

Marina 2020 : vision pour la future durabilité des ports de plaisance de la Manche / Arc Manche

RAPPORT INDUSTRIEL

RECOMMANDATIONS PORTANT SUR LES MEILLEURES PRATIQUES

Dr Emma McKinley

Université de Chichester

Projet Channel Arc Manche Integrated Strategy (CAMIS)

Table des Matières

| Chapitre | Titre de chapitre | Page No |
|-----------------|--|----------------|
| | Résumé de la recherche | 3 |
| 1. | Introduction | 8 |
| 2. | Méthodologie | 10 |
| 3. | Présentation des résultats et principales observations | 11 |
| 3.1. | Solutions pour l'Avenir | 12 |
| 3.1.1. | Clusters de ports de plaisance | 12 |
| 3.1.2. | Diversification des activités | 19 |
| 3.2. | Quels sont les défis ? | 20 |
| 3.3. | Un bon port de plaisance, c'est quoi ? | 21 |
| 4. | Conclusion, recommandations et opportunités | 23 |
| 4.1. | Soutien au développement de clusters de ports de plaisance | 23 |
| 4.2. | Croissance, développement et promotion de la filière | 23 |
| 4.3. | Développer une filière des ports de plaisance durable du point de vue environnemental, social et économique pour la région de la Manche. | 24 |
| | Références | 26 |
| | Remerciements | 27 |

Résumé analytique

Ce projet a été réalisé dans le cadre du projet CAMIS (Channel Arc Manche Integrated Strategy) INTERREG IV A, qui se déroule depuis 4 ans, depuis 2009. La Manche accueille une filière des ports de plaisance diversifiée et dynamique, identifiée comme l'un des secteurs clés de croissance potentielle et de développement dans la région. Cette recherche vise à identifier les facteurs de changement dans la filière des ports de plaisance de la Manche, par le biais de consultations avec les parties prenantes de cette filière au sud de l'Angleterre et au nord de la France. L'objectif est d'améliorer la connaissance de cette filière, et d'utiliser ces connaissances afin d'élaborer une vision stratégique pour l'avenir.

Cette recherche a identifié plusieurs facteurs de développement et de changement dans la filière des ports de plaisance, y compris :

- Implications de la récente crise économique ;
- Augmentation des coûts liés à la participation dans le domaine sportif, ce qui a un impact sur le nombre de titulaires de postes à quai ;
- L'importance de fournir un service de haute qualité à des clients existants et prospects, afin de les fidéliser ;
- Implications de la récente législation portant sur l'environnement et l'aménagement du territoire (dragage, définition d'aires marines protégées, gazole rouge etc.) ;
- Impact des mauvaises conditions météorologiques ces dernières années sur le nombre de clients ; et
- Manque de compréhension de la part du public et des collectivités de la valeur des ports de plaisance pour leurs communautés.

Suite à l'identification de ces facteurs, la recherche a visé à définir des solutions ou stratégies potentielles pour l'avenir, qui permettraient à la filière des ports de plaisance de la Manche de saisir les opportunités que présente cette industrie en pleine évolution. La recherche s'est plus particulièrement concentrée sur le rôle de la formation des clusters et la collaboration dans le développement de la filière des ports de plaisance, en plus des potentielles opportunités de diversification des activités que les ports de plaisance, et leurs entreprises, peuvent saisir.

Les ports de plaisance contribuent à l'économie locale et fournissent de l'emploi, souvent dans des domaines où peu de postes sont disponibles localement. De part et d'autre de la Manche, la recherche a démontré que les ports de plaisance n'exploitent pas pleinement leur potentiel économique. Au mieux, les ports de plaisance sont des lieux d'activités intenses, fournissant une série de services et d'installations aux utilisateurs de bateaux, visiteurs et entreprises. Au pire, ils se limitent à fournir des amarrages. La recherche a identifié un intérêt particulier des participants pour les possibilités qu'offre la formation de clusters dans le secteur des ports de plaisance. La recherche a fait ressortir trois types de clusters qui pourraient s'appliquer à ce secteur : activités de clusters au sein d'un seul port de plaisance, activités de cluster entre deux

ou plusieurs ports de plaisance, et développement de clusters transmanche de ports de plaisance. Bien que la création de clusters éveille des inquiétudes, par exemple au sujet de la perte de compétitivité, de la nécessité de fournir à des concurrents des informations sensibles et de la barrière de la langue, globalement les parties prenantes étaient ouvertes aux avantages que présente la formation de clusters. Celle-ci, et l'activité collaborative qu'elle encourage, sont reconnues comme pouvant permettre de renforcer la filière, alors que seul un petit nombre de ports de plaisance est déjà engagé dans une démarche de ce type. En outre, la recherche a identifié que les parties prenantes pensent que la diversification des ports de plaisance pourrait bénéficier à l'ensemble de l'industrie. L'une d'entre elles a déclaré que : *« les ports de plaisance passent à côté d'une grande opportunité... ils sont un lieu d'implantation formidable [pour une entreprise] et donc ils devraient s'efforcer davantage de se présenter comme des centres d'affaires naturels »*. Toutefois, elles ont également exprimé que les possibilités de diversification peuvent être limitées selon le lieu, la taille du site et la zone de chalandise, les problématiques de propriété (surtout en France) ainsi que les contraintes financières.

Globalement, la recherche a permis d'identifier les pistes d'avenir pour la filière, ce qui a permis d'élaborer un scénario idéal et de définir la vision de ce qu'est un « bon port de plaisance », comme présenté ci-après.

Ce qui fait un bon port de plaisance :

- **Etre durable, du point de vue économique et environnemental, et jouer un rôle important au sein de la communauté locale en termes d'activités de loisirs, de croissance économique, d'offres d'emplois et de développement de la formation et des compétences.**
- **Etablir des liens solides avec les organismes chargés du tourisme, promouvoir le territoire local et ses attractions auprès des visiteurs afin de créer une « destination » plus complète, pour les titulaires de postes permanents ou en escale.**
- **Etre bien établi en tant qu'atout pour la communauté, être perçu comme une composante essentielle des communautés de la Manche, avec le soutien des collectivités territoriales.**
- **Fonctionner à un niveau proche de la pleine capacité, de part et d'autre de la Manche, et promouvoir les croisières entre les sites afin de garantir une large palette d'avantages pour les navires faisant escale.**
- **Avoir une compréhension approfondie de la législation environnementale et liée à l'aménagement du territoire ayant un impact sur la filière, grâce à des liens renforcés avec les législateurs et à une implication plus forte dans le processus d'aménagement des espaces marins et d'élaboration des futures politiques.**
- **Mettre en place des stratégies environnementales solides, une consultation élargie avec les associations, telles que Green Blue, afin d'améliorer la sensibilisation des salariés et des clients, et garantir que la filière soit aussi durable et écologique que possible.**
- **Etablir des relations d'affaires collaboratives et solidaires avec les entreprises locales et régionales.**

Dans le cadre de cette recherche, plusieurs recommandations ont été formulées. Celles-ci sont présentées en détail dans le présent document. Ces recommandations peuvent être classées par catégories selon qu'elles s'adressent à des ports de plaisance, à des entreprises locales ou à des collectivités territoriales, comme suit :

Recommandations destinées aux ports de plaisance :

- **Evaluer et promouvoir le niveau d'intervention économique du port vis-à-vis des communautés locales, en faisant activement la promotion de la filière et de sa participation financière directe ou indirecte à l'économie locale. Les ports de plaisance peuvent ainsi améliorer leurs relations avec la communauté locale et renforcer l'aide qu'ils reçoivent de la part d'autres entreprises et des collectivités territoriales.**

- Travailler activement à la mise en place de pratiques durables : communiquer régulièrement avec les clients afin de garantir que leurs besoins sont pris en compte, promouvoir des choix « écologiques » auprès des salariés et des plaisanciers, et promouvoir des pratiques collaboratives avec les entreprises locales et les plaisanciers.
- Les ports de plaisance doivent veiller à jouer un rôle actif au sein de leurs communautés, en participant aux réunions locales, en faisant la promotion des offres d'emploi dans la filière et en établissant des liens solides avec les collectivités territoriales. En renforçant le rôle qu'ils jouent au sein de la communauté, les ports de plaisance seront mieux perçus par leurs communautés et pourront identifier plus facilement les opportunités et les aides à la croissance.
- Rechercher des occasions de collaborer avec d'autres ports de plaisance. Les ports de plaisance ont le potentiel de créer des clusters en travaillant avec des entreprises locales et sur site, afin de soutenir la croissance et le développement de leur filière. Les clusters peuvent permettre de réduire les coûts, de donner accès à de nouveaux marchés tout en augmentant les revenus.
- Tout en recherchant des opportunités de collaboration au Royaume-Uni, les ports de plaisance gagneraient à mettre en place des échanges de connaissances avec les ports de plaisance français. En travaillant à l'échelle transfrontalière, les ports de plaisance pourraient apprendre les uns des autres, rehausser les niveaux de qualité de service aux plaisanciers et permettre la mise en place des meilleures pratiques dans toute la région.
- Les ports de plaisance doivent soutenir le développement de réseaux et d'initiatives transfrontaliers tels que le Passeport Ports de Plaisance de la Manche et le Cluster Ports de Plaisance de la Manche. De telles activités permettent d'améliorer la fréquentation en attirant de nouveaux clients de part et d'autre des littoraux de la Manche.

