc
Port	Marina Saïdia - La première marina du plan Azur
Commune	Saïdia
Type de port	Port national
Direction	M. Bosson
Email	p.bosson@gfmmaroc.com
Site web	www.medsaïdia.com



LES DONNÉES CLÉS:

<i>Anneaux</i>	804.
<i>Superficie de plan d'eau (ha)</i>	15 (+10ha en 2011).
<i>Superficie d'aire de carénage (ha)</i>	2
<i>Longueur quais</i>	42.855m ²

LES ESCALES:

<i>Part de poste d'escale</i>	30% représentant 285 escales en 6 mois.
<i>Durée maximale de séjour autorisée</i>	1 an si pavillon étranger.
<i>Réservation des postes à quai</i>	Via la capitainerie, le jour même, par courrier, fax, téléphone + mail.

ACCESSIBILITÉ:

Aéroport Oujda- Angad (50km); Aéroport de Nador (environ 100km); Routes.

ANIMATION ET PRESTATIONS TOURISTIQUES:

Hôtels de standing, résidences touristiques, villages de vacances, restaurants, bars et discothèques, location de bateau et d'équipements de loisirs nautiques, plongée, kite surf, planche à voile, pêche, jet ski.

AUTRES CENTRES D'INTÉRÊT À PROXIMITÉ DU PORT:

Equipements culturels et patrimoniaux: Oujda, Oasis de Figuig, Berkane, Nador, musique, danse et artisanat. Autres centres d'intérêt : 3 terrains de golf

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET NORMES ENVIRONNEMENTALES:

<i>Emplois</i>	14
<i>Impact</i>	250 emplois.
<i>Déchets</i>	Collecte des eaux grises, Collecte des eaux noires, Tri sélectif des déchets en cours.
<i>Certification</i>	iso14001.

LES PROJETS D'INVESTISSEMENTS:

Projets à 3 ans Requalification (parkings, espaces verts, mobilier urbain); Extension à flot; Extension à terre; Acquisition de matériel de manutention; Installation d'équipements de sécurité.

Investissements 2010/2020 - 4,2 M€

LES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES:

Equipements Grue 8 t; Réparations; Pompage des eaux usées; Gardiennage à flot et à terre; Station d'avitaillement; Carburant (gasoil et SP 24h/24, 7j/7); Zone de stockage de bateaux (à sec), Rampe de mise à l'eau.

Services Eau douce; Électricité (220V sur chaque ponton); WC, douches; Laverie; Téléphone public; Glace; Parking pour véhicules; Accès à des moyens de transport.

RÉPARTITION DES ANNEAUX PAR TAILLE:

Moins de 10 m	De 10 à 24 m	De 24,1 à 50 m	Plus de 50 m
170	634		

ORIGINE DE CLIENTÈLE DU PORT:

Local	National	Etranger
0%	0%	100% (55%GB- 25%SP-12%F)

OBSERVATIONS:

L'inauguration de cette nouvelle station balnéaire de luxe située à 2 heures de vol de Paris a eu lieu en Juillet 2009. Une attention toute particulière a été portée au respect de l'environnement (norme 0 plastique, construction de faible densité...).



Pays	Maroc
Port	Marina Smir Une Marina moderne aux portes de l'Europe
Commune	Tetouan
Direction	Marina Marbella SA - Capitaine : M. Gonzalez
Email	portmarinasmir@menara.ma
Site web	http://www.portmarinasmir.com



LES DONNÉES CLÉS:

Anneaux 450.

LES ESCALES:

Réservation des postes à quai Via la capitainerie.

ACCESSIBILITÉ:

Aéroport de Tetouan; Aéroport de Tanger; Routes.

ANIMATION ET PRESTATIONS TOURISTIQUES:

Hôtels de standing, résidences touristiques, villages de vacances, restaurants, bars et discothèques, location de bateau, location d'équipements de loisirs nautiques, plongée, pêche, location de voitures, taxis.

