

LES PORTS DE LA CÔTE D'OPALE : REGARDS DE PLAISANCIERS ÉTRANGERS ET COMPARAISONS AVEC DES PORTS DU NORD-OUEST EUROPÉEN (Allemagne, Angleterre, Belgique, Pays-Bas)

Nathalie Bétourné – Christophe Gibout - Vincent Herbert - Simone Valcke



Rapport FINAL

commandé par le Syndicat Mixte de la Côte d'Opale

LES PORTS DE LA CÔTE D'OPALE : REGARDS DE PLAISANCIERS ÉTRANGERS ET COMPARAISONS AVEC DES PORTS DU NORD-OUEST EUROPÉEN

(Allemagne, Angleterre, Belgique, Pays-Bas)

Rapport final dirigé par Nathalie Bétourné et réalisé par :

Nathalie Bétourné
Maître de Conférences en Sciences de Gestion, ULCO

Christophe Gibout
Professeur des Universités en Sociologie, ULCO

Vincent Herbert
Maître de Conférences en Géographie, ULCO

Simone Valcke
Docteur en Economie, ULCO

Laboratoire TVES – ULCO
Equipe d'accueil EA 4477

*Crédits photographiques de la page de couverture :
Ports de Travenmünde, Août 2011, Nathalie Bétourné*

SOMMAIRE

| | | |
|--|--|-------------|
| Introduction | <i>N. Bétourné</i> | p. 4 |
| I- Contexte de l'étude | <i>N. Bétourné, C. Gibout, V. Herbert, S. Valcke</i> | |
| 1 – Ports de plaisance au fil de la côte d'Opale | | p. 6 |
| 2 – Démarche méthodologique | | p.14 |
| 3 – État de l'art | | p.20 |
| II- Pratiques <i>in situ</i> des plaisanciers nord-européens | <i>C. Gibout, V. Herbert</i> | |
| 1 - Caractéristiques des ports étudiés | | p.29 |
| 2 – Indicateurs sociogéographique des usagers des ports nord-européens | | p.37 |
| 3- Considération des indicateurs qualitatifs | | p.42 |
| III- Profils et classification <i>in situ</i> des plaisanciers nord-européens | <i>N. Bétourné, S. Valcke</i> | |
| 1- Approche méthodologique par le réseau de neurones | | p.50 |
| 2- Résultats de la classification | | p.55 |
| 3- Identification des profils des plaisanciers et interprétation | | p.62 |
| IV- Synthèse et perspectives pour la Côte d'Opale | <i>N. Bétourné, C. Gibout, V. Herbert, S. Valcke</i> | |
| 1- Un constat : une classification par les ports | | p.69 |
| 2- Pistes de réflexion pour les ports de la Côte d'Opale | | p.71 |
| 3- Schéma de mise en relation spatiale et systémique | | p.77 |
| Conclusion | <i>N. Bétourné</i> | p.80 |
| Bibliographie | | p.83 |
| Table des figures | | p.86 |
| Table des photographies & Tableau | | p.87 |
| Annexe | | p.88 |

INTRODUCTION

« Le temps n'existe pas sans un changement qui s'opère par le mouvement »

Saint Augustin, la Cité de Dieu, IV^{ème} siècle

Le temps est la mesure du mouvement, telle était la conception d'Aristote ; un temps matérialisé par des outils tels que les horloges, les sabliers ou encore les pendules qui ne cessent de se balancer d'un mouvement uniforme à vitesse constante. Le temps est également irréversible et chaque changement de notre environnement influe sur nos comportements. Le passé, le présent et le futur tels qu'ils sont définis sur un espace-temps apportent un changement, un renouveau, une évolution. Le plaisancier, qu'il dispose d'un voilier ou d'un bateau motorisé, navigue sur des espaces maritimes en mouvement différents d'hier, d'aujourd'hui et de demain. Des espaces maritimes aux contraintes environnementales en perpétuels mouvements associés à des espaces urbanisés aménagés (infrastructures portuaires) sur le continent influent le comportement, les attentes et les besoins des plaisanciers.

Quel est alors l'arbitrage territorial à opérer afin de rester en veille et d'être réactif aux changements et à quelle échelle ? Le port doit-il être (et/ou) rester un service public (concession à la commune ou propriété) ou doit-il devenir une entreprise rentable afin de pouvoir apporter une valeur ajoutée à son fonctionnement ? Les recettes d'exploitation sont insuffisantes et peu diversifiées ; certains ports de plaisance, pour rentabiliser les équipements, proposent des programmes immobiliers. Cette approche économique et juridique s'inscrit au sein d'un schéma de développement durable – gestion des eaux du littoral (traitement des eaux usées, protection et qualité ... –).

L'économie ne peut cependant être dissocié de l'image que renvoie le port et de son intégration dans la ville ; le port doit « se donner à voir » (Nicolas Bernard, 2005) par ses fonctions de pôle d'animation, d'espace de vie et de produit touristique amenant ainsi une image valorisante du territoire qui le compose (conception multifonctionnelle du port). Un port qui structure le littoral et l'arrière-pays pour répondre aux attentes évolutives des plaisanciers : certains pratiquent régulièrement (passion), d'autres occasionnellement (loisir), sans oublier les « bateaux ventouses » qui servent de mode d'hébergement (résidence principale ou secondaire). Le plaisancier, par son mode de pratique, ses modalités et ses lieux d'exercice, entre dans un processus d'identification sociale et culturelle ; ce processus identitaire trouve-t-il un sens pour le plaisancier lorsque les bassins maritimes sont des espaces ouverts, des estuaires, des canaux (le Delta de l'Escaut représentant une particularité néerlandaise) ou lorsque l'environnement terrestre immédiat est plus ou moins urbanisé ?

Le port de plaisance, pôle de développement territorial, est un instrument multi fonctionnel touristique (1,5 à 2 nuitées), économique (entreprises industrielles situées sur le port ou entreprises de construction navale), un « pont » permettant un influx touristique, par ses aménagements portuaires et ses axes de transport, vers l'espace urbain, lieux d'identité des villes ports. L'espace dans lequel fluctue le plaisancier, qu'il soit urbain ou maritime, interfère avec sa propre identité sociale et culturelle ; une identité liée à son environnement externe proche de son système de valeurs qui répond ou doit répondre à des attentes et des besoins immédiats, cycliques, saisonniers. Ces caractéristiques intègrent la notion de

mobilité, nécessaire pour les déplacements à terre (moyens de transports et réseaux routiers ou chemins cyclables).

La Côte d'Opale est un territoire méconnu des plaisanciers Nord-européens (d'après les ports retenus pour l'enquête dont Gillingham, Brighton et Douvres pour le Royaume-Uni et Breskens et Colijnsplaat pour les Pays-Bas). D'un point de vue sémantique, la Côte d'Opale souffre d'un déficit d'image : une communication littorale sur cette dénomination est nécessaire pour une prise de conscience collective afin que l'identité soit partagée pour les plaisanciers séjournant sur nos côtes. Les cinq ports du littoral de la Côte d'Opale (Etaples, Boulogne sur mer, Calais, Gravelines, Dunkerque) reflètent un positionnement contrasté : l'offre est diversifiée, infrastructurelle mais peu reconnus comme « ports propres », les questions de l'hygiène et de la qualité du cadre de vie portuaire arrivant très souvent en accroche et/ou point d'achoppement pour nos interlocuteurs étrangers (une certification par un organisme extérieur permettrait de développer et d'améliorer cette reconnaissance à l'étranger). Pour compléter cette reconnaissance à l'étranger, une logique fédérative, par le réseau Côte d'Opale, par une identité fédérale et un esprit de territoire, permettrait un positionnement de ces cinq ports complémentaires à l'échelle nord-européenne.

L'étude appliquée des plaisanciers Nord-européens, commanditée par le SMCO (Syndicat Mixte de la Côte d'Opale) concerne les pays suivants : le Royaume-Uni, les Pays-Bas, la Belgique et l'Allemagne. L'enquête qui a été réalisée quant à l'élaboration de ce rapport intermédiaire concerne cinq ports de plaisance : Gillingham, Douvres et Brighton pour le Royaume-Uni et Breskens et Colijnsplaat pour les Pays-Bas.

L'objectif de cette étude est d'identifier les besoins et attentes des plaisanciers étrangers (étude sociologique) en déterminant une (ou des) typologies correspondant à une clientèle potentielle sur le territoire de la Côte d'Opale.

La méthodologie employée pour la constitution du questionnaire s'est fondée initialement sur une analyse des données recueillies à partir d'un questionnaire établi à partir des informations de l'étude ODIT France (« Le Marché de la Plaisance en France », Décembre 2008) et destinée aux plaisanciers afin de déterminer une typologie de la clientèle nord-européenne (ou classification de la clientèle Nord-européenne). Au sein de ce rapport intermédiaire, des premiers résultats statistiques (qui sont-ils ? d'où viennent-ils ? modes et types de pratiques ? connaissance de la Côte d'Opale ?) sont fournis sur la clientèle des ports néerlandais afin de soulever du questionnement sur leurs besoins et leurs attentes sur notre territoire de la Côte d'Opale. Au sein du rapport final, une typologie, à partir d'une méthodologie de classification des données (réseaux de neurones), sera présentée par pays étudié, une analyse comparative des plaisanciers étant également réalisée.

Dans un premier temps, un « état de l'art » porté sur les études des ports de plaisance est présenté en abordant différentes approches (économique, gestionnaire, juridique et social). Dans un deuxième temps, un regard sociologique, prémisse à l'étude sociologique, est abordé. Une troisième partie est consacrée à la situation géographique et aux caractéristiques des ports choisis.

Après un focus présentant quelques saillances des premières populations enquêtées quant à quelques aspects de leurs attendus et à leurs usages, une conclusion résume les points clefs de ce rapport intermédiaire et annonce l'arrivée d'un colloque organisé en janvier 2011 à Boulogne-sur-Mer autour de la question des ports de plaisance et de l'urbanité (cf. annexe).

I- CONTEXTE DE L'ÉTUDE

1- Ports de Plaisance au fil de la côte d'Opale

Le premier temps d'enquête a consisté d'abord dans une revue de littérature sur la plaisance et le territoire littoral de la Côte d'Opale, ensuite dans des temps de rencontre et d'entretiens avec des plaisanciers étrangers – en particulier britanniques belges et néerlandais ainsi que quelques allemands – dans leur port d'attache et avant leur séjour au long de la Côte d'Opale, enfin dans des temps d'observations et d'enquête de type ethnologique dans 3 des ports de plaisance français de l'échantillon (Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer). Le rendu intermédiaire ne prétendait pas à l'exhaustivité, pas plus qu'il ne souscrivait nécessairement à une logique d'ordonnement très forte. Il s'agissait d'abord ici de dégager des pistes réflexives, de porter des regards et de pointer des interrogations ou des remarques qui seront ensuite confirmées, confortées – éventuellement élaguées – suite au travail d'analyse poussée des questionnaires et entretiens déjà réalisés – ou à venir – dans les pays limitrophes auprès de plaisanciers nationaux fréquentant des ports de plaisance situés sur la Côte d'Opale.

A- La plaisance : un pôle de développement territorial pour la Côte d'Opale ?

Dans un marché mondial de la plaisance qui est croissant, la France garde une position forte de leadership en Europe par sa capacité à intégrer l'ensemble des métiers de la filière nautique (constructeurs, motoristes, équipementiers, négoce, maintenance, services afférents, etc.) ainsi que par sa capacité d'accueil (226 000 places en 2005 pour le littoral métropolitain). Qui plus est, le parc de bateaux est conséquent avec une flotte active de plus de 450 000 bateaux, chiffre en progression régulière depuis plusieurs années. Enfin, les plaisanciers sont également des agents économiques importants puisque, en confondant plaisanciers résidents et en escale, la Fédération française des ports de plaisance (FFPP) estime que, en 2005/2006, les dépenses d'escale des plaisanciers français ont représenté une injection de quelques 200 millions d'euros dans l'économie locale - avec des séjours compris entre 1,5 et 2 nuitées et des dépenses moyennes de 150 Euros/nuit/bateau. A ces dépenses, s'ajoutent évidemment les 60 millions (estimés) que dépensent les plaisanciers étrangers dans les ports français.

Dans ce panorama national, la situation de la Côte d'Opale apparaît plus contrastée. En effet, si la flambée de la demande de nœuds est très forte sur le littoral méditerranéen et atlantique – au point que l'offre portuaire y est largement saturée -, le littoral de la Côte d'Opale ne paraît pas soumis à la même pression. Les ports y sont largement complets mais la gestion de la demande y est vécue plus sereinement aux dires des interlocuteurs rencontrés. Pour autant, la demande est potentiellement substantielle. Et surtout, face à la saturation des autres littoraux français voire européens en Manche-Mer du Nord, la Côte d'Opale peut voir dans le développement de cette activité une source réelle de développement économique de son territoire, qu'il s'agisse directement des zones portuaires ou, plus largement, des *foreland* et *hinterland* qui enserrant les villes portuaires.

B- Une reconfiguration rendue nécessaire par des mutations juridiques

La question de la valorisation touristique des ports de plaisance¹ est bien aujourd'hui un enjeu essentiel pour la majorité des autorités portuaires mais aussi pour les édiles des communes et communautés qui accueillent/hébergent ces zones portuaires. A l'enjeu économique classiquement mis en exergue, s'ajoutent en outre aujourd'hui de nouveaux enjeux qui se révèlent tout aussi essentiels tels que l'environnement et l'écologie (le port est souvent présenté comme un pont ou une passerelle entre le monde de la culture et celui de la nature, celui de l'urbain et celui du naturel..., celui de l'urbanité et celui de l'écologie comme arts de vivre qui sont aujourd'hui amenés à communier ; ainsi, la question des aménagements portuaires durables est systématiquement au centre des débats entre acteurs locaux et nationaux et elle fait l'objet d'une attention croissante tant chez les plaisanciers comme prescripteurs de tendances que chez les aménageurs des ports de plaisance...), l'urbanisme (les zones portuaires sont devenues des lieux essentiels de l'identité des villes-ports, leur transformation et leur aménagement – surtout lorsqu'existe un substrat industriel important comme sur la Côte d'Opale - sont importants pour les élus locaux, l'intérêt à penser le port en lien – et non plus en opposition – avec la ville apparaît éloquent²), le social (la volonté démocratique et participative trouve dans les zones péri-portuaires des lieux d'expression très intéressants ainsi qu'en témoignent par exemples l'expérience de démocratie participative à Dunkerque Grand Large ou le rôle de la Commission Nationale du Débat Public pour l'aménagement du Port de Calais, voire également les questions débattues collectivement à Gravelines autour du nouveau dimensionnement de la base nautique à proximité de la plus importante centrale nucléaire de la Communauté Européenne), etc.

La décentralisation portuaire³ initiée en France par la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et aux responsabilités locales a également changé la donne. Cette réforme institutionnelle, en particulier le passage du principe de blocs de compétences à celui d'appels à projets concurrentiels, a constitué une rupture dans les politiques françaises de décentralisation. Des nouveaux jeux d'acteurs se sont faits jour, des logiques différentes ont émergées selon les régions ou les lieux, selon les problématiques sous-jacentes à ces territoires. Les compétences et les pratiques des différents acteurs impliqués ont fait surgir de nouveaux modes de régulation des territoires portuaires, en particulier autour de la question de la gouvernance de ces lieux de rencontres entre la ville et le port, entre le plaisancier et le riverain, entre le gestionnaire portuaire et l'aménageur urbain, entre le monde de la mer et un monde plus terrien. Comment concilier les intérêts des différents acteurs impliqués et ceux de l'environnement ? Comment imaginer un aménagement

1 cf. Crinquette, G.;Duhayon, J.-J. ; Quantin, P.-Y. (dir.). 2003. *La valorisation touristique des ports de plaisance (Les cahiers e l'AFIT)*. Paris : La Documentation Française.

² Le colloque « Ports de Plaisance et Urbanité : échelles et enjeux de l'intégration des zones portuaires dans les villes contemporaines » - organisé en janvier 2012 à Boulogne/mer par le laboratoire TVES – ULCO avec la collaboration du Campus de la Mer, de la Communauté d'Agglomération de Boulogne/mer, de la Ville de Boulogne/mer, du SMCO, du Conseil Général du Pas-de-Calais et du Conseil Régional Nord – Pas – de – Calais – a particulièrement mis en relief cette nouvelle donne dans les villes portuaires se développant autour de la plaisance.

3 cf. Debrie, J. ; Lavaud-Letilleul, V. 2010. *La décentralisation portuaire : Réformes, Acteurs, Territoires*. Paris : L'Harmattan.

portuaire durable ou soutenable ? Comment lier le développement des zones portuaires – en particulier de plaisance – et la logique de gestion intégrée des zones côtières ? Comment concilier l'intégration d'un espace portuaire dans la ville contemporaine et l'éventuelle privatisation de la gestion de cet espace ? Comment concevoir un aménagement qui rende possible la cohabitation d'une forme de privatisation des ports de plaisance (cf. Brighton ou Zeebruges par exemple) et d'un « *Droit à la mer* »⁴ comme dimension essentielle du *Droit à la ville*⁵ ?

Sur le territoire du littoral de la Côte d'Opale, ces réflexions sont évidemment présentes, avec des intensités et des urgences variables mais néanmoins présentes. Les enjeux de la régionalisation de plusieurs ports du littoral, la question posée par certains acteurs d'une privatisation de certains espaces portuaires de plaisance, bouleversent la donne et obligent tant à des recompositions qu'à l'instauration de nouvelles pratiques de gouvernance portuaire au niveau local. En particulier, le passage d'une gestion des ports du niveau local à un niveau plus global (la Côte d'Opale) oblige plusieurs acteurs à changer leurs modes d'agir et leurs habitudes professionnelles. Le changement de focale n'est pas innocent ni sans conséquence et il entraîne des changements dans la gestion et la gouvernance des ports de plaisance dont de nombreux acteurs n'ont pas encore pris pleinement la mesure, en dépit de leurs efforts substantiels d'adaptation. Cette urgence de transformation est également rendue nécessaire par les enjeux multiples que constitue le renforcement d'une offre supplémentaire de places de plaisance (nœuds) et de services afférents (soit directement liés tels l'entretien des bateaux ou le ravitaillement ; soit indirectement liés mais attendus par les plaisanciers rencontrés tels les espaces de détente, de loisirs, de restauration, etc.) au long du littoral régional. Face à la pénurie de places ailleurs en France et chez les voisins d'Europe, face à la disponibilité spatiale sur le territoire littoral de la Côte d'Opale (restructurations importantes de friches industrielles qui libèrent de larges espaces entre mer et terre ou entre mer et centre-ville, fleuves côtiers faiblement aménagés, ports aisément extensibles...), la redécouverte de la façade maritime de la Région - et plus spécifiquement l'appréhension renouvelée de la dimension portuaire des villes littorales et du lien intrinsèque entre le port et la ville - oblige à repenser le développement de la plaisance au long de la Côte d'Opale.

C- La Côte d'Opale : un territoire méconnu

Ce développement des espaces portuaires de plaisance en Région Nord – Pas-de-Calais apparaît d'autant plus opportun que le littoral Côte d'Opale semble assez largement méconnu par les plaisanciers étrangers que nous avons enquêtés. Ces derniers, issus de l'Europe du Nord ou des Iles britanniques semblent privilégier une escale normande ou bretonne plutôt qu'une escale en Nord – Pas de Calais. Une appétence dont les premières motivations semblent liées à des considérations historiques, culturelles et affinitaires. Des considérations historiques au sens où elles tiennent, en particulier, des liens anciens tissés entre la Normandie et la Grande-Bretagne et à la perdurance d'une « mémoire de guerre »

⁴ Hellequin, A.-P. & Gibout, C. (2012). « A « *Right to the Sea* » as part of the « *Right to the City* » in port cities : *swimming and boating in post-industrial landscapes* », Communication au Congrès annuel de l' *Association of American Geographers*, New-York, février 2012.

⁵ Lefebvre, H. (1968). *Le Droit à la Ville*. Paris : Anthropos.

pour les plaisanciers les plus âgés qui s'efforcent assez souvent de la transmettre à leurs descendants. Des considérations culturelles avec, par exemple, le partage d'une culture – ou d'une identité - celtique ou normande éventuellement appuyée par un patrimoine ancien et connu à l'étranger (La Trinité-sur-Mer, Loctudy, Brest, Perros-Guirec, Saint-Malo, Mont-Saint-Michel, Deauville, Trouville... Fêtes de la Saint-Patrick en Bretagne comme en Irlande, liens culturels historiques entre la Normandie et la Grande-Bretagne, ...), ou encore avec l'attrait esthétique et technique (qualités de navigabilité) pour des traits de côte plus « sauvages », plus escarpés ou mouvementés, appelant plus à la rêverie, au cabotage ou au mouillage loin des espaces industrialisés, qui plus est situés à proximité de zones touristiques reconnues. Des considérations affinitaires qui tiennent en particulier de « tradition familiale » ou de réseaux de sociabilité où les usages inclinent à préférentiellement retourner vers des ports de plaisance connus et des arrière-pays déjà arpentés et au sein desquels existent déjà des repères (commerces, visites touristiques, restauration, réservation d'emplacements portuaires transitoires pour escales, ...). Pour autant, ces motifs n'inclinent pas nécessairement au pessimisme quant à l'appétence de ces plaisanciers pour la Côte d'Opale car les plaisanciers étrangers rencontrés qui ont eu l'opportunité de venir s'abriter dans les ports septentrionaux français déclarent, à une large majorité, avoir apprécié leur séjour ou leur escale et – souvent – avoir découvert un accueil et un « pays » appréciables.

Du côté des plaisanciers français rencontrés, le constat est similaire. Les ports de la Côte d'Opale souffrent d'un déficit d'image inhérent à la représentation populaire du Nord-Pas de Calais. La Région est perçue comme peu ensoleillée ce qui freine *a priori* l'ardeur des vacanciers à venir. Elle est pensée comme conviviale mais surtout populaire, ce qui sied assez peu avec une population de plaisanciers qui appartient encore souvent à des couches sociales plus bourgeoises, ou du moins à des Catégories socio-professionnelles plus aisées et dont le souci de distinction est un moteur constant de l'action sociale⁶. Enfin, nous avons retrouvé également l'image industrielle et industrielle de la Région qui fonctionne comme un rebutoir *a priori* pour nombre de vacanciers. Cette image, en effet, colle assez peu avec le profil paysager et culturel recherché par les plaisanciers qui privilégie le « *village flottant* »⁷, une forme de vie côtière où l'on passe progressivement des « *vertus roboratives de l'air, de l'eau et du soleil à un ensemble plus syncrétique d'expériences de la nature, où prévalent les images sensorielles et l'intensité des émotions éprouvées* », la recherche d'une forme d'expérience de la nature sauvage et du plaisir d'être ensemble. Si le second point peut trouver à lier avec les valeurs traditionnelles des Flandres et du littoral dunkerquois⁸ - en particulier en ce qu'il subsume une convivialité et un sens de l'hospitalité qui peuvent être aisément renforcés, entretenus et cultivés dans les structures portuaires de la Côte d'Opale

6 Déjà à la fin du XIX^{ème} siècle, Thorstein Veblen (1970) avait montré combien le souci de distinction organisait les pratiques de loisirs des milieux bourgeois et aristocratiques. Plus récemment, les travaux de Monique Pinçon et Michel Pinçon-Charlot sur la grande bourgeoisie française (1997 & 2009, par exemple) soulignent également la perdurance de cette tendance sociale, le souci de fréquenter des lieux et des populations qui éloignent d'une possibilité de déroger et de se compromettre avec des milieux sociaux trop (plus ?) populaires.

7 cf. Griffet, J. 2001. « Le village flottant », *Ethnologie française*, n° XXXI (2001-4), pp. 651-660. Voir également, du même auteur, *Aventures marines* (Paris, L'Harmattan, 1995).

8 Culot, M. (dir.) 2000. *Un port, des villes, un littoral, un siècle d'aventure urbaine*. Paris : Norma ; Seguin, F. & Germé, C. 1991. *Homo Carnavalus. Les Carnavaleux dunkerquois*. Paris : Taillandier.

et dans les villes alentours vis-à-vis des visiteurs plaisanciers -, il en va tout autrement pour le premier point. En effet, l'imaginaire régional – tel qu'il existe à l'extérieur - renvoie à des littoraux largement urbanisés ou à des traits de côte monotones alternant longues plages et falaises abruptes. L'exotisme, le dépaysement et « l'ensauvagement » des lieux côtiers semblent donc incertains dans les représentations ordinaires alors même qu'il existent des potentialités et des opportunités paysagères de premier ordre au travers de la diversité des paysages et de leur rapide alternance qui sont potentiellement prompts à susciter l'intérêt des plaisanciers d'aujourd'hui, pour peu qu'ils connaissent les lieux et s'y aventurent en faisant fi de quelques *a priori* et autres réputations attachées au territoire du littoral de la Côte d'Opale.

D- Côte d'Opale : une sémantique et une identité fédérale à cultiver

De façon générale également, le choix sémantique du nom *Côte d'Opale* est aussi apparu comme un frein dans sa réception par les plaisanciers, en particulier étrangers mais aussi, dans une moindre mesure, français. En effet, même si la notoriété du nom s'accroît progressivement mais lentement, ce dernier souffre encore d'un indubitable déficit d'image. La grande majorité des plaisanciers étrangers avec lesquels nous nous sommes entretenus ignoraient largement ce nom et surtout ils étaient très souvent incapables de le situer sur une carte ; Ce qui est problématique pour qui on entend susciter un désir de visite et de découverte de cet espace littoral. Dans une moindre mesure, un problème similaire a été rencontré avec les quelques plaisanciers français rencontrés et entretenus tant dans les 3 ports français de Boulogne/mer, Calais et Dunkerque que dans les ports étrangers de notre échantillon. Pour autant, il ne s'agit évidemment pas de revenir sur ce nom – qui évoque pour beaucoup un territoire infiniment plus sudiste (Méditerranée ou Atlantique-sud) – mais de bien inscrire l'ensemble de la communication littorale sur cette dénomination pour que, progressivement, le vocable s'imprime dans les consciences et mémoires collectives. Ainsi que l'a montré Maurice Halbwachs⁹, si le temps crée l'espace – au sens où il sert son identification par un collectif – et si les mémoires collectives s'attachent à des lieux, leur construction est lente et il ne faut cependant pas nier que nous sommes ici sur un temps long ainsi que l'ont confirmé les expériences de changement de dénomination pour les *Côtes d'Armor* ou pour la *Côte d'Emeraude*. Il est urgent que l'ensemble des partenaires impliqués – collectivités territoriales, autorités consulaires, université, etc. mais aussi la population locale... - affichent cette référence commune et cette identité partagée pour qu'elle soit non seulement connue mais aussi reconnue, en interne à son territoire mais aussi à l'extérieur.

E- Un nécessaire positionnement contrasté des cinq ports mais sous un sceau commun

Si l'on interroge les plaisanciers étrangers, il apparaît que les demandes et attentes en termes d'équipement et de services soient assez hétéroclites. Pour autant, plusieurs constances semblent se faire jour, qu'il conviendra d'affiner au fil des enquêtes à venir. Le réseau des cinq villes portuaires étudiées (Dunkerque, Gravelines, Calais, Boulogne-sur-Mer, Etaples) nous apparaît comme une réelle opportunité dans ce contexte. En effet, il est

⁹ Halbwachs, M. (1997, 1^{ère} éd. 1950). *La mémoire collective*. Paris : Albin Michel ; Halbwachs, M. (1994, 1^{ère} éd. 1925). *Les cadres sociaux de la mémoire*. Paris : Albin Michel.

capable, en un espace réduit, de proposer une offre, à la fois ayant une certaine unité territoriale et environnementale, et à la fois une offre diversifiée pour appuyer la spécificité – à cultiver, à renforcer ou à construire – de chacun des cinq ports.

La logique réticulaire entre les cinq ports de la Côte d'Opale concerne préférentiellement deux points qui fédèrent les plaisanciers par-delà leurs différences. De façon assez surprenante, ce qui, aux yeux des étrangers interviewés, forge l'identité du « réseau plaisance Côte d'Opale » consiste dans un rapport de négativité par rapport à l'image renvoyée ou à une réputation colportée. Ce que les plaisanciers étrangers reprochent aux ports de l'échantillon réside d'abord dans la qualité de l'accueil et du service de proximité proposé, ensuite dans la qualité environnementale des pontons et autres équipements portuaires.

Concernant ce dernier point, le souci qualitatif des eaux et équipements portuaires est très largement mentionné comme une constance par les plaisanciers rencontrés. L'engagement dans une démarche de « ports propres » où les déchets (eaux usées, eaux de carénage, solvants, piles, batteries, poubelles, plastiques, etc.) sont sinon bannis du moins traités et recyclés paraît un impératif urgent. « *A Dunkerque, quand on est sorti du restaurant au bout du port, on a vu le bassin à côté... C'était dégueulasse... De l'huile qui flottait, des poubelles ... C'est vraiment pas agréable...* » nous confie un Flamand habitué des escales en Nord – Pas de Calais sur sa route de la Bretagne. Un britannique, adepte des escapades trans-Manche, ajoute « *A Calais, j'étais là avec mon bateau... La vue des immeubles n'est pas très jolie... Et à côté, il y a ces camions qui se garent et font leur vidange, c'est affreux* ». Des reproches récurrents ont été faits sur ce point concernant les ports français de l'échantillon. Paraît conséquemment plus qu'urgente l'inscription dans un protocole plus global – et avec une reconnaissance par une certification par un organisme extérieur indépendant et reconnu également à l'étranger –. Le management environnemental des zones portuaires de la Côte d'Opale apparaît d'autant plus nécessaire que l'image ancienne de la région et de ses ports n'a pas du tout cette dimension. Par ailleurs, « surfer » sur une vague de sensibilité écologique ou environnementale paraît opportun en ce qu'il s'agit là d'une tendance lourde des sociétés européennes, et particulièrement des sociétés du Nord de l'Europe que la Côte d'Opale entend séduire par son offre de plaisance. Si l'obtention du label « *pavillon bleu d'Europe* » est un premier pas, sans doute le passage à une échelle plus ambitieuse est-il indispensable, en ce qu'il toucherait spécifiquement une population de plaisanciers européens soucieux de qualité environnementale et ayant intégré un label plus contraignant dans leurs exigences ou attendus quant aux ports de la Côte d'Opale. En ce sens des efforts doivent être faits tout azimut, dans une logique de gouvernance et de concertation entre les gestionnaires de port, les collectivités locales et leurs services d'urbanisme et de propreté, les yachting clubs et les associations locales (riverains, défenseurs de l'environnement, protection de la nature...). C'est, aux dires de nombreux plaisanciers étrangers, un changement culturel qui est à opérer pour que les ports du littoral Nord - Pas de Calais recouvrent une qualité d'eau, d'air et de propreté conforme aux nouveaux attendus des plaisanciers étrangers et autres vacanciers.