Recommandations destinées aux entreprises locales :

- Etre conscient du fait que les ports de plaisance peuvent constituer une base de clientèle intéressante, pour les entreprises de services maritimes ou pour les services connexes, tels que la vente au détail ou les activités de loisirs. Etablir des rapports avec les ports de plaisance locaux, de manière à ce qu'ils puissent activement promouvoir les entreprises auprès de leurs clients, ce qui peut donner accès à une nouvelle base de clientèle, tout en réduisant les coûts de publicité au minimum et en augmentant les revenus grâce à une zone de chalandise élargie.
- Identifier des opportunités de collaboration avec les ports de plaisance locaux – la méthode la plus facile et recommandée consiste à mettre en place des actions promotionnelles et des remises.
- Créer un Passeport Ports de Plaisance de la Manche. Ce type d'accord peut être gagnant-gagnant, il coûte peu cher et peut être très rentable.
- Les locataires sur site et les entreprises locales impliquées dans des activités connexes peuvent mettre en place des collaborations très efficaces avec les ports

de plaisance, grâce à la création de clusters. Ces activités augmentent la visibilité du port de plaisance et des entreprises qu'il soutient, ce qui bénéficie à l'ensemble des membres.

Recommandations destinées aux collectivités territoriales :

- Viser à améliorer la connaissance de la filière des ports de plaisance, et des entreprises connexes, au sein de la communauté locale. Ils constituent un atout important, qui peut servir de levier pour promouvoir le tourisme, augmenter le nombre de visiteurs, faire la publicité de votre communauté comme destination et soutenir activement les entreprises locales, telles que les cafés, les bars et les restaurants.
- Les collectivités territoriales sont invitées à se mettre en contact avec les exploitants de ports de plaisance de leur communauté locale, à établir et à améliorer leurs relations afin de garantir la mise en place d'un processus de prise de décision qui soit mutuellement bénéfique, mettant en valeur l'importance des ports de plaisance dans la communauté locale. Il est possible de créer des réseaux d'entreprises locales afin de favoriser la communication et la consultation entre les différents membres.
- Dans le cadre de leur travail d'élaboration des plans de développement, les collectivités territoriales doivent comprendre la valeur des ports de plaisance pour la communauté locale, et tenir compte de la valeur socio-économique de cette filière, ainsi que des problématiques environnementales.
- Garantir que les ports de plaisance ont facilement accès à des informations claires en ce qui concerne les permis d'urbanisme, les évolutions législatives, les processus de demandes et les obligations environnementales. En garantissant une communication efficace des informations, les conflits seront moins fréquents et la mise en œuvre des nouvelles procédures, etc, sera facilitée.
- Consulter les organismes nationaux, tels que le Yacht Harbour Association, le RYA, Marine Management Organisation, la British Marine Federation, ou la Fédération Française des Ports de Plaisance, afin de garantir une compréhension profonde de la manière dont la filière peut être soutenue dans son effort de durabilité sur le plan économique, social et environnemental.



Port de Chichester, Bosham, West Sussex. E McKinley, 2013

1.0 Introduction

Le projet Channel Arc Manche Integrated Strategy (CAMIS) est un projet Interreg IV A France (Manche)-Angleterre, d'une durée de 4 ans, qui a démarré en 2009. CAMIS est un projet collaboratif rassemblant 19 partenaires du sud de l'Angleterre et du nord de la France. Les objectifs premiers de ce projet sont d'améliorer la compréhension de la filière maritime dans la région et de développer une stratégie de gestion intégrée pour la Manche. La recherche Marina 2020 a été menée dans le cadre de l'axe 3 du projet CAMIS. Elle évalue le rôle des clusters d'entreprises pour la filière maritime diversifiée de la région, et génère des recommandations fondées sur les meilleures pratiques, dans le but de soutenir la création de clusters dans le domaine maritime.

La région de la Manche/ Arc Manche accueille une industrie maritime diversifiée et active, une filière reconnue comme point focal de la Stratégie Européenne pour une croissance bleue (2012). Le tourisme de plaisance maritime et côtier a été identifié comme l'un des secteurs maritimes les plus matures dans le cadre de cette stratégie. Ainsi, la présente recherche portant sur l'avenir des ports de plaisance de la Manche arrive à point nommé.

La filière des ports de plaisance a connu des évolutions au cours des vingt-cinq dernières années, avec la reconnaissance du rôle des loisirs maritimes, et en particulier des ports de plaisance, comme faisant partie intégrante de l'économie maritime au sens large, à l'échelle locale, nationale et européenne. Malgré cette tendance à la croissance et au développement, les recherches récentes suggèrent que les ports de plaisance de part et d'autre de

la Manche ont des marges de manœuvre pour profiter des bénéfices que cette croissance leur offre. En outre, en temps de contraintes économiques, la recherche suggère que le secteur des ports de plaisance pourrait collaborer afin de promouvoir et développer cette filière de manière à lui garantir un avenir durable.

Le présent rapport présente les résultats et les recommandations émanant de la recherche Marina 2020 réalisée par l'Université de Chichester dans le cadre du projet CAMIS. Cette recherche a été réalisée entre 2010 et 2013, avec pour objectif de formuler une vision de la future durabilité de la filière des ports de plaisance dans la région de la Manche.



En tant que filière, les ports de plaisance sont le point central de toute une gamme de services diversifiés, y compris les services liés au tourisme, la conception et la fabrication d'équipements, les courtiers en

assurances, l'aménagement de l'espace maritime et les services juridiques. Le littoral de la Manche recèle de nombreux ports de plaisance, avec plus de 200 ports de plaisance situés sur les littoraux anglais et français.

Figure 1 : schéma de la répartition des ports de plaisance le long des littoraux de la Manche.



Les ports de plaisance de la région de la Manche doivent relever des défis en matière de concurrence, y compris pour la mise à disposition de mouillages dans d'autres régions d'Europe, ce qui est renforcé par une meilleure accessibilité en raison des vols à bas coûts et d'un climat plus favorable (BMF, 2007 p.9). Bien que les collectivités territoriales françaises continuent d'investir dans le développement des ports de plaisance, la filière, particulièrement au Royaume-Uni, a souffert d'un manque de compréhension de son potentiel économique de la part des collectivités territoriales et des organismes gouvernementaux, qui ont limité leur soutien à la croissance de cette filière et à la valeur ajoutée de ses services. Au cœur de la crise économique, baignant

dans une culture montante de responsabilité environnementale des entreprises, les ports de plaisance sont confrontés à des défis pour garantir leur durabilité sur le long terme. Toutefois, malgré cela, les ports de plaisance sont bien placés pour s'intégrer à leurs communautés, améliorer leur implication dans le développement socio-économique et la durabilité environnementale, et pour jouer un rôle dans les domaines de la science et de la recherche. Alors que ces dernières années ont été porteuses de défis pour cette filière, les derniers événements, tels que le 2013 Southampton Boat Show, démontrent que la situation est en train de s'améliorer pour les ports de plaisance.