AUTRES CENTRES D'INTÉRÊT À PROXIMITÉ DU PORT:

Equipements culturels et patrimoniaux : Médina de Tétouan, Maisons Bleues de Chaouen, Tanger. Autres centres d'intérêt: Parcours de golf, thalassothérapie, chasse, trekking, équitation.

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET NORMES ENVIRONNEMENTALES:

NC

LES PROJETS D'INVESTISSEMENT:

NC

LES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES:

Equipements Travelift 150 t; Hivernage en cale sèche; Opérations de carénage; Réparation; Pièces détachées; Surveillance 24h/24; Carburant (essence et gasoil); Rampe de mise à l'eau.

Services Eau douce; Électricité sur pontons et quai (220 V); WC, douches; Accès à des moyens de transport.

ORIGINE DE CLIENTÈLE DU PORT:

Majoritairement européenne.

OBSERVATIONS:

Crée en 1992, ce port est considéré comme le bijou des ports de la rive sud, Il comporte tous les équipements modernes et accueille des bateaux jusqu'à 60 m. Un de ses principaux atouts est sa proximité avec l'Europe (Gibraltar 10 miles).



Pays	Maroc
Port	Agadir - Un port mêlant tradition et modernité
Commune	Agadir
Direction	SOGEXPA - Maître de port principal :M.Agramunt
Email	sogexpa@yahoo.fr
Site web	http://www.port-marina-agadir.com

LES DONNÉES CLÉS:

Anneaux 320.

LES ESCALES:

Réservation des postes à quai Via la capitainerie.

ACCESSIBILITÉ:

Aéroport International d'Agadir (20km); Routes.

ANIMATION ET PRESTATIONS TOURISTIQUES:

Hôtels, appart-hôtels, appartements, restaurants, bars et discothèques, location de voitures, taxis et minibus touristiques.

AUTRES CENTRES D'INTÉRÊT À PROXIMITÉ DU PORT:

Equipements culturels et patrimoniaux: Danse et musique (Festival des musiques Amazighes). Autres centres d'intérêt: golf, shopping.

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET NORMES ENVIRONNEMENTALES:

NC

LES PROJETS D'INVESTISSEMENT:

NC

LES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES:

Equipements Slipway; Manutention; Récupération des déchets; Grue 3 t; Élévateur 60 t; Gardiennage à flot; Shipchandler; Carburant 24h/24.

Services Eau douce; WC, douches; Hammam; Téléphone public; Glace; Laverie; Accès à des moyens de transport.

ORIGINE DE CLIENTÈLE DU PORT:

NC

OBSERVATIONS:

A terme la marina comprendra un Yacht club restaurant de 1200 m, 5 piscines, des espaces verts, 300 commerces sont prévus et 190 appartements réservés à la location touristique.



Pays	Maroc
Port	Kabila Marina Un plus pour le tourisme balnéaire régional
Commune	Tetouan
Direction	Kabila Marina SA - Responsable : M. Zakaria

LES DONNÉES CLÉS:

<i>Anneaux</i>	250.
<i>Superficie de plan d'eau (ha)</i>	4,29.
<i>Longueur quais</i>	500 m.

LES ESCALES:

<i>Part de poste d'escale</i>	32%.
<i>Réservation des postes à quai</i>	Via la capitainerie.

ACCESSIBILITÉ:

Aéroport de Tetouan, Aéroport de Tanger; Routes.

ANIMATION ET PRESTATIONS TOURISTIQUES:

Hôtels, appart-hôtels, club de vacances, appartements, restaurants, bars et discothèques.

AUTRES CENTRES D'INTÉRÊT À PROXIMITÉ DU PORT:

Equipements culturels et patrimoniaux: Médina de Tétouan, Maisons Bleues de Chaouen, Tanger. Autres centres d'intérêt: Parcours de golf, club de tennis, centre sportif, thalassothérapie.