Concernant le premier point, c'est l'offre infrastructurelle qui semble largement défailante, en particulier si l'on en croit les plaisanciers anglo-saxons et néerlandais qui la comparent à celle proposée dans leurs propres ports ou dans d'autres ports français – en Bretagne et en Normandie en particulier -. Les aspirations des nouveaux plaisanciers en termes d'infrastructures et d'équipements portuaires dépassent singulièrement l'offre trop basique

proposée par les cinq ports de l'échantillon, même si des différences subsistent entre les 5 villes. Aujourd'hui, les plaisanciers aspirent à une offre de services qui soit exhaustive, incluant tout à la fois des services au cœur de la zone portuaire et des services connectant la zone portuaire avec l'agglomération environnante. Ainsi, si on écoute les personnes entretenues, la présence minimale consiste en des zones d'achalandage à large spectre d'ouverture (nourriture, boissons, habillement, maison de la presse – tabac, etc., en particulier les dimanches...), des espaces récréatifs et de loisirs à proximité ou aisément accessibles (cinémas, pubs, bars, bowlings, night-clubs, jazz-clubs, etc.), enfin des services de commodité et de confort (petit entretien du bateau, laverie, sanitaires confortables et propres, locations de vélos et de voiture, informations touristiques, horaires de transports en commun pour accéder au centre-ville, etc.). Si la liste peut paraître exhaustive et ne s'applique pas à tous les lieux, un minimum paraît indiscutablement nécessaire et s'avère trop souvent défaillant aux dires des plaisanciers avec lesquels un entretien a été fait.

Dans les deux cas, les ports de la Côte d'Opale sont perçus comme défaillants par ceux qui les fréquentent ou qui les ayant fréquentés n'ont pas renouvelé l'expérience du fait de ces lacunes. A proximité immédiate des pontons, les services attendus concernent des sanitaires en nombre suffisant et très régulièrement entretenus, des services de lingerie ou de lavage/séchage performants, une offre de restauration rapide et de débit de boissons accessible, un commerce de dépannage pour des denrées basiques indispensables au voyage et à un entretien courant d'un bateau. A plus grande échelle, les aspirations concernent en particulier la mobilité des plaisanciers (facilité d'accès aux centres urbains via des services de location de voitures ou de vélos ou des transports en commun réguliers par exemple) qui doit être beaucoup plus facilitée qu'elle ne l'est aujourd'hui, mais aussi l'offre de services de commerce (de proximité et grande surface) ainsi que de services culturels (hauts-lieux touristiques proches, cinémas, théâtres, spectacles vivants, parcs de loisirs, animations, carnivals, festivals, bars, discothèques, cultes,...) qui doit être réelle pour justifier le désir de demeurer sur place mais surtout qui doit être publicisée au cœur de la zone portuaire au moyen de structures d'information et d'initiative touristiques performantes et réactives (les plaisanciers voulant disposer d'une information exhaustive et actualisée de l'offre disponible, non seulement au long de l'année mais précisément au moment de leur venue).

Concernant ces deux aspects, il est évident que la logique fédérative peut s'avérer un atout substantiel pour la région. En effet, des économies d'échelle peuvent être faites dans la circulation d'informations (centralisation de l'information et dispatching entre sites, mutualisation de coûts...) et dans l'achat de moyens (matériel et équipements des pontons et des zones portuaires, etc.) ou de services communs (publicité, information, entretien, etc.) entre les 5 sites. Surtout, un travail en réseau draine des gains réciproques indubitables pour chacun des ports. En informant les uns sur les autres, ils incitent à prolonger le séjour dans la région, au bénéfice de l'économie locale. En se publicisant mutuellement, ils soulignent la richesse et la diversité de l'offre locale et inclinent les plaisanciers à prolonger ou à renouveler leur séjour au long de la Côte d'Opale.

A ce sujet, il apparaît assez nettement, au fil des interviews et des questionnaires remplis, que les différents ports bénéficient d'images assez contrastées. Une opportunité peut donc exister de cultiver ces différences afin d'offrir un panel plus diversifié de ports de plaisance. Si l'on en croit les plaisanciers rencontrés, le distinguo s'opère ainsi :

- Dunkerque est un port d'abord industriel mais avec une vraie vie sociale et des services d'entretien et de réparation performants ; une orientation de son identité

autour de la régénération urbaine, des éco-quartiers, de la rénovation et de la revitalisation culturelle des friches industrielles paraît possible ;

- Gravelines est une charmante bourgade propice au loisir familial, les difficultés d'accès à la zone portuaire et de navigation au long de l'Aa en font un port réservé à des plaisanciers plus experts ; Cette identité familiale et experte avec une mixité entre zones « verte » et « patrimoniale » (fort Vauban, Beffroi...) est une possibilité d'orientation ;

- Calais est un port de ferrys et un lieu du « boire » avec une belle plage ; jouer sur les activités de sable et sur la convivialité festive peut être raisonnablement envisagé dans la mesure où la plage est très étendue et proche du port de plaisance et que le quartier de vie nocturne de cette ville (autour de la Place d'Armes et de la Rue Royale), l'offre culturelle semblant s'orienter principalement autour de la Dentelle (Musée en particulier) et des mémoires de guerres ;

- Boulogne/mer dispose d'un port de plaisance éloigné du centre-ville et surtout mal relié à ce dernier ; Pour autant, l'atout charme de la vieille ville apparaît comme incontestable et l'axe identitaire fort peut se construire autour de ce dernier lieu et de lieux culturels fortement identifiés à la cité (Nausicaa, Place Dalton, Remparts, Hôtel de Ville et Basilique...)

- Etaples est un port plus nature et « sauvage », sa proximité avec la station du Touquet est un potentiel certain mais aujourd'hui peu exploité du fait des logiques circulatoires entre les deux communes qui rendent les échanges malaisés. Ce port mêle ainsi une dimension « populaire » et « naturelle » avec des ambitions plus « élitistes » ; la conciliation des deux dimensions paraît difficile en l'état sauf à imaginer des structures assez distinctes.

Nous l'observons, des identités préexistent qu'il convient sans doute de cultiver, de renforcer et de nuancer pour renforcer la logique réticulaire entre les 5 ports de plaisance et jouer davantage d'une complémentarité entre les 5 sites plutôt que d'une concurrence frontale entre eux. Qui plus est, tout dénigrement d'un des lieux par un autre est préjudiciable à l'ensemble de la région qui doit cultiver l'identité fédérale et l'esprit de territoire plutôt que le repli sur l'infra-local à l'heure de la globalisation et de la multiplication des échanges, en particulier des échanges touristiques européens.

F- De l'utilité d'un SIG pour gérer les ports et de la nécessité d'un temps long pour transformer des habitudes sociales et culturelles...

Si la majorité des acteurs rencontrés et des études lues, en sus de nos propres réflexions, inclinent à considérer que la plaisance est un réel atout de développement économique, culturel, politique et social du territoire de la Côte d'Opale, cette activité s'est développée jusqu'à présent sans réel contrôle ni vision globale à l'échelle régionale et non plus communale ou intercommunale. En raison de l'emprise spatiale croissante qu'elle appelle, en raison du nombre de pratiquants supplémentaires que cela induit et de la pression qui en découle sur le littoral, son environnement et ses différents usagers, il devient sans doute opportun de réfléchir à la mise en place d'un outil SIG pour connaître et gérer la plaisance

dans la Région. A l'instar de ce qui s'est fait en Finistère¹⁰, cet outil permettrait sans doute de mieux réaliser un diagnostic du dispositif d'accueil actuel de la plaisance et surtout, dans un second temps, d'offrir des perspectives « *pour la gestion, l'interrogation, la mise à jour, la simulation de projets, la diffusion de données relatives à la plaisance ainsi que pour leur analyse en regard de données environnementales ou socio-économiques produites par des organismes variés.* »

Enfin, si nous regardons un peu ces premiers éléments d'enquête et d'analyse sociologique, nous observons plus que jamais la nécessité d'un rapport sensible au monde naturel et social. En effet, nous mesurons parfaitement comment et combien la façon et la mesure avec laquelle les plaisanciers entrent dans un port et y déploient des activités sont intimement liées à leur appréhension sensible de l'environnement portuaire et plus globalement de l'environnement naturel et urbain de ces zones portuaires. S'il existe des données objectives de mesure de l'appréciation des ports de plaisance ainsi que de repérage des attentes des plaisanciers, nos observations et nos entretiens montrent aussi combien les éléments culturels et subjectifs de la sensibilité entrent en jeu pour définir les représentations sociales de ces zones si singulières de l'entre-deux (entre la mer et la terre, entre la ville et la nature, entre l'environnement et le culturel...) que sont les ports de plaisance. Les éléments culturels en ce que les imaginaires sociaux et les représentations des lieux, des territoires et des cultures afférentes interfèrent grandement dans l'appréciation *a priori* des ports de plaisance, ce qui incite à des politiques de modestie et de persévérance dans le changement social à initier. Des éléments subjectifs en ce que les plaisanciers sont très différents par-delà ce qui les unifie et que c'est bien un travail de minutie et d'apprivoisement de chaque plaisancier – et non de l'ensemble des plaisanciers – qui apparaît comme le meilleur garant d'une revitalisation des ports du littoral de la Région Nord - Pas-de-Calais.

2- Démarche méthodologique

A- Un croisement entre données quantitatives et qualitatives

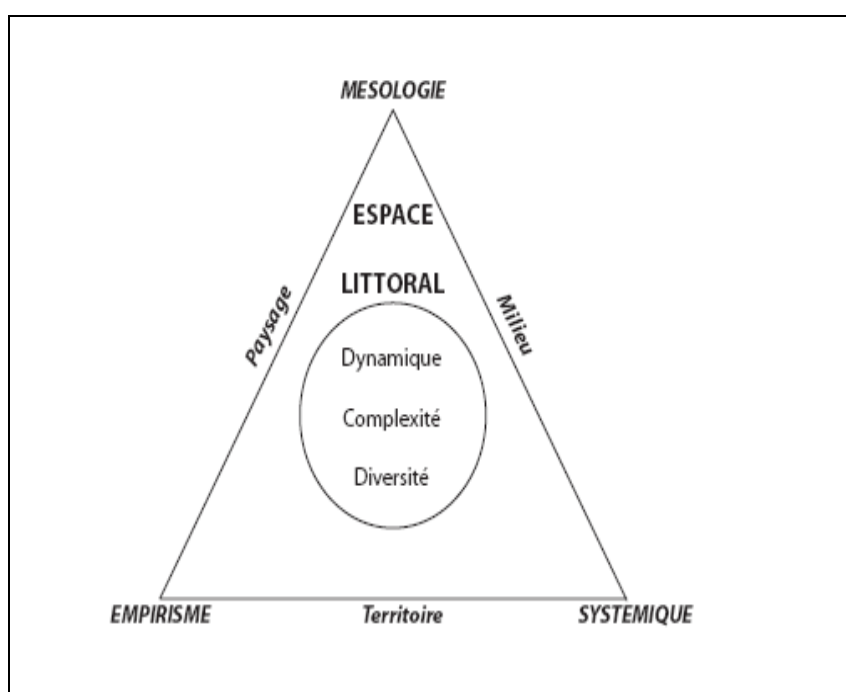
Le travail a regroupé une équipe pluridisciplinaire associant cinq spécialités : économie, économétrie, géographie, gestion et sociologie. Cette spécificité permet d'offrir une double approche, fondée sur une étude qualitative et quantitative. L'approche qualitative est partiellement omise des rapports d'étude, qui se consacrent essentiellement à une présentation de données exclusivement chiffrées, et souvent modélisées. Cette démarche qualitative, définie essentiellement à partir de l'observation de terrain, apporte un complément d'information nécessaire et important pour l'étude des ports de plaisance du nord-ouest européen. **Il est inconcevable de négliger des paramètres relevant d'une approche empirique, qui repose sur les spécificités du territoire.**

10 Nardin, G. ; Le Berre, I. ; Brigand, L. 2008. « Un SIG pour connaître et gérer la plaisance dans le Finistère », *Norois*, n°206, pp. 53-72.

Le positionnement qualitatif repose sur la pratique de terrain, l'analyse des paysages et de ses composantes territoriales, et, le cas échéant, de l'observation des relations du port de plaisance avec la ville.

Il s'agit donc, d'une part, d'une analyse sociogéographique qui intègre trois concepts importants de la géographie, que sont le paysage, le milieu et le territoire. La démarche qui prend en compte ces trois fondements est donc à la fois empirique (pratique du terrain), mésologique (prise en compte du milieu) et systémique (démarche globale et multiscalaire). La figure 1 présente les différentes interactions de cette démarche.

Figure 1. Analyse sociogéographique du littoral



Conception / Réalisation : V. Herbert, 2012

D'autre part, le travail d'étude comprend une approche socioéconomique, qui inclut une étude de marché – en réponse à la commande *princeps* – et une réflexion sociologique sur la symbolique et les comportements des plaisanciers.

B- Une nécessaire approche *in situ* fondée sur une enquête de terrain

Notre étude, bien que s'inscrivant dans la lignée des précédents travaux, se démarque par une démarche plus délimitée géographiquement, mais aussi plus « située » dans l'espace, les personnes enquêtées ont été approchées dans leur milieu, sur le lieu même de leur pratique, c'est-à-dire dans les ports de plaisance ; ce qui devait nous permettre de vérifier l'hypothèse de la forte corrélation entre type de pratique, profil de plaisancier et type de port, avec la vision d'une identification entre une pratique et le lieu de cette pratique, en

s'appuyant à la fois sur la dimension socio-économique – les caractéristiques sociales des usagers, leur capacité financière, leur niveau de revenu et de diplôme – et à la fois sur la dimension symbolique – motivations de la pratique, représentation du port ... Notre objectif vise finalement à construire une typologie fondée sur une segmentation des plaisanciers, à l'échelle des ports de la Mer du Nord, en mettant en avant des relations différenciées aux ports selon les « styles » de navigation.

L'étendue du champ géographique – l'Europe du Nord-Ouest – mais aussi le temps relativement limité qui nous est imparti, a justifié la délimitation de l'échantillon sur la base d'un certain nombre de choix : choix des pays, choix des ports, choix du volume de l'échantillon.

En ce qui concerne le choix des pays, la sélection s'est opérée en fonction de la distance à la Côte d'Opale, les plaisanciers concernés étant censés fréquenter ou être capables de fréquenter cette région, le critère de sélection fondamental est bien ici celui de la proximité relative et de l'accessibilité aux ports de la côte du Nord de la France ; ce sont donc les pays limitrophes qui ont été privilégiés : Belgique, Grande Bretagne, ou assez proches : Pays Bas, Allemagne ; nous avons décidé d'éliminer les ports scandinaves, en particulier ceux du Danemark, pour des raisons de distance et pour des raisons pratiques (temps, langue, moyens financiers ...)

Nous avons ensuite choisi de sélectionner au moins deux ports par pays, en privilégiant une relative diversité. Tout d'abord une diversité géographique : des ports « urbains » ou proches d'un tissu urbain, même si aucun n'est totalement inséré dans un centre-ville, et des ports « nature », éloignés d'une zone fortement urbanisée ; ensuite une diversité selon le mode de gestion : opposition entre ports privés, et ports publics, qui correspond également à l'opposition entre ports fermés et ports ouverts, une distinction importante pour nous, dans la mesure où cela créait des situations d'enquête profondément différentes (l'accès aux pontons facilitant et favorisant d'avantage les rencontres avec les plaisanciers dans le deuxième cas). Précisons cependant que la désignation des ports nous a été fournie par le commanditaire de l'étude (le SMCO) et que nous n'avons pas pu visiter certains d'entre eux, leur accès nous ayant été refusé par les directeurs de ports – cas de Nieuport en Belgique et de Kiel en Allemagne – où une enquête était déjà en cours. Des arbitrages ont donc été opérés et un compromis a été opéré afin d'avoir un échantillon de ports conforme aux attendus de la demande initiale.

Enfin, en ce qui concerne l'échantillon à proprement parler, nous avons considéré qu'il devait toucher au moins 100 plaisanciers pour chaque pays, afin que les résultats du traitement des données soient significatifs. C'est pourquoi, aux deux ports initiaux choisis en Angleterre – Brighton et Gillingham – nous avons ajouté Douvres – le port anglais le plus proche géographiquement de la Côte d'Opale – afin de parvenir à ce chiffre. Les deux ports néerlandais retenus sont Colinjsplaat et Breskens ; en Belgique, ce sont finalement les ports de Zeebruges et Bruxelles, après avoir renoncé à la visite des ports de Nieuport et d'Ostende (refus des autorités portuaires) ; et enfin, en Allemagne, seul le port de Travemünde près de Lübeck a fait l'objet d'une enquête, avec un nombre très limité de réponses en raison d'une météorologie très défavorable. Ce dernier aspect doit être souligné dans la mesure où l'acceptation d'un questionnaire est déjà une chose difficile (spontanément, la réponse première est traditionnellement le refus au regard du fait que les personnes sont sur un espace de loisirs et qu'elles ne désirent pas être inquiétées ou dérangées par autrui, surtout quand cet autrui entre *a minima* dans leur vie privée) et que les conditions météorologiques

nous ont conduit, à maintes reprises, à renouveler les démarches au sein des ports enquêtés, sans qu'hélas la « récolte » de questionnaires fut toujours à la hauteur des efforts déployés.

L'élaboration du questionnaire (annexe) devait répondre à une double préoccupation : à l'approfondissement d'une démarche de recherche « scientifique » dans la perspective d'une analyse sociologique et géographique, d'autre part, à la commande du SMCO, d'avantage orientée vers une étude de marché. Pour faire face à cette double problématique, le questionnaire comporte trois axes : le premier concerne l'identification individuelle des plaisanciers, le second, leurs modalités de pratique et leurs relations au port de plaisance, et enfin un troisième axe concernant leur connaissance de la Côte d'opale et sa fréquentation éventuelle ainsi que leur degré d'appréciation.

- L'identification individuelle s'établit à partir des caractéristiques suivantes : genre, nationalité, âge, situation familiale, CSP, diplôme, lieu de résidence, résidence secondaire, type de vacances

- La pratique de la plaisance concerne d'abord le rapport au bateau (propriétaire ou non, neuf ou occasion, taille du bateau et mode de propulsion), ensuite les modalités même de la pratique (fréquence des sorties, durée des sorties, motivations, ancienneté de la pratique, bassin de navigation habituel, budget des séjours en moyenne dans les ports d'escale, attentes qualitatives vis-à-vis des ports –avec une sélection de 14 critères de choix du port classés de 0 à 5, que ce soit pour le port d'attache ou le port d'escale)

- La relation à la Côte d'Opale repose d'abord sur la connaissance de cette appellation (bonne ou mauvaise réputation – 8 critères négatifs sont suggérés –), puis sur la fréquentation de l'un ou plusieurs des 5 ports de la Côte d'Opale et le degré de satisfaction selon 16 critères positifs classés de 0 à 5 pour chacun des ports : Dunkerque, Gravelines, Calais, Boulogne, Etaples.

Ce questionnaire a été traduit en anglais, en néerlandais et en allemand et proposé dans les différents ports précédemment cités, le plus souvent en notre présence, ce qui a conduit à poursuivre sous forme d'entretiens « ouverts » et plus informels la quête d'informations auprès des plaisanciers, fournissant une mine de renseignements qualitatifs. Ce matériau anthropologique, dont la qualité n'avait pas été initialement anticipée de façon aussi manifeste, nous a permis de nourrir plus avant ce rapport et de fournir des données qui dépassaient le strict cadre demandé.

Le choix de l'étude se porte sur les ports de plaisance des quatre Etats frontaliers ou proches de la région du Nord-Pas-de-Calais, et bénéficiant d'une ouverture maritime permettant un accès au détroit du Pas-de-Calais. Les perspectives sont de pouvoir étudier le degré d'interrelations entre ces ports et les cinq ports du littoral de la côte d'Opale (Dunkerque, Gravelines, Calais, Boulogne-sur-Mer, Etaples). Il s'agit des littoraux de l'Europe du Nord-Ouest, qui comprennent les littoraux des Etats suivants : Angleterre, Belgique, Pays-Bas et Allemagne.

C- Les ports sélectionnés : aspect territorial et conditions de l'enquête de terrain

L'espace en analyse est ainsi composé de plusieurs entités maritimes qui peuvent être interconnectées par la pratique de la plaisance : Manche, Déroit du Pas-de-Calais, mer du Nord, mer Baltique, Escaut Occidental, Escaut Oriental, la mer des Wadden, ainsi que les

mers intérieures néerlandaises (Veersemeer, Makiezaatsmeer, Merkermeer, Ijsselmeer, Lauwersmeer, notamment). Ces entités constituent autant de bassins de plaisance dont leur fréquentation dépend de critères relevant du milieu et de leur situation par rapport aux marchés émetteurs.

Figure 2. Localisation des ports anglais, belges et néerlandais étudiés



Sources : V. Herbert d'après Google Earth

Le dispositif portuaire, qui présente un liseré continu le long de ces côtes est impressionnant, puisque l'on comptabilise plus de 300 ports qui bordent ces espaces maritimes, notamment¹¹ :

- 225 ports en mer Baltique ;
- 91 ports en mer du Nord ;
- 17 ports et marinas de part et d'autre du pas de Calais ;
- 9 ports et marinas en bordure de Ijsselmeer ;
- 3 ports et marinas autour de Lauwersmeer.

¹¹ Les données proviennent du croisement et de a synthèse de plusieurs sources internet, présentées en annexe, et complétées par des données personnelles, obtenues sur l'observation de terrain.

Les États les plus représentatifs sont l'Allemagne (178 ports et marinas), suivie du Danemark (98 ports et marinas). Les Pays-Bas comptabilisent 98 infrastructures. Pour l'espace maritime étudié, il faut inclure les ports anglais concernés (12 comptabilisés dans le détroit du Pas-de-Calais), les 7 ports et marinas belges et les 5 ports français de la côte d'Opale.

Aux Pays-Bas – ports de Breskens et de Colijnsplaat – les enquêtes de terrain ont été réalisées les 10 et 11 juillet 2010. Le temps ensoleillé nous a permis de travailler dans des conditions optimales, puisque l'objectif des 100 questionnaires a été atteint durant ses deux jours (50 pour chaque port).

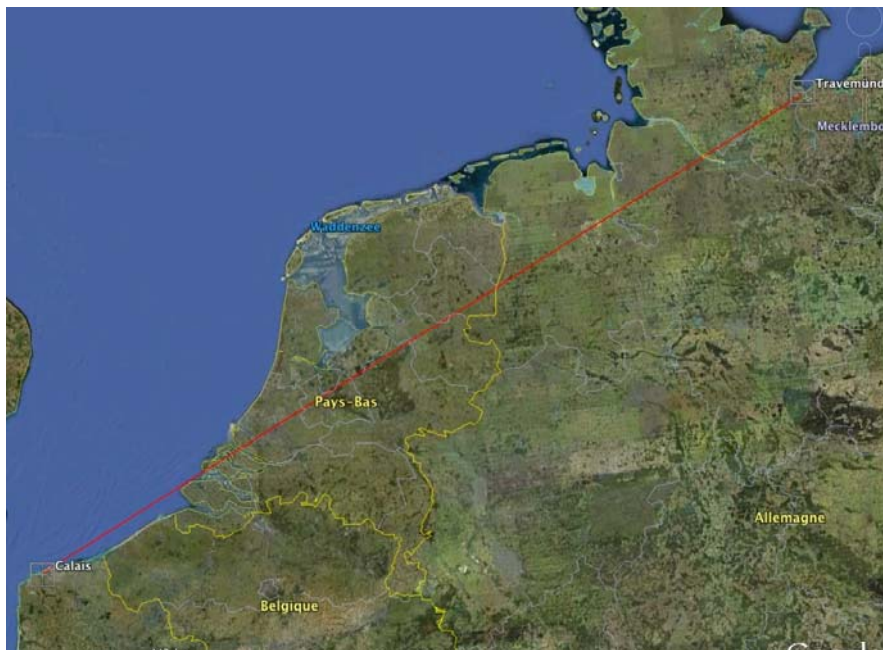
En Belgique, nous nous sommes heurtés, le 12 juillet 2010, aux véto des ports de Nieuport (Royal Yacht Club Nieuport) et des autorités portuaires d'Ostende. A Zeebruges (Royal Belgium Club), les pontons étaient désespérément vides du fait d'un temps pluvieux. Une nouvelle tentative a été réalisée en 2012 : Zeebruges les samedi 27 et dimanche 28 août et le samedi 22 et dimanche 23 octobre et Bruxelles les vendredi 26 et samedi 27 août et le samedi 22 octobre. Il s'avère que la fréquentation de ces deux ports est restée faible, malgré un temps clément et en période de week-end. Concernant le port de Bruxelles, malgré un bon accueil, le port ne compte que 136 anneaux, limitant le nombre de réponses possibles. De surcroît, nous avons comptabilisé une trentaine de bateaux *ventouse*, abaissant encore les possibilités de rencontres. A Zeebruges, c'est, semble-t-il, l'ensemble du site qui apparaît comme problématique, en particulier au regard du faible taux d'occupation des bateaux au long de l'année ; nous aurons l'occasion de revenir sur ce sujet dans le deuxième chapitre.

En Angleterre, – ports de Brighton et Gillingham – les questionnaires ont été réalisés les 28 et 29 août 2010. Malheureusement, les conditions de travail n'ont pas été optimales. Les responsables du port de Brighton, espace fermé et contrôlé, ont toléré notre présence, mais uniquement sur un ponton et à l'entrée de la capitainerie ; ceci a affecté la qualité du démarchage et notre capacité à aller, autant que nous l'aurions souhaité, à la rencontre des plaisanciers, notamment par le biais d'entretiens non directifs complémentaires. Le travail au port de Gillingham s'est effectué un jour de pluie, qui a eu pour conséquence une faible fréquentation du site, lequel, en outre, ne disposait pas d'un nombre très élevé d'anneaux. L'essentiel des passations de questionnaires s'est donc faite au sein du Yachting Club. Ces éléments nous ont conduits à réaliser de nouveaux questionnaires, sur un troisième site anglais, Douvres, le samedi 11 septembre 2010. De nouveau, le nombre d'enquêtes a été limité, du fait de la période saisonnière avancée, qui marque la fin de la majeure partie de l'activité de plaisance dans cette région du globe. Cependant, le quota nécessaire à une analyse statistique significative a été atteint à partir de ces trois ports.

Enfin, le terrain consacré aux ports allemands s'est effectué du vendredi 26 août au lundi 29 août 2011. Les capitaineries n'ont pas laissé l'accès aux enquêteurs, hormis celle du port de Travemünde. Le temps, exécrable, n'a pas été favorable aux enquêtes. Néanmoins, les 20 questionnaires obtenus montrent une pratique de la plaisance qui s'effectue à 100 % en Baltique, indiquant que la Côte d'Opale n'est pas une destination pour cette région et n'est pas connue par les plaisanciers de cette région. Nous pouvons affirmer dès à présent que les plaisanciers fréquentant cet espace (essentiellement Baltique, et l'espace deltaïque néerlandais pour sa partie la plus méridionale) sont donc peu mobilisables pour une pratique touchant les ports de la Côte d'Opale. La figure 3 illustre la distance – importante – qui sépare la Côte d'Opale des rives de la Baltique, avec l'exemple Calais-Travemünde. Entre ces deux espaces se localisent les mers et rives néerlandaises. Ainsi, l'enquête réalisée en

Allemagne montre qu'une étude postérieure et élargie à un espace plus nordique s'avère peu probante.

Figure 3. Distance à vol d'oiseau Calais – Travemünde (All) : 700 km !



Sources : Google Earth

3- État de l'art

L'ampleur et la diversité des publications révèlent l'intérêt que manifestent les chercheurs pour l'étude des ports de plaisance, qu'ils soient appréhendés du point de vue économique, gestionnaire et juridique ou sociologique.

D'origine récente, les ports de plaisance ne se sont développés qu'à partir des années 60, avec l'apparition de la société des loisirs et sont devenus en l'espace de quelques décennies, des acteurs clé de l'économie littorale, ce qui explique leur importance comme objet d'étude. Les statistiques les plus récentes sont fournies par la Fédération Française des Ports de Plaisance (FFPP), une organisation associative au service des ports créée en 1979 : 370 ports de plaisance répertoriés en France en 2009 et 466 installations ou mouillages, soit une capacité totale de 230 000 places (P. Bernier et Y. Ronzier, 2010), résultant d'une évolution très rapide dans les années 70 / 80, mais avec un net ralentissement depuis la fin des années 90.

A- Approche économique

Pourtant, actuellement, le constat général est celui du manque de places : sont évoqués « les ports saturés »(S. Gerbaud, 1994), « Les ports étranglés » (T Motoriol, 2003), « Les ports au bord de la crise de nerf » (Revue Bateaux, 2009) , ou encore est signalée : « La pénurie de places dans les ports français, frein au développement du nautisme »(Y. Gaubert, 2003); il y aurait aujourd'hui environs 54 000 demandes non satisfaites – ceci compte tenu de l'incertitude des statistiques, fondées sur les listes d'attente – mesure contestable en raison des inscriptions multiples des plaisanciers.

Pour autant, face à cette pression de la demande, une première problématique est posée :

Faut-il continuer à développer de nouveaux équipements portuaires de plaisance ?

La controverse fait rage, alors qu'il y a actuellement 72 projets de création ou d'extension en cours, d'autant plus que le littoral apparaît comme un espace fragile et limité, objet de toutes les convoitises et lieu de conflits d'intérêts latents (S. Gerbaud, 1994) : importance de l'impact de l'urbanisation associée aux ports de plaisance, concurrence pour l'occupation de l'espace avec les autres activités liées à la mer (pêche, conchyliculture ...), impacts environnementaux des activités portuaires sur des zones vulnérables, législation plus contraignante (Loi Littoral),... Autant de freins au développement des ports, auxquels il faut ajouter le fait que les sites constructibles et bien protégés se raréfient, ce qui risque de renchérir les coûts des nouvelles installations.

Ceci conduit à poser la question de l'échelle pertinente pour l'arbitrage territorial (J. Debrie, 2008) et, de façon plus concrète, celle du maillage des équipements portuaires le long du littoral : « La croisière côtière réclame une certaine densité de structures d'accueil, accessible à toute heure, et dont l'espacement correspond au maximum à l'étape journalière moyenne, soit entre 20 et 30 milles nautiques. Il n'est pas nécessaire que la totalité de ces sites atteignent un haut niveau d'équipement ». (N. Bernard, 2005) : différents types de structures peuvent s'inscrire dans ce maillage, ports d'équilibre, ports d'escale, sites d'abri, de telle sorte qu'il n'y ait pas « d'angles morts » pour assurer la sécurité des plaisanciers, à l'image du réseau de plaisance du littoral du Finistère (N. Bernard, 1993).

Pour apporter une réponse complète à cette première question, il faut en évoquer une seconde :

Quels sont les enjeux économiques des ports de plaisance ?

« Le port, service public ou entreprise rentable ? » (P. Duchêne, 2006).

La première étape consiste en mettre face à face les coûts et les recettes (MAYA Groupe de travail¹ : Les ports de plaisance et l'économie): Coûts directs / coûts indirects, coûts d'investissement/ coûts de fonctionnement ; puis, recettes directes/recettes indirectes.