Toutefois, malgré ces signes avant-coureurs positifs, il apparaît clairement que le status quo n'est plus de mise et que la filière doit s'adapter au changement de circonstances, et doit garantir qu'elle sera en mesure de relever de nouveaux défis et de saisir de nouvelles opportunités. La recherche Marina 2020 vise à examiner la manière

dont les ports de plaisance de la Manche répondent à ces défis, en identifiant les leviers du secteur et en exploitant les données des parties prenantes de la filière et des experts afin d'émettre des recommandations portant sur les meilleures pratiques, permettant de garantir que le secteur s'assure une durabilité à long terme.

2.0 Méthodologie

Ce chapitre du rapport présente l'approche méthodologique en deux phases qui a été appliquée afin de conduire la recherche.

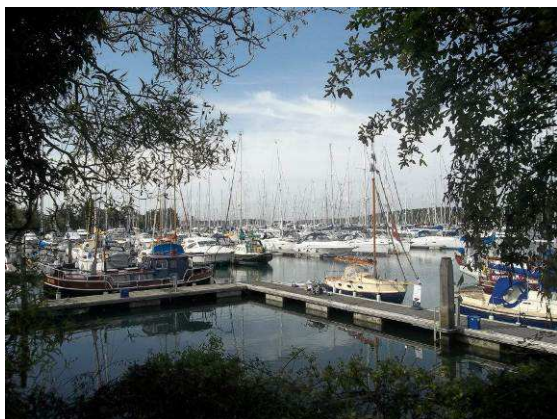
La région de la Manche accueille une filière de plaisance diversifiée et active. Les ports de plaisance présentent des structures de propriétés et de gestion variées, en fonction de divers facteurs socio-économiques et géographiques. Ainsi, le processus de définition d'une vision englobante, représentative de l'ensemble de la filière sur toute la région de la Manche, est un processus complexe. Le cadre de recherche le plus approprié pour cette étude devait donc se fonder sur une approche intégrant plusieurs méthodologies.

Les principales phases du projet comprennent :

- Une évaluation de la filière de la plaisance : identifier et évaluer les divers facteurs pris en compte comme influant sur la croissance et le développement des ports de plaisance, et la filière dans son ensemble. Cette évaluation a été réalisée sur la base d'une revue de la littérature afin de définir les tendances générales s'appliquant à la région de la Manche.
- Identification des facteurs clés, utilisés comme base d'élaboration d'une étude fondée sur des entretiens et un questionnaire dans le but d'obtenir des informations clés de la part d'expert concernant cette filière.

- Réalisation d'interviews des parties prenantes et réponse au questionnaire de la part de groupes de ports de plaisance, d'organismes représentatifs et de collectivités territoriales de toute la région.
- Identification de solutions potentielles et de mécanismes de croissance pouvant être utilisés afin d'émettre des recommandations pouvant soutenir le développement de la filière.
- Formulation d'une vision stratégique pour l'avenir, fondée sur les informations collectées au cours de la recherche.





3.0 Présentation des résultats et principales observations

Plusieurs parties prenantes des ports de plaisance et experts ont participé à l'étude, permettant d'identifier cinq catégories de facteurs communs ayant un impact sur la filière des ports de plaisance de la Manche. Ces catégories sont :

Facteurs économiques :

- La crise économique de 2008, ses implications à long terme et l'impact de la crise sur les coûts et les revenus disponibles.
- L'augmentation des coûts du pétrole et des services, ayant eu un impact négatif sur la fréquentation.
- Coûts plus élevés liés au développement et à la diversification, rendant la croissance de la filière plus difficile.
- Pression exercée par les ports de plaisance d'autres pays, offrant des services à des coûts moins élevés et un accès facilité grâce à la disponibilité croissante de vols à bas coûts.

Facteurs environnementaux :

- Evolutions récentes de la législation environnementales et relative à l'aménagement, impactant le développement des ports de plaisance existants.
- Mise en œuvre des Aires Marines de Conservation, qui pourraient entraîner des restrictions portant sur les routes maritimes et les mouillages.
- Gestion des déchets et recyclage dans les ports de plaisance, y compris le démantèlement des vieux bateaux.

Facteurs sociaux :

- Evolutions démographiques, principalement dues à la base de clientèle vieillissante.
- Le coût de l'implication et le besoin perçu de revenu disponible pour les clients. La recherche montre que les clients plus âgés sont plus prudents avec leur argent et que la jeune génération n'a pas les fonds nécessaires pour accéder à la filière.
- Besoin d'améliorer le rôle des ports de plaisance au sein de leurs communautés afin de garantir la compréhension de leur valeur.
- Besoin d'améliorer les relations entre les collectivités locales, les communautés locales et les ports de plaisance afin de soutenir une croissance économique collaborative.

Facteurs technologiques :

- Besoin de garantir l'accès au WiFi pour les clients, afin de garantir la continuité de leur mode de vie 24h/24, 7 jours sur 7.
- Faire émerger des systèmes de réservation sur internet, promettant d'augmenter l'efficacité.
- Promouvoir les sources d'énergies renouvelables.
- Utiliser les cales sèches afin d'augmenter la capacité lorsque la demande est plus élevée que le nombre de postes à quai

disponibles.

Facteurs politiques :

- Implication des évolutions législatives, renouvellement des baux et structure de propriété.
- En France, il est nécessaire de garantir l'équilibre des activités sur le littoral, ce qui implique que le développement des ports de plaisance ne reçoivent pas toujours un soutien politique.

Chacun de ces facteurs a été analysé dans le contexte de la région de la Manche et considéré comme ayant un impact significatif sur la manière dont la filière va évoluer dans les années à venir.



3.1 Solutions pour l'Avenir

Tout au long de la recherche, nous avons identifié plusieurs facteurs de changement dans la filière des ports de plaisance, qui se présentent à la fois comme des défis et des opportunités pour les ports de plaisance. En travaillant avec les parties prenantes de la filière, nous avons identifié la manière dont ces défis impactent les ports de plaisance et nous avons ébauché des solutions pour les relever.

3.1.1. Les Clusters de ports de plaisance

L'un des premiers objectifs de la recherche consistait à analyser en quoi la création de clusters de ports de plaisance pouvait bénéficier à la filière.

Les clusters sont habituellement définis comme l'association d'entreprises dans un secteur qui

les lie géographiquement, travaillant ensemble afin d'atteindre des objectifs communs, de relever des défis communs et de collaborer afin de générer des bénéfices mutuels (Chang, 2011; EC, 2008; Porter, 1998). Les clusters rassemblent habituellement des membres d'horizons très variés, comprenant des fabricants, des prestataires de services, des organismes de vente et de gestion et de plus en plus, des collectivités locales, des associations professionnelles, des universités et des instituts de recherche, entre autres (Porter, 1998).

La recherche a montré que les membres de clusters profitent de nombreux avantages, parmi lesquels :

- L'augmentation de leurs revenus,
- La réduction de leurs coûts et dépenses, grâce à des programmes de commandes groupées,
- L'augmentation de leur compétitivité grâce à la promotion mutuelle des entreprises membres,
- Une plus grande visibilité des activités des membres, une augmentation de la valeur ajoutée pour la filière des ports de plaisance et les services associés,
- L'accès à de nouveaux clients et à de nouvelles opportunités commerciales.

(Chang, 2011; Malakauskaite et Navickas, 2010 ; EC, 2008 ; PRC, 2008 ; Novelli et al, 2006 ; Bell, 2005 ; Benito et al, 2003 ; Porter, 1998).

La mise en place d'activités de clusters a augmenté au sein du secteur maritime. Les clusters sont de plus en plus perçus comme un outil d'adaptation au changement, permettant la revitalisation de la filière et la régénération des filières industrielles maritimes (De Silva, 2013 ; Concalves, 2011 ; Chang, 2011 ; Holte and Moen, 2010 ; PRC, 2008 ; EC, 2008 ; Benito et al, 2003).

Les ports de plaisance ne sont habituellement pas des entreprises isolées. Ils sont au contraire souvent accompagnés soit des locataires sur site ou des entreprises locales qui fournissent des services associés. Cette structure, ainsi que leur localisation, leur fournit une opportunité idéale de collaboration

et de formation de clusters efficaces. Les recherches précédentes, dans le cadre du projet, ont identifié la formation de clusters comme un mécanisme potentiel qui permettrait aux ports de plaisance d'augmenter leurs bénéfices et leur durabilité. A ce stade, il convient de souligner que bien que la recherche Marina 2020 n'a pas identifié de preuves de l'existence de clusters dans la région de la Manche, elle a souligné des exemples de comportements proches des clusters : par exemple, la collaboration existante entre des groupes de ports de plaisance au Royaume-Uni (à MDL, Dean et Reddyhoff) et la présence du groupe de ports de plaisance de la Côte d'Opale au Nord de la France, ainsi que d'autres associations régionales, telles que l'Association des Ports de Plaisance de Bretagne (APPB) et l'Union des Ports de Plaisance du Nord-Ouest en Picardie et en Normandie.