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET NORMES ENVIRONNEMENTALES:

NC

LES PROJETS D'INVESTISSEMENT:

NC

LES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES:

Equipements Réparations mécaniques; Manutention; Cale sèche; Grue 15t; Gardiennage à terre; Récupération de déchets; Carburant (SP, gasoil).

Services Eau douce à quai; Électricité (220 V/16A); WC; Accès à des moyens de transport.

ORIGINE DE CLIENTÈLE DU PORT:

NC

OBSERVATIONS:

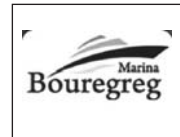
La Marina fait partie d'un complexe touristique et immobilier. Elle est située près de l'enclave espagnole de Ceuta.



Pays	Maroc
Port	Marina Bouregreg Une Marina logée au cœur de la ville de Salé
Commune	Rabat
Email	rherras@bouregreg.gov.ma
Site web	www.bouregregmarina.com

LES DONNÉES CLÉS:

Anneaux 250.



LES ESCALES:

Réservation des postes à quai Via la capitainerie, le jour même, par courrier, fax, téléphone + mail.

ACCESSIBILITÉ:

Aéroport de Tanger (12km); Routes (Bus; Autocar); Train.

ANIMATION ET PRESTATIONS TOURISTIQUES:

Hôtels, résidences, restaurants, bars et discothèques, location de voitures.

AUTRES CENTRES D'INTÉRÊT À PROXIMITÉ DU PORT:

Equipements culturels et patrimoniaux: Palais royal, Mausolée Mohammed V, Tour Hassan, Kasbah des Ouyadas, Médinas de Salé et Rabat.

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET NORMES ENVIRONNEMENTALES:

NC

LES PROJETS D'INVESTISSEMENT:

NC

LES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES:

Equipements Slipway; Gardiennage à flot et à terre; Récupération des déchets; Conteneur d'huiles usées; Carburant: station au port; Rampe de mise à l'eau.

Services Eau douce et électricité (220 V/30 A) sur ponton et à quai à chaque poste; Parking; Accès à des moyens de transport.

ORIGINE DE CLIENTÈLE DU PORT:

NC

OBSERVATIONS:

La Marina bénéficie d'animation sportives nautiques (Compétition de Surf et Bodyboard, Beachvolley...).



Pays	Maroc
Port	M'diq - Un port divisé entre la pêche et la plaisance
Commune	Tétouan
Type de port	Public
Direction	Royal Nautic Club de M'Diq - Président : M. El Younsi
Email	yachtingclub@menara.ma
Site web	http://www.rycmdiq.com



LES DONNÉES CLÉS:

<i>Anneaux</i>	120
<i>Superficie de plan d'eau (ha)</i>	6
<i>Longueur quais</i>	760 m.

LES ESCALES:

<i>Part de poste d'escale</i>	83%.
<i>Réservation des postes à quai</i>	Via la capitainerie.

ACCESSIBILITÉ:

Aéroport de Tetouan; Aéroport de Tanger; Routes.

ANIMATION ET PRESTATIONS TOURISTIQUES:

Hôtels, restaurants, bars et discothèques.

AUTRES CENTRES D'INTÉRÊT À PROXIMITÉ DU PORT:

Equipements culturels et patrimoniaux: Médina de Tétouan, Maisons Bleues de Chaouen. Autres centres d'intérêt: Parcours de golf.

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET NORMES ENVIRONNEMENTALES:

NC

LES PROJETS D'INVESTISSEMENT:

NC

LES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES:

Equipements Manutention; Slipway; Cale sèche; Grue 3 t; Élévateur;
Gardiennage à flot et à terre; Récupération des déchets;
Conteneurs des huiles usées; Rampe de mise à l'eau.

Services Eau douce à quai; Électricité (220V); WC, douches; Téléphone
public; Glace; Accès à des moyens de transport.