Le groupe s'interroge sur la méthodologie appropriée pour estimer la valeur ajoutée du fonctionnement d'un port de plaisance : dans quelle mesure est-il à l'origine d'une création de richesses ? On opère la distinction entre valeur ajoutée directe : celle qui est réalisée en répondant à la fonction de port de plaisance, la valeur ajoutée indirecte : celle réalisée par les entreprises établies à proximité et qui appartiennent au réseau maritime (construction navale, réparation ...), et enfin, la valeur ajoutée dérivée : celle qui est réalisée par les entreprises situées sur le port et pourvoient aux besoins des utilisateurs attirés par l'ambiance générée par le port (touristes ou nouveaux habitants) Sur le littoral du Finistère, on peut mettre en avant trois situations (N. Bernard, 1993) : des ports à forte valeur ajoutée qui génèrent d'importants courants commerciaux et créateurs d'emplois, des ports à médiocre valeur ajoutée, pénalisés par un environnement technique et commercial dévalorisant, faute d'espace ou faute d'un marché suffisant, et des ports à faible valeur ajoutée, dont la fonction se réduit au stationnement de bateaux.

Mais, dans cette perspective, il semblerait que les ports de plaisance s'avèrent être rarement des équipements rentables (N. Bernard, 2005) : face aux charges courantes élevées auxquelles s'ajoute une fiscalité, dénoncée comme très lourde, les recettes d'exploitation apparaissent « toujours insuffisantes et peu diversifiées », l'essentiel provenant de la location

des places de port aux usagers ($\frac{3}{4}$ des rentrées d'argent); en France, en effet, les fonctions commerciales et techniques sont encore trop faiblement intégrées et ne contribuent pas assez à l'équilibre financier. D'autre part, les tarifs sont très variables d'un port à l'autre et varient selon la taille du bateau, selon la saison et selon le type de forfait (annuel ou mensuel ou autre).

Si l'on s'en tient à cet aspect purement financier, la réalisation d'un port ne semble donc pas être une opération rentable en elle-même, c'est pourquoi les promoteurs y associent en général des programmes immobiliers qui permettent de rentabiliser les équipements portuaires. Mais il faut aussi prendre en compte plus largement les retombées socio-économiques indirectes dans une évaluation plus extensive :

- prise en compte des dépenses des plaisanciers, qu'ils soient résidents, non résidents, mais à leur port d'attache ou qu'ils soient de passage; ces derniers constituant une « véritable clientèle touristique » ;

- retombées en terme d'emplois, mais elles seraient finalement assez limitées, surtout en ce qui concerne les emplois directs, ce n'est manifestement pas une activité de main d'œuvre (estimation confirmée par de nombreuses sources : 0,5 à 1,5 emplois pour 100 bateaux), quant aux emplois indirects (5 à 10 pour 100 bateaux), ils sont le plus souvent saisonniers.

Pourtant, l'intérêt économique d'un port n'est guère remis en question : la plupart des auteurs s'accordent à reconnaître qu'il se manifeste surtout en terme d'image (N. Bernard, 1999) : « image valorisante de la station ou de la ville », « une des justifications du port se trouve dans le regard qu'on porte sur lui (...) l'une des nouvelles fonctions du port est donc de « se donner à voir ».

Ceci est à rapprocher de la conception multifonctionnelle du port : (N. Bernard, 2005): « Il faut faire du port tout à la fois un espace de vie, un produit touristique et un pôle d'animation ».

Cette perspective renvoie à la relation du port de plaisance au territoire, le développement du port de plaisance comme instrument de l'utilisation plurielle de l'espace, de structuration du littoral et de son arrière-pays (MAYA). Cette approche se réfère à la notion de « bassin de plaisance », notion associée à l'appropriation d'un territoire « qu'elle soit matérielle – aménagements et ouvrages portuaires – ou immatérielle – découlant des pratiques et des habitudes » (D. Retière, 2006) :

« Les acteurs raisonnent en fonction d'un réseau de ports ou de mouillages et de flux dans un espace cohérent, qui s'étend du lieu de résidence des navigateurs à leur zone de navigation. » (D. Retière, 2006).

Dans cette approche, ce qui est privilégié, c'est la relation du port à la ville, en soulignant le pouvoir attractif et aussi le pouvoir structurant du port de plaisance sur le tissu urbain (N. Bernard, 1985) (P. Duchêne, 2006), d'où la nécessité d'intégrer le port dans la ville, de lui faire jouer pleinement son rôle touristique et d'animation : soit qu'il revitalise un quartier côtier (en remplacement d'autres activités portuaires), soit qu'il crée une nouvelle zone urbanisée, et déplace le centre de gravité de la ville, lui permettant de se réappropriier sa façade littorale. Dans tous les cas, on peut noter une réciprocité des impacts: ville-port, port-ville. L'impact touristique d'un port s'exprime aussi en termes d'image : « Le port s'ouvre sur un espace de liberté. Il cristallise les valeurs attribuées à la mer et aux bateaux (évasion,

harmonie...). A une époque où l'image se vend et fait vendre, le port de plaisance devient « image de marque » pour la station, témoin de qualité de vie et de dynamisme local» (N. Bernard, 1999).

Mais il se trouve qu'aujourd'hui, les potentialités de développement de nouveaux ports de plaisance semblent fortement limitées, c'est l'enjeu de la problématique suivante :

Face aux conflits pour l'usage du littoral et aux divers freins à l'extension des équipements portuaires, quelles solutions pour faire face à la pression de la demande ? Et, tout d'abord, pour quelle demande ?

Quels ports pour quelles pratiques de la navigation ?

Face à cette première question, le constat est celui d'une grande diversification des pratiques de la navigation, en partie liée à une relative popularisation de la plaisance qui s'est ouverte récemment à de nouveaux publics ; de sorte que les attentes vis-à-vis des ports se sont également diversifiées, en même temps que ceux-ci ont dû développer de nouvelles fonctionnalités : l'identité portuaire apparaît désormais complexe et d'une extrême diversité. Les travaux portant sur les ports de plaisance conduisent presque systématiquement à une tentative de classification de ces ports selon différents critères. Citons quelques exemples de typologies portuaires :

- des typologies selon la morphologie du littoral (N. Bernard, 2005) : « port-abri », en site naturel, induisant des équipements légers et de faibles coûts de réalisation ; ports en infrastructures existantes, remplaçant d'autres activités portuaires; ports en avant du trait de côte, induisant des structures lourdes mais très fonctionnelles, coût élevé; ports réalisés en retrait du trait de côte, structures fermées, bien protégées souvent conçus au cœur d'un ensemble immobilier ;
- des typologies selon la taille du port et sa capacité d'accueil (P. Bernier & Y. Ronzier, 2010) ;
- des typologies selon la situation par rapport à la ville (P. Duchêne) : le « port technique », en site isolé ou périphérique avec une coupure forte; le « port station », intégré dans un site touristique ou urbain nouveau, type marina et qui légitime le développement résidentiel; le « port urbain », ancien ou nouveau quartier valorisé par le port « waterfront régénération ».

Aujourd'hui, les créations ex nihilo de ports artificiels sont assez largement remises en cause ce qui conduit à privilégier différentes solutions (S. Gerbaut, 1994) (N. Bernard, 2005) :

- les extensions, plus faciles à mettre en oeuvre administrativement ;
- les zones de mouillage : accueil moins coûteux et souvent saisonniers, mais la multiplication des mouillages sauvages risque de devenir problématique pour l'environnement ;
- les ports à sec : solution vivement préconisée par la FFPP, essentiellement adoptée sur la côte méditerranéenne, mais les gigantesques hangars risquent de se révéler peu esthétiques en bord de mer ;
- la reconversion des friches portuaires : les potentialités sont reconnues comme très importantes et permettent souvent de valoriser des espaces portuaires délaissés par des activités en déclin (pêche, commerce, industrie, marine nationale) ;

- la rationalisation des structures existantes : soit en réaménageant les pontons en place pour optimiser l'occupation, soit en gérant mieux les places vacantes des « résidents » lorsqu'ils partent en croisière, afin d'accueillir les plaisanciers de passage (gestion informatisée des flux) ;
- Les changements de comportement des plaisanciers : certains préconisent des incitations à la mobilité des bateaux (compte tenu du grand nombre de bateaux en permanence au port), d'autres proposent des incitations à la copropriété des bateaux (bateaux partagés entre plusieurs familles, mais ceci ne sera guère favorable à l'essor de la filière nautique !).

B- Approche gestionnaire et juridique

En ce qui concerne la gestion des ports de plaisance, le régime juridique est assez complexe et résulte d'évolutions du droit relativement récentes. A l'origine, des ports de plaisance ont pu se créer simplement sur la base d'autorisation d'occupation temporaire du domaine public (AOT), ce qui a permis l'apparition de ports privés, mais ensuite, l'Etat a interdit toute appropriation privée de l'espace côtier, et la décentralisation a confié la gestion des ports de plaisance exclusivement aux communes (R. Rezenhel, 2000) (J.M. Becet, 1987);

« Les nouvelles lois de décentralisation confortent les communes, communautés de communes, communautés d'agglomération et communautés urbaines; elles ont compétence pour créer, aménager et exploiter les ports maritimes dont l'activité principale est la plaisance » (M.M. Damien, 2006).

Mais les communes ont seulement la concession (et non la propriété) des ports et les plaisanciers louent en général leur emplacement à l'année (amodiataires). Le concessionnaire (donc la commune) peut choisir entre différents modes de gestion : la gestion en régie, où les usagers sont associés à la gestion au sein d'un organe consultatif : le Conseil Portuaire ou la gestion déléguée, c'est-à-dire, soit confiée à une CCI soit à une SEM, sur la base d'un partenariat mixte (privé/public).

En France, la répartition des types de gestion des ports de plaisance est la suivante (D. Bo, 2006)

| | |
|--------------------------------|-----|
| Publique (régies municipales): | 55% |
| Consulaire : | 11% |
| Semi publique : | 11% |
| Privée : | 16% |
| Associations clubs : | 7% |

En réalité, les communes voient leurs compétences relativement limitées lorsqu'il s'agit de créer ou d'étendre un port de plaisance, le niveau communal s'avérant souvent trop étiqué pour concevoir un véritable projet d'aménagement du territoire. Donc la loi Littoral ou les Schémas de Mise en Valeur de la Mer sont opposables aux documents d'urbanisme locaux (PLU et SCOT), qui doivent être compatibles avec leurs dispositions (J.M. Becet, 1987). On reconnaît donc le principe d'une hiérarchie des normes applicables pour l'aménagement du littoral, et ceci, en particulier en ce qui concerne la préservation de l'environnement.

Ainsi faut-il souligner ici la relation incontournable entre gestion des ports et développement durable.

C'est un thème très « porteur », on constate en effet la multiplication des articles, séminaires, colloques portant sur la question de l'environnement. Ainsi les 4èmes rencontres « Activités portuaires et développement durable » qui se sont tenues à La Baule les 30 juin et 1er juillet 2010 rappellent la priorité absolue des gestionnaires de ports de plaisance accordée à cette préoccupation.

D'une part, quelques grands principes doivent être retenus :

- Le principe d'équilibre : contrôler la capacité d'accueil en fonction des trois priorités suivantes : la préservation de certains espaces, celle de certaines activités, et la fréquentation du rivage, ce qui se traduit par un zonage minutieux entre ZNIEFF, ZICO, sites classés, sites inscrits,...
- Le principe de regroupement de l'urbanisation : impératif de continuité pour éviter le mitage
- Le principe de préservation des espaces remarquables : identifier les espaces et milieux concernés pour les protéger
- Le principe de libre accès au rivage

D'autre part, des engagements sont pris, à travers les Chartes de qualité, Labels bleus ... pour mettre en place des mesures favorables à la protection de l'environnement

Elles concernent la gestion des eaux littorales :

- protection et qualité, traitement des eaux usées,
- récupération et recyclage ...
- dragage et sédiments
- réglementation environnementale, labels, certification ...)

C- Dimension sociale

En premier lieu, l'évolution de la pratique de la plaisance et l'élargissement de la clientèle, liés à une certaine « démocratisation » a conduit à une diversification de cette population ; alors qu'auparavant, les plaisanciers constituaient une population relativement homogène, il apparaît que ce n'est plus le cas actuellement, toutes les études conduisent à mettre en évidence une nette segmentation de cette population et à dresser une typologie des différentes « familles » de plaisanciers, sur la base d'un certain nombre de critères.

Les pratiques de navigation font l'objet de nombreuses réflexions et les analyses conduisent à mettre en avant ces critères qui permettent de définir et de caractériser les différentes modalités de navigation.

En premier lieu, et le plus souvent, elles s'appuient sur les critères de durée et de fréquence, qui permettent d'établir une distinction entre « pratique régulière » et « pratique occasionnelle », ou encore entre « pratique passion » et « pratique loisir » (P. Duchêne, 1994) ; sans oublier une catégorie relativement importante : les plaisanciers « non naviguant », c'est-à-dire, ceux qui ne sortent pratiquement jamais en mer . On peut noter d'ailleurs la forte sous-utilisation des bateaux : utilisation moyenne de 72 heures en temps cumulé soit 11 jours par an, d'où l'importance du nombre de « bateaux ventouses » servant de résidence secondaire.

Quant à la durée des sorties, l'essentiel de la navigation de plaisance se fait dans un espace bien délimité : le « bassin de navigation », défini comme « une zone côtière accueillante de manière homogène, limitée à ses extrémités, soit par un passage dangereux, soit par une longue distance sans abri, soit par un autre bassin présentant un style différent ... » (N. Bernard, 1993) ; ce qui conduit un certain nombre de plaisanciers à se limiter à des sorties de courte durée, à l'intérieur de leur bassin de navigation.

En fait, la délimitation de la distance, en zone de navigation autorisée, est définie de façon réglementaire selon la taille du navire et son niveau d'équipement (instrument de navigation et matériel de sécurité), six catégories sont définies selon la distance à un abri ou à la côte (B. Tonini et B. Trouillet, 2006) :

- catégorie 6 : pas plus de 2 milles d'éloignement ;
- catégorie 5 : 5 milles ;
- catégorie 4 : 20 milles ;
- catégorie 3 : 60 milles ;
- catégorie 2 : 200 milles ;
- catégorie 1 : au-delà, croisière hauturière.

La majorité des plaisanciers ne naviguent jamais au-delà de leur bassin de navigation et relèvent des catégories 4 à 6.

Une autre typologie des pratiques repose sur la motivation qui permet d'établir la classification suivante:

- les « sportifs », (peu nombreux, valorisent la compétition et les performances du bateau),
- les « initiés » (plaisanciers avertis, pratiquant la croisière côtière et, dans une moindre proportion, la croisière hauturière),
- les « pêcheurs » (assez nombreux dans les ports bretons),
- les « promeneurs » (les plus nombreux, privilégient les sorties à la journée, dans une perspective de loisir détente),
- les « propriétaires » (leur but est surtout la propriété d'un bateau, comme faire-valoir social) (N. Bernard 1993).

Cette typologie peut être croisée avec la typologie selon le mode de propulsion du bateau : voile ou moteur, et celle de sa dimension.

Enfin, dans une perspective plus économique, celle d'une véritable étude de marché, l'enquête réalisée auprès de l'ensemble des plaisanciers français par ODIT France (Observation, Développement et Ingénierie Touristique 2009), peut être considérée comme une référence pour l'analyse des comportements des plaisanciers. Cette enquête portant sur le marché de la plaisance met en relation les caractéristiques de l'« offre » portuaire, à travers un état des lieux des ports de plaisance français, leur positionnement stratégique, et celles de la « demande » exprimée par les plaisanciers français en réponse à différents types de questionnaires, avec pour objectif de mieux connaître et mieux cerner les besoins et les attentes de cette clientèle, du point de vue de leurs usages des bateaux et de leur consommation de biens et services liés à la plaisance ; ceci, afin de définir une typologie pour mieux répondre à la diversité de ces attentes et favoriser le développement des ports

de plaisance et de la filière nautique en général [ODIT France –Observation, Développement et Ingénierie Touristique 2009] :

En mixant le profil socio-économique et le profil de la pratique du nautisme, les résultats de l'enquête ODIT ont permis d'identifier cinq familles de plaisanciers, discriminées selon leurs pratiques et leurs attentes :

- Les « **séniors libérés** » : retraités aisés, dont la pratique est intense et souvent lointaine

- Les « **hyper dynamiques** » : plaisanciers plus jeunes et actifs aux revenus intermédiaires, pratiquant la plaisance dans le cadre de vacances multiples et sportives

- Les « **habitués** » : retraités moins aisés, pratiquant la plaisance comme hobby, loisir individuel au quotidien, plus souvent sur bateau moteur, avec des sorties fréquentes mais de courte durée

- Les « **nouveaux plaisanciers** » : plaisanciers plus jeunes, aux revenus intermédiaires, pratiquant la voile comme activité de loisir de proximité

- Les « **expérimentaux** » : plaisanciers plus jeunes, qui expérimentent la plaisance comme une activité possible parmi d'autres, comme opportunité de vacances en concurrence avec d'autres.

Ces profils sont ensuite associés à 3 grands modes de pratiques : le mode plaisance-passion, correspondant aux deux premiers profils, le mode local ou plaisance-loisir de proximité, qui correspond au profil des « habitués », et le mode séjour ou plaisance-vacances, correspondant aux deux derniers profils. Une enquête plus qualitative concernant les attentes prioritaires des individus, permet de mettre en évidence une hiérarchie des besoins relativement différenciée selon ces segments de plaisanciers ; aussi bien en ce qui concerne le choix du bateau, que le choix du port et des caractéristiques que celui-ci est censé offrir (sécurité, confort, environnement ...)

Mais, les pratiques de navigation révèlent aussi une autre dimension sociologique, qui détermine en partie les modalités et les lieux d'exercice, selon un processus d'identification sociale et culturelle. Ainsi certains auteurs ont développé cet aspect en reprenant les concepts bourdieusiens et en les appliquant à l'analyse des pratiques de la navigation.

On fait apparaître la reconnaissance du groupe des plaisanciers comme une tendance durable, en même temps qu'un certain attachement à des formes de distinction, qui cimente, malgré des profils divers, l'ensemble du groupe (T. Michot 2006). On y retrouve l'opposition entre les pratiquants à la voile et les adeptes du bateau à moteur, fondée sur des différences de CSP et de capital culturel, mais aussi l'opposition entre nouveaux pratiquants et anciens pratiquants, ce qui détermine une nouvelle typologie des familles de plaisanciers: « hédoniste-sensation », « pêche-promenade », « vieilles coques », « prestige-plaisir », « ventouses ».(T. Michot, 2006).

Il s'agit de montrer la différenciation symbolique dans la relation au bateau, en même temps qu'un certain attachement à des formes de distinction, qui cimente, malgré des profils divers, l'ensemble du groupe ; tout en soulignant le fait que le monde de la plaisance apparaît assez stable dans ses principes de structuration, sur la base des oppositions suivantes : « voile/moteur », « gros/petit », « ancien/récent » ; ceci permet de proposer une

autre typologie des familles de plaisanciers : « hédoniste-sensation », « pêche-promenade », « vieilles coques », « prestige-plaisir », « ventouses ».(T. Michot 2006)

Dans une approche similaire, également inspirée des travaux de Bourdieu, la thèse de C. Créach' appréhende la problématique de la démocratisation des pratiques, à partir de l'exemple des clubs nautiques de Nantes.

Elle établit une première distinction entre les pratiques de la régates, plutôt axées sur le rapport à la technique et les pratiques de la croisière, axées sur le rapport à la nature, chacune étant dominante dans l'un ou l'autre des clubs nautiques de la ville et constituant un milieu plus ou moins fermé.

Ensuite, elle établit une hiérarchisation liée à l'expérience de la navigation, opposant les « héritiers » et les « prétendants » : les premiers ayant eu une acquisition précoce et « légitime » de la voile, ont développé un sentiment de compétence, et intériorisé les codes et les pratiques de façon naturelle; les seconds, venus plus tard à la voile, doivent passer par un apprentissage méthodique et plus laborieux pour l'acquisition de ce nouvel habitus, et sont soumis à respecter les critères imposés par les premiers (C. Le Creach' 2003); ce qui la conduit à relativiser l'idée de démocratisation, le passage d'un groupe à un autre étant pratiquement impossible.

Ces études permettent de dégager une hypothèse forte, celle d'un rapport spécifique au port de plaisance, avec l'idée sous-jacente que le choix du port n'est pas neutre et indifférencié, qu'il correspond aussi au choix du mode de pratique et que la segmentation comportementale des plaisanciers détermine en partie une préférence pour tel ou tel type de port , selon sa situation géographique (port urbain ou port nature), selon son niveau d'équipement (port de navigation hauturière ou port de navigation côtière) ... et surtout, selon sa proximité et son accessibilité du lieu de résidence, un critère fondamental aussi bien en Bretagne (N. Bernard) que sur le littoral de Nord-Pas-de-Calais : « L'analyse de l'origine géographique des usagers de ports de plaisance du Nord ou du Pas-de-Calais souligne avec évidence à quel point la clientèle est régionale : 94,8% des usagers résident dans ces deux départements. » (J. Lageiste 1999).

Ceci permet de repérer des tendances plus ou moins marquées de pratiques dominantes dans certains ports de plaisance fréquentés de manière privilégiée par certains types de pratiquants adeptes d'un mode de navigation spécifique ; cette différenciation pouvant être observée aussi bien sur le plan régional, ou inter-régional : littoral méditerranéen / littoral breton ou nordique, que sur le plan infra-régional : différences repérables par exemple, entre les ports bretons, mais aussi, sans doute, au niveau international : ports anglais, néerlandais ou belges ...

II- PRATIQUES IN SITU DES PLAISANCIERS NORD-EUROPÉENS

1- Caractéristiques des ports étudiés

A- Caractéristiques des ports anglais

Douvres :

Le port est intégré dans le système urbain de la ville portuaire de plus de 35 000 habitants. Le bassin de plaisance se situe à proximité du front de mer de Douvres. Le site fait face au détroit de Pas-de-Calais, à hauteur de Calais.

L'accès au port s'effectue par l'entrée Ouest, utilisée également par les paquebots.

L'espace portuaire compte 3 bassins, totalisant un peu plus de 400 places :

- 1 bassin à marée, contenant 114 postes accessibles 24h / 24.
- 1 bassin fermé (Granville Dock), contenant 132 postes, accessibles pendant 6% du cycle de marée.
- 1 bassin fermé (Wellington Dock), fermé par un pont tournant et une écluse, contenant 161 postes.

Le tirant d'eau reste limité à 2,5 m.

Le dispositif est complété par une zone de mouillage à l'extérieur (*Outer Harbour*), face à la plage de Douvres, mais cet espace est fortement exposé à la houle.

Figure 4. Port de Douvres



Sources : <http://uk-map1.com/517899.html>

Tous les pontons disposent de l'électricité et de l'eau douce. Le port assure un service d'urgence 24h/24. Il dispose d'un appareil de levage d'une capacité de 50 tonnes. Le service d'avitaillement en combustible est assuré 24h/24. Les toilettes, les douches et la laverie automatique sont accessibles 24h/24 et la surveillance est assurée 24h/24, sachant que le lieu est sécurisé est fermé.

Gillingham :

Le port s'ouvre sur la rivière Medway qui débouche dans l'estuaire de la Tamise. Le milieu est à dominante fluviale. L'espace environnant est constitué d'éléments urbains (la ville compte près de 10 000 habitants, mais est intégré dans le réseau de la conurbation du grand Londres, dont le Kent fait partie) et d'anciennes friches portuaires réhabilitées, sur les bords de la Medway.

Le site est arboré et se présente comme un hameau intégré.

Le port est composé de deux bassins, d'une capacité totale de 500 places, accessibles à tout heure de la marée. Un troisième bassin à marée complète le dispositif.

L'accès terrestre est facilité par la présence de la gare de Gillingham et le réseau routier composé de l'autoroute A2/M2.

Le site est intégré au bassin londonien et ouvre, au sud, sur le Kent.

De nombreux aménagements sont intégrés au dispositif : magasin d'accastillage, bar-restaurant, laverie, douches, toilettes, espace pour enfants...

L'atelier de réparation navale peut accueillir des navires de 65 tonnes d'une longueur de 26 m.

Les infrastructures comprennent également une piste d'atterrissage pour hélicoptères.

Figure 5. Port de Gillingham



Source : Google Earth

L'ensemble est sécurisé 24h/24h. A titre indicatif, le coût annuel de l'anneau est de 270 £/m

en bassin fermé et de 178 £ /m dans le bassin à marée¹².

Enfin, ce port a obtenu le Five Gold Anchors délivré par le Yacht Harbour Association¹³.

Brighton

Les infrastructures sont intégrées dans la ville qui compte 480 000 habitants (partie sud est). Il s'agit ici d'une marina intégrée disposant de 1500 places sur pontons, et de 100 places pour les visiteurs (ponton 10).

Les équipements sont nombreux et de haut standing : eau, électricité, laverie, sanitaires (douches, WC) qui comprennent aussi des concepts de salles de bains privées qui intègrent dans un espace fermé personnel l'ensemble des commodités (douche, lavabo, WC).

Les services techniques sont aussi importants, puisque on y note la présence de grues et de chariots de halage, une cale de mise à l'eau, et un poste d'avitaillement pour le carburant.

Le port jouxte un espace composé de restaurants, de commerces, d'espaces de loisirs (cinémas, discothèques, bars, etc.) et de magasins d'accastillage.

Un supermarché complète l'offre commerciale. Un parking à 3 niveaux permet d'accueillir les voitures.

Le port de Brighton apparaît comme étant d'un standing supérieur en comparaison aux autres sites. Le traitement des questionnaires nous permettra d'établir une analyse comparative par rapport aux autres profils socio-économiques des différents ports étudiés.

Figure 6. Plan du port de Brighton



Sources : <http://www.premiermarinas.com/>

¹² 1 £ = 1,15 € au 1^{er} mars 2011.

¹³ Les Gold Anchors Awards sont matérialisés par 3, 4 ou 5 ancres. Les critères d'évaluation intègrent notamment l'organisation générale du port en matière de services, de management, de protection, environnementale et d'équipements. A titre indicatif, Etaples et Gravelines ont obtenu trois ancres en 2010. Boulogne-sur-Mer, Calais et Dunkerque, quatre.

Il est à noter que ces ports sont situés dans le sud et l'ouest du bassin londonien et bénéficient d'un marché émetteur quasiment sans égal en Europe. Ils sont tous accessibles par autoroute, à moins de deux heures de la première agglomération d'Europe, en comptant les éventuels embouteillages...

B- Caractéristiques des ports belges

Les ports belges sont, comme les ports anglais, des ports privés.

Zeebruges

Le port de Zeebruges se situe dans le fond du port de commerce, spécialisé dans la conteneurisation et les car-carriers. Il occupe l'espace qui était initialement voué à la pêche. La plus grande partie est gérée par le Royal Belgian Sailing Club. Le port est dépendant des marées (port ouvert) et dispose de 250 places, dont seulement 20 pour le passage. Il est équipé d'installations classiques comme l'eau et l'électricité sur les pontons. A noter que les sanitaires (douches et WC) sont situés à l'extérieur du port. Un ensemble immobilier à vocation résidentielle et commerciale côtoie les quais. Il est à noter que ce dispositif, assimilable à une marina, semble être peu actif, comme nous avons pu le constater à chacune de nos visites (photographie 1). La partie sud est d'ailleurs encore en friche révélant un échec dans le programme immobilier qui devait appuyer l'activité plaisance.

Photographie 1. Samedi 26 août 2011, 17 h : Zeebruges et sa marina...



Crédit photographique : V. Herbert©2011

Figure 7. Port de



Zeebrugge

Sources : Google Earth

Bruxelles

Le port de Bruxelles est un port fluvial, essentiellement consacré à une fonction d'hivernage (15 000 m² annoncés). La plupart des navires y séjournent entre octobre et avril, la période estivale voyant ces navires séjournier sur la côte belge ou néerlandaise (Breskens pour l'essentiel).

Le port est géré par le Bruxelles Royal Yachting Club qui annonce 200 anneaux. Lors de nos visites, nous n'en avons comptabilisé que 136, avec un fort pourcentage de bateaux « ventouses » (une trentaine recensées). Les navires ayant un tirant d'eau maximum de 2,5 m peuvent y accéder.

Le grand atout du port réside dans sa fonction de réparation et de carénage : le site dispose d'un hangar de 200 m² ainsi que deux grues à portique de 1 tonne et de 25 tonnes, un poste à soudeuse. Le terre plain peut accueillir près d'une trentaine de navires.

Le club-house, intégré à l'espace, dispose d'une salle de toilettes, de douches, de WC, d'une buanderie équipée d'un lave-linge et d'un sèche-linge. D'autres services sont aussi présents : téléphone, connexion wi-fi, restaurant, bar (club-house), ainsi qu'un parking privé.

Un autre élément à signaler est le lien du port avec le Centre Nautique, inauguré en 2006, et qui jouxte les installations du port de plaisance. Ce dernier intègre quatre associations : école de voile du BRYC, scouts marins, Vorps Royal des Cadets de la Marine, et Brussel Open Scouting.

L'accès du port de plaisance, à proximité de la capitale européenne, est facilité par des infrastructures de transport complètes : métro, train, aéroport, autoroute. On le comprend,

ce port est un point d’ancrage facilité par la région de Bruxelles-Capitale, en un contexte plus global d’intégration urbaine du port de plaisance.

Figure 8. Port de Bruxelles



Sources : Google Earth

C- Les caractéristiques des ports néerlandais

Le cas des ports néerlandais est différent du contexte anglais. Les deux ports étudiés présentent des profils spécifiques. En outre, ils sont ouverts au public, contrairement aux 3 sites anglais, en ne présentant pas de portes ou de grilles à l’entrée des pontons. Cette particularité leur donne une dimension plus abordable et leur confère une ambiance plus conviviale que leurs homologues anglais.

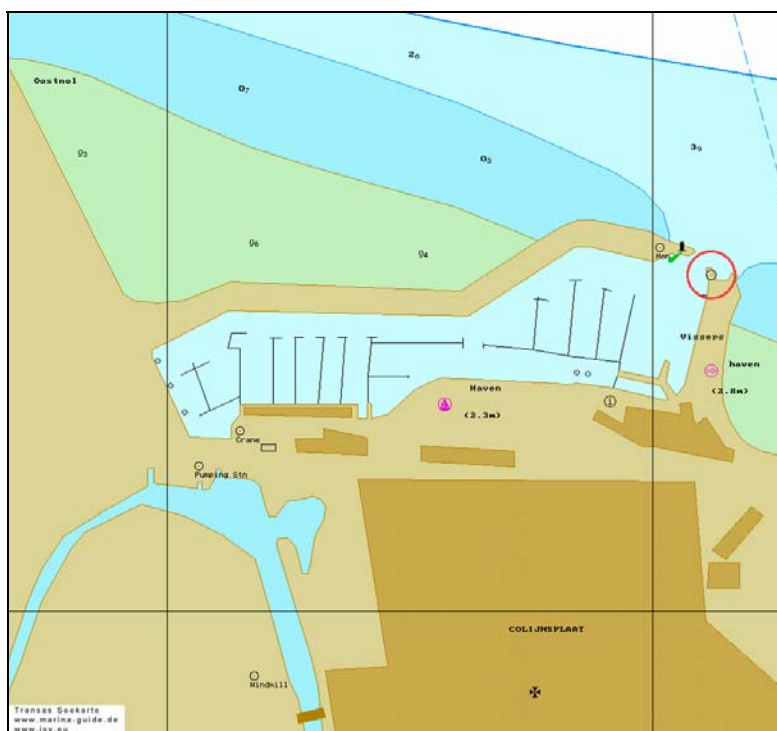
Colijnsplaat est un village de 1525 habitants, situé dans la province de Zélande.