En créant des clusters de ports de plaisance, la filière va augmenter la visibilité des ports de plaisance de la Manche, ainsi que celle des PME qui fournissent des services connexes, ce qui fournira à ces entreprises la possibilité de faire mieux entendre leurs voix. La figure 2 présente un exemple des types d'entreprises et des niveaux de chaînes d'approvisionnement qui pourraient être inclus dans un cluster de ports de plaisance, indiquant la présence de prestataires de services connexes et de fournisseurs de produits connexes.

Figure 2 : exemple de types d'entreprises pouvant être membres d'un cluster de ports de plaisance.

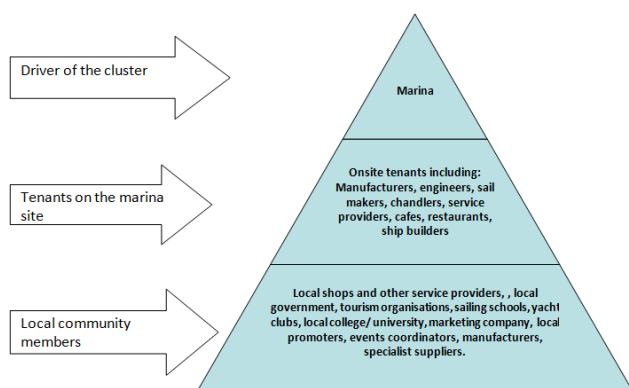


La recherche a permis d'identifier trois types d'activités de clusters qui pourraient s'appliquer à la filière des ports de plaisance de la Manche. Globalement, le consensus est positif : la création des clusters de ports de plaisance et l'augmentation des collaborations dans toute la filière sont perçues comme une opportunité de soutenir et d'encourager la croissance. Chaque chapitre présente des exemples d'activités pouvant bénéficier du soutien de ce type d'activités de cluster. Il convient de souligner que toutes les activités ne sont pas adaptées à tous les ports de plaisance de la Manche.

1) Au sein des clusters de ports de plaisance

Un **cluster interne au port de plaisance** est une entreprise d'un port de plaisance travaillant avec ses propres locataires sur site et/ou avec des entreprises de la communauté locale, pour servir des intérêts mutuels. Ces clusters comprennent généralement un exploitant maritime, des entreprises du secteur maritime telles que les vendeurs d'accastillages, les fabricants et autres prestataires de services, mais peuvent également comprendre les collectivités locales, les prestataires de services de la communauté locale et les organismes de tourisme locaux.

Figure 3 : suggestion de composition d'un cluster interne au port de plaisance



La recherche Marina 2020 a permis d'identifier que la création de ce type de cluster peut générer plusieurs avantages pour la filière, parmi lesquels :

- La réduction des coûts et des dépenses grâce à des programmes d'achats groupés.
- La mise à disposition de programmes collectifs de formation et de développement des compétences tels que les programmes de formation dans le domaine de l'hygiène et sécurité qui peuvent être dispensés à toutes les entreprises présentes sur un port de plaisance.
- L'augmentation de la visibilité des PME, qui augmente la visibilité du port de plaisance et des entreprises membres.
- L'augmentation des revenus et des opportunités sur le marché, en conséquence de la promotion collective du site du port de plaisance et de ses entreprises connexes.
- L'amélioration des relations avec la communauté environnante grâce à des collaborations avec les entreprises locales et une amélioration des relations avec les collectivités locales, induisant un soutien accru à la filière des ports de plaisance.

Des activités de ce type sont déjà déployées dans la région de la Manche :

« Lorsqu'il y a un intérêt particulier à soutenir les locataires sur de petites choses, comme un accord d'achats groupés... ça paraît logique »

Directeur de port de plaisance, sud-est de l'Angleterre

« Il existe une dizaine d'entreprises locataires ici, et c'est dans l'intérêt de tous de faire en sorte que ces entreprises soient florissantes, car non seulement elles nous payent un loyer pour être sur ce site, mais elles fournissent de vrais services commercialisables pour nous ».

Directeur de Port, sud-est de l'Angleterre

➤ **Programmes de formation et d'achats groupés.** Ces programmes peuvent être élaborés entre le port de plaisance et ses locataires sur site afin de réduire les coûts pour l'ensemble des entreprises membres. En se regroupant, les ports de plaisance et leurs entreprises peuvent acheter en gros les ressources communes (ex : la papeterie) ou organiser des tests collectifs (ex : tests d'extincteurs), afin de **réduire les coûts pour tous**. Ce type d'activité a un impact minimum sur la compétitivité et génère des avantages mutuels.

➤ **Création d'un « guichet unique » pour les clients.** De nombreux ports de plaisance jouissent d'un positionnement unique pour collaborer avec des entreprises connexes. En établissant des rapports collaboratifs avec les locataires sur site et les entreprises locales, ils garantissent que leurs clients reçoivent des services de grande qualité, facilement accessibles et abordables, ce qui bénéficie à la fois au port de plaisance et aux entreprises, en captant la clientèle localement ou sur site. Les ports de plaisance peuvent offrir aux clients une gamme de services plus complète, ajoutant ainsi de la valeur à l'expérience globale de leurs propriétaires de postes à quai.

➤ **Un rôle accru au sein de la communauté locale :** grâce à une collaboration avec les entreprises

locales, telles que les restaurants etc , les ports de plaisance peuvent encourager leurs clients à utiliser les services des magasins, cafés et restaurants locaux, contribuant ainsi à une augmentation importante des revenus de la communauté au sens large. Un autre exemple a été identifié en Cornouailles, où un port de plaisance travaille en étroite collaboration avec les associations locales afin de permettre aux personnes porteuses de handicap de pratiquer des activités de loisirs maritimes.

- **La promotion collective du port de plaisance et de ses entreprises :** les clusters ont le potentiel d'agir en tant qu'outil marketing collectif, permettant au port de plaisance et à ses entreprises d'augmenter leur visibilité en faisant une promotion mutuelle active de la grande qualité de leurs services. Cela peut prendre la forme de l'impression de brochures ou être présenté sur le site internet du port de plaisance.

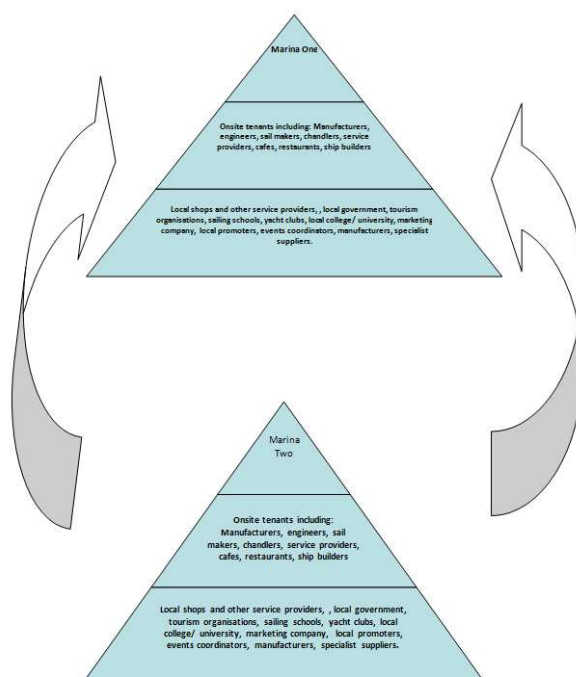
2) Entre les clusters de ports de plaisance

Deux types de **clusters entre ports de plaisance** ont été identifiés au cours de la recherche. Ils peuvent être définis comme un cluster comprenant soit :

