

Des modèles d'affaires soutenables, circulaires et collaboratifs
pour faciliter la transition vers l'économie circulaire avec la matrice

BM3C²

Cas pratique

Le port-village, un tiers-lieu au cœur d'un écosystème circulaire territorial

Laurena Sebire, Laeticia Dietrich,

Achille Plouzeau, Jean-Claude Boldrini



UNIVERSITÉ DE NANTES



Latitude Créative

Document réalisé grâce au soutien financier
de l'Université de Nantes dans le cadre de
l'appel à projet «Fonds d'Initiatives
Pédagogiques 2019 »

Remarque préliminaire

Tous les cas pratiques sont basés sur des cas réels dans lesquels nous avons effectivement été impliqués. Nous les avons choisis pour leur diversité et pour la quantité de données dont nous disposons, afin de proposer des cas pédagogiques au plus proche du réel.

Ils ont été anonymisés.

En effet, les organisations sont en constante évolution et les cas proposés ici montrent leur situation au moment de leur étude laquelle sera différente quelques mois ou années plus tard.

Contexte

La plaisance est une activité qui s'est démocratisée, à partir des années 1960, pour trois raisons. Tout d'abord, un nouveau matériau, le composite polyester renforcé de fibres de verre, a permis de produire en série des bateaux solides, légers et peu coûteux. Ensuite, le public séduit par la mer et les courses de voiliers a pu être initié à la pratique grâce aux écoles de voile qui se sont développées. Enfin, de nombreux ports de plaisance ont été construits dans le cadre de politiques d'aménagement et d'équipement du littoral. Une filière nautique s'est ainsi progressivement structurée et a pris de l'importance d'un point de vue économique. A partir des années 1990, les premiers bateaux de plaisance sont arrivés en fin de vie et leurs propriétaires ont également vieilli. Longtemps, faute de solutions d'élimination, les bateaux en fin de vie se sont accumulés dans les ports en formant des bateaux ventouses ou ont été abandonnés dans les jardins de leurs propriétaires, dans la nature ou en bord de mer, de rivière ou de lac, quand ils n'ont pas été simplement détruits de manière sauvage ou coulés en mer. Ces épaves entraînent des pollutions et leur enlèvement génère des coûts dont personne ne souhaite avoir la charge. Les jeunes plaisanciers, de leur côté, rechignent à acheter des bateaux qu'ils soient neufs ou d'occasion. Pour les quelques jours de navigation annuelle qu'ils pratiquent, ils préfèrent désormais la location.

Ces évolutions interrogent aussi bien les professionnels du nautisme que les gestionnaires des ports de plaisance. Pour comprendre leur impact et la manière de s'y adapter, il est nécessaire d'analyser plus finement la plaisance et les ports de plaisance. Par ailleurs, deux initiatives récentes méritent qu'on y porte attention dans la mesure où elles peuvent contribuer aux réorganisations du secteur : la naissance, début 2019, d'une filière de traitement des déchets issus de bateaux de plaisance ou de sport (DBPS) et celle, en 2017, de l'entreprise BoBathô qui vise plutôt à leur donner une seconde vie.

La plaisance, des pratiques en mutation et de nouveaux profils d'usagers

En 2015, 120 entreprises, employant 7 000 personnes, produisent des bateaux de plaisance, principalement dans l'ouest de la France. Six d'entre elles en réalisent à elles seules près de 80 %. Cette activité représente 40 % de la construction navale française. La France est le second fabricant mondial de bateaux de plaisance et le premier en Europe. Elle est leader mondial pour la fabrication de voiliers alors que les autres pays européens sont plutôt positionnés sur les yachts à moteur. La crise économique de 2008 ainsi que les évolutions des pratiques des plaisanciers ont eu des répercussions importantes sur le secteur de la plaisance. De 2005 à 2018, les achats de bateaux neufs ont chuté de plus de 70 % et le marché de l'occasion s'est érodé malgré un engouement persistant pour la mer et la voile. Un retour historique ainsi qu'une caractérisation de la flotte des bateaux de plaisance, de leurs propriétaires et usagers ainsi que de leurs pratiques apportent des éclairages à l'évolution du secteur.

La France métropolitaine compte 4 millions de plaisanciers, toutes pratiques confondues, et une flotte de plus d'un million de bateaux de plaisance immatriculés, dont 200 000 voiliers. La flotte active immatriculée est âgée, près des trois quarts des bateaux ont plus de 20 ans. C'est encore plus vrai pour les voiliers qui dépassent les trente ans en moyenne.