ORIGINE DE CLIENTÈLE DU PORT:

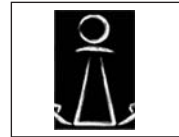
NC

OBSERVATIONS:

Cette station balnéaire est réputée pour sa belle plage de sable qui attire plus de 100.000 touristes haut de gamme chaque année. Son port est scindé en 2 (pêche et plaisance). Cette station est également réputée pour sa Semaine Nautique Internationale organisée par le Royal Yachting Club de M'Diq. Sa 6ème édition en Juillet 2009 a réuni près de 60 équipages.



Pays	Tunisie
Port	Yasmine Hammamet – Un concept environnemental novateur
Commune	Hammamet
Type de port	Public
Direction	Sté d'Etude et d'Aménagement Marina Hammamet Sud Commandant de port : M. Mzoughi
Email	contact@portyasmine.com.tn
Site web	http://www.portyasmine.com.tn



LES DONNÉES CLÉS:

<i>Anneaux</i>	705.
<i>Superficie de plan d'eau (ha)</i>	20.
<i>Superficie d'aire de carénage (ha)</i>	0,9.

LES ESCALES:

<i>Part de poste d'escale</i>	11%.
<i>Réservation des postes à quai</i>	Via la capitainerie, le jour même, par courrier, fax, téléphone + mail.
<i>Services escales</i>	Guide de bienvenue; Aide à l'amarrage; Facilitation procédures administratives (étrangers).

ACCESSIBILITÉ:

Aéroport Tunis-Carthage (72Km), aéroport d'Enfidha (30km) Routes et autoroute,

ANIMATION ET PRESTATIONS TOURISTIQUES:

Office de tourisme, plus de 40 hôtels de grand standing (certains proposant de la Thalassothérapie), restaurants, bars et discothèques, location de voitures.

AUTRES CENTRES D'INTÉRÊT À PROXIMITÉ DU PORT:

Equipements culturels et patrimoniaux: Médina d'Hammamet, Festival international... Autres centres d'intérêt: 2 golfs, 1 casino, des galeries commerçantes.

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET NORMES ENVIRONNEMENTALES:

Emplois 30

Déchets Collecte des eaux grises, Collecte des eaux noires, Tri sélectif des déchets.

Certification Pavillon bleu.

LES PROJETS D'INVESTISSEMENT:

Projets à 3 ans Lutte contre la pollution; Sanitaires; Réparation des infrastructures (digues, quais, pontons); Requalification (parkings, espaces verts, mobilier urbain); Installation d'équipements de sécurité.

LES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES:

Equipements Travelift 150 t; Aire de carénage; Shipchandler; Gardiennage à terre et à flot; Vidéosurveillance; Carburant; Rampe de mise à l'eau.

Services Eau; Électricité; (16-600 A); Energie renouvelable; TV et téléphone; Wi-fi; Blocs sanitaires et douches; Voirie; Parking; Accès à des moyens de transport.

RÉPARTITION DES ANNEAUX PAR TAILLE:

Moins de 10 m	De 10 à 24 m	De 24,1 à 50 m	Plus de 50 m
402	261	40	2

ORIGINE DE CLIENTÈLE DU PORT :

Local	National	Etranger
8	26	66

OBSERVATIONS:

Vaste complexe touristique de standing aménagé ex nihilo sur 278 ha, axé sur les activités plage, golf et thalassothérapie, ce port tunisien exemplaire vise l'amélioration de la qualité de service et l'accroissement de l'activité d'hivernage des méga yachts. La clientèle de yacht représente 40% de son chiffre d'affaires. Il bénéficie d'un système de renouvellement de l'eau de ses bassins unique et novateur en matière environnementale (3 jours pour un renouvellement complet). Rodriguez group (Chantier Naval) est implanté sur le port.



Pays	Tunisie
Port	Marina Cap Monastir Une destination touristique phare de Tunisie
Commune	Monastir
Type de port	Privé
Direction	CTA (Compagnie Touristique Arabe) Capitaine de port : M. J Ben Salem
Email	capitaineriemonastir@topnet.tn
Site web	http://www.marinamonastir.com



LES DONNÉES CLÉS:

Anneaux 400.