- Deux ou plusieurs ports de plaisance géographiquement éloignés, collaborant ensemble, avec les locataires sur site, les entreprises et prestataires de services au sein de leurs communautés locales et avec l'implication des collectivités locales. En travaillant avec des ports de plaisance géographiquement éloignés, les défis liés à la compétitivité et à la fidélisation des clients peuvent être surmontés, étant donné que les membres participent à un cluster qui se concentre principalement sur l'échange de connaissances et qui encourage les détenteurs de postes à quai à effectuer des croisières le long du littoral.
- Deux ou plusieurs ports de plaisance géographiquement proches, collaborant ensemble, avec les locataires sur site, les

entreprises et les prestataires de services au sein de leurs communautés locales, avec l'implication des collectivités locales. Ce type de cluster se concentre principalement sur l'élaboration de pratiques efficaces de partage de connaissances, peut mettre en place des programmes de formation et d'achats groupés et a le potentiel de promouvoir collectivement la région auprès des visiteurs. Cet exemple illustre les efforts actuellement consentis auprès des ports de plaisance du sud-ouest de l'Angleterre.,

Figure 4 : composition potentielle d'un cluster entre ports de plaisance



De la même manière, plusieurs avantages à la création de ce type de cluster ont été identifiés, parmi lesquels :

- Plus d'opportunités d'échanger efficacement les connaissances par le biais du cluster avec deux ou plusieurs ports de plaisance.
- Possibilité, pour les ports de plaisance, d'être plus efficacement impliqués auprès des organismes de tourisme locaux, et de jouer un rôle plus important en termes de marketing de leur localité en général : le *marketing de destination*.

- En travaillant ensemble, les ports de plaisance situés dans la même zone géographique peuvent améliorer la manière dont ils sont perçus à la fois par la communauté locale et par les collectivités, et contribuer à construire de meilleures relations, ce qui entraîne une amélioration du lobbying pour la filière.
- Opportunités de croissance économique et de développement grâce à un plus grand soutien à la collaboration avec les locataires sur site et avec les entreprises locales. Ceci sera favorisé par le renforcement du rôle joué par les ports de plaisance au sein de leur localité et région.
- Les ports de plaisance situés dans des zones différentes peuvent également travailler ensemble à la fourniture de services supplémentaires à leurs clients. Les ports de plaisance situés dans des zones différentes, telles que l'île de Wight et le Dorset au sud de l'Angleterre, pourraient collaborer afin de proposer à leurs clients des offres similaires. Ce type d'initiative pourrait améliorer l'expérience globale des clients, par l'accueil des bateaux faisant escale, l'offre de tarifs remisés et la promotion des croisières le long des littoraux de la Manche.
- En travaillant collectivement, les ports de plaisance peuvent améliorer la visibilité de leur localité et la rendre attrayante pour les visiteurs, s'impliquer auprès des organismes de tourisme locaux afin d'améliorer la visibilité globale de leur région et encourager la croissance économique pour les entreprises dans divers secteurs d'activités.

« Au cours des deux à trois dernières années, les ports de plaisance [locaux] se sont rassemblés comme jamais auparavant, afin de former une sorte de cluster... ils ont discuté avec la mairie afin de leur montrer en quoi ils pouvaient nous utiliser comme outil, et comment nous allions les soutenir, avec l'attractivité et la valeur du front de mer comme outil de marketing pour la région dans son ensemble ». [Directeur de port de plaisance, sud-est de l'Angleterre](#)

« Il serait difficile pour nous d'avoir ce type de relation avec Cowes ou Lymington car ils sont tellement proches de nous... mais si nous pouvions constater que les gens font des croisières, qu'on peut les attirer sur nos côtes... je ne verrais pas cela comme de la concurrence, ça pourrait même nous aider » [Directeur de port de plaisance, sud-est de l'Angleterre](#)

ACTIVITES DE CLUSTER

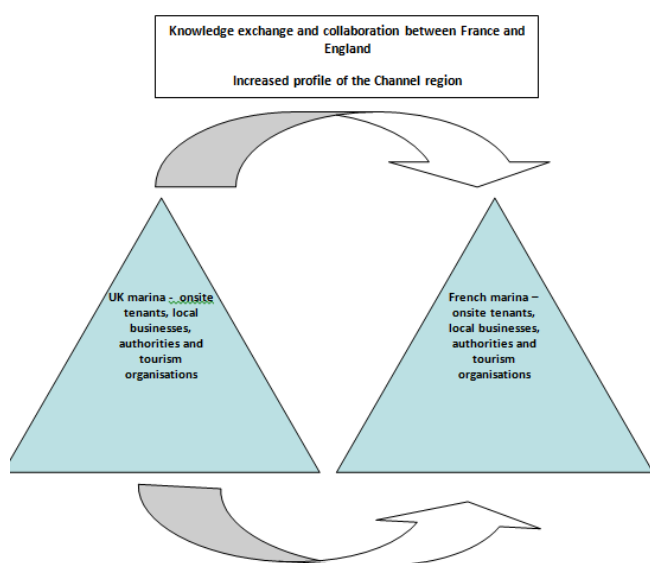
- **Marketing collectif de la localité** : des exemples de ce type d'activité existent déjà dans le Devon, au sud-ouest de l'Angleterre, où quatre ports de plaisance locaux se sont rassemblés pour améliorer la visibilité de leur communauté locale. Ils se sont tournés vers leurs collectivités locales afin de leur démontrer qu'ils pouvaient contribuer à vendre leur destination. En outre, ces ports de plaisance communiquent leurs tarifs et leurs services au cours des grands événements organisés dans leur région, afin de garantir que les navires de passage reçoivent des services de grande qualité à un prix optimal, ce qui améliore l'expérience globale des clients.
- **Promotion active des croisières le long du littoral** : les ports de plaisance qui ne sont pas situés les uns près des autres ne sont généralement pas perçus comme des concurrents, ce qui implique qu'il est possible d'établir des collaborations le long du littoral, collaborations qui sont souvent très bénéfiques. Les ports de plaisance peuvent travailler ensemble à la promotion des croisières auprès des détenteurs de postes à quai, en offrant des remises sur les prix des postes dans plusieurs ports de la côte (par exemple, Lymington, Yarmouth et Poole le long du littoral britannique). Ce système pourrait être renforcé par la création d'un passeport pour les ports de plaisance indépendants ou pour les groupes de ports de plaisance (tels que

MDL marinas ou Dean and Reddyhoff).

3) Clusters transmanche de ports de plaisance

Un cluster transmanche de ports de plaisance impliquerait des opérateurs de ports de plaisance de part et d'autre de la Manche, travaillant avec les locataires sur site et les entreprises locales connexes au sein de la communauté locale, et en concertation avec les collectivités locales et nationales en Angleterre et en France. Un cluster transmanche de ports de plaisance se concentrerait sur l'amélioration du partage de connaissances dans l'ensemble de la filière des ports de plaisance de la Manche, afin d'améliorer les ressources et les installations pour les clients dans la région de la Manche, et de mettre en œuvre une stratégie à l'échelle de la Manche, visant à la réussite de la filière.

Figure 5 : composition d'un réseau de ports de plaisance transmanche



La création de clusters transmanche est perçue comme une activité pouvant avoir des effets bénéfiques pour la filière des ports de plaisance dans la région, de nombreux enseignements pouvant être tirés du partage de connaissances à l'échelle de la Manche. La recherche a permis d'identifier des effets bénéfiques, parmi lesquels :

- L'identification d'objectifs et de défis communs dans toute la région de la Manche, encourageant l'élaboration de solutions collectives pouvant être déployées dans plusieurs ports de

plaisance, ce qui soutiendrait la filière dans son ensemble.

- L'amélioration des relations et des opportunités de partage de connaissances à l'échelle trans-Manche, perçue comme l'occasion d'apprendre des expériences des autres, ce qui est perçu comme un avantage important pour les ports de plaisance de part et d'autre de la Manche.
- La production de stratégies fondées sur les meilleures pratiques, avec des exemples de succès remportés pouvant être utilisés afin de soutenir l'ensemble de la filière dans la région de la Manche.
- L'amélioration de la promotion de la filière et des activités connexes, dans toute la région Européenne.
- Grâce à l'amélioration des relations, de nouvelles opportunités de marché pourraient être identifiées en Angleterre comme en France.
- Une plus grande fréquentation en raison de la fourniture de services supplémentaires au client grâce au développement des possibilités de croisières dans la région de la Manche.
- Globalement, le développement d'un cluster transmanche pourrait permettre d'améliorer la visibilité de la région en tant que centre d'excellence et d'expertise pour la navigation, ce qui augmenterait la valeur du marché au sein de la filière mondiale des ports de plaisance.