Le port de plaisance est adossé au village, et séparé de celui-ci par une digue de protection. Il s’ouvre directement sur l’Escaut Occidental, par sa parie nord-est, à proximité du pont de Zeeland et proche de l’entrée de la Versemeer. Le site peut être considéré comme étant intégré dans un milieu à dominante rurale.

Le nombre d’anneaux est de 550 et le tirant d’eau maximum est de 2,6 m.

Les équipements comprennent des sanitaires, un atelier de réparation navale et un restaurant. Un parking privé est situé à l’ouest du port. Ce parking constitue la seule infrastructure physiquement fermée. Dans le prolongement du parking, et en direction du nord, une plage est accessible à l’extrémité ouest du port.

Figure 9. Port de Colinjsplaat



Sources : <http://www.marina-guide.net/Harbour-Marina-data.2.0.html>

Breskens

Breskens se situe dans la partie la plus méridionale des Pays-Bas, à l'embouchure de l'Escaut, sur sa rive droite. Le village compte 4 800 habitants et fait face au port industriel de Vlissingen (Flessingue).

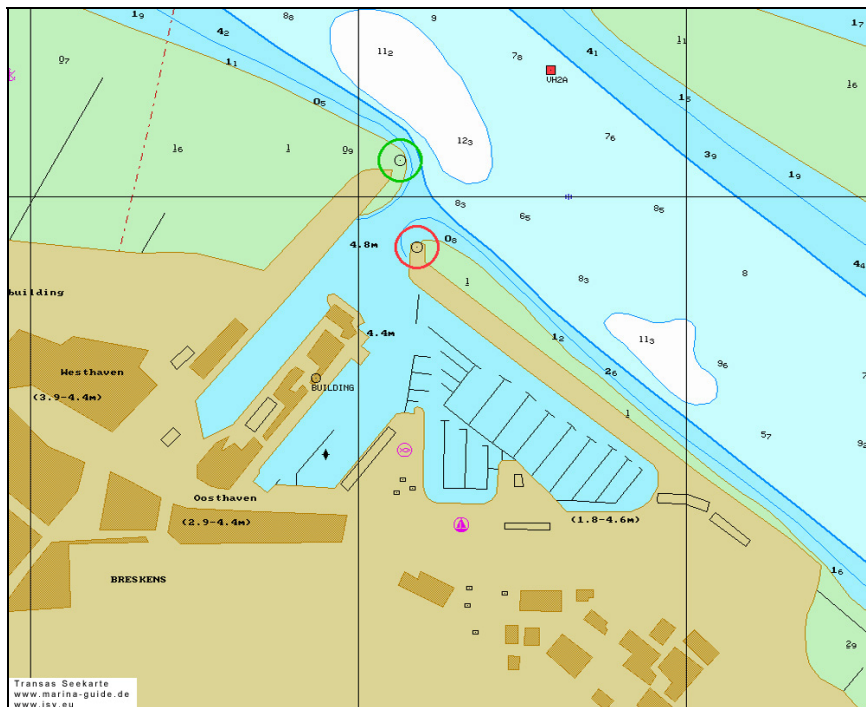
Breskens dispose une grande plage qui lui confère une importante fonction balnéaire ; la station marque le début du continuum du dispositif touristique littoral dunaire de la côte belge.

Le port de plaisance complète un dispositif portuaire qui comprend aussi un port de pêche, un port de commerce, spécialisé dans le transport de sable et un terminal de ferry. Ce dernier, est exploité par la compagnie Veolia qui assure la traversée de l'estuaire avec deux catamarans.

Le port de plaisance, construit d'un seul tenant, compte 580 anneaux, et dispose des équipements de base : Eau, électricité, sanitaires (douches, WC), restaurant, avitaillement en carburant, supermarché. Il dispose également des connections wifi.

Le tirant d'eau varie entre 1,8 m et 4,8 m. Le port peut donc accueillir des unités plus importantes qu'à Colinjsplaat.

Figure 10. Port de Breskens



Sources : <http://www.marina-guide.net/Harbour-Marina-data.2.0.html>

D- Situation géographique des ports Allemands

L'ensemble portuaire de Travemünde se situe dans la localité de Lübeck et borde la Mer Baltique à l'est du canal de Kiel. En parallèle aux installations et services classiques (eau, électricité) le port peut accueillir des unités importantes dont la longueur peut atteindre 30 m et le tirant d'eau 7 m. Le site dispose de 450 aneaux.

Une partie du port (représentée sur la figure 8) est administrée et gérée par le Lübecker Yachtclub – Yachthafen. Le port est doté de bacs de récupération d'eaux usées.

Le port vante aussi des services adaptés pour les embarcations sur remorque, pour les sorties de courte durée, et propose notamment des places en port à sec (<http://www.marina-baltica.de>).

Le site propose aussi une offre complémentaire par la pratique d'activités nautiques.

Enfin, signalons la proximité d'un marché émetteur très important, avec la présence de Hambourg, deuxième ville d'Allemagne en nombre d'habitants (1,8 millions d'habitants) – et de sa métropole (3,5 millions d'habitants) – située à 90 km de Travemünde, qui offre de nombreuses infrastructures de transport. Hambourg constitue un carrefour important pour l'Europe du Nord ; citons notamment l'aéroport international de Hamburg-Fuhlsbüttel, situé à 80 km de Travemünde.

Figure 11. Port de Travemünde



Sources : Google Earth

2- Indicateurs sociogéographiques des usagers des ports nord-européens

Un point commun aux différents ports est, sans surprise et sans conteste, le goût prononcé des usagers pour la mer ; ils sont des passionnés, quelque soit le type de navire (voile ou moteur).

A- Cas des ports anglais

Le premier constat est la forte présence de « séniors » comme pratiquant la plaisance.

Près de 70 % du public rencontré à Douvres est âgé de plus de 50 ans et 38 % des sondés est retraitée. Ce taux est supérieur à celui de Gillingham (55 % de plus de 50 ans, et 35 % dans la tranche 40-49 ans), comparable à celui de Brighton (54,5 % > 50 ans et 32 % dans la tranche 40-49 ans), qui présente 27 % de retraités. On retrouve donc un public assez âgé et expérimenté dans la navigation.

Concernant le niveau de diplôme on constate que Brighton, à l'image de son port et de sa marina, accueille les niveaux les plus élevés : 51% des plaisanciers ont un niveau Bac + 3 ou supérieur alors que seulement 13,6 % ne déclarent avoir un diplôme équivalent à un niveau BEP/CAP. À Gillingham, on observe le contraire, probablement dû au fait que ce port est à proximité d'une ville initialement industrialo-portuaire : 30 % ont un niveau Bac+3 ou

supérieur, 30 % ont un niveau BEP/ CAP et 25 % n'ont aucun diplôme. Douvres présente 42 % de plaisanciers présentant un niveau supérieur à un Bac+3 et 36 % n'ayant aucun diplôme ou ayant un niveau équivalent à un BEP/CAP. C'est à Brighton qu'on retrouve d'ailleurs les professions les plus adéquates avec les niveaux élevés de formation : ingénieurs, professeurs des Universités, médecins spécialisés, directeurs d'entreprises...

Concernant les navires, ils sont en majorités compris dans la gamme des 8 à 12 m (70 % à Brighton et Douvres), et le tirant d'eau maximum déclaré a été 2,5 m (Brighton), sachant que tous les autres présentent un tirant d'eau inférieur à 2 m, avec une majorité ne dépassant pas 1,5 m.

Au sujet de la pratique, les plaisanciers se répartissent de façon quasi-égale entre une pratique à l'année et une pratique uniquement estivale, mais la majorité effectue des sorties inférieures à 48 heures.

Les arguments concernant le non choix d'un port d'attache portent essentiellement sur le coût (24 % des réponses mentionnent la question du prix), devant la distance par rapport au domicile et l'accessibilité au port (15,5 % dans les deux cas). Le thème de la sécurité n'est évoqué qu'à 5,5 %.

Au sujet du non choix d'un port d'escale, la question de l'accessibilité apparaît en premier lieu (cité dans 31 % des cas) : ce point intègre notamment la question météorologique mais aussi liée à la marée. Ensuite, vient l'argumentaire financier, puisque 14 % des personnes annoncent que cet élément constitue un facteur de non-choix pour un port d'escale. Les clients sont aussi très attentifs à la question des services proposés (douches, mais aussi restaurants, bars...), ce point ayant été mentionné dans 12 % des cas, devant la problématique de bénéficier d'un abri sécurisé (évoqué dans 11 % des cas). Viennent enfin des questions concernant, de façon générale, l'environnement portuaire et son fonctionnement : le management, la qualité de l'accueil et une bureaucratie trop exigeante (6,6 %), la présence de bruits et un entretien négligé du site, en termes de propreté (6,6 %), un paysage dégradé et la présence d'industries (5,5 %).

A la question ouverte « veuillez citer trois sites de pratique », les principaux bassins de navigation qui ont été identifiés de façon spontanée par les usagers des ports anglais sont, premièrement et en toute logique, des espaces anglais. Citons parmi les plus représentatifs : l'estuaire de Solent, et plus généralement la côte est anglaise, la côte sud anglaise (avec notamment Ramsgate comme lieu d'escale) et la Tamise. Ces bassins de navigation correspondent aux sites localisés à proximité des ports étudiés. Concernant les autres sites, étrangers à l'Angleterre, l'espace Manche apparaît privilégié, avec comme destinations principales le nord de la France, la Normandie et les Pays-Bas et la Belgique.

Concernant le Nord de la France, il convient de distinguer différents ports : si la région a été citée de façon générale à plusieurs reprises (à 27 %), le port de Boulogne-sur-Mer a été cité dans 13 % des cas, devant Calais (5,5 %) et Dunkerque (4,4 %).

La région normande a été mentionnée dans 20 % des cas, avec les ports de Fécamp et Honfleur comme étant les plus représentatifs.

L'espace néerlandais apparaît dans 13 % de citations (taux égal à la destination de Boulogne-sur-Mer), avec la Zélande citée à plusieurs reprises.

L'ensemble est complété par quelques réponses concernant la côte belge (7,8 %) : Oostende, Nieuport et Blankenberge. Deux personnes ont répondu aller naviguer en Scandinavie.

Ces réponses spontanées ont été complétées par des questions semi-ouvertes puis fermées.

À la question plus ciblée « Avez-vous fréquenté les ports suivants ? », qui intégrait les cinq ports de la Côte d'Opale, complétée par une question plus générale sur l'ensemble des ports français, les plaisanciers anglais ayant fréquenté au moins une fois les ports de la Côte d'Opale s'avèrent plus nombreux que suite à la question spontanée. Ainsi, la fréquentation des ports de la région du Nord-Pas-de-Calais s'oriente essentiellement vers Calais (54 % de citations), Boulogne-sur-Mer (46 %) et Dunkerque (42 %). Les ports de Gravelines (16 %) et Étaples (9 %) sont largement en retrait.

Enfin, il faut prendre en considération la destination normande, qui a été citée dans 37 % des cas, en réponse à la fréquentation des ports français. Les ports les plus souvent cités sont Fécamp (16,5 % de citations) et Honfleur (12 %), ainsi que Cherbourg (11 %) Le Havre (11 %) et Dieppe (10 %). D'autres ports normands ont été cités, offrant un véritable réseau d'escales en Manche Occidentale : Caen-Ouistreham (6,6 %), St-Vaast (6,6 %), Dieppe, Le Tréport, St-Valéry-en-Caux, Saint-Valéry-sur-Somme, Deauville, Jersey. À noter que la destination s'étend jusqu'aux côtes nord bretonnes, avec St-Malo, Trébeurden, Ploumanach et Tréguier, cités à quelques reprises.

B- Cas des ports belges

Les questionnaires ont essentiellement été obtenus à Bruxelles, pour des raisons évoquées précédemment : difficultés de rencontrer des plaisanciers à Zeebruges, malgré nos trois tentatives.

Le profil des plaisanciers belges présente un profil de niveau d'études assez hétérogène, avec 35 % de personnes ayant un niveau supérieur à Bac + 3. Concernant la catégorie d'âge, 60 % des personnes rencontrées avait plus de 50 ans et était domicilié à proximité du port (Bruxelles ou Knokke-le-Zout pour Zeebruges).

Les raisons d'un non-choix d'un port d'attache sont assez proches de celles présentées en Angleterre : on y retrouve les question d'accessibilité au port, de prix, mais aussi une dimension liée à la propreté des lieux. Cette question se retrouve aussi dans le cadre d'un port d'escale, où il est mentionné les thématiques liées à la qualité de l'accueil, la propreté, l'aspect « nature » du site (terme utilisé), et la présence d'activités commerciales.

Les lieux les plus fréquentés se partagent entre voies navigables (Mons, Seneffe), Zélande (Goes, Breskens) et ports de mers : côte belge (Nieuport, Zeebruges, Blankenberge), mer du Nord, Danemark, Angleterre.

De façon générale, les belges connaissent la côte d'Opale et l'appellation, puisque 52 % des plaisanciers belges ont déjà touché le port de Dunkerque, 17,6 % Gravelines, 23 % Calais, 41 % Boulogne-sur-Mer. Cependant, aucune personne de l'échantillon n'a été à Étaples par la mer.

Les autres ports français fréquentés sont, de nouveau, essentiellement des ports normands : Honfleur, Dieppe, Fécamp et Deauville.

Il est à noter que l'espace bruxellois pourrait constituer un bassin émetteur intéressant pour les ports de la côte d'Opale. On peut penser au réseau de voies navigables qui conduisent sur Calais ou Dunkerque.

C- Cas des ports néerlandais

À Colinsplaat, 62% des navigateurs ont plus de 50 ans et 54 % des plaisanciers de Breskens ont plus de 60 ans, ce total étant porté à 76 % si l'on intègre les plus de 50 ans pour ce dernier. On observe à nouveau une forte représentativité des « séniors », même si la catégorie plus jeune est aussi représentative : 11 % de la tranche 40-49 ans à Breskens et 28 % à Colinsplaat pour la même tranche d'âge ; Un autre donnée commune est le niveau d'études des plaisanciers : 48,7 % d'entre eux ont un niveau d'étude supérieur à Bac + 3, et les métiers affichés sont en rapport avec le niveau d'étude (domaines juridiques, médical, ingénierie notamment), mais aussi domaine commercial. Il est notable de constater que 86 % sont propriétaires de leur unité de plaisance ; enfin, notons que la plupart des plaisanciers sont en retraite (plus de 50 %), ce qui permet de prolonger les usages au-delà des week-ends et en dehors des vacances scolaires. Cette situation est un peu différente du cas français où un véritable rajeunissement de la population s'est opéré.

D'un point de vue technique, la plupart des navires ont un tirant d'eau inférieur à 2,2 m (90 %), ce qui leur permet d'accéder à tous les ports. Seuls 4 unités recensées à Breskens présentaient un tirant d'eau supérieur à 3 m, ne leur permettant pas d'accéder aux mers intérieures.

Un critère important concernant les effets de localisation concerne les réponses données au non choix d'un port d'attache : l'analyse lexicale fait apparaître en premier lieu les termes de « distance » et « proximité » dans 11 % des cas, la seconde raison étant le « prix » cité à 7 %. Concernant le non choix d'un port d'attache, la question de « l'accessibilité » a été soulignée dans 10 % des cas. Seuls 5 % des personnes interrogées ont évoqué la problématique du prix.

A la question ouverte « veuillez citer trois sites de pratique », les principaux bassins de navigation qui ont été cités par les usagers des deux ports néerlandais sont : la mer du Nord, la côte Belge, l'Escaut occidental et Escaut oriental.

Pour cette question, la référence à des espaces français est apparue à 5 reprises. Un seul port de la région Nord-Pas-de-Calais a été cité, à une seule reprise : Boulogne-sur-Mer.

Suite à ces réponses spontanées les questions semi-ouvertes puis fermées ont donné lieu aux résultats suivants.

Concernant la connaissance de la Côte d'Opale et de ses ports de plaisance, 35,6 % des plaisanciers déclarent ne pas connaître la côte d'Opale, mais 34,7 déclarent y avoir été en bateau et 23,8 % y sont allés sans naviguer. Enfin, 10,9 % connaissent la côte d'Opale uniquement de réputation. Pour ces derniers, les raisons pour lesquelles ils ne fréquentent pas la région sont essentiellement dues à des raisons de proximité, déjà soulignées supra (12 %) et d'accessibilité maritime (10%).

Lorsque les questions sont limitées à la fréquentation de sports de la côte d'Opale, on observe des variations dues à la distance (Etaples) mais aussi aux services et aux places disponibles dans les ports.

Ainsi, le port de Dunkerque a été touché par 60 % des personnes rencontrées dans les deux ports néerlandais, alors que seules 5 % d'entre elles ont fait au moins une fois escale à Etaples.

23 % d'entre elles ont fréquenté en escale au moins une fois Gravelines, 56 % le port de Calais et 50 % le port de Boulogne.

Les ports normands apparaissent ensuite, certains étant plus fréquentés qu'Étaples : les taux de fréquentations (au moins une escale), pour la même catégorie de population sont les suivants : Dieppe 12% ; Fécamp 10 % ; Cherbourg 9% ; Deauville 9 % Le Havre 8 % ; Honfleur 6% ; St-Vaast 5 %.

Enfin, on peut constater une fidélité importante de la clientèle, puisque 56% d'entre elle est dans le port d'attache depuis plus de 10 ans. La nationalité est presque exclusivement belge et néerlandaise. Ce constat prévaut aussi pour les usagers en escale, puisque sur les 19 cas recensés, on notait 16 néerlandais, un allemand, un anglais et un belge.

Deux éléments semblent donc primordiaux : le réseau routier et l'amélioration de services de proximité (incluant des parkings privés et fermés, des commerces haut de gamme, des infrastructures de réparation performantes) pour le port d'attache et des conditions d'accessibilité nautiques performantes en port d'escale.

D- Cas des ports allemands

Les pratiquants de la baltique restent essentiellement, et en toute logique, tournés vers cet espace. Leur espace maritime de pratique plaisancière étant à proximité de leur port d'attache. La vingtaine de personnes rencontrées à Travemünde ont répondu, à l'unanimité, qu'elles ne naviguaient que dans les eaux locales, à savoir l'espace baltique. Les trois-quarts des plaisanciers habitaient Hambourg, Lübeck, ou Travemünde, villes intégrées dans un espace ne dépassant pas 80 km et correspondant au bassin émetteur le plus proche de Travemünde. Des habitants de Dresde, ville de la partie orientale de l'Allemagne, étaient aussi présents.

Cependant, nous pouvons mentionner les cas qui peuvent constituer quelques exceptions, et qui concernent les 9 allemands rencontrés à Colinjsplatt et Breskens (aucun allemand rencontré en Belgique ou en Angleterre). Il convient de signaler que ces derniers provenaient des villes suivantes : Arnsberg (Basse-Saxe), Mülheim, Honsberg (Limburg), Neustadt (Basse-Saxe), Neuss, ville proche de Düsseldorf (Rhénanie du Nord). A titre d'exemple, Honsberg se situe à 350 km de Breskens et à 312 km de Colinjsplaat, et Neuss à 268 km de Colinjsplaat. Un cas extrême était un allemand vivant à Bruxelles, et dont le bateau était au port de Breskens !

On peut donc émettre l'hypothèse que le bassin de plaisance le plus méridional pour les allemands du nord se limite – pour la plupart des plaisanciers – à l'aire du delta formé par le triptyque fluvial de l'Escaut-Rhin-Meuse. La figure 12 suggère une frontière possible entre les deux bassins de plaisance privilégiés pour les allemands : le delta du sud et la Mer Baltique au nord. La ville de Neustadt – en se situant à une quasi-équidistance entre les deux destinations – illustre l'incertitude de cette frontière par le choix entre les deux aires maritimes (fig. 12).

Figure 12. Esquisse d'orientation des destinations allemandes en matière de plaisance



Conception/Réalisation : V. Herbert©2012, sur fond cartographique de Google Earth

3- Considération des indicateurs qualitatifs

L'ensemble des ports visités en 2010 et 2011 présente des éléments qui permettent d'établir des indicateurs de spécificités relevant de leurs particularités mésologiques, physiques et géographiques.

A- Les indicateurs de spécificité liés au milieu

L'approche qualitative nous permet de distinguer quelques particularités liées aux spécificités des différents sites. Ainsi, il est possible de présenter trois indicateurs principaux, qui relèvent d'une démarche géographique, qui doivent être pris en compte dans l'analyse des pratiques des usagers et de leurs attentes.

Approche mésologique et physique

La première caractéristique à considérer est liée au milieu.

Les infrastructures portuaires s'insèrent dans des milieux côtiers variables, qui vont influencer les conditions de navigations. Du côté maritime, Nous pouvons distinguer quatre types de bassins de navigation, qui ont déjà été identifiés par Nicolas Bernard (1999).

- Les espaces maritimes « ouverts » : il s'agit du détroit du Pas-de-Calais, de la mer du Nord et de la mer Baltique. Les ports qui bordent ces espaces voient leur accessibilité facilitée par le fait qu'ils permettent des interconnexions rapides vers différents bassins de plaisance. Ils sont donc propices à l'escale et au long cours, essentiellement estival. Il convient de noter la particularité du détroit du Pas-de-Calais, qui a une fonction essentielle de connections entre l'Europe du Nord-Ouest et la manche Occidentale et la façade atlantique. Dans les ports étudiés, il s'agit de Brighton, Douvres, Zeebruges et de Breskens. Notons que les cinq ports de la côte d'Opale appartiennent à cette catégorie.

- Les estuaires. Si l'accès à la pleine mer est parfois plus long, le port d'estuaire constitue un abri hivernal. Gillingham présente ce type de profil.

- Les canaux : ils concernent uniquement l'espace Benelux et l'Allemagne. Ils constituent un véritable réseau de voies navigables, qui vont permettre de relier de nombreux sites, entre Anvers et Amsterdam. Le Canal de Kiel constitue l'exemple le plus remarquable, puisqu'il permet l'interconnexion entre la mer Baltique et la mer du Nord. Les ports situés à proximité bénéficient ainsi d'un marché émetteur potentiel très important. Dans ce contexte, les ports néerlandais, belges et allemands sont fortement favorisés : dans le champ de notre analyse, il s'agit de Breskens et de Colinsjplaat pour les ports néerlandais, et du port de Bruxelles pour la Belgique. A noter que ce dernier, par l'intermédiaire du BRYC organise un déplacement de ces navires en avril à destination de Breskens (pour la saison estivale) pour un retour en octobre.

- Le Delta de l'Escaut et la particularité néerlandaise ; le plan Delta, a eu pour objectif de sécuriser les polders néerlandais par une série de barrages, en fermant l'Escaut occidental et une partie du sud de la mer des Wadden. Ce projet pharaonique, qui s'est étalé entre 1956 et 1993, a eu pour effets majeurs la création ou la consolidation de l'activité par la présence de mers intérieures : Veersemeer, Makiezaatsmeer, Merkermeer, Ijsselmeer, Lauwersmeer. Ces sites représentent des plans d'eau relativement sécurisés et permettent de matérialiser des bassins de plaisance qui répondent à des sorties quotidiennes. Ils sont, de surcroît, limitrophes ou directement connectés par les canaux que nous avons mentionné *supra*.

Ainsi, selon que l'espace sera plus ou moins ouvert, ce critère pourra influencer plusieurs paramètres, dont celui du mouvement des navires, dans l'amplitude, le rayon d'action, et son rythme d'activité (nombre d'escales annuelles, nombre de ports fréquentés, ...).

Distinction entre milieu urbanisé et milieu à dominante rurale

Il s'agit ici davantage de la relation du port et de son environnement terrestre immédiat, caractérisé par sa relation à la ville, au réseau de transport, et de façon plus globale, au territoire local. Ce dernier peut être défini comme étant plus ou moins urbanisé.

Les deux ports néerlandais sont aménagés dans deux milieux côtiers très différents. Breskens se situe dans un milieu urbanisé, avec un continuum de petites bourgades. La présence des autres ports, et les diverses interrelations sont perceptibles sur le site : bateaux de pêche visibles, et infrastructures urbaines visibles, malgré la présence d'une digue.

Colinjsplaat peut être considéré comme étant un port en milieu rural. Le port se situe sur l'île de Noord-Beveland, désormais reliée par différents ponts aux autres îles du delta. Le premier village environnant, Kortgene, est situé à 6 km. Les deux entités sont séparées par des terres agricoles et par la route principale qui traverse l'île. Malgré les aménagements routiers et les interconnexions inter-insulaires, cette caractéristique insulaire ajoute une dimension d'isolement plus importante au lieu et apporte une plus-value à un sentiment de quietude.

Il semble, de nouveau, que les arguments présentés par les plaisanciers expliquant leurs choix d'anneau, soient en adéquation avec cet indicateur ; par exemple, le milieu urbain va favoriser la proximité de services, alors qu'en milieu rural, on va rechercher la « tranquillité ». Cela n'empêche pas certains paradoxes comme des déclarations du type « recherche de la nature », en plein site aménagé.

L'accessibilité ne semble pas poser un souci pour les plaisanciers des ports néerlandais, qui sont connectés par un réseau routier complet et qui se localisent à proximité du bassin de vie anversoïse. Breskens se situe à environ 80 km d'Anvers et Colinjsplaat est aussi à proximité de Rotterdam (75 km), à égale distance d'Anvers (75 km)¹⁴.

Rappelons qu'Anvers compte environ 450 000 habitants et Rotterdam, deuxième ville des Pays-Bas après Amsterdam, 600 000 habitants.

Tous les autres ports, anglais, belges et allemands se localisent en milieu urbain. L'exemple de Bruxelles est significatif de l'atout qu'il représente en tant que port d'hivernage, propice à l'entretien des bateaux, grâce à son importante aire de carénage. Ce port est délaissé en été au profit du port néerlandais de Breskens, qui offre une ouverture directe sur la mer du Nord.

B- Logiques de fonctions portuaires et de distances

On assiste donc à des fonctions portuaires qui sont en adéquation avec la configuration du lieu mais aussi avec la situation du port avec son espace régional. L'exemple présenté *supra*, concernant les relations interportuaires entre Breskens et Bruxelles, notamment aux moments du « grand départ d'avril » (Bruxelles-Breskens) et du « grand retour d'octobre » (Breskens - Bruxelles), qui concerne une trentaine de navires, permet d'établir une classification fonctionnelle en fonction de l'environnement de chaque port : Bruxelles comme port d'hivernage, avec des infrastructures permettant d'assurer l'entretien des

¹⁴ Données obtenues par le calcul de distances proposé par le site <http://maps.google.fr/>

navires en hiver, et Breskens comme port ouvert sur le delta de l'Escaut, mais aussi vers l'espace Manche-Mer du Nord, et de façon plus générale vers la Manche orientale.

Ces relations interportuaires saisonnières peuvent être complétées par des relations plus locales, avec l'organisation de régates ou d'escales entre ports proches, espacés de 20 milles nautiques, distance correspondant à la pratique moyenne quotidienne d'un navire de plaisance (N. Bernard, 1999).

Dans ce cadre, l'événementiel peut aussi jouer un rôle fondateur d'animation et de relations locales ou régionales, sous différentes formes :

- organisation de mini-régates, à destination du jeune public (animations à partir des annexes à Zeebruges) ;

- organisation de régates locales, comme le « Delta weekend », qui consiste à effectuer l'aller-retour Breskens-Zeebruges-Breskens (séparés d'environ 16 milles marins) ;

- le port comme centre opérationnel d'une grande compétition, comme c'est le cas à Bruxelles, dont la salle Tabarly fait office de PC course pour la course du Vendée Globe.

La dénomination du port de Bruxelles comme « port de mer » est aussi, d'un point de vue communication, extrêmement révélateur de la volonté d'ouverture de ce port vers l'espace océanique.

C- Un entre-soi marqué par différentes coupures

Rupture physique :

La première rupture rencontrée est d'ordre physique. En effet, les ports de plaisance de l'échantillon cultivent, chacun à leur manière, un rapport différent à la ville-centre qui les accueille.

Dans les villes et les ports plus anciens, il y a imbrication du port de plaisance et de la ville. La rupture existe pourtant parfois du fait des réseaux de communication et de la densité du tissu urbain. Ainsi, à Bruxelles, le port de plaisance est-il enserré entre un canal, et un axe routier, situé en contre-bas de ponts et en face d'une usine de traitement des ordures ménagères. Pareillement à Zeebruges, ce sont les zones portuaires marchandes et militaires qui coupent le port de plaisance du reste de la ville, faisant de la marina une forme d'isolat au cœur de l'espace portuaire. Les marinas plus récentes ont généralement été construites à plus grande distance des centres urbains. Cet éloignement physique est parfois préjudiciable à l'attractivité réciproque sauf si des subterfuges sont imaginés pour retisser le lien entre les deux espaces. Ainsi, à Brighton, les marinas sont-elles reliées au centre-ville et aux *piers* (jetées) par des réseaux de transports en commun abondants. Surtout, cet éloignement a favorisé la construction des marinas conçues comme d'authentiques petites villes à côté de la ville-centre. Elles disposent de toutes les fonctionnalités attachées à l'urbanité (centres commerciaux, espaces de loisirs et de détente, lieux dédiés à la restauration, services à la personne, banques, etc.) et leur disposition, en surplomb des bassins et de la mer suscitent l'attrait pour une population plus large que les seuls plaisanciers et cette dernière fait des espaces marinaires des nouveaux lieux de sociabilité, de loisirs et de détente. Parfois même

des espaces publics émergent qui sont dédiés à la culture de masse et à sa consommation mais autorisent aussi la rencontre et l'échange entre différentes catégories de population qui les fréquentent.

Rupture culturelle et sociale :

Samedi 10 juillet 2010, nous étions à Colijnsplaat, et le lendemain, dimanche 11 juillet 2010, à Breskens. Les amateurs de football se rappelleront que cette date est celle de la finale de la coupe du monde opposant l'Espagne aux Pays-Bas. Nous avons constaté un contraste fortement marqué entre la tranquillité des pontons, où rien ne laissait transparaître, et la liesse populaire qui s'emparait du pays, visible par les devantures et drapeaux orange qui envahissaient le paysage urbain. Ainsi apparaissait nettement une fracture entre l'événement que constituait la participation de l'équipe nationale de football à la finale d'une coupe du monde et la pratique d'une activité (la plaisance) désintéressée de cette actualité sportive et très populaire.

Au-delà de cet exemple et de sa signification, il convient aussi de relever un élément essentiel fédérant la population des plaisanciers. Ces derniers, plus que la moyenne, sont inscrits dans des associations et des réseaux de solidarité et de partage de leur passion commune. De Bruxelles à Gillingham, d'Etaples à Dunkerque, le fait associatif est un trait saillant du monde de la plaisance. Cette solidarité et cette connivence entre « gens de mer » ont certainement périclité depuis l'invention de la plaisance, et elles se sont sans doute aussi éclatées entre groupes parfois concurrents. Cependant, elles demeurent des spécificités propres à ce groupe social ; plus encore présentes avec des effets de classe ou de distinction ici ou là. Ainsi, les yachting clubs en apparence concurrents sur un même bassin de navigation regroupent-ils de fait les individus selon le type de plaisance développé ou encore selon les milieux socio-culturels des propriétaires. Certains s'affirmant plus bourgeois et d'autres, plus minoritaires, plus populaires. Certains rassemblant des marins d'expérience et de passion, d'autres étant davantage des lieux de sociabilité et de rencontre entre personnes d'un même monde social. Cette culture associative est, sans aucun doute, un élément à valoriser dans le développement de ports de plaisance. En effet, les réseaux de solidarité et d'interconnaissance sont souvent transnationaux et les cultiver est une porte d'entrée possible pour attirer de nouveaux usagers.