Une des principales caractéristiques des plaisanciers actuels est leur âge, plus de soixante ans. Les retraités représentent ainsi la moitié des plaisanciers et les cadres, chefs d'entreprise et professions intellectuelles supérieures un tiers. La démocratisation de la plaisance, depuis les années 1960, mérite d'être nuancée car si toutes les catégories sociales peuvent faire du bateau, elles ne pratiquent pas la plaisance de la même manière et elles n'utilisent pas les mêmes bateaux ni les mêmes infrastructures portuaires. L'hétérogénéité des profils des plaisanciers ne se résume pas à leurs professions et catégories sociales. Elle résulte aussi de leur résidence (habitant local ou distant, habitat en bord de mer principal ou secondaire) ou de leur statut de plaisancier (externe, en escale).

La plaisance est caractérisée par des modes de navigation variés (pêche, promenade en mer, croisière côtière ou hauturière, voile sportive...) et des pratiques comme la chasse sous-marine ou le ski nautique. Toutes ces activités ne requièrent pas les mêmes moyens (type de bateau, équipement des ports). Les plaisanciers pratiquent par ailleurs la navigation avec des intensités variées (fréquence et durée des sorties...). Un même plaisancier peut aussi « naviguer » entre plusieurs usages. Au début des années 2000, on estimait qu'un bateau, en France, quittait son mouillage 11 jours par an en moyenne et que la durée cumulée de navigation était de 70 heures. Des études plus récentes ont montré que la fréquence et la durée des sorties étaient, comme les types de bateaux, liées au profil des plaisanciers et à leurs pratiques. Néanmoins, la tendance est allée à une baisse du nombre de sorties qui s'explique par plusieurs raisons. Tout d'abord, 20 % des plaisanciers arrivent à un âge trop avancé pour continuer à naviguer. Ensuite, le coût d'acquisition d'un bateau est dissuasif et son entretien et sa maintenance pèsent lourd dans le budget de leurs propriétaires même si les écarts sont très importants. A noter qu'en ce qui concerne la voile, les coûts d'entrée ne sont pas qu'économiques. Sa pratique exige un capital culturel qui en limite l'accès à certains groupes sociaux. Par ailleurs, les plus jeunes préfèrent désormais varier leurs activités de loisir plutôt que de s'en tenir à la pratique exclusive de la voile. Enfin,

le morcellement des congés explique également la pratique moindre de certaines formes de plaisance et le faible renouvellement de la clientèle de propriétaires de bateaux.

Parallèlement aux activités en déclin des pratiques nouvelles apparaissent depuis une vingtaine d'années. L'une des principales nouveautés semble être le passage progressif d'une logique de propriétaire unique à une logique de copropriétaires, voire de simples consommateurs. Ces logiques peuvent se décliner sous plusieurs formes. Tout d'abord, les bateaux de plaisance peuvent être loués plutôt qu'achetés. Ensuite, les propriétaires de bateaux peuvent proposer une nouvelle offre à des clients potentiels *via* la plaisance collaborative, ce qui leur permet de baisser le coût d'usage de leur bien et de continuer à naviguer grâce au recrutement d'équipiers. Par ailleurs, les bateaux peuvent être achetés en copropriété. Cette formule d'usage partagé est en fort développement (+ 181 % de 2010 à 2017) et conduit à un nombre de plaisanciers propriétaires stable malgré la chute de la vente de bateaux neufs. Enfin, les jeunes plaisanciers sont plus attirés par des sports individuels de glisse (kite surf, surf, stand-up paddle...) qui sont moins coûteux et plus simples, d'un point de vue logistique, que la voile.

L'ensemble de ces évolutions constitue autant de défis que d'opportunités pour les professionnels du secteur nautique qui vont devoir renouveler leurs métiers pour répondre aux attentes nouvelles des plaisanciers.

Les ports de plaisance, à la recherche de nouveaux positionnements

Les ports de plaisance sont des infrastructures pouvant accueillir au moins 20 navires de plaisance pour les mettre à l'abri ou les stationner en sécurité tout ou partie de l'année. Ce sont également des lieux de vie et d'échanges où se côtoient de nombreuses activités. Juridiquement, il n'existe que deux types d'infrastructures d'accueil pour les bateaux de plaisance. Tout d'abord, les ports dotés soit de pontons soit de bouées qui relèvent de concessions de port de plaisance. Ensuite, les zones de mouillages et les équipements légers qui relèvent d'autorisations d'occupation temporaire du Domaine public maritime. Les ports peu équipés et qui ne disposent pas de pontons sont nommés ports-abris. Dans les faits, il existe une grande diversité d'infrastructures d'accueil : marinas, ports traditionnels de pêche ou de commerce reconvertis...