« Lorsque l'on envisage une réelle collaboration transfrontalière, celle-ci se présente non pas comme une menace, mais comme une valeur ajoutée pour les activités », « un avantage commercial » et c'est « très important que les ports de plaisance travaillent ensemble ».

Représentant d'une Association professionnelle – Royaume-Uni

« Augmenter l'activité économique de la région » et « créer des opportunités marketing ». Opérateur français de port de plaisance

Bien qu'il n'existe pas encore d'exemples positifs de relations Transmanche, les parties prenantes de la filière des ports de plaisance ont clairement exprimé le souhait de modifier cette situation. La recherche Marina 2020 propose plusieurs pistes pour encourager les activités de cluster de ports de plaisance à l'échelle Transmanche.

ACTIVITES DE CLUSTER

➤ ***Animation d'un cluster Transmanche de ports de plaisance grâce à des rencontres régulières :***

Le cluster de ports de plaisance à l'échelle de la Manche pourrait être animé via l'organisation de réunions pouvant permettre d'améliorer les relations entre les ports de plaisance de la Manche, d'offrir des occasions de réseautage entre ses membres et encourager le partage de connaissances entre les ports de la région.

➤ ***Création d'un portail / site internet des ports de plaisance de la Manche :***

La filière gagnerait à créer un site internet visant à promouvoir les ports de plaisance de la Manche. Le site internet pourrait être utilisé comme outil par les personnes à la recherche d'itinéraires de croisière, de postes à quai disponibles, fournir des informations concernant les entreprises présentes dans les ports de plaisance et servir d'outil de communication pour les entreprises membres.

➤ ***Création d'un système de passeport pour la région de la Manche :***

La création d'un système de passeport de la Manche permettrait d'améliorer les relations entre les ports de plaisance, de les encourager à travailler ensemble à la production d'un système de passeport qui constituerait une valeur ajoutée pour leurs clients. Ce type de système a le potentiel d'augmenter la participation et d'améliorer l'expérience des clients.

Ce système de passeport serait fondé sur une série de remises commerciales consenties aux utilisateurs par les locataires sur site et les entreprises locales, telles que les restaurants, les magasins et les services d'accastillage. Il

permettrait d'encourager les détenteurs de passeport à effectuer des croisières le long des littoraux et de part et d'autre de la Manche en passant par des ports de plaisance membres du programme. En offrant une telle valeur ajoutée aux clients, la fréquentation augmenterait et la filière serait perçue comme génératrice de valeur.

Il existe des exemples d'initiatives de ce type ayant remporté un réel succès, par exemple le Passeport Escales (créé par PrimOcean). Ce programme soutient 80 ports de plaisance, leur permettant d'établir des relations à l'échelle de toute la filière.

➤ ***Encourager les activités Transmanche, telles que les régates :***

L'organisation d'événements incluant et faisant la promotion de la Manche permettrait d'améliorer les relations dans toute la région et d'augmenter la communication entre les ports de plaisance. Les régates et les croisières de groupe peuvent être organisées en incluant des escales de part et d'autre de la Manche, encourageant ainsi les croisières dans toute la région et augmentant les niveaux de fréquentation, ainsi que la valeur pour le client. De tels événements permettent d'améliorer la popularité et, progressivement, la visibilité de la région Manche en tant que centre d'excellence et d'expertise.

➤ ***Jumelage de ports de plaisance de la Manche :***

Les ports de plaisance gagneraient à mettre en place un programme de jumelage entre eux, établissant ainsi une relation entre un port de plaisance français et un port de plaisance anglais. Ce type de relations pourrait faciliter le partage de connaissances entre les opérateurs de ports de plaisance, tout en améliorant les services fournis aux clients par le biais d'offres de croisières ou de remises de prix offertes aux bateaux membres.



3.1.2. Diversification des ports de plaisance

Outre l'amélioration de la collaboration, la recherche a identifié le soutien à la diversification des activités comme mécanisme de soutien à la durabilité à long terme et à la croissance économique pour le secteur. Des recherches précédentes ont démontré qu'en étendant et en diversifiant ses activités commerciales, une filière peut être revitalisée, ce qui peut encourager la croissance et le développement (Trott et al, 2009).

Les ports de plaisance sont bien positionnés pour soutenir la diversification des activités, étant donné qu'ils sont souvent situés proches d'entreprises dans divers secteurs d'activités, ce qui leur donne accès à de nombreuses possibilités d'expansion et de diversification de leurs activités.

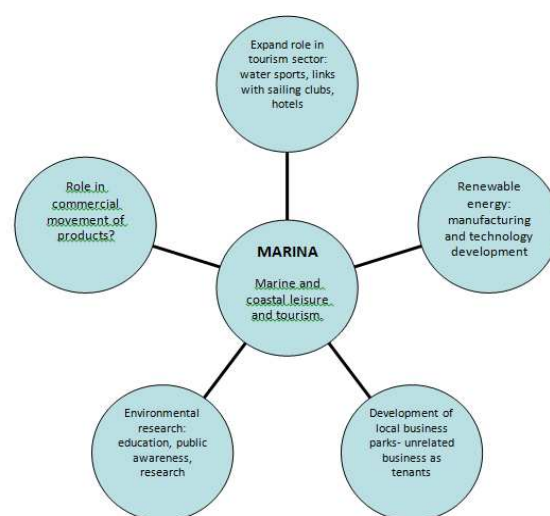
La recherche Marina 2020 a démontré que bien que la capacité à diversifier dépend de l'espace et des ressources, les ports de plaisance ont des occasions de s'impliquer dans diverses activités, parmi lesquelles :

- Le développement des énergies renouvelables, en soutenant la construction et l'entretien de navires EMR,
- Le soutien aux entreprises locales par le développement de parcs d'affaires,
- Jouer un rôle plus important dans l'industrie du tourisme local et régional, en construisant des hôtels, spas et centres de loisirs sur les sites des ports de plaisance,

- S'engager activement dans la recherche environnementale en collaborant avec les universités et les centres de recherche.

La diversification des activités commerciales pourrait constituer un moyen permettant aux ports de plaisance de s'adapter aux changements liés aux facteurs clés identifiés précédemment dans la recherche. Le schéma suivant présente certaines des opportunités potentielles de diversification qui pourraient être initiées par la filière des ports de plaisance.

Figure 6 : options potentielles de diversification des activités au sein de la filière des ports de plaisance.



« Ils passent à côté d'une formidable opportunité... ils constituent un lieu d'implantation extraordinaire [pour les entreprises], donc ils devraient s'efforcer davantage de se présenter comme des plateformes de travail naturelles ». **Opérateur de port de plaisance, sud de l'Angleterre**

« La diversification des activités peut représenter une occasion unique pour la filière des ports de plaisance ». **Représentant d'une Chambre de Commerce française**



3.2. Quels sont les défis ?

Ainsi que pressenti, plusieurs défis ont été identifiés, qui laissent penser qu'il ne sera peut-être pas facile de garantir le succès de la filière des ports de plaisance. Les principaux défis sont :