La plaisance : une pratique sociale clivante...

La fréquentation des pontons des différents ports enquêtés laisse apparaître une forte récurrence des effets de classe dans les formes de pratique comme dans les attendus de ces pratiques. De facto, la pratique de plaisance apparaît comme une pratique clivante. Elle permet d'opérer un distinguo entre différents groupes sociaux qui font de la plaisance, groupes qui, tout à la fois, refusent assez largement de se mêler entre eux mais opèrent également une scission entre eux (comme plaisanciers) et les autres « usagers » des espaces portuaires. S'il existe des nuances selon les ports enquêtés et certains particularismes locaux, globalement la première différenciation se fait bien entre les plaisanciers et les autres, qui ne font pas de bateau et sont pratiquement ignorés ou minorés par ceux qui en font. Le monde de la plaisance demeure, pour une part substantielle des pratiquants, un espace de distinction sociale entre des privilégiés et une masse de laquelle il convient de se

séparer et de se couper. Nous reviendrons ultérieurement sur le maintien d'un entre-soi bourgeois dans nombre de ports enquêtés.

Au sein même des plaisanciers, plusieurs sous-groupes se font jour. La première coupure essentielle consiste dans le schisme entre les « voileux » et les « motorisés ». Deux groupes de bateaux émergent et les échanges entre les propriétaires se font rares. La voile renvoie à une certaine tradition, à un art de vivre et à une culture d'essence aristocratique et grand-bourgeoise où le temps est un luxe et la discrétion une manière d'être. La plaisance à moteur se rapporte plus à des populations plus récemment conquises par la plaisance, souvent plus « nouveaux riches » et l'ostentation y est plus visible (puissance des moteurs, clinquant des matériaux, excentricité des tenues ...). Si les deux publics cohabitent dans les ports, ils se fréquentent peu. Et leurs attendus sont différents, ce qui rend difficile la satisfaction totale des deux groupes de plaisanciers. A l'intérieur des deux groupes, des sous-groupes apparaissent en vertu de la taille des bateaux et de leur navigabilité. On distingue ainsi les bateaux propres à la ballade et n'autorisant pas le couchage ou des repas élaborés, les bateaux plus cossus pour le cabotage, enfin ceux qui sont conçus pour affronter la haute mer. Et encore, une séparation est-elle mise en relief par les plaisanciers eux-mêmes entre ceux qui maîtrisent les codes de mer et la navigation au large d'une part (un groupe fonctionnant plus comme une caste avec ces codes sociaux propres et ces réseaux de connaissance et de reconnaissance) et les autres qui ont un niveau de navigation plus limité voire inconséquent (les « m'as-tu-vu » et autres « promène-couillons » chers à quelques uns de nos interlocuteurs). Nous noterons aussi que la condescendance est souvent de mise pour les plaisanciers qui ont des bâtiments imposants mais qui ne maîtrisent pas, peu ou mal la navigation. Cette dernière population, nouvellement arrivée dans les ports de plaisance, a contribué à l'explosion récente de la plaisance mais elle est décriée par les générations plus anciennes qui ont une culture de la mer et de la plaisance comme technique et éthique sportives ainsi que comme art de vivre. Ces populations finalement cohabitent dans les ports mais leurs manières d'être, de faire et de penser la plaisance sont très antinomiques. Sans doute, y-a-t-il là des cultures différentes qui pourraient être exploitées par un système de ports en réseau, tels ceux de la Côte d'Opale, avec une spécialisation de ports dans certains types de publics, ainsi que cela se rencontre en Grande-Bretagne ou aux Pays-Bas. Cette spécialisation permet d'adapter au mieux l'offre de services aux attendus de telle ou telle population et ainsi évite une concurrence stérile et finalement contre-productive car les besoins disparates entraînent une quasi impossibilité à subvenir à tous et donc une forme d'insatisfaction chez nombre d'entre eux.

Les ports de plaisance : un lieu de l'entre-soi bourgeois

Qui n'a pas fréquenté certains yachting clubs n'a pas mesuré combien ces derniers demeurent parfois un lieu de l'entre-soi bourgeois. Ainsi en est-il, par exemple à Brighton ou, différemment, à Bruxelles. Le Yachting club est un lieu privilégié pour une sociabilité bourgeoise. On s'y retrouve entre gens du même monde, partageant des mêmes habitudes culturelles, et en particulier la plaisance à voile. On peut s'y retrouver également pour y fêter des événements qui scandent la vie communautaire de la bourgeoisie (anniversaires de famille, banquets, rallyes, etc.) et sont prétexte à socialiser les plus jeunes à la pratique plaisancière et à sa tradition. L'accès réservé ou contrôlé aux salles permet également de limiter les risques de mésalliance et offre aussi l'opportunité de lieux discrets où peuvent se négocier des affaires. Le service traditionnel à la place, le décorum des salles (restauration,

fumoirs, salons, etc.), tout concourt à poser un idéal de vie bourgeois ou aristocratique dans lequel les néo-entrants sont testés dès leur arrivée afin de vérifier leur capacité d'intégration dans le cercle local et le réseau international propre à cet univers social (cf. M. Pinçon-Charlot & M. Pinçon).

Photographie 2. Espace restaurant du Bruxelles Royal Yachting club de Bruxelles



Crédit photographique : V. Herbert©2011

De facto, la plaisance, surtout celle à voile, demeure l'apanage de l'aristocratie et de l'ancienne bourgeoisie. Les nouveaux riches y viennent finalement peu ou alors avec des stigmates qui permettent illico leur identification, en premier lieu le recours régulier à la plaisance motorisée et les usages malaisés des codes culturels de l'entre-soi bourgeois et aristocratique (discretion, savoir-vivre, savoir-être, culture maritime, mondanités, invisibilité de l'argent, rejet de l'ostentation, culture historique et inscription de sa propre personne dans le temps long de la famille, rapport à la propriété – ici celle du bateau – basé sur l'usufruit...). Il existe sur le territoire de la Côte d'Opale, un nombre certain d'atouts qui peuvent faire l'objet d'une valorisation supérieure auprès de cette population : patrimoine historique remarquable peu mis en exergue actuellement dans les capitaineries et les yachting clubs, existence de lieux de restauration réputés et de commerce spécialisés qui sont facilement accessibles à proximité de la plupart de ces ports de plaisance mais actuellement peu promus ou référencés à destination de cette population spécifique.

La plaisance : un rapport sensible à la culture de la mer

Une des dernières spécificités qui se donnent à voir et à entendre lorsque nous rencontrons les plaisanciers consiste dans un rapport sensible à la culture, et en particulier à la culture de

la mer (cf. J. Griffet). Le monde de la mer et des espaces littoraux est un monde qui s'appréhende essentiellement par les sens et les émotions. Le rapport est d'abord lié au toucher (cordages et autres bouts, bois, sensations du vent, etc.), à la vue (lecture des changements climatiques et des relations aux autres bateaux, faune et flore côtières, etc.) et à l'ouïe (bruits du carénage ou de la voilure, grondements du ciel, cris des oiseaux, etc.). Mais il est également indexé à l'odorat et au goût, ainsi qu'en témoignent les plaisanciers qui aiment à se retrouver et à échanger sur leurs aventures respectives et sur le partage d'émotions et de souvenirs liés à leurs aventures marines ou à leurs escales.

Ce rapport par les sens conduit cette population, en particulier les plus anciens ou ceux qui s'inscrivent dans une tradition de la plaisance, à une sensibilité accrue au patrimoine, et en particulier au patrimoine marin et maritime. Ce patrimoine mêle à la fois des dimensions naturelles (paysages côtiers ou hauturiers ; flore, faune et ressources halieutiques présentes, etc.) mais aussi historiques (imaginaires et légendes maritimes, marins célèbres, vieux gréements, musées de la mer et des divers métiers qui y sont associés, etc.). Il combine également des expériences esthétiques (beauté d'un site, d'un port, etc.) et des expériences techniques (accessibilité d'un port et qualités de navigabilité, compétences attendues pour s'y rendre, etc.). Conséquemment, vendre un littoral à un public de plaisanciers, c'est l'inviter à partager une expérience multisensorielle, c'est lui suggérer un ensemble de rencontres – réelles ou fictives via la médiation – et d'émotions. Et, comme le montrent les travaux sur les formes de sociabilité à l'intérieur des groupes sociaux plutôt clos¹⁵, cela ne se décrète pas. Le temps d'amorce est assez long. Si la publicité et l'information constituent des leviers intéressants pour se faire connaître, la reconnaissance est, pour sa part, plus longue. Elle est le fruit d'une socialisation partagée, d'expériences communes autour desquelles les populations échangent et qui progressivement donnent le sentiment d'une communauté et l'envie de renouveler l'expérience. Ici le partage se fait autour d'expériences marines et extra-marines qui rassemblent les plaisanciers et leur donnent le sentiment d'un espace-temps de partage au sein d'un ensemble de lieux, et en particulier de ports.

¹⁵ Becker, H.S. (1985). *Outsiders*. Paris : Métailié.

III- PROFILS ET CLASSIFICATIONS *in situ* des plaisanciers nord-européens

1- Approche méthodologique par le réseau de neurones

L'échantillon total porte sur 230 plaisanciers Nord-européens de nationalité anglaise, néerlandais, belges et allemands. A partir des réponses du questionnaire, nous avons réalisé une base de données comportant 230 individus et une centaine de variables de nature qualitative (codifiées ensuite pour une analyse quantitative).

Les profils ont été déterminés par thèmes afin de pouvoir utiliser des algorithmes d'optimisation avec un nombre de variables qui minimisent l'erreur ou le biais statistique.

Les thèmes définis sont les suivants :

- L'identité : genre, nationalité, catégorie d'âge, diplôme d'études, activité professionnelle, profession, foyer
- La pratique de la plaisance : résidence secondaire, type de vacances, port d'attache ou d'escale, type de bateau, équipement répondant aux critères environnementaux, activité principale à la pratique, fréquence de la pratique, statut (propriétaire/locataire)
- Les motivations et attentes de la pratique en port d'attache : motivations (amour de la mer, navigation, ...) et critères de choix du port
- Les motivations et attentes de la pratique en port d'escale : motivations (amour de la mer, navigation,...) et critères de choix du port
- Connaissance de la Côte d'Opale

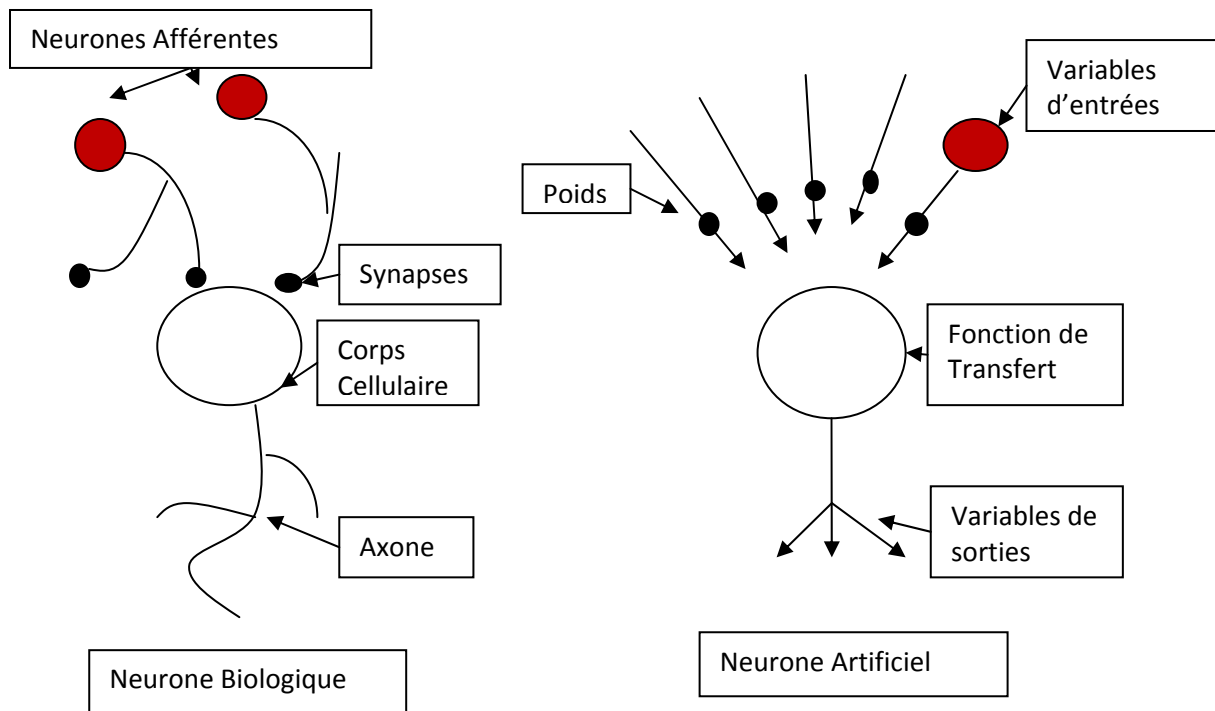
La méthodologie employée à la détermination de classes et/ou de profils s'appuie sur des modèles mathématiques provenant de modèles de réseaux neuronaux biologiques.

Concepts mathématiques

L'utilisation de la méthode des réseaux de neurones artificiels date de 1957 avec *Rosenblatt* qui développe un premier modèle du traitement de l'information à partir du perceptron; puis, en 1982, *J.J. Hopfield*, physicien reconnu, approfondi le modèle en y intégrant la notion « d'apprentissage » de ces réseaux.

Le cerveau est composé de neurones dont la transmission des informations s'effectue au travers d'axones ; la jonction entre deux neurones est appelée la synapse. Les informations que nous recevons quotidiennement (sensoriels ou moteurs) engendrent un potentiel d'actions (variation de l'amplitude) du corps cellulaire du neurone. Dans le cadre du neurone artificiel, les informations correspondent à des variables d'entrées qui, au travers d'une fonction de transfert, engendrent des variables de sorties, les poids représentant le potentiel d'action du neurone biologique. Le schéma ci-dessous montre la mise en correspondance neurone biologique/ neurone artificiel :

Figure 13. Mise en correspondance Neurone Biologique/ Neurone Artificiel

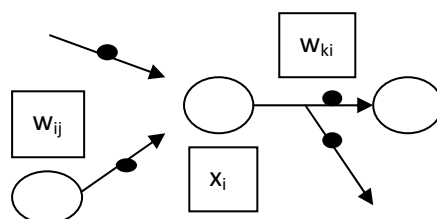


Réalisation : N. Bétourné, d'après C. Touzet (1992)

De fait, l'information transmise au corps cellulaire du neurone biologique, amène une modification synaptique, qui entraîne une action excitatrice (une rotation de la main par exemple pour le neurone moteur ou une réaction au toucher) ou une action inhibitrice (pas de réaction à l'action) et qui engendre un potentiel d'action du neurone (allant de +60 mv pour l'action excitatrice à -60 mv pour l'action inhibitrice) ; l'influx nerveux parcourt ensuite l'axone connecté à d'autres neurones. Lorsque la stimulation est répétée, on observe un phénomène d'habituation amenant une réaction nulle au toucher (action inhibitrice).

Le neurone artificiel fonctionne de la même manière que le neurone biologique. Les variables d'entrées représentent un ensemble d'informations provenant des réponses aux personnes qui ont été interrogées. Celles-ci regroupent l'identité, la pratique de la plaisance, les motivations et les attentes des plaisanciers (en port d'attache ou d'escale) et la connaissance de la Côte d'Opale. A chacune de ces variables d'entrées qui ont été codifiées, on attribue un poids w_{ij} entre le neurone et la variable d'entrée (il existe autant de poids que de variables d'entrées). Ainsi, pour le neurone x_i , on obtient la relation suivante entre une variable d'entrée j , le neurone i et la variable de sortie k :

Figure 14. Les relations en amont et en aval du neurone artificiel



Réalisation : N. Bétourné, d'après C. Touzet (1992)

On note :

W_{ij} : le poids d'entrée de la variable j du neurone i

W_{ki} : le poids de sortie de la variable k du neurone i

X_i : le neurone i

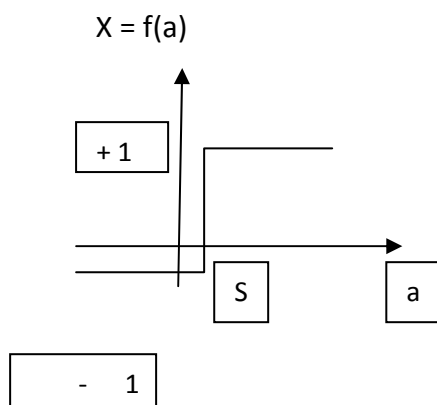
a : les variables d'entrées

D'où l'équation des variables d'entrées a :

$$a = \sum (w_i * e_i) \text{ où } e_i \text{ représente une variable d'entrée } i$$

L'ensemble des informations est traité au sein du neurone x_i défini par une fonction de transfert à seuil (elle peut être également linéaire ou sigmoïde) qui représente la réaction à une action excitatrice ou inhibitrice au sein du neurone biologique. Cette fonction prend soit la valeur 1 (action excitatrice) ou -1 (action inhibitrice) pour le neurone artificiel avec un seuil $S = 0$. Cette fonction de transfert se définit telle que (la fonction peut également être de forme linéaire ou sigmoïdale) :

Figure 15. Fonction de transfert à seuil



Réalisation : N. Bétourné, d'après P. Borne, M. Benrejeb et J. Haggège (2007)

Dans le cadre du neurone biologique, si nous prenons l'exemple d'un enfant qui apprend à marcher, nous pouvons observer un phénomène que l'on note, l'apprentissage : au début, l'enfant tombe au bout de quelques pas ; puis, au fur et à mesure de ces essais, il trébuché puis finit par marcher sur de plus longues distances sans tomber. Au sein des réseaux de neurones artificiels, l'apprentissage est une propriété de ces modèles : le comportement du réseau se modifie jusqu'à l'obtention du comportement désiré. Les variables ainsi modifiées durant la phase d'apprentissage concernent les poids des neurones. Ceux-ci vont être modifiés jusqu'à l'obtention de classes ou de profils homogènes de la population des plaisanciers. Dans notre étude, nous utilisons l'apprentissage non supervisé (nous ne disposons que des variables d'entrées), *la Loi de Hebb (1949)*.

Il existe de fait une relation entre le poids initial et le poids modifié par le processus d'apprentissage qu'on appelle processus itératif qui s'écrit sous la forme suivante :

$$w_{ij}(t+1) = w_{ij}(t) + \mu * (z_i(t) - w_{ij}(t)) \text{ avec } i \in I(t)$$

où $z_i(t)$ représente la variable de sortie à l'instant t

μ , constante positive, représente l'intensité de l'apprentissage (plus les individus sont homogènes et moins la constante est élevée ; le processus itératif s'arrête dès que $\mu = 0$).

Ce processus itératif tient compte des informations issues des premiers individus interrogés. A chaque itération, de nouvelles informations d'un autre individu entrent au sein du modèle et les poids sont à nouveau déterminés et ainsi de suite... Ces poids auront une valeur définitive dès lors que les classes d'individus seront homogènes ou auront le même profil.

Exemple : on considère trois variables (réponses aux questions posées) telles que : le port d'origine (1 : port néerlandais), le sexe (1 : homme) et la Nationalité (1 : belge, 2 : néerlandais, 3 : allemand) ; 14 individus ont été tirés de la base de données.

| | PORTS | SEXE | NAT |
|-------------|-------|------|-----|
| Individu 1 | 1 | 1 | 1 |
| Individu 2 | 1 | 1 | 1 |
| Individu 3 | 1 | 1 | 2 |
| Individu 4 | 1 | 1 | 2 |
| Individu 5 | 1 | 1 | 2 |
| Individu 6 | 1 | 1 | 2 |
| Individu 7 | 1 | 1 | 2 |
| Individu 8 | 1 | 1 | 2 |
| Individu 9 | 1 | 1 | 2 |
| Individu 10 | 1 | 1 | 2 |
| Individu 11 | 1 | 1 | 3 |
| Individu 12 | 1 | 1 | 2 |
| Individu 13 | 1 | 1 | 3 |
| Individu 14 | 1 | 1 | 1 |

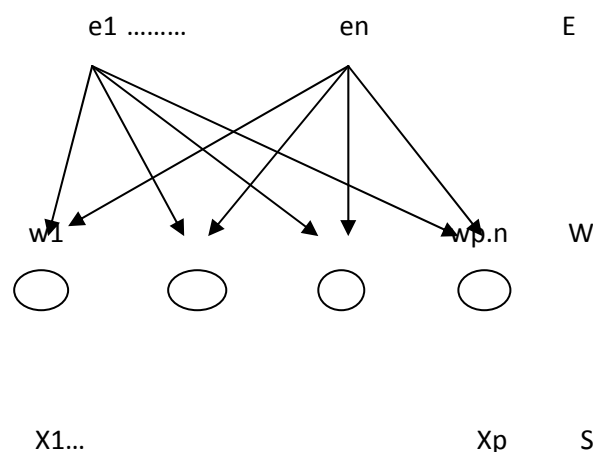
Les variables PORTS, SEXE et NAT correspondent aux variables d'entrées où on leur attribue des poids respectifs initialisés et définis aléatoirement. La fonction de transfert calcule les résultats à partir des valeurs de ces variables (qui sont de type binaires (-1, +1 et 0 pour la valeur seuil)) individu par individu ; à l'issue des résultats obtenus pour le premier individu,

les poids sont redéfinis pour le deuxième individu (et ainsi de suite) afin que les résultats obtenus se situent dans l'intervalle [-1,1].

Il existe au sein des algorithmes d'optimisation, deux types d'apprentissage : l'apprentissage supervisé et non supervisé. Un apprentissage est non supervisé lorsque nous ne connaissons pas les variables de sorties ou les résultats attendus. Dans le cadre de notre étude, il s'agit de déterminer des profils de plaisanciers (ou « classes » de plaisanciers). Les plaisanciers ayant été interrogés aléatoirement et arbitrairement, nous n'avons pas à priori de « profils attendus » de cette communauté. L'apprentissage utilisé au sein du processus sera de type non supervisé.

L'objectif de la réalisation d'un questionnaire et du traitement statistique de données est d'identifier au mieux le monde réel à partir d'observations, d'un certain nombre d'informations issues des questions qui ont été posées. Afin de compléter l'ensemble de ces informations par rapport aux plaisanciers interrogés, nous utilisons l'algorithme de *T. Kohonen (1977)* qui introduit la notion de mémoire associative dans le processus d'optimisation. Dans mémoire associative, le terme « mémoire » fait référence à la fonction de stockage de l'information et le terme « associative » au mode d'adressage. Cela signifie que l'information contenue au sein des questionnaires ne peut être obtenue à une adresse précise, c'est-à-dire pour un « profil défini à priori ». Les informations partielles vont être complétées au sein du modèle pour déterminer des « classes de plaisanciers » ou « profils de plaisanciers ». L'avantage de l'utilisation de cet algorithme par rapport à la méthode traditionnelle de l'analyse de données (méthode ACP ou Analyse en Composantes Principales) réside dans la prise en compte de la notion de voisinage : les « voisins » d'une classe donnée sont définis permettant ainsi d'affiner les profils en mettant en exergue une information que l'on estime importante pour l'analyse des résultats. La structure d'une mémoire associative se définit telle que :

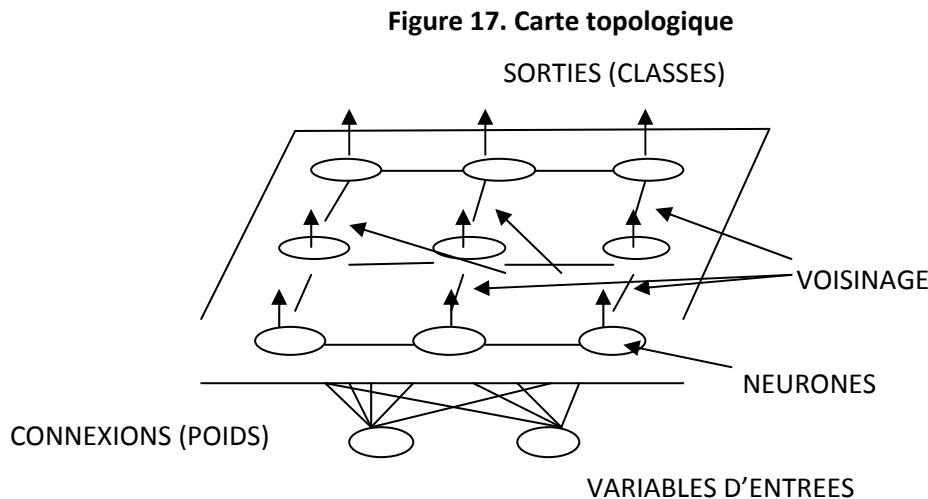
Figure 16. Structure d'une mémoire associative



Réalisation : N. Bétourné, d'après C. Touzet (1992)

A chaque vecteur d'entrée $E=(e_1, \dots, e_n)$, on y associe un poids et une variable de sortie $X=(X_1, \dots, X_p)$. Nous obtenons ainsi une matrice de poids $(p.n)$, le nombre de variables de sorties étant simulé en fonction de l'erreur statistique obtenue dans le processus.

Les neurones correspondant aux variables d'entrées entrent en compétition pour chaque neurone de sorties correspondant aux classes de plaisanciers. A partir de la structure d'une mémoire associative, *Kohonen (1982)*, a proposé des cartes topologiques, ou cartes auto-organisatrices. Cette architecture est basée sur la définition d'un voisinage spatial pour chaque neurone de sortie, celles-ci étant disposées selon l'espace que l'on définit :



Réalisation : N. Bétourné, d'après C. Touzet (1992)

Ainsi, les différentes classes (profils) obtenues par l'algorithme de Kohonen sont placées sur la carte topologique, le voisinage permettant de rassembler celles qui se ressemblent ou celles qui sont en opposition.

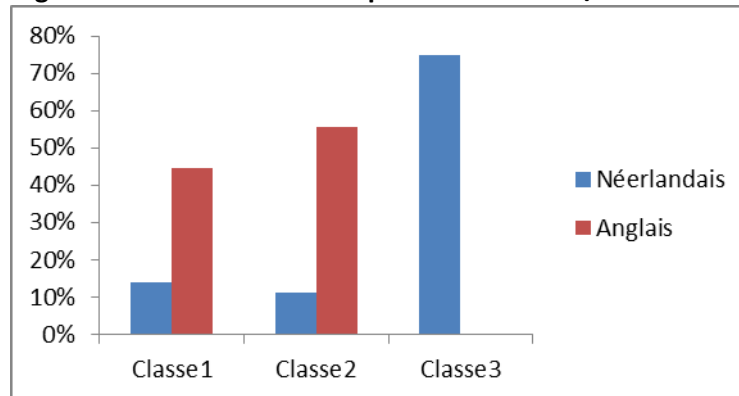
2- Résultats de la classification

Dans un premier temps, la classification s'est effectuée par thème (identité, pratique, motivations et attentes en port d'attache et en port d'escale, la connaissance de la Côte d'Opale) afin d'obtenir un maximum d'information sur le plaisancier Nord-européen et de réduire l'erreur statistique due à un nombre trop important de variables dans la base de données. Les classes de plaisanciers déterminées ci-après reflètent des profils, des groupes homogènes de plaisanciers selon leur identité, dans leurs motivations vis-à-vis de la pratique et de leurs attentes par rapport aux ports d'attache et/ou d'escale.

A – L'identité :

Les résultats du modèle montrent l'existence de trois classes (ou trois profils). On constate que la Classe 1 et 2 concernent 43% et 54% des personnes interrogées dans les ports anglais, la Classe 3 correspondant à 75% des personnes interrogées dans les ports néerlandais.

Figure 18. L'identité dans les ports d'attache et/ou d'escale

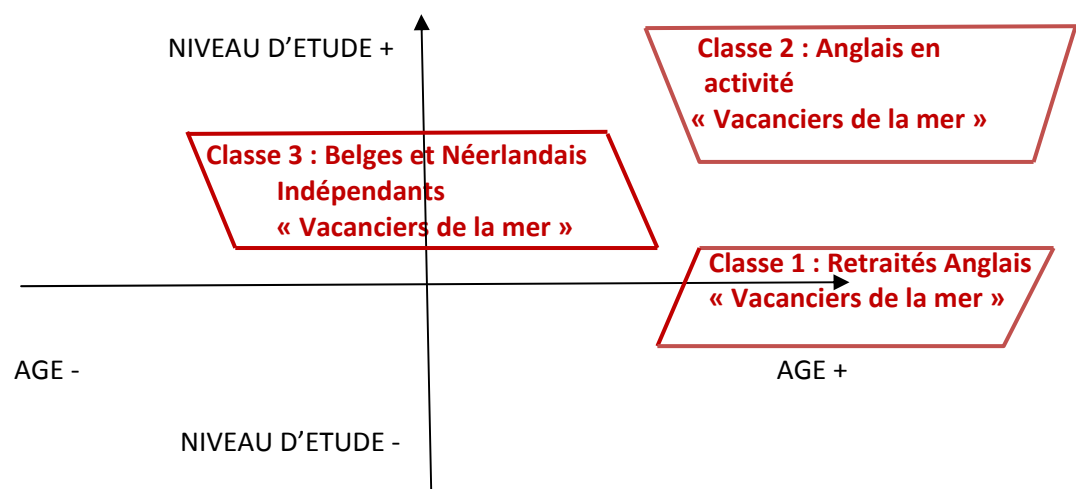


Sources : N. Bétourné, d'après données enquête interne

Les trois classes identifiées se caractérisent telles que :

- **Classe 1** : Anglais
 - o 50 ans et +
 - o Niveau de diplôme faible
 - o En couple
 - o La mer est un loisir et est synonyme de « vacances » (pas de résidence secondaire)
- **Classe 2** : Anglais
 - o 40 à 59 ans
 - o Niveau de diplôme élevé
 - o La mer est un loisir et est synonyme de « vacances » (pas de résidence secondaire)
- **Classe 3** : Belges et Néerlandais
 - o 40 à plus de 60 ans
 - o Niveau BAC à BAC ++
 - o Situation professionnelle : Indépendants
 - o La mer est un loisir et est synonyme de « vacances » (pas de résidence secondaire)

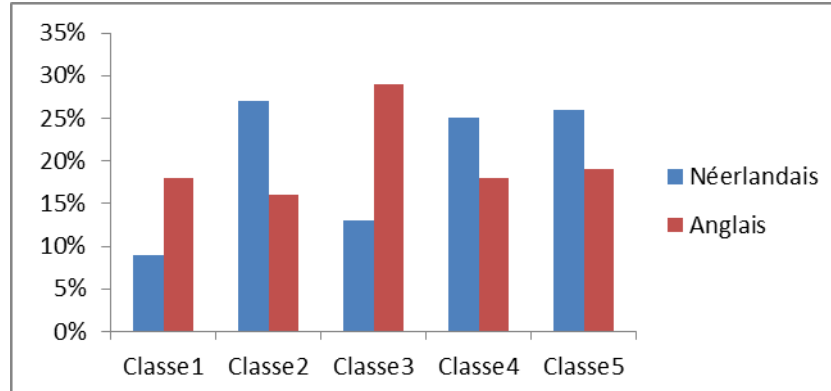
Figure 19. Classification (l'identité)



B – Pratique de la plaisance

Les résultats de l’algorithme montrent, concernant la « pratique de la plaisance », cinq profils définis ci-après. On remarque, d’après le graphe ci-dessous, une diversité dans la répartition des classes selon les ports (Anglais ou Néerlandais) où les plaisanciers ont été interrogés. De plus, pour les classes 2, 4 et 5, 27%, 25% et 26% des personnes interrogées sont dans un port néerlandais alors que pour la classe 3, 29% des plaisanciers interrogés sont dans un port anglais.