LES ESCALES:

Réservation des postes à quai Via la capitainerie.

Services escales Facilitation procédures administratives (étrangers)- Déclaration unique.

ACCESSIBILITÉ:

Aéroport Habib Bourguiba (8Km); Routes.

ANIMATION ET PRESTATIONS TOURISTIQUES:

Office de tourisme, Complexe immobilier touristique avec hôtels (5 étoiles , appartements -hôtels...), plus de 250 appartements de très haut standing, restaurants, bars et discothèques, promenades en mer, location d'équipements de loisirs nautiques, centre de plongée.

AUTRES CENTRES D'INTÉRÊT À PROXIMITÉ DU PORT:

Équipements culturels et patrimoniaux: Excursions, artisanat, grande mosquée, mausolée Bouguiba. Autres centres d'intérêt: 2 golfs à proximité (Flamingo, Palm links).

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET NORMES ENVIRONNEMENTALES:

NC

LES PROJETS D'INVESTISSEMENT:

NC

LES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES:

Équipements Chantier de carénage et réparation bateaux; Travelift 30 t; Grue 1,5 t; Réparation voiles à la marina; Port de pêche: travelift 250 t et grue 20 t; Gardiennage à flot et à terre; Carburant essence et fuel.

Services Eau douce; Électricité (220-380 V); 3 WC, 6 douches; Local poubelle; Fiche téléphone et TV satellite vidéo pour mouillage; Téléphone public; Glace au port de pêche; Laverie à la marina; Bouteille de gaz et camping gaz; Accès à des moyens de transport.

ORIGINE DE CLIENTÈLE DU PORT:

Majoritairement européenne.

OBSERVATIONS:

Situé en moyenne à 2 heures de vol des capitales européennes, affichant plus de 300 jours de soleil par an la destination de Monastir propose une alternative intéressante à la problématique de saturation des ports de la rive nord. La Marina est intégrée dans un complexe hôtelier résidentiel et offre toutes les commodités d'une grande marina.



Pays	Tunisie
Port	Sidi Bou Said Un port pittoresque aux portes de la capitale tunisienne
Commune	Sidi Bou Said
Type de port	Public
Direction	SLT (Société de Loisirs Touristiques) Directeur du port : M. K Ghannouchi
Email	port-sbs@topnet.tn

LES DONNÉES CLÉS:

Anneaux 420.

LES ESCALES:

Part de poste d'escale 7%.

Réservation des postes à quai Via la capitainerie, le jour même, par courrier, fax, téléphone.

ACCESSIBILITÉ:

Aéroport Tunis - Carthage(6km), Train (TGM); Routes.

ANIMATION ET PRESTATIONS TOURISTIQUES:

Office de tourisme, hôtellerie de luxe à quelques mètres du port, restaurants, bars, club nautique, école de voile, location de voitures (voir capitainerie).

AUTRES CENTRES D'INTÉRÊT À PROXIMITÉ DU PORT:

Equipements culturels et patrimoniaux: Village mauresque de Sidi bou Saïd

célèbre pour son artisanat et ses cafés, sites archéologiques (thermes d'Antonin, Ports puniques...). Autres centres d'intérêt: Proximité de la station touristique de Marsa-Gammarth.

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET NORMES ENVIRONNEMENTALES:

Déchets Tri sélectif des déchets.

LES PROJETS D'INVESTISSEMENT:

NC

LES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES:

Equipements Gardiennage à flot et à terre; Ship; Travelift 15 t; Récupération des déchets; Conteneur d'huiles usées; Carburant (essence, fuel).

Services Eau douce à quai; Electricité (220-32A); 6 WC; 5 douches; Taxiphone au port; Vente glace sur commande au port; Vente de poissons au port; Accès à des moyens de transport (taxis).