De nombreux ports de plaisance ont vu le jour de la fin des années 1960 au début des années 1990. Un recensement effectué en 2015 dénombre 1029 ports de plaisance en France dont 473 ports maritimes et 556 ports en zone fluviale ou lacustre. Ensemble, ils offrent une capacité d'accueil à flot de 206 950 emplacements dont 187 600 emplacements dans les ports maritimes et 19 350 emplacements dans les ports fluviaux. Malgré cela, il subsistait, au début des années 2000, un déficit évalué à 54 000 anneaux. Les ports à sec, qui sont des lieux de stockage à terre associés à des services proches de ceux d'un port à flot (manutention...), sont apparus comme des alternatives intéressantes à la saturation des ports de plaisance. Ils se déclinent en deux types : le port à sec à stockage vertical pour les petits bateaux non habitables, lesquels constituent l'essentiel de la flotte de plaisance, et le port à sec à stockage horizontal pour les voiliers et bateaux à moteur.

Les ports de plaisance maritimes bénéficient d'équipements et de services plus ou moins étendus. Ceux-ci déterminent grandement la population qui va les fréquenter. La quasi-totalité possède un bureau d'accueil, des sanitaires et des douches, des cales ou des rampes de mise à l'eau ainsi que des points de collecte des ordures ménagères et des commerces à proximité. Les aires techniques, de carénage ou de stationnement, les points d'information touristique ou ceux de collecte des eaux usées ainsi que les accès aux personnes à mobilité réduite ne sont présents que dans 50 à 60 % des cas. Les stations de carburant ou les services de gardiennage ne sont disponibles que dans 30 à 40 % des ports maritimes.

Les lois de décentralisation de 1983 ont transféré 304 ports de pêche et de commerce de taille réduite aux départements et 228 ports exclusivement de plaisance aux communes. Les communes ont ainsi pu créer, aménager et exploiter, soit en régie directe soit sous la forme de concessions, des ports affectés exclusivement à la plaisance. Ce processus de transferts s'est poursuivi avec la loi NOTRe du 7 août 2015 qui semble désormais privilégier le transfert aux régions pour les ports principaux.

Un éventail de fonctions autres que l'abri et le stationnement sont proposées par les ports de plaisance en fonction de leurs spécificités géographiques et techniques. Un port de plaisance est un bien public qui a également une fonction économique, d'une part pour leur gestionnaire qui retire de la location des emplacements la majeure partie de ses recettes et, d'autre part, pour les divers professionnels du nautisme susceptibles d'en bénéficier (réparation, entretien, prestation de services...). Les ports maritimes gèrent ainsi 141 000 contrats ou abonnements permanents d'un an pour les emplacements de plaisance (6 000 pour les ports fluviaux). Chaque port maritime enregistre en moyenne 10 500 nuitées en escale par an, hors contrats permanents, dont 4 900 hors saison et 5 600 en saison. Bien qu'elles puissent être importantes, les recettes de la location des emplacements n'assurent que très rarement l'équilibre financier d'un port de plaisance. Dans les années 1990, le recours aux subventions y palliait. Aujourd'hui, les ports doivent dégager des recettes de leurs activités et services (commerce, gardiennage, manutention...). Il existe malgré tout une déconnexion encore forte entre la gestion des ports (commercialiser des emplacements) et les activités des professionnels qui y exercent (commercialiser des services et prestations). Un port de plaisance a, par ailleurs, une fonction touristique du fait de l'accueil de plaisanciers de passage. Cette clientèle, qui va utiliser des services portuaires et consommer des produits touristiques locaux, peut être fidélisée si elle est séduite par le lieu et la qualité de l'accueil. Un port de plaisance a encore une fonction d'animation de la station où il est implanté. Sa fréquentation est toutefois moins le fait de ses usagers directs que des non-plaisanciers (promeneurs, visiteurs, curieux) attirés par la mer et le spectacle des bateaux. Cela confère ainsi au port de plaisance une importante fonction symbolique et hédonique. Le port, évocateur de voyage, de liberté, d'évasion, d'aventure... est ainsi porteur d'une image valorisante. Il devient tout à la fois l'image de marque, le vecteur de la promotion et le témoin de la qualité de vie et du dynamisme local de la commune qui l'abrite. Les ports de plaisance et les pratiques associées peuvent néanmoins être également l'objet de perceptions négatives à cause de leur coût et de leur élitisme, supposés ou réels, et constituer ainsi des marqueurs sociaux.