Figure 20. La pratique de la plaisance dans les ports d’attache et/ou d’escale

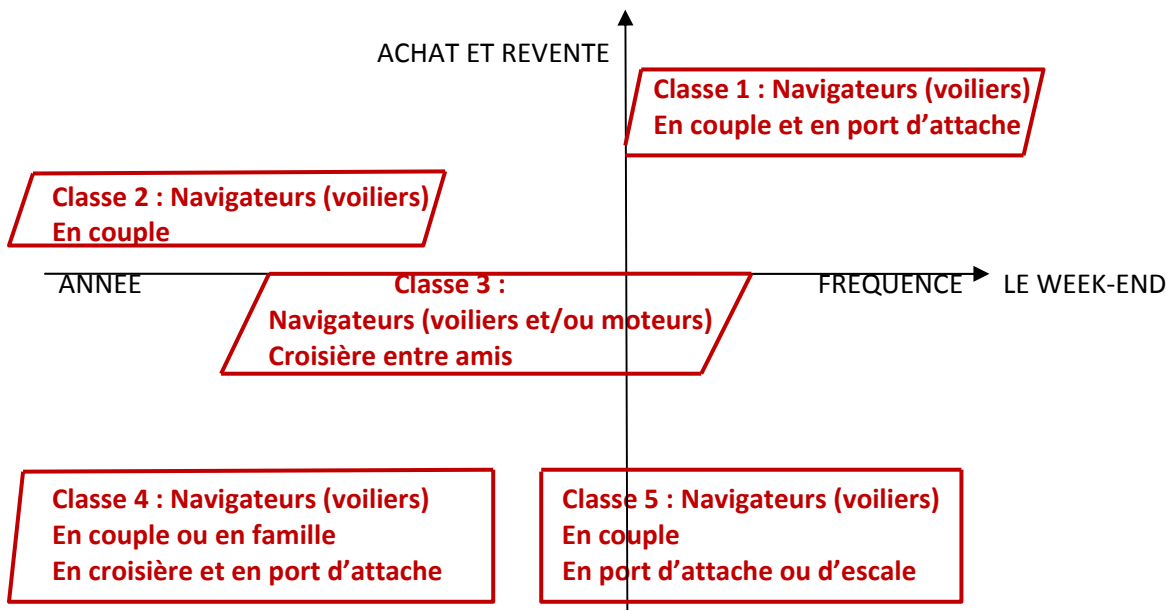


Sources : N. Bétourné, d’après données enquête interne

Les cinq classes se caractérisent telles que :

- **Classe 1 :**
 - o Navigateurs (Voiliers)
 - o En Couple
 - o Fréquence : week-end
 - o Achat : voilier d’occasion (bonne fréquence d’achat et de revente)
 - o En port d’attache
- **Classe 2 :**
 - o Navigateurs (Voiliers)
 - o En couple
 - o Fréquence : tout au long de l’année
 - o Achat : voilier d’occasion (sans revente)
- **Classe 3 :**
 - o Navigateurs (Voiliers et/ou Moteurs)
 - o Croisière entre amis
 - o Fréquence : week-end et tout au long de l’année
 - o Achat : voilier et/ou moteur d’occasion (sans revente)
- **Classe 4 :**
 - o Navigateurs (Voiliers)
 - o En couple ou en Famille
 - o Fréquence : croisière
 - o Achat : voilier d’occasion depuis au moins 30 ans
 - o En port d’attache
- **Classe 5 :**
 - o Navigateurs (Voiliers)
 - o En couple
 - o Fréquence : week-end et tout au long de l’année
 - o Achat : voilier d’occasion depuis au moins 30 ans
 - o En port d’attache et/ou d’escale

Figure 21. Classification (la pratique)

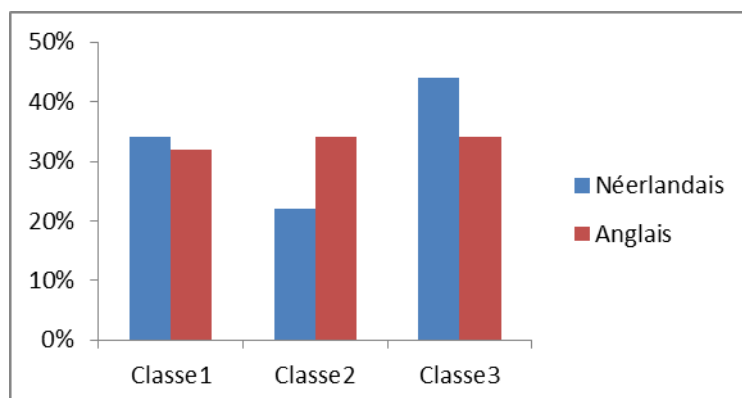


Sources : N. Bétourné, d'après données enquête interne

C – Motivations et attentes (port d'attache)

On détermine ensuite trois classes de plaisanciers qui sont fonctions de leurs motivations et de leurs attentes au port d'attache. On remarque que 44% des plaisanciers de la classe 3 sont interrogés dans les ports néerlandais alors que 32% et 34% des classes 1 et 2 de cette population sont interrogés dans les ports anglais. Le graphe ci-dessous rassemble, selon les classes qui ont été définies, le pourcentage de plaisanciers dans les ports anglais et néerlandais :

Figure 22. Les motivations et les attentes des plaisanciers en port d'attache



Sources : N. Bétourné, d'après données enquête interne

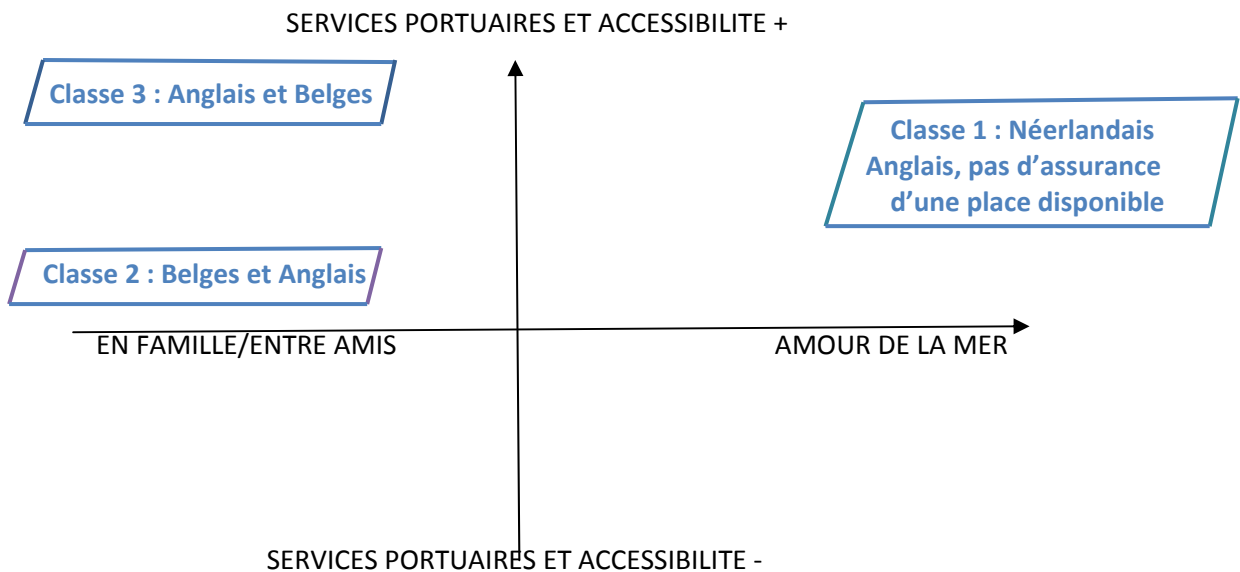
Les trois classes se caractérisent telles que :

- *Classe 1 :*
 - o Néerlandais et Anglais
 - o Motivation : Amour de la mer
 - o Attentes satisfaites : services portuaires, conditions de navigation, accessibilité à la ville, protection par rapport au mouillage
 - o Attentes non satisfaites : assurance d'une place disponible

- *Classe 2 :*
 - o Belges et Anglais
 - o Motivations : entre amis ou en famille, amour de la mer
 - o Pas d'attentes particulières

- *Classe 3 :*
 - o Anglais et Belges
 - o Motivations : entre amis ou en famille, amour de la mer
 - o Attentes très satisfaites : services portuaires, sécurité, protection/mouillage, accessibilité au port et maritime

Figure 23. Classification (Motivations et Attentes en port d'attache)

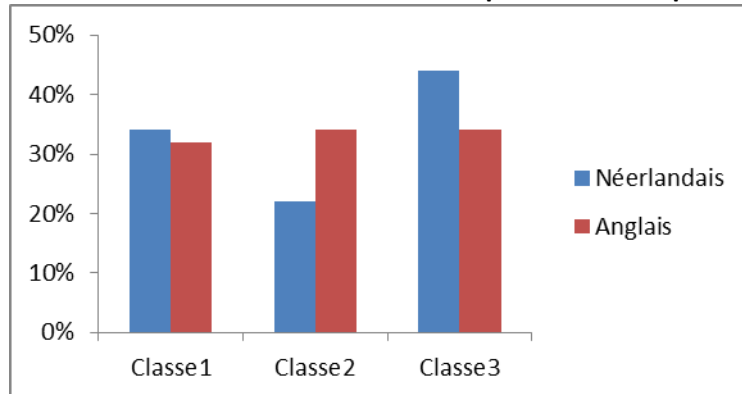


Sources : N. Bétourné, d'après données enquête interne

D – Motivations et attentes (port d'escale)

Que ce soit en port d'attache ou en port d'escale, on remarque la même répartition de plaisanciers interrogés selon les classes dans les ports concernant leurs motivations et leurs attentes.

Figure 24. Les motivations et les attentes des plaisanciers en port d'escale



Sources : N. Bétourné, d'après données enquête interne

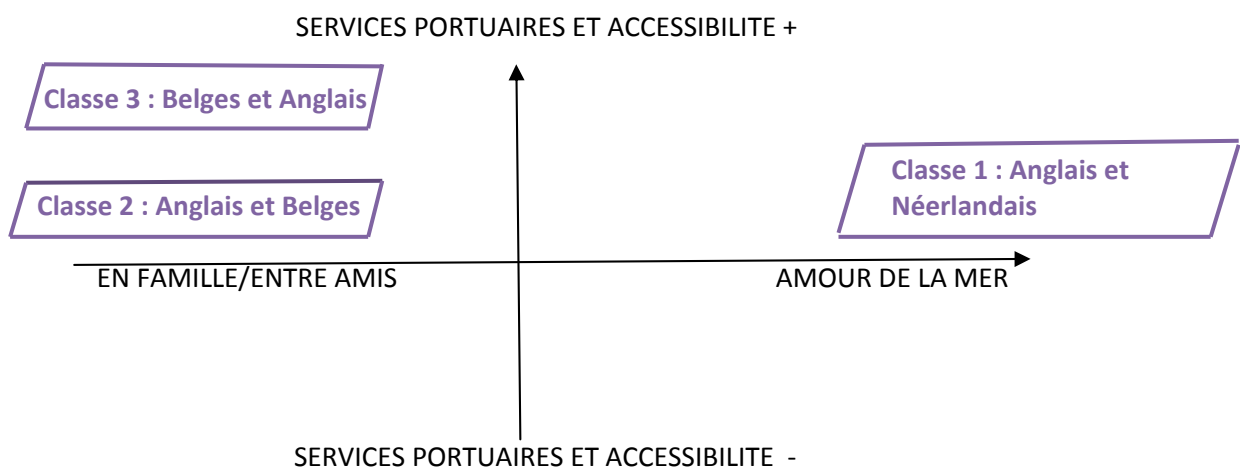
Les trois classes se caractérisent telles que :

- *Classe 1 :*
 - o Anglais et Néerlandais
 - o Motivation : amour de la mer
 - o Pas d'attentes particulières

- *Classe 2 :*
 - o Anglais et Belges
 - o Motivations : entre amis ou en famille, amour de la mer
 - o Pas d'attentes particulières

- *Classe 3 :*
 - o Belges et Anglais
 - o Motivations : entre amis ou en famille, amour de la mer
 - o Attentes très satisfaites : accessibilité maritime, assurance disponible d'une place
 - o Attentes satisfaites : prix de l'anneau, réputation au port, sécurité, protection/mouillage

Figure 25. Classification (Motivations et Attentes en port d'escale)

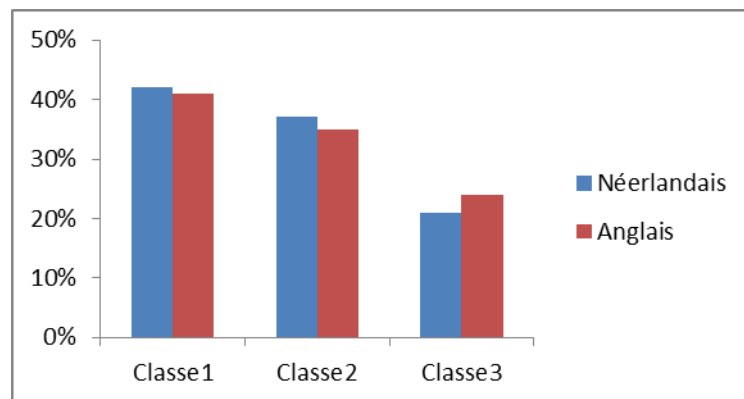


Sources : N. Bétourné, d'après données enquête interne

E – Connaissance de la Côte d’Opale

On constate que 42% et 37% des plaisanciers des classes 1 et 2 proviennent des ports néerlandais tandis que 24% de la classe 3 proviennent des ports anglais. Le graphe ci-dessous rassemble les résultats issus de l’algorithme :

Figure 26. La connaissance de la Côte d’Opale



Sources : N. Bétourné, d’après données enquête interne

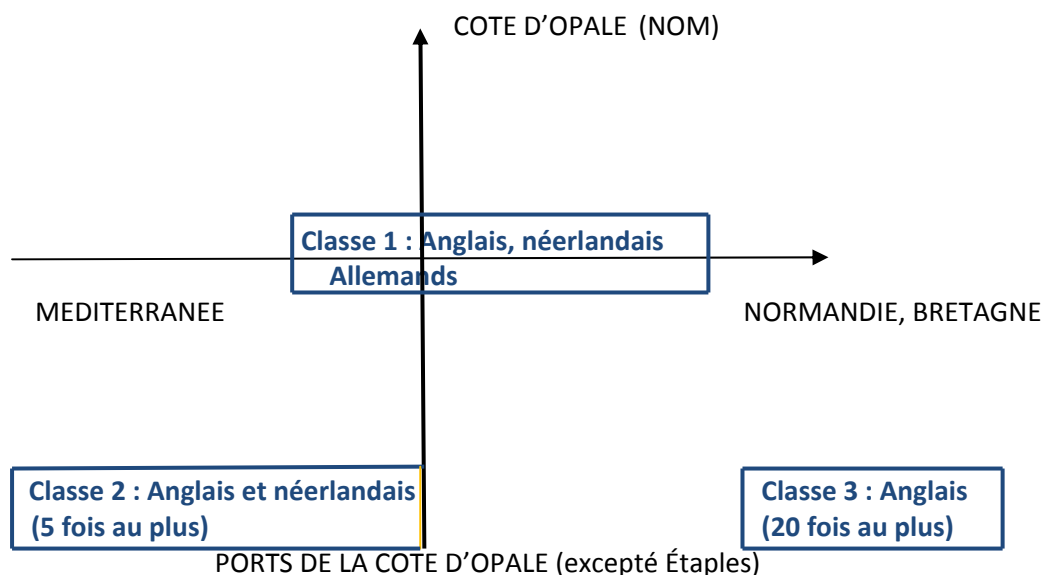
Les trois classes se caractérisent telles que :

- *Classe 1 :*
 - o Anglais, Néerlandais et Allemands
 - o Ne connaissent pas la dénomination « Côte d’Opale »

- *Classe 2 :*
 - o Anglais et Néerlandais
 - o Ne connaissent pas la dénomination « Côte d’Opale »
 - o Voyage : Méditerranée (20 fois ou plus)
 - o Voyage (sans aller avec leurs bateaux) : ports de Boulogne, Calais, Dunkerque (5 fois au plus)

- *Classe 3 :*
 - o Anglais
 - o Ne connaissent pas la dénomination « Côte d’Opale »
 - o Voyage : Normandie et Bretagne
 - o Voyage (sans aller avec leurs bateaux) : ports de Boulogne, Calais, Gravelines, Dunkerque (plus de 20 fois)

Figure 27. Classification (Connaissance de la Côte d'Opale)



Sources : N. Bétourné, d'après données enquête interne

3- Identification des profils des plaisanciers et interprétation

A partir des cinq thèmes précédemment étudiés, et des classes qui ont été repérées comme significatives, au sein de chacune de ces thématiques, nous sommes en mesure d'établir une typologie des plaisanciers du Nord-Ouest de l'Europe, en croisant les caractéristiques communes à ces différentes classes ; ceci permet de faire apparaître des profils ou « familles » de plaisanciers présentant un haut degré d'homogénéité du point de vue de certains critères. Cependant, la question est de savoir quels sont les critères discriminants, pour opérer la distinction entre les types spécifiques de plaisanciers, dans la mesure où certains apparaissent systématiquement dans toutes les classes.

A - Les caractères non discriminants

Avant de présenter cette typologie, il apparaît évident que certaines caractéristiques semblent propres à l'ensemble de l'échantillon et apparaissent, de ce fait, très peu discriminantes, du fait de leur récurrence. Celles-ci se définissent telles que :

- **L'âge et la nationalité** : ces critères ne semblent fondamentalement pas différencier les réponses avec comme constante, une forte présence de retraités (plus de 50%) ou de personnes dans les CSP élevées ; l'absence de résidence secondaire est également générale.

- **Le statut du propriétaire** : l'achat d'un bateau d'occasion (le plus souvent), un voilier et d'une taille homogène (8 – 12 mètres)

- **Les motivations de la pratique de la plaisance** : la motivation qui semble la plus prégnante, « amour de la mer », est référencée dans toutes les classes, vient ensuite : « loisir en famille », (mais, a contrario, on peut constater une très faible fréquence de référence à la « découverte ») ; de même sont citées en forte proportion les modalités de la « promenade » et de la « croisière » (avec une faible proportion de « régates »)

- **La fréquence de la pratique** : plus de 90% naviguent le week-end et environ 46% plus de 15 week-ends par an. Enfin, pour tous, la mer est associée aux vacances.

- **Le choix du port d'attache et du port d'escale** : la proximité et l'accessibilité sont citées en tête, puis la sécurité et les services portuaires ; par contre la référence aux prix est moins présente.

- **La connaissance de la Côte d'Opale** : le constat d'une méconnaissance générale du vocable n'empêche pas la fréquentation de ses ports, même s'il s'agit d'une approche par la terre, et non avec le bateau. Précisons toutefois que ceci ne signifie nullement que personne parmi les personnes de l'échantillon ne se soit rendu en bateau sur la Côte d'Opale, les réponses positives sont faibles mais pas totalement négligeables : en effet, 24 % de l'ensemble des plaisanciers interrogés y sont allés en bateau, mais la faiblesse des occurrences de cette variable ne permet pas une détermination significative pour être citée dans une classe particulière ; autrement dit, on peut considérer que du point de vue de notre classification, ils sont atypiques (sauf pour les anglais en port d'attache à Douvres).

Cette première démarche permet de constater la permanence relativement forte de réponses qui semble conduire à l'établissement d'une identification du plaisancier type du Nord-Ouest de l'Europe. Pour autant, ce « portrait-robot » ne conduit pas à en faire un stéréotype absolu et des différenciations essentielles peuvent être mises en lumière. Ce sont les comportements liés à différentes formes de la pratique de la plaisance qui semblent déterminants pour faire apparaître des clivages significatifs entre des catégories diverses de plaisanciers : il apparaît en effet que les modalités, la fréquence et la temporalité de la pratique, thématique qui fait d'ailleurs l'objet d'une classification élargie à cinq classes dans la présentation ci-dessus (*résultats de la classification*) conduisent à privilégier ce critère pour mettre au jour les éléments de différenciation entre les trois profils suivants, que l'on pourrait énoncer comme : les « plaisanciers du dimanche », les « plaisanciers vacanciers », et les « plaisanciers aventuriers », ces profils ayant été établis sur la base de l'analyse statistique issue du dépouillement des questionnaires.

Les éléments retenus comme discriminants relèvent bien du premier critère : celui de la « pratique » et les autres en découlent (plus ou moins).

On peut résumer les spécificités de chaque profil à partir des classes lui correspondant pour chacun des critères tels qu'ils ont été établis dans le classement résultant de la méthode neuronale dans le tableau 1.

Tableau 1 : Tableau typologie des profils de plaisanciers

| Profils | Pratique | Attentes port d'attache | Attentes port d'escale | Connaissance de la Côte d'Opale | Identité |
|---------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|---------------------------------|---|
| Plaisanciers du dimanche | <i>classe et classe 2</i> | <i>classe 1</i> | <i>classe 1</i> | <i>classe 1</i> | <i>classe 1 classe 2 classe 3</i> |
| Plaisanciers vacanciers | <i>classe 3 et classe 4</i> | <i>classe 2 et classe 3</i> | <i>classe 2 et classe 3</i> | <i>classe 2</i> | <i>classe 2 et classe 3</i> |
| Plaisanciers aventuriers | <i>classe 5</i> | <i>classe 1</i> | <i>classe 1</i> | <i>classe 2 et classe 3</i> | <i>Classe 1</i> |

Source : Nathalie Bétourné et Simone Valcke, d'après enquête de terrain

La classification déterminée par le processus neuronal permet de définir trois profils tels que :

- **Profil 1 : Les « Plaisanciers du dimanche »**
 - o Identité : de 40 à plus de 60 ans, niveau BAC à BAC ++
 - o Pratique promenade, en couple, à la journée
 - o Fréquences de pratique élevées : les week-ends et tout au long de l'année quelle que soit la saison
 - o Achat d'un bateau d'occasion : achats/cessions réguliers et/ou propriétaire depuis plus de 30 ans
 - o Permanence au port d'attache : 25% dans les ports néerlandais et 37% dans les ports anglais
 - o Motivation : « amour de la mer »
 - o Satisfactions au port d'attache : services offerts, accessibilité à la ville
 - o Insatisfactions au port d'attache : assurance d'une place disponible
 - o Connaissance de la Côte d'Opale : méconnaissance

Analyse :

L'analogie avec les conducteurs paraît assez fondée : ce sont des plaisanciers adeptes de la pratique-promenade, et, de même que les propriétaires d'automobiles changent souvent de véhicules, ils changent également très souvent de bateau (en ce qui concerne la classe 1) ; le plus souvent, ils sortent à la journée, même avec des fréquences de sorties élevées, (pour la classe 2), ils restent dans leur bassin de navigation (estuaires, mer intérieure ou zones côtières) et rentrent le soir à leur port d'attache ; celui-ci peut être très valorisé : les attentes sont fortes mais bien satisfaites, en particulier, en ce qui concerne la proximité à la ville (classe 1), ce qui semble un point crucial, compte tenu de l'usage du port le week-end ; et ils ne manifestent (logiquement), aucune attente particulière pour un port d'escale (classe 1), puisqu'ils n'en fréquentent pas, ou très peu. Le choix du port d'attache s'apparente pour eux à celui du lieu d'une résidence secondaire, répondant aux mêmes attentes et remplissant les mêmes fonctions : un point de départ pour une activité de loisir.

Il apparaît également logique que cette catégorie ne connaisse pas et ne fréquente pas la Côte d'Opale, trop éloignée pour une destination de week-end.

Ils sont assez difficiles à sélectionner selon le critère de l'identité, car ils relèvent de toutes les classes : tous âges, toutes nationalités et toutes CSP, mais la rencontre sur le terrain révèle la forte présence de belges et de néerlandais, mais aussi d'allemands, qui, de façon systématique, ne quittent jamais leur bassin de la Mer Baltique.

- **Profil 2 : Les « Plaisanciers vacanciers »**

- Identité : Anglais, Belges et Néerlandais de 40 à 60 ans
- Pratique de croisière (et de promenade), en famille ou entre amis
- Fréquences de pratique élevées : les week-ends et tout au long de l'année (quelle que soit la saison) et/ou estivale
- Achat d'un bateau d'occasion
- Retour au port d'attache : 36% dans les ports néerlandais et 49% dans les ports anglais
- Motivation : « amour de la mer » et « loisir en famille » (mode loisir-vacances)
- Satisfactions au port d'attache : sécurité, services portuaires, proximité, accessibilité à la ville (ou pas d'attentes particulières)
- Satisfactions au port d'escale : services portuaires, rapport qualité-prix, réputation, sécurité, protection au mouillage (ou pas d'attentes particulières)
- Connaissance de la Côte d'Opale : méconnaissance

Analyse :

Ces plaisanciers mixent la promenade et la croisière, donc, des sorties de plus longue durée que pour le profil précédent, mais ils reviennent à leur port d'attache : ils sont d'ailleurs rencontrés sur leur port d'attache, surtout des ports néerlandais (les statistiques globales montrent que dans les ports néerlandais, 80,3 % des plaisanciers sont en port d'attache). L'usage du port d'attache ressemble à celui d'un camping, où l'on se retrouve entre habitués pour le week-end ou pour des vacances. Concernant les plaisanciers en port d'escale, ils semblent apprécier un certain confort et une certaine convivialité (classe 3). Ceci laisse entrevoir, qu'il s'agit de la catégorie, qui serait susceptible d'exprimer les plus fortes demandes en ce qui concerne l'accueil et les services portuaires, mais ils considèrent pourtant que leur niveau d'attente est bien satisfait, aussi bien pour leur port d'attache que pour les éventuels ports d'escale.

Ils disent ne pas connaître la Côte d'Opale, mais sont déjà allés plusieurs fois en voiture dans les principaux ports de la Côte d'Opale, et, fréquentent la Méditerranée (classe 2) ; mais la forte fréquence de la pratique de week-end rend la destination « Côte d'Opale » inaccessible pour les résidents des ports les plus éloignés, en particulier pour les plaisanciers en port d'attache sur la côte néerlandaise. Du point de vue de l'identité, ce sont surtout des anglais, des belges et des néerlandais de 40 à 60 ans, donc de tranche d'âge légèrement plus jeunes, ils sont interrogés lors de l'enquête plus spécialement dans des ports néerlandais. Seuls les anglais « résidents » dans le port de Douvres, fréquentent la « Côte d'Opale » comme une destination d'excursion pour un week-end.

- **Profil 3 : Les « Plaisanciers aventuriers »**

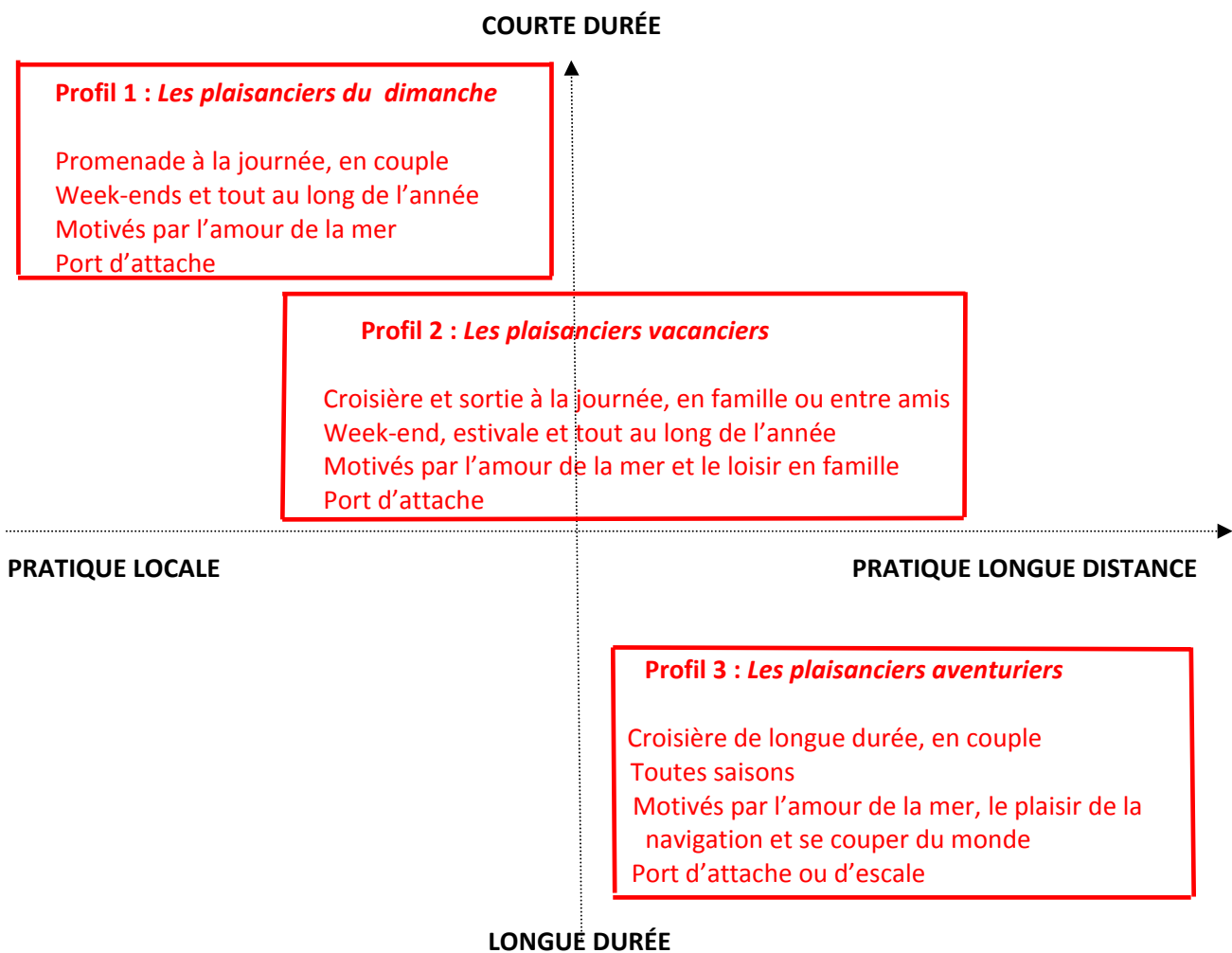
- Identité : Anglais retraités
- Pratique de croisière de plus longue durée (quelle que soit la saison), en couple
- Fréquences de pratique élevées : les week-ends et tout au long de l'année
- Achat d'un bateau d'occasion

- Retour au port d'attache ou en port d'escale : 25% dans les ports néerlandais et 20% dans les ports anglais
- Motivation : « amour de la mer », « plaisir de la navigation », « se couper du monde »
- Satisfactions au port d'attache : services portuaires, conditions de navigation, accessibilité à la ville
- Insatisfactions au port d'attache : assurance d'une place disponible
- Satisfactions au port d'escale : pas d'attentes particulières
- Connaissance de la Côte d'Opale : méconnaissance

Analyse :

Ces plaisanciers sont aussi des adeptes de la sortie du week-end, tout au long de l'année ; ils partent souvent pour des croisières de longue durée : leur situation au moment de l'enquête montre qu'ils sont aussi bien en port d'attache qu'en port d'escale. Ce sont évidemment les plaisanciers les plus mobiles. Leur objectif est celui de la navigation et la qualité de l'étape ne semble pas privilégiée (classe 1). Ce profil, comme le premier profil, mais pour des raisons inverses, n'expriment pas de préférence pour un usage ou une caractéristique du port d'escale, ce peut être soit la traduction d'une indifférence de navigateurs chevronnés (« tous les ports se valent »), soit le fait que les attentes sont implicites, c'est-à-dire, tellement évidentes qu'il est inutile de les énumérer.