ORIGINE DE CLIENTÈLE DU PORT:

NC

OBSERVATIONS:

Le port est situé aux pieds du village mauresque de Sidi bou Saïd. Ce vieux port de pêche situé dans le golfe de Tunis a connu depuis quelques années sa promotion en tant que Marina. Il abrite les activités d'un club nautique et d'un centre de voile.



Pays	Tunisie
Port	Port El Kantaoui - Premier Port jardin de la Méditerranée
Commune	El Kantaoui
Type de port	Public
Direction	SEDS (Société d'études et de développement de Sousse) Commandant de port : M. R Hellal
Email	portelkantaoui@email.ati.tn
Site web	http://www.portelkantaoui.com.tn



LES DONNÉES CLÉS:

<i>Anneaux</i>	340.
<i>Superficie de plan d'eau (ha)</i>	4.

LES ESCALES:

<i>Part de poste d'escale</i>	97%.
<i>Réservation des postes à quai</i>	Via la capitainerie.

ACCESSIBILITÉ:

Aéroport Monastir (20km); Routes, Train à Sousse.

ANIMATION ET PRESTATIONS TOURISTIQUES:

Office de tourisme, nombreux hôtels de différentes catégories, appart-hôtels, appartements, villas, restaurants, supermarché, bars et discothèques, location d'équipements de loisirs nautiques (Ski nautique, cub de plongée, planche à voile...), promenades en mer, location de voitures, taxis.

AUTRES CENTRES D'INTÉRÊT À PROXIMITÉ DU PORT:

Equipements culturels et patrimoniaux: Proximité des sites historiques de Monastir, Sousse, Kairouan. Autres centres d'intérêts: Golf 27 trous, centres sportifs et de loisirs (tennis, équitation, squash...).

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET NORMES ENVIRONNEMENTALES:

NC

LES PROJETS D'INVESTISSEMENT:

NC

LES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES:

Equipements Hivernage des bateaux à terre; Travelift 40 t; Grue 5 t; Location de bateaux, charters; Carburant (saison 8h-14h, hors saison 9h-19h).

Services Eau douce; Électricité à quai (220-380 V/16-32 A) sur ponton (220/10-16A); WC, douches; Téléphone et télévision sur satellite sur bornes quais; Local poubelle; Vente glace; Laverie automatique; Supermarchés.

ORIGINE DE CLIENTÈLE DU PORT:

Majoritairement européenne.

OBSERVATIONS:

Port El Kantaoui est la première marina tunisienne créée selon le même concept que Port Grimaud en France. La station touristique s'étend sur plus de 300 ha et propose l'ensemble des services répondant à la notion moderne de Marina. Son port est l'une des escales les mieux abritées de Méditerranée.



Pays	Tunisie
Port	Bizerte - Une Marina de luxe pour 2012
Commune	Bizerte
Type de port	Public
Direction	SAGPPB (Société d'Animation et de Gestion du Port de Plaisance de Bizerte)
Email	bizerte.sailing@gnet.tu

LES DONNÉES CLÉS:

Anneaux 120.

LES ESCALES:

Réservation des postes à quai Via la capitainerie.

ACCESSIBILITÉ:

Aéroport de Tunis Carthage (60Km); Autoroute; Routes.

ANIMATION ET PRESTATIONS TOURISTIQUES:

8 établissements touristiques (Clubs de vacances et Hôtel). En cours: Sur 50 000m2 et 8 niveaux une résidence de 200 appartements de très haut standing, restaurants, supermarché, bars et discothèques. En prévision: Location d'équipements de loisirs nautiques (Ski nautique, club de plongée, planche à voile...), promenades en mer.

AUTRES CENTRES D'INTÉRÊT À PROXIMITÉ DU PORT:

Equipements culturels et patrimoniaux: Médina, port antique, Fort d'Espagne, Lac Ichkeul (classé patrimoine mondial UNESCO).