- Les problématiques concernant la perte d'avantage concurrentiel, en raison d'une collaboration accrue dans toute la région. De précédentes recherches ont suggéré que des clusters bien établis peuvent à la fois soutenir la collaboration et la concurrence, tout en garantissant la viabilité et la réussite de l'ensemble des entreprises membres (PRC, 2008; Porter, 2008). La recherche Marina 2020 a permis de définir que la création de clusters et l'amélioration des collaborations entre les ports de plaisance et les entreprises connexes seraient bienvenues, à condition de définir une méthodologie appropriée permettant de garantir la réussite de ces initiatives.
 - Etant donné la diversité des structures de propriété, il est raisonnable d'anticiper la mise en œuvre de diverses approches de gestion et la disponibilité de diverses sources de financement pour la filière des ports de plaisance de la Manche. Ces différences sont perçues comme pouvant complexifier les activités collaboratives, en raison des lacunes de compréhension et de la variété des besoins commerciaux. Cependant, alors que ces différences
- peuvent constituer un obstacle à la création de clusters, plutôt que de provoquer des difficultés, il se pourrait que la création de clusters puisse être utilisée comme une occasion de tirer les enseignements de ces diverses approches de la filière. En outre, il convient de souligner que les activités collaboratives seraient organisées de manière à ce que le cluster se concentre sur les objectifs communs des organismes membres.
 - Pour que la collaboration remporte le succès, la recherche suggère qu'il serait nécessaire de désigner un animateur approprié qui serait chargé de faire avancer le cluster de ports de plaisance. En ce qui concerne le soutien aux activités du clusters, il est recommandé que les organismes membres nomment ensemble un responsable chargé de coordonner et d'animer les activités du cluster.
 - Il existe une véritable barrière de la langue dans la région et celle-ci pourrait constituer un défi. Toutefois, cette difficulté pourrait être surmontée par l'élaboration de stratégies de communication efficaces pour le cluster, appuyées par des programmes de formation organisés par un cluster.
 - La diversification des activités peut soutenir le changement et le futur développement économique de toute la filière des ports de plaisance. Toutefois, les opportunités de diversification peuvent être limitées en fonction de la disponibilité des ressources, de l'espace, de la capacité d'expansion (y compris les compétences et l'expérience au sein de la communauté locale), de la demande du marché et du financement des modifications d'infrastructures. La diversification n'est peut-être pas une solution adaptée à tous les ports de plaisance, toutefois lorsque cela est possible, elle pourrait représenter la garantie d'une vision à plus long terme pour l'ensemble de la filière, si les ports de plaisance sont accompagnés dans la conduite de ces changements.



3.3 Qu'est-ce qu'un « bon port de plaisance » ?

Les parties prenantes ont souhaité avoir une meilleure idée de ce qui définit un « bon port de plaisance », afin de disposer d'une base de travail solide. La recherche Marina 2020, et l'étroite coopération avec les parties prenantes

nous a permis de définir les caractéristiques idéales d'un port de plaisance dans la région de la Manche. Ces informations ont été utilisées afin de produire une définition de ce qu'est un « bon port de plaisance », comme suit :

Ce qui fait un bon port de plaisance :

- Etre durable, du point de vue économique et environnemental, et jouer un rôle important au sein de la communauté locale en termes d'activités de loisirs, de croissance économique, d'offres d'emplois et de développement de la formation et des compétences.
- Etablir des liens solides avec les organismes chargés du tourisme, promouvoir le territoire local et ses attractions auprès des visiteurs afin de créer une « destination » plus complète, pour les titulaires de postes permanents ou en escale.
- Etre bien établi en tant qu'atout pour la communauté, être perçu comme une composante essentielle des communautés de la Manche, avec le soutien des collectivités territoriales.
- Fonctionner à un niveau proche de la pleine capacité, de part et d'autre de la Manche, et promouvoir les croisières entre les sites afin de garantir une large palette d'avantages pour les navires faisant escale.
- Avoir une compréhension approfondie de la législation environnementale et liée à l'aménagement du territoire ayant un impact sur la filière, grâce à des liens renforcés avec les législateurs et à une implication plus forte dans le processus d'aménagement des espaces marins et d'élaboration des futures politiques.
- Mettre en place des stratégies environnementales solides, une consultation élargie avec les associations, telles que Green Blue, afin d'améliorer la sensibilisation des salariés et des clients, et garantir que la filière soit aussi durable et écologique que possible.
- Etablir des relations d'affaires collaboratives et solidaires avec les entreprises locales et régionales.
- Se sentir efficacement représenté à tous les niveaux politiques par les instances représentatives, et avoir « voix au chapitre ».
- Etre activement impliqué dans des pratiques d'exploitation durables, garantissant le plus haut niveau de qualité de service possible aux clients. Les points d'actions incluront :
 - La fourniture du WiFi à chaque poste, utiliser internet pour la promotion et les réservations, afin de soutenir la filière.
 - La promotion des comportements « écologiques » de la part des salariés et des clients, par exemple par l'installation de dispositifs de recyclage, de points d'évacuation efficace des eaux grises, en fournissant des informations sur les écosystèmes marins sensibles, et garantir la mise en place de procédures de gestion efficaces des effluents.
 - La communication avec les usagers pour l'évaluation du niveau de service afin d'identifier les modifications à mettre en œuvre,
 - L'entretien des rapports professionnels solidaires et collaboratifs avec les locataires sur site et les entreprises locales, afin de garantir que les clients reçoivent une offre de service complète.
- Enfin, un « bon » port de plaisance entretient e de bons rapports de collaboration, au sein de la filière et, le cas échéant, s'impliquera dans des activités de cluster (à différents niveaux) et de partage de connaissances.

4. Conclusion, recommandations et opportunités

La recherche Marina 2020 est une source d'informations permettant la compréhension de cette filière diverse est complexe, une filière revêtant une importance économique d'envergure pour l'Angleterre comme pour la France. La principale conclusion de cette recherche est que la filière gagnerait à mettre en œuvre une approche de gestion plus ouverte. Les ports de plaisance de la région de la Manche devraient, en particulier, s'impliquer activement dans les échanges et collaborer entre eux afin de renforcer leur visibilité au sein de la filière mondiale des ports de plaisance, favorisant ainsi une approche durable de l'exploitation et la promotion de la filière et de la région en tant que centre d'expertise.

La recherche Marina 2020 a identifié qu'il existe plusieurs objectifs et défis communs qui impactent la filière des ports de plaisance de la Manche. En les évaluant, nous avons pu produire une liste de recommandations qui devraient être adoptées par la filière afin de garantir sa durabilité et de saisir les opportunités de croissance et de développement à l'avenir.

4.1. Soutien à la création de clusters de ports de plaisance

La première série de recommandations s'applique à la formation de clusters de ports de plaisance. Tout au long de la recherche, ces activités ont été désignées comme positives pour le développement de la filière, étant donné qu'elles agissent comme levier de croissance économique et de durabilité.

- ❖ Il convient de reconnaître qu'il n'existe pas de modèle unique de cluster qui conviendrait à tous les ports de plaisance et que la création d'un cluster doit être fondée sur ses propres besoins spécifiques.
- ❖ Les ports de plaisance doivent activement soutenir leurs locataires et travailler en étroite collaboration avec les entreprises afin de créer une infrastructure plus attrayante pour leurs clients. En améliorant la collaboration et en diversifiant les

services fournis au niveau local, les ports de plaisance peuvent améliorer leurs services à leurs clientèles, augmenter la valeur de l'expérience de leur clients et garantir la fidélisation globale des clients.

- ❖ Encourager la création de clusters entre les petits ports de plaisance et les ports de plaisance indépendants, de manière à ce qu'ils puissent tirer parti de l'utilisation de ressources collectives et de l'expérience collective. De telles initiatives ont déjà fait leurs preuves dans ce sens au sud-est de l'Angleterre et sur la Côte d'Opale au nord de la France.
- ❖ La présente recherche recommande aux ports de plaisance de la région d'apporter un soutien clair à l'ensemble du réseau des ports de plaisance de la Manche. Un tel cluster Transmanche favoriserait la collaboration dans toute la région entre les différentes activités connexes aux ports de plaisance, et permettrait d'encourager les croisières et les échanges de clients.
- ❖ Etant donné les différences de langue, de structure de propriété et de stratégies de gestion, il est également recommandé que les ports de la région s'impliquent dans des réunions au sein d'un cluster des Ports de plaisance de la Manche. Ceci encouragerait le partage de connaissances et améliorerait la compréhension des différences qui existent entre les ports de plaisance de la région. En outre, un tel cluster pourrait soutenir d'autres activités telles que la mise en place de programmes de jumelage et la fourniture de formations bilingues et d'une communication bilingue.
- ❖ Création d'un système de passeport de la Manche, qui impliquerait de nombreux ports de plaisance de la région, et contribuerait à l'amélioration des niveaux de fréquentation en offrant des services supplémentaires aux clients.

4.2. Croissance, développement et promotion de la filière

Ces recommandations ont trait à la croissance et au développement de la filière, afin de garantir que les communautés et les

collectivités locales appréhendent la valeur des ports de plaisance. Il conviendrait de s'efforcer d'améliorer les relations entre les ports de plaisance, les collectivités locales et les organismes chargés du tourisme afin d'améliorer la compréhension de la valeur que représentent les ports de plaisance pour les communautés, d'améliorer la visibilité de la filière et d'optimiser le rôle joué par les ports de plaisance en tant qu'outil marketing pour l'ensemble de la région. Actuellement, il s'agit d'un élément considéré comme une opportunité manquée. En travaillant en plus étroite collaboration, les ports de plaisance peuvent jouer un rôle actif et efficace dans le marketing de destination, pour leur communauté locale.