Un port de plaisance, espace de transition complexe entre un bassin de navigation maritime et un arrière pays terrestre, ne peut pas se comprendre au seul examen de son périmètre

spatial. Malgré une accessibilité permanente des ports, la plaisance est essentiellement saisonnière. Dans un contexte de tourisme de masse, elle est même une activité de loisir « amphibie ». En effet, si elle entraîne des flux maritimes lorsque les plaisanciers sillonnent la mer, ce sont les flux terrestres qui prédominent, contrairement aux apparences (déplacements quotidiens des professionnels du nautisme et déplacements épisodiques des plaisanciers depuis leurs lieux de vie habituels parfois lointains du bord de mer). La majorité des infrastructures sont également basées à terre (résidences des plaisanciers, quais, cales de mise à l'eau...).

Les évolutions du marché de la plaisance ont des répercussions directes sur celui des ports et réciproquement. A la fin des années 1990, la saturation des ports de plaisance, leurs listes d'attente de plusieurs années et la raréfaction des sites naturels aménageables ont constitué des obstacles à leur développement. Aujourd'hui, le vieillissement des bateaux et de leurs propriétaires ainsi que les attentes et pratiques nouvelles des jeunes générations soulèvent à nouveau des questions quant aux besoins en termes d'infrastructures et de services. Des ports de plaisance ne font désormais plus le plein à cause de l'érosion du marché du neuf. Ils peuvent alors, soit entrer dans une phase de déclin, soit entrer plus rudement en concurrence avec les autres, soit, au contraire, profiter de leur image, de leur notoriété et de leur attractivité pour renouveler leur offre. Le modèle historique de pratique de la plaisance reste dominant aujourd'hui malgré des mutations qui ont commencé il y a plus de vingt ans. Les ports doivent cependant se préparer à un marché en renouvellement et à l'accueil de clients aux profils différents de ceux dont ils avaient l'habitude.

Des ports essaient d'attirer une nouvelle génération de plaisanciers *via* la location de bateaux ou la co-navigation. Leur activité serait ainsi moins centrée sur la location reconductible d'emplacements que sur la gestion d'un parc de bateaux, en nombre moindre qu'auparavant, pour le compte de leurs propriétaires pouvant résider loin et auprès desquels ils joueraient le rôle de tiers de confiance. Par ailleurs, le lieu convivial, animé, support de rêves et de passion qu'est un port de plaisance est plus fréquenté par les promeneurs que par les plaisanciers. Or, alors que les ports doivent répondre à des exigences financières rigoureuses, l'important marché potentiel du non-plaisancier est aujourd'hui peu rémunérateur. Le métier des gestionnaires de ports pourrait ainsi, sans renoncer aux activités actuelles, évoluer vers l'agrégation d'offres, l'animation d'acteurs, la coordination de prestations et la conquête de nouveaux clients ce qui nécessitera de leur part l'acquisition de nouvelles compétences.

L'amélioration de la qualité environnementale des ports de plaisance sera aussi une voie d'évolution importante. Lors de leur construction, le creusement des ports, la construction de jetées, le dragage de chenaux, etc. ont eu des impacts environnementaux (perturbations des courants marins et des transits sédimentaires). Ensuite, la concentration des bateaux a engendré une pollution importante (eaux usées et déchets vidés dans l'eau), sans parler de l'impact visuel des sulfureuses marinas. Un port de plaisance serait pourtant moins impactant, d'un point de vue environnemental et à nombre de touristes égal, qu'une infrastructure immobilière. La consommation d'eau y serait dix fois moindre et il serait plus bénéfique aussi d'un point de vue social en générant 64 emplois directs permanents par 1 000 bateaux. Les ports de plaisance de demain devront concilier la préservation et la valorisation des milieux littoraux, une bonne intégration urbaine et paysagère, une

cohabitation harmonieuse entre toutes les activités portuaires, une requalification des espaces délaissés comme les friches portuaires, en complémentarité avec les autres activités (économiques, touristiques...). Certaines transformations peuvent nécessiter des moyens financiers et humains qui ne sont pas à la portée des petits ports, cela peut justifier des mutualisations à l'échelle d'un bassin de navigation.

Pour conclure, un port de plaisance n'est pas une infrastructure isolée. Il devient de plus en plus une composante de projets globaux au sein d'écosystèmes territoriaux qui nécessitent la coopération de multiples acteurs. A ce titre, ils peuvent être pleinement concernés par la fin de vie des bateaux qu'ils ont longtemps accueillis.