Figure 28. Profils synthétiques des plaisanciers Nord-européens



Sources : Nathalie Bétourné & Simone Valke d'après enquête de terrain

Ils connaissent très bien la Normandie et la Bretagne, mais pas la dénomination « Côte d'Opale », même s'ils y sont venus de nombreuses fois (à Boulogne, Calais et Dunkerque et Gravelines), sans leur bateau (classe 3) (mais aussi en bateau quoique de façon moins régulière). La mer constitue une passion hors du temps : c'est la relation à la mer qui est première et non les conditions d'escale ; d'où, le constat que le choix du lieu de navigation, lié à l'intérêt de la navigation détermine les itinéraires et les étapes (par exemple, le choix de la Bretagne ou de la Normandie), mais non l'inverse : les ports d'escale ne font pas vraiment l'objet d'un choix délibéré et spécifique pour eux-mêmes. Comme pour le premier profil, les efforts d'aménagement des ports d'escale ne semblent pas les motiver, et les perspectives de séjour, même de courte durée ne semblent pas faire partie de leurs habitudes.

B - Comparaison avec la typologie de l'enquête ODIT France concernant les plaisanciers français

Bien que les critères sélectionnés ne soient pas tout à fait identiques, nous pouvons tenter de rapprocher les deux classifications et de faire émerger un certain nombre de traits communs.

Ainsi, si l'enquête ODIT dénombre cinq familles de plaisanciers : - 1 les « séniors libérés » - 2 les « hyper dynamiques » - 3 les « habitués » - 4 les « nouveaux plaisanciers » - 5 les « expérimentaux », elle les regroupe ensuite selon trois modes de pratique, au sein desquels on peut aisément retrouver nos trois profils :

- Le mode ***plaisance-passion***, qui correspond à notre profil « plaisanciers aventuriers », décrit une relation vitale et continue à la plaisance, concerne des plaisanciers qui pratiquent tout au long de l'année, les week-ends et en longue durée (les profils 1 et 2 de l'étude ODIT) ;
- Le mode local ou ***plaisance-loisir de proximité***, qui correspond à notre profil « plaisanciers du dimanche », correspond à une relation sociale et de proximité à la plaisance, comme pratique comparable à un hobby, mais concentrée dans le temps (une journée) et exclusivement sur le bassin de navigation proche (profil 3 de l'étude ODIT) ;
- Le mode séjour ou ***plaisance-vacances***, qui rejoint notre profil « plaisanciers vacanciers », traduit une relation pratique et utilitaire de la plaisance de type plus consumériste, à l'occasion des périodes de vacances et articulée avec le tourisme (profils 4 et 5 de l'étude ODIT).

Exception faite du profil 3, celui des « habitués » de l'étude ODIT qui semble assez proche de notre premier profil : celui des « plaisanciers du dimanche », les approches des autres catégories sont un peu divergentes : nous n'avons pas vraiment identifié un profil correspondant aux « nouveaux plaisanciers », ce que confirme la durée moyenne de possession du bateau pour la plus grande partie de notre échantillon : plus de trente ans ! Seule la catégorie 40- 60 ans apparaît importante après celle des plus de 60 ans.

Par contre, si notre profil « plaisanciers aventuriers » peut être comparé aux deux premiers profils d'ODIT : celui des « séniors libérés » et celui des « hyper dynamiques », il présente des caractères assez éloignés de ceux de l'échantillon ODIT et cette famille exprime une relation au bateau bien moins marquée et les objectifs de performance du bateau sont peu évoqués : la plupart des bateaux étant, il faut le rappeler, achetés d'occasion. Soulignons cependant que dans cette perspective, notre questionnaire proposait moins de variables que celui de l'enquête ODIT.

Une autre différence notable par rapport à l'enquête ODIT concerne la référence au niveau du revenu, qui, pour nous, ne paraît pas constituer un critère de segmentation des modes de pratique, alors que cette variable apparaît comme élément de différenciation entre les profils 1 et 2, mais aussi entre les profils 1 et 3 et le profil 4. Nous avons constaté au contraire que les CSP (assimilées aux niveaux de revenu) présentaient une homogénéité suffisamment élevée pour ne pas être retenues comme un élément propre à l'une des classes, et seul, le niveau de diplôme permet de différencier la classe 1 et la classe 2 du thème « identité ».

Par ailleurs, la différence la plus importante avec les plaisanciers français tels qu'ils ont été étudiés par ODIT, c'est la place relativement plus importante des enjeux financiers : prix de l'anneau, coût d'entretien du bateau, dépenses journalières en escale ... Nos sondés n'ont pas ou peu répondu à ces interrogations et ne semblent pas y accorder une attention particulière : surtout en ce qui concerne le dernier profil, le plus à même de fréquenter des ports divers et multiples : la perception de l'offre semble profondément indifférenciée et les propensions à payer pour des services supplémentaires, quasiment nulles.

Les résultats de notre enquête sur le terrain s'avèrent clairement assez divergents de ceux qui concernent l'enquête ODIT auprès d'un échantillon (certes plus important) de plaisanciers français. La pratique des plaisanciers étrangers semble s'inscrire beaucoup plus nettement comme un simple loisir et constituer une modalité privilégiée de vacances- y compris pour ceux qui ne sortent en mer que pour de courtes promenades-, alors que, avec des enjeux sportifs (un plus grand nombre de pratiquants de régates), sociaux et financiers davantage mis en avant par les plaisanciers français, leur pratique s'inscrit beaucoup plus nettement dans une symbolique de distinction sociale.

IV- SYNTHÈSE ET PERSPECTIVES POUR LES PORTS DE LA CÔTE D'OPALE

1- Un constat : une classification par les ports

A- Facteurs de localisation

Les premiers éléments de l'enquête semblent faire apparaître l'importance du facteur de la localisation des ports de plaisance de la côte d'Opale, par rapport aux espaces étudiés.

L'attractivité varie en fonction de la proximité par rapport aux lieux d'enquête mais aussi en fonction de la situation par rapport aux autres ports français qui permettent une escale vers la Manche occidentale : il semblerait, par exemple, que le port d'Etaples subisse à la fois la proximité des ports de Boulogne-sur-Mer et de Calais, et la présence des premiers ports normands au sud (Honfleur, Fécamp, St-Valérie-en-Caux par exemple). Les réponses de certains plaisanciers des Pays-Bas confirment ce fait : ils auraient tendance à faire escale dans un port situé avant Boulogne, ou après la Baie de Somme. De plus, de nombreux propriétaires de navires ne connaissent pas Etaples ni la côte d'Opale.

De façon générale, cet aspect peut être illustré par une isoligne : un effet frontière semble apparaître entre les usagers de Breskens et ceux de Colinsplaat, les premiers étant plus connaisseurs des ports de la côte d'Opale que les seconds. On voit ici probablement une limite, qui peut s'étendre à l'ensemble des espaces étudiés : au nord de l'Escaut occidental, on note un champ d'horizon tourné vers le delta Escaut-Rhin-Meuse, les mers intérieures néerlandaises et l'espace baltique, au sud on observe une destination normande avec une escale à Dunkerque, Calais ou Boulogne.

B- Facteurs socio-économiques

Cette ébauche de comparaison conforte le constat précédemment énoncé selon lequel la pratique de la plaisance dans les ports de l'Europe du Nord-Ouest ne fonctionne pas fondamentalement selon une logique marchande : le niveau de dépense ne constitue pas un critère sélectif, ni en ce qui concerne la propriété du bateau, ni en ce qui concerne les attentes vis-à-vis des ports.

Dans le premier cas, on constate que même si l'éventail des prix d'achat des bateaux est très large (variation observée de 4 900 € à 1 000 000 €), c'est le marché des bateaux d'occasion qui est privilégié, et le bateau lui-même ne fait pas l'objet d'un culte particulier, c'est un objet fonctionnel (comme l'automobile, ou le camping-car) qui permet de vivre les périodes de loisir : vacances ou week-ends. Cette particularité justifie à nouveau la présence des enquêteurs dans les ports de plaisance, les salons nautiques étant orientés vers la vente de bateaux neufs : 82 % des plaisanciers rencontrés dans les ports étaient propriétaires d'un bateau d'occasion. La fréquence dans la pratique de la plaisance joue un rôle déterminant quant à la gestion des flux des anneaux et des emplois saisonniers tant au niveau des ports d'attache qu'au niveau des ports d'escale (d'après les profils). De fait, une politique de

tarification suivant le type de pratique peut être mise en place en fonction de la cible ou du profil de plaisanciers visé (la nature du port dépendant de l'accessibilité à la ville).

Quant aux dépenses dans les ports, la plupart des personnes interrogées s'avèrent incapables de fournir un ordre de grandeur précis, et, lorsque c'est le cas, la réponse semble peu fiable (compte tenu de l'interprétation incertaine de ce sur quoi porte la dépense : prix de l'anneau, dépenses annexes liées à la navigation, dépenses de loisir ?). Bien que le montant de ces dépenses n'aient pu être évaluées, la convivialité pour les plaisanciers en port d'attache est un critère déterminant, ceux-ci représentant une « communauté », tout comme le campeur séjournant en mobile-home dans un camping 2, 3, 4 ou 5 étoiles.

Enfin, si la qualité globale des ports est jugée satisfaisante, c'est l'assurance de trouver une place disponible qui est source d'inquiétude pour certaines catégories : en général, ceux qui dépendent le plus de leur port d'attache et qui y sont le plus souvent. Mais, aussi bien pour ces derniers que pour l'ensemble des plaisanciers, c'est aussi la logique de proximité et de facilité d'accès qui est prédominante dans le choix d'un port, ce qui explique la forte proportion de plaisanciers belges ayant leur bateau dans un port d'attache néerlandais, beaucoup plus accessible pour les habitants d'Anvers, et même de Bruxelles que les ports de la côte belge.

Ces observations résultent de la seule analyse des données chiffrées telles qu'elles ont été transcrites du logiciel statistique *Sphinx* au fichier *Excel* puis au logiciel de traitement, mais l'approche sur le terrain et le contact direct avec les plaisanciers nous ont fourni des renseignements pour une compréhension plus fine de leurs modes de pratiques et de leurs attentes :

C- Facteurs de lieux

Tout d'abord, dans chacun des pays visités, nous avons identifié des profils propres à certains ports, selon leur situation par rapport à la ville, leur taille et leur offre d'équipement. Ainsi, aux Pays-Bas, le port de Colijnsplaat n'accueille pas du tout les mêmes profils que le port de Breskens : le premier, que l'on pourrait qualifier de « port-nature » attire plutôt le profil 2 (« vacanciers », naviguant en famille ou entre amis) et, dans une moindre mesure le profil 1 (« promeneurs du dimanche » restant sur leur port de plaisance et ne sortant qu'à la journée sur les mers intérieures, navigation sécurité adaptée aux familles), alors que le second est davantage choisi par le groupe du profil 3 (« aventuriers » en attente de services techniques plus performants que l'on ne peut trouver que dans un plus grand port) et également le profil 1 qui recherche la proximité de la ville et son animation.

On relève la même opposition en Angleterre entre les ports de Gillingham, avec des profils semblables à ceux de Colijnsplaat et de Brighton, comparables à Breskens. C'est donc la nature du port et sa situation qui influence aussi le choix des plaisanciers pour leur port d'attache ; ceci après la proximité et l'accessibilité, déjà repérées. En effet les ports-nature attirent plus spécifiquement des « vacanciers » et des plaisanciers en famille. Les ports-ville, quant à eux, accueillent ceux qui naviguent au loin et ceux qui ne pratiquent que la promenade et sont en permanence à leur port d'attache.

Par ailleurs, les motivations des choix des ports d'escale ne semblent pas toujours liées à leur qualité intrinsèque, en particulier, en ce qui concerne les navigateurs du profil 3,

tournés vers la pratique hauturière, ceux-ci font escale dans les ports essentiellement en fonction des conditions de navigation (marées, courants, vents) et des itinéraires qu'ils se fixent en conséquence. Les aménagements et l'accueil dans les ports de plaisance peuvent être appréciés mais ne sont pas déterminants, et pour eux, les « packs touristiques » et autres « découvertes de l'arrière-pays » ne présentent aucun intérêt.

Quant au profil 2, vu qu'il représente la catégorie la plus susceptible d'être influencée par les qualités d'un port d'escale, est le seul profil sur les trois qui peut être ciblé. Il faut cependant que ces plaisanciers disposent d'une durée supérieure à celle d'un week-end pour pouvoir accéder aux ports français de la Côte d'Opale.

Ces quelques éléments de synthèse nous conduisent à proposer des éléments de réflexion pour que les ports de la Côte d'Opale affirment leur fonction de destination pour ces plaisanciers limitrophes ou proches de la région du Pas-de-Calais.

2- Pistes de réflexion pour les Ports de la Côte d'Opale

A- Relations à la Côte d'Opale

Si la plaisance présente des difficultés à dynamiser et à impliquer LE territoire dans son ensemble, de nombreuses opportunités d'intégration s'offrent au territoire, en lien avec l'histoire locale, la culture littorale et maritime, l'éducation et la formation maritime. Cela demande donc une forte synergie et un renforcement des collaborations entre les acteurs portuaires de la Côte d'Opale (par le réseau Plaisance notamment) et les acteurs du territoire (CCI Côte d'Opale, EPCI, Département, Région).

Par exemple, pour contourner l'obstacle de la distance, nous avons observé que les plaisanciers du Nord de l'Europe soient enclins à emmener leur bateau par la route, en remorquage et, dans ce cas pour les attirer, l'aménagement prioritaire à prévoir serait la construction de rampes de mise à l'eau, comme il en existe en Allemagne et dans tous les ports fluviaux. Pour les ports de la Côte d'Opale, ceci pourrait constituer un élément positif important d'attractivité pour les plaisanciers des pays voisins, sans omettre des efforts d'animation et de facilités d'accès aux centres villes qui restent des attentes qualitatives non négligeables pour cette catégorie, puisque, selon nos résultats, c'est la seule catégorie à toucher.

Par ailleurs, compte tenu de la diversité des plaisanciers, y compris au sein d'un même profil, (en l'occurrence, le profil 2), il paraît également souhaitable de faire en sorte que chacun des sites portuaires de la Côte d'Opale mette en avant des qualités différenciées – ce que fait apparaître le Réseau Plaisance Côte d'Opale sur son site internet <http://www.plaisance-opale.com/>. Par ailleurs, si le label « Côte d'Opale » doit être promu, ses entités ne doivent pas se trouver en situation de concurrence frontale, mais au contraire faire valoir une certaine complémentarité – ce qui obéit d'ailleurs à la logique de mise en réseau des ports du littoral du Nord de la France - : Dunkerque semble plus à même de figurer comme un port urbain, alors que Gravelines et Etaples ne peuvent que jouer la carte de port-nature ; les ports de Boulogne-sur-Mer et de Calais se situant dans une position intermédiaire, ils ont la possibilité de choisir plusieurs stratégies : celle du port escale, en garantissant toujours des places disponibles et une grande qualité de services pour les plaisanciers de passage, ou la

stratégie port touristique (moins évidente au vu des résultats précédemment évoqués), avec la valorisation du local : gastronomie, excursion au départ du port, modes de circulation douce (location de vélos) ...

Dans tous les cas, ce n'est certainement pas la même clientèle qui peut être touchée, et la diversité des ports de la Côte d'Opale peut alors constituer un atout face à la diversité même des profils de plaisanciers.

B- La Côte d'Opale comme lieu d'Escale

Ainsi, la stratégie de la Côte d'Opale comme destination de la pratique de la plaisance, pourrait se décliner en cinq axes.

Il est envisageable de synthétiser et exploiter ces cinq axes sous l'acronyme **ESCAL** (Éducation, Sensibilisation, Culture, Aménagement, Loisirs) :

- l'Éducation et la formation, qui permettrait d'offrir aux publics jeunes des formations et de s'ouvrir à d'autres activités nautiques (kite-surf, planche à voile, char à voile). Si cette dimension est déjà présente sur le territoire, le projet serait de rapprocher ce secteur d'activité et de développer des partenariats entre les clubs nautiques et les gestionnaires de la plaisance, comme cela se pratique à Bruxelles, par exemple. Les sites qui pourraient s'organiser en réseau ne manquent pas : Base Tom Souville, à Sangatte, sites de char à voile à Boulogne-sur-Mer, Berck, clubs de voile à Boulogne, Calais Wimereux, Bray-dunes ...

- la Sensibilisation auprès des foyers émetteurs terrestres. On peut imaginer une politique fondée sur la mise en valeur des voies fluviales, permettant de connecter la côte à l'arrière-pays littoral. On pense ici à l'espace bruxellois et au bassin lillois qui comprend la métropole transfrontalière englobant les villes de Mons, Tournai, par exemple. La particularité de la présence du détroit oblige à considérer également le bassin méridional londonien, qui représente aussi un potentiel considérable pour la Côte d'Opale (fig. 29) ; cet aspect est à considérer avec la question de l'aire de navigation, abordée dans l'axe 5. et Une idée qui peut paraître lointaine, mais néanmoins intéressante dans le cadre de la flambée de l'énergie consisterait à développer le ferroutage des navires de plaisance ; mais cela demande une politique d'envergure impliquant les acteurs du territoire (État, Région, Départements, EPCI, SNCF notamment) et une veille permanente, en terme d'étude de la demande et d'adaptation au marché.

Figure 29. Plaisance en Côte d'Opale et proximité des marchés émetteurs



Conception & Réalisation : V. Herbert©2012, à partir du support Google Earth

- la Culture du patrimoine historique local, qui fait référence à l'identité du territoire. Il s'agit de cultiver le lien à l'histoire locale et régionale. À Boulogne-sur-Mer, cela peut se fonder sur l'activité historique de la pêche et sur les anciens chantiers de construction navale¹⁶, à Dunkerque, sur le passé des vieux gréements, en référence à Jean Bart, à Calais en lien avec le transmanche... Des associations peuvent aussi s'intégrer dans le projet commun, avec la rénovation d'anciens navires de pêche (Association des Jeunes Marins du Boulonnais), comme cela se pratique par des particuliers à Bruxelles (photographie 2). La gastronomie locale peut être aussi un vecteur de promotion du territoire (welch boulonnais, Flamenküche flamande, etc.). Enfin, l'attrait des musées locaux peut aussi être un atout et un argument de promotion : cité internationale de la dentelle à Calais, Musée portuaire de Dunkerque – en face le bassin de plaisance ! – aquarium Nausicaà à Boulogne, Marais à Étapes – à proximité du port de plaisance –. Enfin, il ne faut pas omettre la présence du Grand Site National des Deux Caps, prétexte à une halte locale.

¹⁶ On peut faire référence aux chantiers Léon Lefèvre, qui ont construit notamment la Curieuse, Ketch lancé à Boulogne le 3 avril 1912 et comprenant sept hommes d'équipage. Ce navire a participé à l'exploration des îles Kerguelen, sous le commandement du Capitaine du navire, Raymond Rallier du Baty. Ce dernier donnera le nom de *Léon Lefevre* à l'une des îles Kerguelen en hommage au constructeur du navire...¹⁷

Photographie 3. Ancien crevettier restauré à Bruxelles



Sources : <http://insulinde.over-blog.com/>

- l'Aménagement d'espaces fonctionnels sur les sites portuaires, et répondant techniquement aux usages : rampes de mise à l'eau – permettant notamment l'accès aux bateaux sur roues, (photographie 3) ; atelier de construction, de réparation ; zone de carénage et d'entretien à proximité des bassins. Il convient de cohabiter avec les activités historiques (pêche) toute en les mettant en valeur. Cet aspect doit s'appuyer sur le savoir-faire local, comme les chantiers présents sur le territoire : SOCARENAM de Boulogne-sur-Mer par exemple. Cet aspect peut aussi faire l'objet d'un développement de la formation dans les domaines de la construction navale (ébénisterie par exemple). L'accessibilité locale – lien avec espace urbain et rétrolittoral – pourrait être assurée par une mise à disposition de bicyclettes (traditionnelles ou électriques), dans le respect des règles du développement durable.

Photographie 4. Unité d'embarcation de 5 m, transportable sur remorque



Crédit photographique : V. Herbert©2011

- Le Loisir, qui reste à la base de la pratique de la plaisance. Le détroit du Pas-de-Calais peut être défini comme un **bassin d'Excursions**, animé par le réseau Plaisance Côte d'Opale, mais qui s'intégrerait dans un **Réseau Portuaire de Plaisance Transmanche**, incluant la côte du Kent – intégré dans le bassin méridional londonien –, avec les ports de Folkestone, Rye, Douvres et Ramsgate. Le principe serait d'organiser des « **sea-trips** » sur 24 h, au départ et à destination de l'un des ports, dont les espaces littoraux et rétrolittoraux offrent des caractéristiques paysagères urbanistiques et architecturales remarquables.

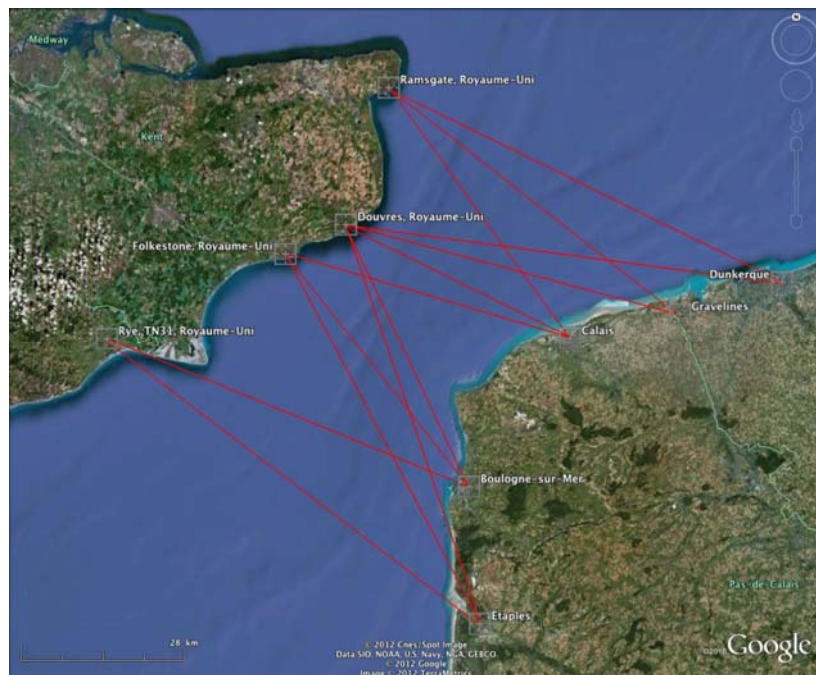
Ainsi, plusieurs liaisons pourraient s'effectuer dans le cadre de ses échanges (figure 30) ; citons, en fonction des distances et à titre d'exemple, les parcours suivants au départ des ports de la Côte d'Opale :

- Étapes – Rye (42 milles) ;
- Étapes – Folkestone (38 milles) ;
- Boulogne – Rye (36 milles) ;
- Boulogne – Folkestone (27 milles) ;
- Boulogne – Douvres (27 milles) ;
- Calais – Folkestone (27 milles) ;
- Calais – Douvres (23 milles) ;
- Calais – Ramsgate (40 milles) ;
- Gravelines – Douvres (32 milles) ;
- Gravelines – Ramsgate (34 milles) ;
- Dunkerque – Douvres (40 milles) ;
- Dunkerque – Ramsgate (40 milles) (fig. 30).

Si ces parcours dépassent le cadre théorique proposé par N. Bernard (2001) de 20 milles nautiques définissant un bassin de plaisance, chaque parcours pourrait cibler un public adapté, la liaison Calais – Douvres correspondant à ce « standard ». À partir de ces deux ports polarisants, il serait possible d'envisager du cabotage en direction des ports environnant, dans le cadre de découvertes des rives – et de leurs espaces rétrolittoraux – longeant le détroit...

Dans ce contexte, la Côte d'Opale et le détroit du Pas-de-Calais ne seraient plus seulement considérés comme un espace de transition, mais comme un lieu d'échanges et de rencontres transfrontalières, de surcroît sur une assise maritime. Il est à noter que le Conseil Général du Pas-de-Calais œuvre dans ce sens, en multipliant les initiatives de rapprochements avec son homologue anglais – financement du Centre de l'entente cordiale du château d'Hardelot (dont la programmation culturelle est consacrée à la culture britannique), préparation d'un dossier pour le classement du détroit du Pas-de-Calais au patrimoine mondial de l'UNESCO...

Figure 30. Perspectives de routes liées au réseau Portuaire de Plaisance Transmanche et distances correspondantes



| | Distances terrestres | | |
|----|----------------------|--------------|-------|
| | Fl | Dv | Rm |
| Ry | 34 km | 45 km | 64 km |
| Fl | | <u>12 km</u> | 33 km |
| Dv | | | 24 km |

| | Distances maritimes | | | | | |
|----------------------|---------------------|----------------|------------------------------|-----------------|-----------------|----------------------|
| | Et | Bl | Cl | Gr | Dk | |
| Ry | 78 km 42 MN | 67 km 36 MN | 83 km 45 MN | 100 km 54 MN | 122 km 66 MN | Distances maritimes |
| Fl | 70 km 38 MN | 51 km 27 MN | 51 km 27 MN | 68 km 37 MN | 85 km 46 MN | |
| Dv | 73 km 40 MN | 50 km 27 MN | <u>43 km</u> <u>23 MN</u> | 60 km 32 MN | 75 km 40 MN | |
| Rm | 50 km 92 MN | 38 km 70 MN | 53 km 28 MN | 63 km 34 MN | 75 km 40 MN | |
| | | | | | | |
| Distances terrestres | | | | | | |
| | | | | | | Distances terrestres |
| | | | | | | |
| Et | | 23 km | 50 km | 62 km | 77 km | |
| Bl | | | 30 km | 46 km | 64 km | |
| Cl | | | | <u>19 km</u> | 37 km | |
| Gr | | | | | 18 km | |

Légende :

- Ry : Rye
- Fk : Folkestone
- Dv : Douvres
- Rm : Ramsgate
- Et : Étaples
- Bl : Boulogne-sur-Mer
- Cl : Calais
- Gr : Gravelines
- Dk : Dunkerque

Distance en km

MN : Distance en milles marins (1 mille = 1 852 m)

Distance à vol d'oiseau

Distance la plus élevée

Distance la plus courte

C- Schéma de mise en relation spatiale et systémique

La figure 31 propose une synthèse de la démarche *ESCAL* telle qu'elle pourrait être développée en Côte d'Opale.

Elle se décompose en deux parties :

(a) Un schéma spatial multiscalair où l'on retrouve :

- au centre, le pas de Calais, comme lieu structurant du bassin de navigation ou **bassin d'excursions** principal pour la Côte d'Opale, en lien avec les ports du Kent ;
- les neufs ports concernés par ces excursions, le long des rives du pas de Calais ;
- les infrastructures terrestres de la Côte d'Opale, permettant l'acheminement des plaisanciers ;
- les marchés émetteurs ;
- un focus sur un port, comme exemple présentant les aménagements complémentaires des sites, en matière de services primaires liés à l'activité nautique, et secondaires, liés à la découverte de la Côte d'Opale.

(b) Une légende, fondée sur le principe *ESCAL*, qui présente une classification des cinq thématiques retenues et leurs interactions :

- l'éducation à la pratique des loisirs nautiques, reposant sur le réseau des associations ;
- la sensibilisation des foyers émetteurs, appuyée par le réseau de communication ;
- la culture, fondée sur l'offre et le potentiel local naturel, gastronomique et expographique ;
- les aménagements portuaires, liés à la plaisance, mais aussi aux autres formes d'exploitation maritimes et de transports doux ;
- les loisirs axés sur la pratique de la plaisance.