- ❖ La recherche suggère de réaliser une évaluation claire et complète de la valeur socio-économique des ports de plaisance pour la région de la Manche, ce qui bénéficierait à toute la filière. En faisant une promotion efficace de ces informations, il serait possible d'améliorer la compréhension de la valeur que représentent les ports de plaisance et de ce qu'ils peuvent apporter à la communauté (emplois, contribution économique directe et indirecte, structures de loisirs, compétences et formation, soutien aux entreprises locales).
- ❖ L'un des grands défis pour la longévité de la filière consiste à encourager de nouvelles personnes à s'intégrer à ses activités connexes/sportives. Les ports de plaisance doivent s'assurer que la communauté locale perçoit qu'ils sont ouverts à l'intégration de nouveaux membres au sein de leur communauté. La recherche a permis de faire émerger plusieurs suggestions, parmi lesquelles :
 - La présentation des Journées de la Plaisance,
 - Des opérations portes ouvertes dans les ports de plaisance,
 - Des marchés de producteurs et autres événements locaux visant à encourager de nouvelles personnes à visiter les ports de plaisance,

- Fournir une gamme diversifiée de services en ayant conscience des demandes des clients et en garantissant de répondre à leurs besoins. Ceci pourrait impliquer, par exemple, de garantir qu'un port de plaisance est capable de fournir des activités pour toutes les tranches d'âges, afin d'améliorer la valeur de l'expérience client.

Il convient de noter que toutes les activités ne conviendront pas à tous les ports de plaisance, et les activités doivent être sélectionnées en fonction de leur capacité à faire venir de nouvelles personnes dans la filière, tout en améliorant l'expérience vécue par les clients existants.

4.3. Créer une filière des ports de plaisance durable du point de vue environnemental, social et économique pour la région de la Manche.

- ❖ Il existe actuellement des lacunes de connaissances en termes de compréhension, par les usagers des ports de plaisance, de la législation environnementale et des responsabilités à la fois des ports de plaisance et de leurs clients qui doivent se positionner en gardiens responsables de l'environnement marin. En améliorant leur connaissance de ce domaine, les ports de plaisance pourraient adapter leurs plans de gestion et garantir que leurs clients reçoivent des informations appropriées et de manière efficace.
- ❖ Pour que les ports de plaisance puissent fournir des services à haute valeur ajoutée à leurs clients, un travail complémentaire auprès des propriétaires de postes à quai doit être effectué afin de confirmer ce qu'ils souhaitent trouver dans leur port de plaisance et la manière dont ils perçoivent que la filière pourrait améliorer leurs expériences. Ainsi, par cette meilleure compréhension de ces facteurs, les ports de plaisance s'assureraient de fidéliser leurs clients et pourraient attirer de nouveaux clients dans la filière.
- ❖ Elaboration d'une stratégie de gestion environnementale pour la Manche afin de

garantir que les ports de plaisance et les entreprises comprennent en profondeur la législation environnementale et la législation relative à l'aménagement du territoire, ainsi que les processus qui les impactent et leurs obligations en tant qu'industriels du secteur maritime.

- ❖ Il est nécessaire d'établir des rapports avec les collectivités locales, pour les sensibiliser aux opportunités que représente la filière des ports de plaisance et ses activités connexes. Ceci favoriserait un plus grand soutien politique pour la croissance et le développement des ports de plaisance et permettrait de renforcer leur rôle au sein de leurs communautés locales.
- ❖ Enfin, la recherche confirme que l'identification des opportunités de diversification de la filière ne peut que bénéficier aux ports de plaisance. Les ports de plaisance sont des sites de grande valeur qui peuvent tirer parti de la présence d'autres industries, telles que les renouvelables, le tourisme etc. En travaillant ensemble et avec les entreprises locales, les ports de plaisance peuvent définir leur capacité d'expansion et de diversification.

Références:

Bell, G., G. (2005) *Notes de recherche et commentaires : Clusters, Réseau et Innovation dans les entreprises* - Research Notes and Commentaries: Clusters, Networks and Firm Innovativeness. *Strategic Management Journal* 26: 287-295

British Marine Federation (2007) *Avantages économiques des ports de plaisance côtiers : Royaume-Uni et îles anglo-normandes* - Economic Benefits of Coastal Marinas: UK and Channel Islands.

British Marine Federation (2012) - *Tendances industrielles* - Industry Trend Results November 2011 - May 2012

British Marine Federation (2012) - *Tendances industrielles* Industry Trend Results May - November 2012

Chang, Y. (2011) *Les clusters maritimes : les enseignements à tirer du sud-ouest de l'Angleterre* - Maritime clusters: What can be learnt from the South West of England. *Ocean and Coastal Management* 54: 488-494

Concalves, A., I., Cruz, A., R., Pinto, H., Pintassilgo., and Guerreiro, J. (2011) *Le tourisme côtier et les possibilités de consolidation d'un cluster régional : la contribution des acteurs de l'innovation d'Algarve*. Coastal tourism and possibilities for consolidating a regional seas cluster: Insights from the Algarve's innovation actors. International Conference on Tourism and Management Studies - Book of Proceedings Volume 1.

Ni Lunaigh, A., and Garrett, R. (2012) *Compétences sectorielles : Tourisme* - Sector Skills Insights: Tourism. UK Commission for Employment and Skills Evidence Report 55

Novelli, M., Schmitz, B., and Spencer, T. (2006) *Réseaux, clusters et innovation dans le tourisme* - Networks, clusters and innovation in tourism: A UK experience. *Tourism Management* 27:1141- 1152

Malakauskaite, A., and Navickas, V. (2010) *Relations entre le niveau de clusterisation et la compétitivité du tourisme* - Relation between the level of clusterization and tourism sector competitiveness. *The Economic Conditions of Enterprise Functioning* 21(1): 60- 67

Mihalic, T. (2000) *Gestion environnementale d'une destination touristique : un facteur de compétitivité touristique* - Environmental Management of a tourist destination: A factor of tourism competitiveness. *Tourism Management* 21:65-78

Paoli, C., Vassallo, P., and Fabiano, M. (2008). « *Une approche émergente pour l'évaluation de la durabilité des*

petits ports de plaisance » - "An emergy approach for the assessment of sustainability of small marinas." *Ecological Engineering* 33: 167-178.

Perez-Sanchez, P., Barton, J., R., and Bower, D. (2003) *Mettre en œuvre la gestion environnementale au sein des PME* - Implementing Environmental Management in SMEs. *Corporate Social Responsibility and Environmental Management* 10:67-77

Porter, M., E. (1998) *Les clusters et les nouvelles données économiques de la concurrence* - Clusters and the new economics of competition. *Harvard Business Review*.

Policy Research Corporation (2008) *Le rôle des clusters maritimes pour renforcer et développer les filières sur le marché européen* - The role of maritime clusters to enhance the strength and development of European market sectors. EC DG MARE

O' Donnell, V., and O' Mahoney, C. (2011) *Maintenir une filière de loisirs maritimes en récession* - Maintaining a marine leisure industry in a recession. *Journal of Coastal Research, Special Issue* 62: 133-139

Robins, D., R. (2011) *Identifier les meilleures pratiques dans les ports de plaisance de l'arc Manche* - Identifying Best Practice in Channel Arc Manche Marinas. CAMIS EU INTERREG IV A

Remerciements

L'Université de Chichester souhaite remercier les différentes parties prenantes qui ont été impliquées dans ce projet de recherche. De plus, nous souhaitons remercier INTERREG ainsi que le projet CAMIS pour leur soutien, en termes de ressources et de financement.

Le présent rapport a été rédigé pour l'industrie et constitue une version condensée d'un rapport plus important produit pour le projet CAMIS. Pour de plus amples informations concernant le projet, ou pour obtenir un exemplaire du rapport final du projet, ou pour toutes questions concernant de potentiels futurs projets, merci de contacter le Dr Emma McKinley à l'adresse e.mckinley@chi.ac.uk.