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET NORMES ENVIRONNEMENTALES:

NC

LES PROJETS D'INVESTISSEMENT:

Investissements 2010/2020 - 22MD.

LES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES:

Équipements Chantier SEMB (réparations plaisance); Travelift 100 t;
Carburant 2 stations au port de pêche (gasoil).

Services Eau (poste fixe); Électricité (atelier); WC (cafétéria); Glace;
Épicerie; Cafétéria.

ORIGINE DE CLIENTÈLE DU PORT:

NC

OBSERVATIONS:

Le projet "Marina Cap 3000" de réhabilitation/extension du port de plaisance en Marina de très haut standing devrait voir le jour en Décembre 2011. Le port de plus de 900 anneaux sera exploité sous forme d'une concession de 50 ans. Il proposera des services haut de gamme pour une clientèle de Yacht et de Super Yacht (jusqu'à 150 m).



Pays	Tunisie
Port	Montazah Tabarka - Un port entre plages et criques
Commune	Tabarka
Type de port	Public
Direction	APIP
Email	contact@port-tabarka.com
Site web	http://port-tabarka.com



LES DONNÉES CLÉS:

<i>Anneaux</i>	100
<i>Superficie d'aire de carénage (ha)</i>	0,5

LES ESCALES:

<i>Part de poste d'escale</i>	70%
<i>Réservation des postes à quai</i>	Via la capitainerie, le jour même, par courrier, fax, téléphone + mail

ACCESSIBILITÉ:

Aéroport de Tunis Carthage ; Aéroport de Tabarka ; Routes

ANIMATION ET PRESTATIONS TOURISTIQUES:

Office de tourisme, nombreux hôtels, restaurants, bars et discothèques, location d'équipements de loisirs nautiques, centres de plongée, taxis.

AUTRES CENTRES D'INTÉRÊT À PROXIMITÉ DU PORT:

Equipements culturels et patrimoniaux : Douga (ville romaine), site archéologique de Bulla Regia, Festival International Culturel... Autres centres d'intérêt : golf, plongée...

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET NORMES ENVIRONNEMENTALES:

Déchets Pompage eaux usées

LES PROJETS D'INVESTISSEMENT:

NC

LES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES :

Equipements Chantier naval ; Treuil 25 t ; Mécanique ; Carburant au port (gasoil) ; Pompage des eaux usées

Services Eau ; Électricité à quai (220-380V-380 V/12-24 A) ; 6 douches (eau chaude), 6 WC ; Laverie automatique ; Téléphone public à la capitainerie ; Glace (port de pêche) ; Banque ; Accès à des moyens de transport (taxis).

RÉPARTITION DES ANNEAUX PAR TAILLE :

Moins de 10 m	De 10 à 24 m	De 24,1 à 50 m	Plus de 50 m
65	35		

ORIGINE DE CLIENTÈLE DU PORT :

NC

Avec le développement de la nouvelle station touristique Montazah Tabarka, le port accède au statut d'un port de plaisance. La marina s'organise autour des quais et propose des services de standing. Elle constitue le point d'arrivée des navigateurs en provenance du nord et offre des possibilités exceptionnelles pour la pêche et la plongée sous-marine.