Des déchets issus des épaves de bateaux de plaisance ou de sport au port-village, tiers-lieu d'un écosystème territorial circulaire

Face au nombre de bateaux de plaisance en fin de vie et aux problèmes engendrés par l'abandon de leurs épaves, une filière de traitement a démarré au début de l'année 2019. Elle est le résultat, d'une part, d'expérimentations pilotes initiées par la Fédération des Industries Nautiques (FIN) à partir de 2004 et, d'autre part, de la création, en 2009, de l'Association pour la Plaisance Eco-Responsable (APER) pour organiser et animer la filière de déconstruction des centaines de milliers de navires de plaisance ou de sport hors d'usage (NPSHU) à traiter dans les dix prochaines années en France. Dans l'arrêté publié le 2 mars 2019, le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire a délivré à l'APER un agrément d'éco-organisme de la filière des déchets issus de bateaux de plaisance ou de sport (DBPS). L'APER a passé des conventions avec vingt-quatre centres de déconstruction agréés afin de pouvoir traiter, dans les cinq prochaines années, entre 20 000 et 25 000 bateaux d'une longueur de 2,5 à 24 mètres. Au cours de la première année de fonctionnement de la filière, un millier de bateaux ont été déconstruits et l'APER estime qu'ils sont valorisés à 70 %. Des équipements facilement démontables peuvent être revendus d'occasion si leur état le permet (moteurs, ancres, hélices, mobilier...). Les métaux, batteries, huiles et carburants peuvent être recyclés. Une fois toutes les pièces et matières valorisables retirées, la principale pièce restante est l'ensemble coque-pont en composite polyester – fibres de verre qui, selon les bateaux, peut représenter de 25 à 50 % de la masse. Comme il n'existe pas de solution satisfaisante pour valoriser ce matériau, il est le plus souvent incinéré, par exemple comme combustible dans des cimenteries, ou enfoui dans des centres de stockage des déchets ultimes.

En réponse à ces fins de vie coûteuses (de 1 500 à 3 000 euros) et polluantes, deux entrepreneurs ont créé, en octobre 2017, le chantier naval Bathô, à Rezé (Loire-Atlantique), avec le statut d'Entreprise Solidaire d'Utilité Sociale (ESUS). Forts de leur longue expérience dans la gestion et la valorisation des déchets, dans le développement durable, dans l'insertion vers l'emploi par l'activité économique, dans la logistique et dans la production industrielle, ces entrepreneurs proposent un projet original et alternatif à la filière APER qui consiste, plutôt que de détruire les bateaux usagés, à les reconverter en tant qu'« habitats insolites pour croisière immobile sur terre ferme ». Ils peuvent alors être réemployés, dans une seconde vie, comme hébergement touristique dans des campings, salle de réunion

inspirante dans une entreprise, pièce d'appoint chez des particuliers, espace de jeu pour enfants sur une plage, hébergement d'urgence, bateau-bar ambulant... Pour ce faire, l'entreprise rachète les vieux bateaux pour un euro symbolique à leur propriétaire, ce qui les décharge du souci de s'en débarrasser. Tous les travaux de rénovation ainsi que la livraison et l'installation des bateaux transformés sont réalisés par Bathô. Son effectif de 5 à 15 personnes comprend, outre une équipe permanente, des stagiaires et des personnes en insertion professionnelle. Offrir des parcours de formation à des personnes éloignées de l'emploi en même temps qu'une seconde vie à des bateaux constitue une autre singularité de Bathô, entreprise de l'Economie Sociale et Solidaire (ESS).

Désormais, plutôt que de transformer un seul bateau pour un client unique, Bathô imagine de proposer une offre globale avec un lot de bateaux reconvertis différemment chacun mais installés sur un même emplacement : le port-village sur terre ferme. Plutôt que de vendre les installations du port-village, Bathô pourrait en facturer l'usage, dans l'esprit de l'économie de fonctionnalité. Dans un port-village installé dans un lieu touristique, comme une île, un bateau-salle de réunion pourrait constituer un point d'information touristique en saison estivale et un espace de co-working hors saison. Ce bateau pourrait en côtoyer un autre qui accueillerait des touristes ou des travailleurs saisonniers durant l'été et des étudiants ou des apprentis pendant l'année scolaire, et ainsi de suite. Le port-village offrirait ainsi une réponse flexible et rapidement adaptable aux variations importantes des besoins en bâtiments selon les saisons. Installé dans un port de plaisance, il pourrait contribuer à en redynamiser l'activité. Vu la diversité des usages et des services envisageables, le port-village pourrait constituer le cœur d'un écosystème circulaire territorial et devenir un tiers-lieu dont il s'agit d'imaginer l'animation.