VIII. Sources

- 1- Organisation mondiale du tourisme [<http://www.unwto.org>].
- 2- Plan Bleu [<http://www.planbleu.org>] – Suivi de la stratégie méditerranéenne pour le développement durable.
- 3- Bloc Marine 2010 (Méditerranée).
- 4- <http://guidemediterranee.com>
- 5- European confederation of nautical industrie - L'impact environnemental du nautisme (Juin 2009).
- 6- Espagne – Tourisme 2020 [www.turismo2020.es].
- 7- El sector Náutico en España - La Náutica Deportiva y de Recreo 2009.
- 8- Recursos Humanos y necesidades de formación en el sector de la náutica de recreo y deportiva en Cataluña.
- 9- CAEB : <http://www.empresabalea.com/editorial/el-sector-n-utico-recreativo-toma-aire.html>
- 10- <http://www.iet.tourspain.es>
- 11- INSEE
- 12- Fédération Française des Ports de Plaisance (FFPP).
- 13- Comité pour le développement des capacités d'accueil de la plaisance (CODCAP).
- 14- ODIT France : Le marché de la plaisance en France (Décembre 2008) - Le Financement des Ports de plaisance (Décembre 2007) – La valorisation touristique des ports de plaisance (Janvier 2002).
- 15- « Filière nautique » en Septimanie.
- 16- Europamel@
- 17- Le Nautisme en PACA – Corse (Rapport des groupes thématiques des CCI Paca et Corse).
- 18- Maroc Nautisme SARL.
- 19- L'Oriental (Magazine Marocain de promotion de la région de l'Oriental).
- 20- Statistiques Tunisienne sur le tourisme (Conseil National de la Statistique).

Le programme Invest in Med vise à développer durablement les relations d'affaires, les investissements et les partenariats d'entreprises entre les 2 rives de la Méditerranée. Financé aux trois-quarts par l'Union européenne sur la période 2008-2011, il est piloté par le consortium MedAlliance, qui réunit des agences de développement économique (ANIMA, leader du programme), des CCI (ASCAMÉ, EUROCHAMBRES) et des fédérations d'entreprises (BUSINESSMED). Avec les membres de ces réseaux et leurs partenaires associés (ONU, GTZ, EPA Euroméditerranée, Banque Mondiale etc.), un millier d'acteurs économiques sont ainsi mobilisés au travers d'initiatives pilotes centrées sur des filières méditerranéennes d'avenir. Chaque année, une centaine d'opérations de terrain associent les 27 pays de l'Union européenne et leurs 9 partenaires du sud : Algérie, Autorité Palestinienne, Égypte, Israël, Jordanie, Liban, Maroc, Syrie et Tunisie.

Etinet : Les Pôles nautiques en Méditerranée

Située entre l'Europe, l'Afrique et l'Asie, la Méditerranée est placée au cœur des flux de populations et des échanges entre les civilisations du monde entier. Son aire est un des lieux les plus fréquentés du monde pour des raisons à la fois commerciales, sociales et touristiques.

Sa superficie couvre plus de 2,5 millions de km². Son littoral s'étend sur plus de 46.000 km (environ 20% du périmètre côtier mondial).

C'est une des mers les plus riches au monde en matière de biodiversité, dans laquelle le renouvellement des eaux est très lent. La problématique environnementale y est donc cruciale.

La population des pays méditerranéens s'élève à près de 450 millions d'individus, à laquelle viennent s'ajouter chaque année 170 millions de touristes. Les riverains au sens strict représentent environ 70 millions d'individus (données an 2000).

Le projet Etinet entend contribuer à la promotion des investissements touristiques vers les pays méditerranéens, à établir des partenariats régionaux et générer des transactions commerciales dans le tourisme nautique, analysé dans la présente étude et dans le tourisme culturel.

L'étude « Les Pôles nautiques en Méditerranée » a été présentée pour la première fois lors de Meditour 2010, en septembre 2010 à Malaga.

Elle a pour objectif l'analyse des ports de plaisance en Méditerranée et plus particulièrement des pôles nautiques de 4 pays :

- Maroc et Tunisie au sud de la Méditerranée
- Espagne et France sur sa rive Nord

Elle est composée en 2 parties :

- Une partie « étude » à proprement parler analysant sous 4 aspects la plaisance méditerranéenne:
 - fonctionnements et modèles économiques
 - bénéfices touristiques
 - politiques de DD
 - bonnes pratiques et solutions innovantes

- et une partie composée de fiches synthétiques sur 28 ports de plaisance de la zone d'étude répertoriant les données pratiques et descriptives de chacun d'entre eux sur la base d'une enquête réalisée par voie de questionnaires, d'interviews et le cas échéant de recherches documentaires.