Figure 31. Contexte spatial et systémique de la démarche ESCAL (a)

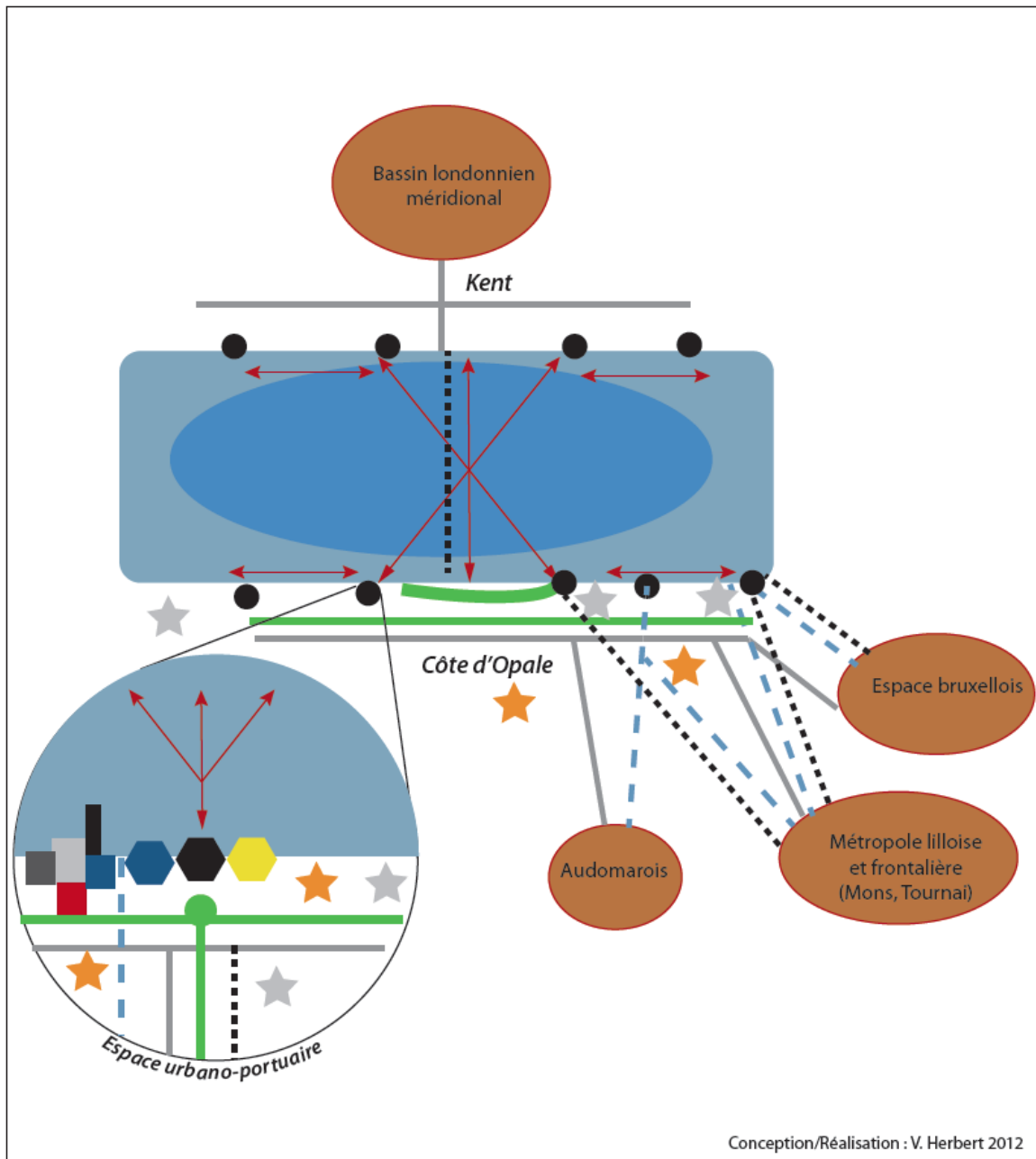
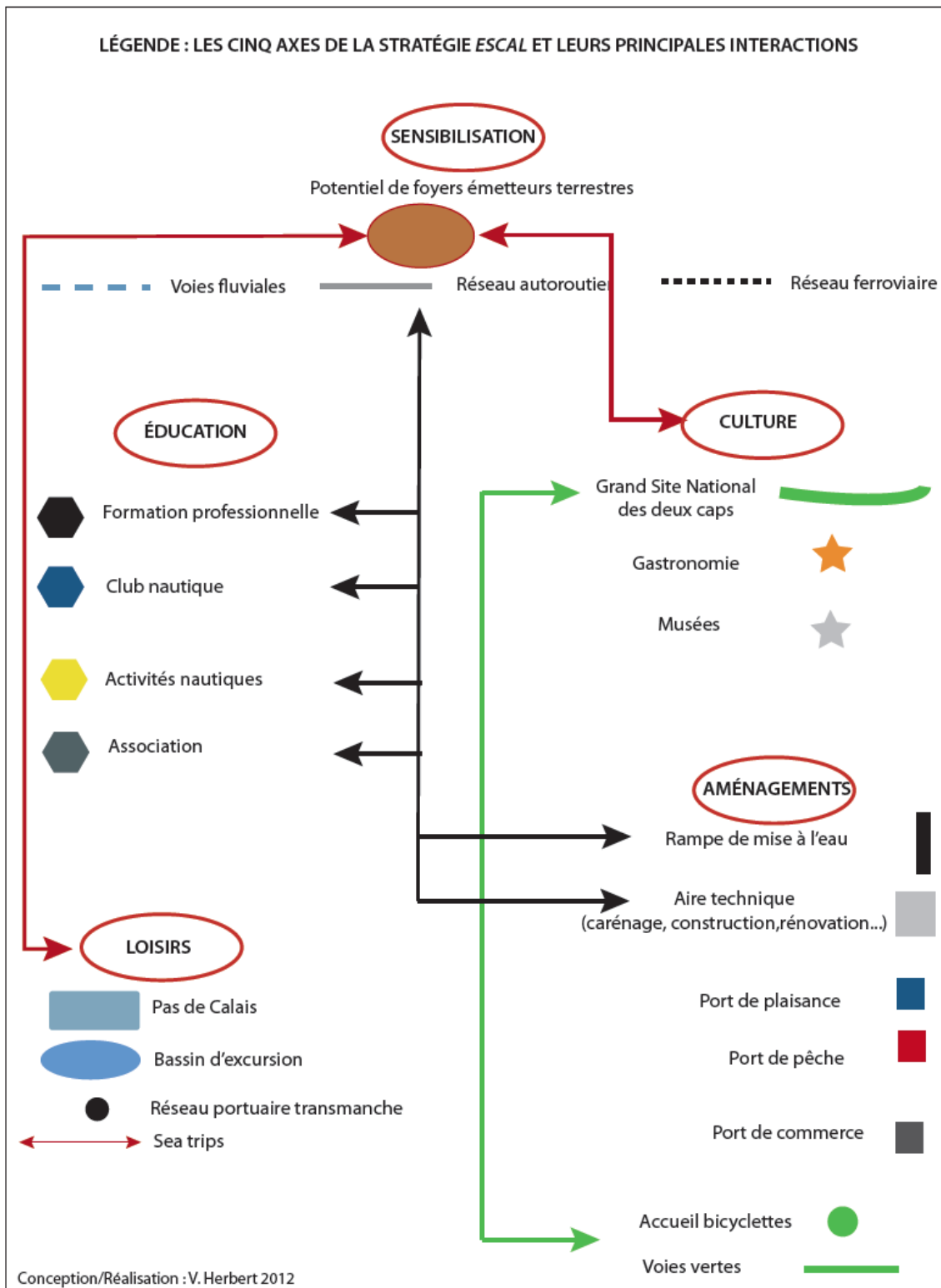


Figure 31. Contexte spatial et systémique de la démarche ESCAL (b)



Conception & réalisation : V. Herbert©2012

CONCLUSION

Si l'existence d'un port de plaisance et ses aménagement peut être concurrentiel à d'autres activités (pêche, trafic portuaire de commerce, conchyliculture, espaces industrialo-portuaires, ...), l'activité de la plaisance, doit être appréciée comme une activité potentiellement source de richesses pour le territoire. Dans un cadre local et régional, la plaisance peut être vecteur de développement d'un esprit fédératif qui valoriserait l'image de la Côte d'Opale, dans sa dimension littorale et maritime.

Sémantiquement, la Côte d'Opale souffre d'une image « négative » dans les ports transfrontaliers et Nord Européens : les cinq ports, complémentaires et diversifiés, ne possèdent pas « d'identité » leur permettant d'utiliser leurs potentialités. La recherche d'une unité territoriale et d'une logique fédérative combine des forces qui renforcent la communication à l'extérieur et renvoie une image positive du territoire de la Côte d'Opale. L'image impacte alors les consciences car une identité existe : quelle offre infrastructurelle peut-elle être proposée ?

Le plaisancier, par-delà les territoires et les espaces urbanisés, navigue sur un espace maritime pour être libre : il navigue par passion (pratique régulière) ou par loisir (pratique occasionnelle) ; ce voilier ou ce bateau motorisé peut également s'apparenter à un mode d'hébergement (« bateau ventouse », N. Bernard, 1993) à vocation résidentielle (secondaire ou principale). Les attentes et les besoins des plaisanciers, en fonction de leur identité, sont différenciés, que ce soit sur mer (pratique de la navigation) ou sur terre (accessibilité, mobilité, offres de services, environnement, patrimoine culturel du territoire, ...). D'après les données recueillies aux Pays-Bas (Breskens et Colijnsplaat), en Angleterre (Douvres, Gillingham, Brighthon), en Belgique (Bruxelles, Zeebruges) et en Allemagne (Travemünde), les ports de plaisance s'apparentent à un « camping sur l'eau » ; au sein des bateaux, il existe une vie sociale et culturelle (en dehors des services proposés au sein de la Marina) où les plaisanciers trouvent du plaisir à rencontrer, échanger, retrouver une convivialité autour d'un verre.....au sein d'un environnement naturel. Que le port soit un port d'attache ou d'escale, le plaisancier y construit son identité, recherche l'épanouissement personnel, du plaisir à naviguer ou à vivre sur son bateau ; il se situe sur une « passerelle » entre l'envie d'aller en mer pour y retrouver du plaisir ou se dépasser par passion et l'envie d'être sur terre pour y retrouver un espace « urbanisé » et goûter à une vie sociale – qui peut s'assimiler, parfois à un « entre soi bourgeois » – quand lorsqu'il le souhaite. Ces aménités, offertes par l'espace portuaires, peuvent conduire certains à déjeuner sur leur bateau posé en cale sèche dans l'aire de carénage ! Le bateau peut néanmoins être un moyen de transport (mode d'hébergement par le camping ou la location d'un appartement aux abords de l'espace maritime).

La mobilité à terre reste un point essentiel pour le plaisancier qui cherche à consommer (déplacer le barycentre de la ville au sein d'une Marina ou proposer une offre de services (restauration, bars, alimentation) en ville) ou à réaliser des randonnées sur les espaces naturels. Certains disposent de vélos pliants qui leur permettent de se déplacer lors de leur passage à terre (qu'en est-il alors de l'accès à ces lieux ?), d'autres souhaitent disposer d'un moyen de transport simple, pratique et accessible rapidement. L'environnement

« portuaire » est également important pour le plaisancier lorsqu'il arrive à terre : « être bien chez soi » ou « en vacances » sans odeurs ou sons nuisibles ; de même, le lieu d'emplacement, lieu de vie sociale et culturelle, doit permettre au plaisancier de « se retrouver », de répondre à ses attentes et ses besoins lors de son séjour, proche d'un environnement ou d'un cadre naturel, une préoccupation, source de nuits paisibles.

La méthodologie de classification neuronale utilisée dans cette étude auprès de 230 plaisanciers Nord-Européens, a permis d'identifier trois profils : « le plaisancier du dimanche », « le plaisancier vacancier » et « le plaisancier aventurier ». Les caractéristiques communes de ces trois profils concernent la pratique de la plaisance comme une activité de loisir, la motivation à la pratique (amour de la mer, loisir entre amis ou en famille) et l'appropriation d'un bateau d'occasion. Le « plaisancier du dimanche » se caractérise par une fréquence de la pratique élevée dans leur bassin de navigation quelle que soit la saison (pratique promenade) ; en permanence en port d'attache, l'accessibilité à la ville est un critère important de choix du port. Celui-ci doit remplir les fonctions et répondre aux attentes d'une résidence secondaire. Le « plaisancier vacancier » se caractérise par une pratique de la plaisance en croisière-promenade (de plus longue durée que le profil « plaisancier du dimanche ») mais revenant toujours à son port d'attache ; ce mode de fonctionnement « vacance » s'apparente au camping où le plaisir de se retrouver entre habitués est partagé (de même pour les plaisanciers se trouvant en port d'escale) ; l'accessibilité à la ville, que le plaisancier soit en port d'attache ou en port d'escale, reste néanmoins un critère important du choix du port. Le « plaisancier aventurier » se caractérise par une pratique en croisière de la plaisance de longue durée, leur objectif premier étant la navigation et non la qualité de l'étape ; pour ces plaisanciers chevronnés, « tous les ports se valent ».

De fait, on peut établir, à partir de ces profils, un constat issu d'une classification par les ports. Des facteurs de localisation (effet frontière), socio-économiques (logique non marchande de la plaisance, activité-loisir, objet fonctionnel, gestion des flux des canaux, emplois saisonniers,..) et de lieux (nature du port et sa situation, accessibilité et proximité) sont ainsi identifiés. La détermination de ces facteurs nous amènent à proposer les cinq ports de la Côte d'Opale (et leurs situations géographiques) comme un lieu d'escale, lieu maritime et terrestre d'échanges et de partages avec les ports Nord-Européens. La stratégie de la Côte d'Opale comme destination de la pratique de la plaisance peut se décliner en cinq axes :

- **L'Éducation** et la formation : ouverture et partenariat avec d'autres activités nautiques limitrophes aux ports, offre de formations aux publics jeunes par rapport aux infrastructures existantes

- **La Sensibilisation** auprès des foyers émetteurs terrestres : connections de la Côte d'Opale par rapport à l'arrière-pays littoral par la mise en valeur des voies fluviales (espace Bruxellois, bassin Lillois métropole transfrontalière, l'Audomarois, bassin méridional londonien), ferroutage des navires de plaisance dans le cadre du développement durable (stratégie de veille permanente)

- **La Culture** du patrimoine historique local : identité du territoire en cultivant le lien à l'histoire locale et régionale (anciens chantiers de construction navale, musées, vieux gréements, la pêche, rénovation d'anciens navires de pêche, ...)

- L'Aménagement d'espaces fonctionnels sur les sites portuaires : rampes de mise à l'eau, ateliers de construction (et/ou de réparation), zones de carénage et d'entretiens à proximité des bassins, développement de la formation dans les domaines de la construction navale, accessibilité « durable » par l'utilisation de la bicyclette

- Le Loisir : base de la pratique de la plaisance, le détroit du Pas-de-Calais peut être défini comme un bassin d'excursions (organisation de *sea trips*) s'intégrant dans un réseau portuaire de plaisance Transmanche.

Ce lieu d'escale que nous proposons pour le plaisancier Nord-Européen, qu'il soit en port d'attache et/ou en port d'escale, doit faire l'objet d'une veille stratégique permanente du marché de la plaisance mais également d'une veille « comportementale » du plaisancier qui évolue dans et par le milieu (espaces maritimes, urbanisés, naturels) : créer et non « consommer », vivre (naviguer pour le plaisir, le dépassement de soi, la passion, l'identité) et non « exister » (par les offres de services créateurs de besoins de consommation).

Le pas de Calais, qui longe les rives de la Côte d'Opale, devient donc une base potentielle de réseau portuaire, différemment exploitable en fonction des profils de plaisanciers observés et des aires liées aux marchés émetteurs.

Ainsi, en rappelant que les profils établis correspondent essentiellement aux caractéristiques physiques et culturelles des ports et non aux nationalités des plaisanciers, nous pouvons identifier :

- « le promeneur du dimanche » (profil 1), susceptible de choisir un port de la Côte d'Opale comme port d'attache. Il se rend au port essentiellement le week-end, tout au long de l'année. Les sorties en mer n'excèdent pas quelques heures. Les marchés émetteurs concerneraient une population hors de notre cadre d'étude : la métropole transfrontalière lilloise et plus largement l'ensemble de la région Nord-Pas-de-Calais. Pour capter ce marché, il est nécessaire de développer une stratégie de marketing adaptée.

- « le vacancier » (profil 2) représente la catégorie la plus susceptible d'être influencée par les qualités d'un port d'escale, et représente le profil à cibler en priorité, dans le cadre d'un réseau de plaisance transmanche. En effet, les périodes de quelques jours lui permettent de partir de son port d'attache et de relier plusieurs sites. Outre les territoires cités précédemment, les espaces émetteurs peuvent s'étendre à la région du Kent (et plus largement le bassin méridional de Londres) et la Belgique. L'intérêt de ce profil réside aussi dans le fait qu'il est représenté en Angleterre, Belgique et aux Pays-Bas.

- « l'aventurier » (profil 3), dont le site ne correspond qu'à une halte dans le cadre d'une croisière longue durée. Les ports sont souvent choisis par rapport à un trajet global ; les services techniques peuvent être parfois appréciés, mais les plaisanciers restent dans l'optique de prolonger leur voyage en direction de la Manche (Normandie) ou transiter vers les mers intérieures néerlandaises et la Baltique. Ce type de plaisancier, rencontré surtout en Angleterre, semble donc difficile à sensibiliser.

BIBLIOGRAPHIE

- Becet, J.M. 1987. *L'aménagement du littoral*. Col. « Que Sais-je ? ». Paris : PUF, 127 p.
- Becker, H.S., 1985. *Outsiders*. Paris, Métailié, 248 p.
- Bernard, N. 1991. « Plaisance et nouvelle maritimité », in, F. Péron & J. Rieucou (dir.). *La maritimité aujourd'hui*. Paris, L'Harmattan.
- Bernard N. 1993. *Ports de plaisance et structuration du littoral finistérien*. Thèse Université de Bretagne Occidentale, 274 p.
- Bernard, N. 1995. « Ports de plaisance : pour quelle utilisation de l'espace maritime ? », *Norois*, n°145, pp. 225-234.
- Bernard, N. 1999. « Du port parking au produit touristique : l'évolution des ports de plaisance en France », *Norois*, n°182, pp. 275-285.
- Bernard, N., 2005. *Les ports de plaisance équipements structurants de l'espace littoral*. Paris : L'Harmattan, 126 p.
- Bernier, P. et Ronzier, Y. 2010. *Ports de plaisance, mode d'emploi*. Col. "Comprendre" la voile. Paris, ed. Voiles et voiliers, 90 p.
- Bo, D., 2006. La gouvernance des ports de plaisance : une étude de cas. In, Bernard N. (dir.). *Le nautisme. Acteurs, pratiques et territoires*. Rennes, PUR, pp. 29-48.
- Borne P., Benrejeb M., Haggège J., 2007. *Les réseaux de neurones. Présentation et applications*. Ed. Technip, 149 p.
- Collin, M., 2003. Coopération productive dans les villes portuaires. In, Collin M. (dir.). *Ville portuaire, acteur du développement durable*. Paris : L'Harmattan, 204 p.
- Creach', C.. 2003. *Les usages sociaux des voiliers : enjeux culturels des modes d'appropriation de la navigation*. Thèse de Doctorat nouveau régime, université de Nantes.
- Crinquette, G., Duhayon, J.-J. ; Quantin, P.-Y. (dir.). 2003. *La valorisation touristique des ports de plaisance (Les cahiers e l'AFIT)*. Paris : La Documentation Française.
- Culot, M. (dir.) 2000. *Un port, des villes, un littoral, un siècle d'aventure urbaine*. Paris : Norma.
- Damien M.-M., 2006. La décentralisation, une nouvelle donne pour le développement de la navigation de plaisance. In, Bernard N. (dir.). *Le nautisme. Acteurs, pratiques et territoires*. Rennes : PUR, pp. 11-128.
- Debie, J. ; Lavaud-Letilleul, V. 2010. *La décentralisation portuaire : Réformes, Acteurs, Territoires*. Paris : L'Harmattan.
- Debie J., 2008. Des ports maritimes pour quels territoires ? Un regard géographique sur la décentralisation portuaire. *Festival International de Géographie 2009 « Mers et Océans : les géographes prennent le large » 1er-04 octobre 2009*. Article en ligne, consulté le 1à janvier 2011 : http://www.inrets.fr/fileadmin/ur/splott/Evenements/FIG_2009/Debie_FIG_2009.pdf.
- Duchêne, P. 1994. *Les ports de plaisance en France*, Paris : Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, Agence Française d'Ingénierie Touristique (A.F.I.T).

- Duchêne, P. 2006. Enjeux économiques d'un port de plaisance : comment en développer ses activités ? Actes du colloque : *Aménagement portuaire et développement durable*, 21-22 mars 2006, Caen. Article en ligne : [http:// www.ports-developpementdurable.com/ports_plaisance_developpement_durable/2006/](http://www.ports-developpementdurable.com/ports_plaisance_developpement_durable/2006/)
- Gaubert, Y. 2003. La pénurie de places dans les ports français, frein au développement du nautisme. *Le Marin*.
- Gerbaud, S. 1994. Ports de plaisance , un développement à questions. *La revue maritime* n° 433, pp. 67-75.
- Griffet, J. 1995. *Aventures marines*. Paris, L'Harmattan.
- Griffet, J. 2001. « Le village flottant », *Ethnologie française*, n° XXXI (2001-4), pp. 651-660
- Halbwachs, M., 1994. *Les cadres sociaux de la mémoire*. Paris, Albin Michel. 370 p.
- Halbwachs, M., 1997. *La mémoire collective*. Paris, Albin Michel. 297 p.
- Lefebvre, H., 1968. *Le Droit à la Ville*. Paris, Anthropos.
- Mauvais, J.-L., 1991. *Les ports de plaisance, impact sur le littoral*, Brest : Ifremer.
- Michot, T. 1998. *Contribution à la compréhension et à l'analyse des pratiques nautiques sur le Bassin d'Arcachon*, tome 1 et 2, thèse de Doctorat en Sciences et Techniques des Activités Physiques et Sportives, Université de Paris-Sud-Orsay, 610 p.
- Michot, T., 2006. « Le champ des pratiquants de la plaisance : stabilité des habitus » in, N. Bernard. (Coord.), *Le Nautisme, acteurs, pratiques et territoires*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, pp. 167-176.
- Nardin, G. ; Le Berre, I. ; Brigand, L. 2008. Un SIG pour connaître et gérer la plaisance dans le Finistère. *Norois*, n°206, pp. 53-72.
- Pinçon-Charlot, M. & Pinçon, M. 1997. *Voyage en grande bourgeoisie*, Paris : PUF.
- Pinçon-Charlot, M. & Pinçon, M. 2009. *Les Ghettos du Gotha : comment la bourgeoisie défend ses espaces*. Paris : Payot.
- Saint Augustin, 410, Réed. 2004. *La Cité de Dieu*, Paris : Seuil.
- Seguin, F. & Germé, C. 1991. *Homo Carnavalius. Les Carnavales dunkerquois*. Paris : Taillandier.
- Tonini B., Trouillet B., 2006. Les bassins de navigation : éléments d'une typologie. Étude sur la façade atlantique à partir de la réglementation. In, Bernard N. (dir.). *Le nautisme. Acteurs, pratiques et territoires*. Rennes : PUR, pp. 29-48.
- Tonini B., Trouillet B., 2008. La construction navale de plaisance en quelques faits et chiffres. In, Guillotreau P. (dir.), *Mare Economicum. Enjeux et avenir de la France maritime et littorale*. Rennes : PUR, pp. 302-303.
- Touzet C., 1992. *Les réseaux de neurones artificiels. Introduction au connexionisme*. Cours de Master
- Veblen, T. 1970 (1^{ère} éd. US 1899). *Théorie de la classe de loisir*. Paris : Gallimard.
- Lageiste J., 1999. Ports de plaisance et navigation de plaisance sur le littoral du Nord-Pas-de-Calais. *Hommes et Terres du Nord*, Volume1, pp. 27-32.

MAYA, Projet INTERREG II c (Marina et Yachting dans la Mer du Nord inférieure, la zone du tunnel sous la Manche et la Mer d'Irlande) Groupe de travail 1 : Les ports de plaisance et l'économie.

Montoriol, T. 2001. Les ports étranglés. *Bateaux* n° 523

Rezenthel, R. 2000. La gestion des ports de plaisance. *Le Droit Maritime Français* n°603.

Sources internet :

Google Earth : earth.google.com

<http://www.guidemanche.com/index.php3>

<http://www.marina-baltica.de>

<http://www.marina-guide.net/Harbour-Marina-data.2.0.html>

<http://www.premiermarinas.com/>

<http://www.plaisance-opale.com/>

TABLE DES FIGURES

| | |
|--|---------|
| Figure 1. Analyse sociogéographique du littoral | p.15 |
| Figure 2. Localisation des ports anglais, belges et néerlandais étudiés | p.18 |
| Figure 3. Distance à vol d'oiseau Calais – Travemünde (All) : 700 km ! | p.20 |
| Figure 4. Port de Douvres | p.29 |
| Figure 5. Port de Gillingham | p.30 |
| Figure 6. Plan du port de Brighton | p.31 |
| Figure 7. Port de Zeebruges | p.33 |
| Figure 8. Port de Bruxelles | p.34 |
| Figure 9. Port de Colijnspaat | p.35 |
| Figure 10. Port de Breskens | p.36 |
| Figure 11. Port de Travemünde | p.37 |
| Figure 12. Esquisse d'orientation des destinations allemandes en matière de plaisance | p.42 |
| Figure 13. Mise en correspondance Neurone Biologique/ Neurone Artificiel | p.51 |
| Figure 14. Les relations en amont et en aval du neurone artificiel | p.51 |
| Figure 15. Fonction de transfert à seuil | p.52 |
| Figure 16. Structure d'une mémoire associative | p.54 |
| Figure 17. Carte topologique | p.55 |
| Figure 18. L'identité dans les ports d'attache et/ou d'escale | p.56 |
| Figure 19. Classification (l'identité) | p.56 |
| Figure 20. La pratique de la plaisance dans les ports d'attache et/ou d'escale | p.57 |
| Figure 21. Classification (la pratique) | p.58 |
| Figure 22. Les motivations et les attentes des plaisanciers en port d'attache | p.58 |
| Figure 23. Classification (Motivations et Attentes en port d'attache) | p.59 |
| Figure 24. Les motivations et les attentes des plaisanciers en port d'escale | p.60 |
| Figure 25. Classification (Motivations et Attentes en port d'escale) | p.60 |
| Figure 26. La connaissance de la Côte d'Opale | p.61 |
| Figure 27. Classification (Connaissance de la Côte d'Opale) | p.62 |
| Figure 28. Profils synthétiques des plaisanciers Nord-européens | p.66 |
| Figure 29. Plaisance en Côte d'Opale et proximité des marchés émetteurs | p.73 |
| Figure 30. Perspectives de routes liées au réseau Portuaire de Plaisance Transmanche et distances correspondantes | p.76 |
| Figure 31. Contexte spatial et systémique de la démarche <i>ESCAL</i> | p.78/79 |

TABLE DES PHOTOGRAPHIES

| | |
|---|------|
| Photographie 1. Samedi 26 août 2011, 17 h : Zeebruges et sa marina... | p.32 |
| Photographie 2. Espace restaurant du Bruxelles Royal Yachting Club de Bruxelles | p.47 |
| Photographie 3. Ancien crevettier restauré à Bruxelles | p.74 |
| Photographie 4. Unité d'embarcation de 5 m, transportable sur remorque | p.74 |

TABLEAU

| | |
|---|------|
| Tableau 1 : Typologie des profils de plaisanciers | p.64 |
|---|------|

Annexe : Questionnaire

Questionnaire Plaisanciers :

Merci d'avoir accepté de consacrer un peu de votre temps et de répondre à ces quelques questions, avant de remettre ce questionnaire à la réception ! Nous vous souhaitons un agréable séjour !

A- Pour mieux vous connaître (identification)

1. **A1 – Genre :** Homme Femme

A2 – Nationalité

A3. Quelle est votre catégorie d'âge ? :

2. a. – de 20 ans b. 20-29 c. 30-39 d. 40-49 e. 50-59 f. 60 et+

A4. Etat matrimonial : Vous êtes...

Marié(e) En concubinage Célibataire vivant seul autre, précisez :.....

A5. Quel est votre diplôme le plus élevé ?

Aucun Niveau BEP ou CAP Niveau Bac
 Bac +2 Bac +3 et 4 Bac+5 et plus

A6. a. Avez-vous actuellement une activité professionnelle ? Laquelle ?

1. **lycéen ou étudiant :** Formation/spécialité : Année d'études : ...

2. **actif occupé** **ou actif non occupé (chômeur) :**

3. **inactif :** au foyer retraité autre inactif

b. Profession (ou dernière profession exercée) :.....

Statut : salarié indépendant **Lieu d'exercice :.....**

Code PCS de l'INSEE : (question à ne pas poser, juste pour enquête statistique)

A7. Combien de personnes êtes-vous dans votre foyer ?.....

A8. Origine géographique : quel est votre lieu de résidence principale ?

Commune/Ville :.....Région /Province :.....

A9. Avez-vous une résidence secondaire ? Oui Non

A10 – Partez- vous en vacances ?

Si oui Mer campagne Montagne
Séjour itinérant

Combien de fois par an ?

Combien de temps par an ?

Actuellement, êtes-vous en vacances ?.....

B- Les usages et types de pratiques de la plaisance

B1 – Etes-vous en Port d'attache Port d'escale ?

Si vous êtes en attache, depuis quelle année avez-vous un anneau dans ce port ?

Si vous êtes en escale, quel est votre port d'attache ?

Relation au bateau :

B2 – Type de bateau (supérieur à 5 m) :

| | Voilier | Mono/Multi | Moteur | Mixte | < 8 m | Entre 8 et 12 m | Entre 12 et 15 m | + de 15 m |
|--------------|---------|------------|--------|-------|-------|-----------------|------------------|-----------|
| Locataire | | | | | | | | |
| Propriétaire | | | | | | | | |
| Skipper | | | | | | | | |
| Invité | | | | | | | | |

B3 – Quels sont votre tirant d'eau et votre tirant d'air ? &

B4- Si vous êtes propriétaire, est-ce votre premier bateau ? OUI NON

Sinon combien en avez-vous eu ?

- Si vous êtes locataire ou invité, possédez-vous un bateau ?

B5- Quel est le prix d'achat de votre bateau actuel ?..... Achat Neuf Achat d'Occasion

B6- Est-ce que votre bateau est équipé d'une évacuation pour les eaux usées et fond de cale ?

Oui Non équipement prévu dans un délai de 6 mois

B7 – Si vous pratiquez la plaisance, quelle est votre activité principale ?

Régate Croisière Promenade Habitation principale Habitation secondaire

B8 – Depuis combien d'années / mois pratiquez-vous la plaisance (ancienneté) :

B9 – Fréquence de la pratique : a. Sortez-vous les week-end ? Oui Non

Si oui, combien de week-end par an ?

b. En dehors des week-ends, combien de fois par an ?

< 3 fois/an Entre 3 et 10 fois/an + de 10 fois/an

c. Votre activité est-elle :

Uniquement estivale Tout au long de l'année

B10 - En moyenne, combien de sorties annuelles faites-vous par an dans chacune de ces catégories ?

- de 12 heures - de 24 heures - de 48 heures - de 7 jours + de 7 jours

B11 – Pratique :

En famille (avec enfants) En couple Solitaire Entre amis entre collègues/collaborateurs

B12 – Motivations de la pratique : (3 choix maximum, hiérarchisez de 1 [le plus fréquenté] à 3 [le moins fréquenté])

| | Choix de 1 à 3 |
|---------------------------------|----------------|
| Navigation (conduite de bateau) | |
| Amour de la mer | |
| Loisir en famille / entre amis | |
| Se couper du monde | |
| Moyen de découverte | |
| Compétition, régates | |
| Autre, précisez : | |

B13 – Relation au port : Attentes Quels sont vos critères de choix du port ?

(Echelle allant de 1 [pas du tout] à 5 [tout à fait], possibilité de « sais pas » : 0)

| Critères | Port d'attache | Port d'escale |
|--|----------------|---------------|
| Réputation du port | | |
| Prix de l'anneau | | |
| Label environnemental, HQE | | |
| Attachement symbolique, identitaire | | |
| Services techniques portuaires | | |
| Sécurité / conditions de navigation | | |
| Protection / au mouillage | | |
| Accessibilité au port (Parking, routes, Ferrys...) | | |
| Accessibilité maritime (marée, écluses) | | |
| Assurance d'une place disponible | | |
| Découverte de l'arrière-Pays | | |
| Animation et commerces de proximité | | |
| Événementiel | | |
| Critère esthétique et paysager | | |

B14- Quel(s) motif(s) vous inclineraient à ne pas choisir un port comme lieu d'escale ?

.....

B14- Quel(s) motif(s) vous inclineraient à ne pas choisir un port comme lieu d'attache ?

.....

B16 – A combien estimez-vous vos dépenses pendant vos séjours dans les ports

B17 – Quels sont les lieux que vous fréquentez le plus ?

(3 choix maximum, hiérarchisez de 1 [le plus fréquenté] à 3 [le moins fréquenté]).

Ce lieu peut être un lac intérieur, un canal, une mer, une côte...

1/

2/

3/

C- Relations à la Côte d'Opale

C1 – Avez-vous déjà été :

En Normandie O/N Si oui, combien de fois ? En Bretagne O/N
Si oui, combien de fois ?

En Méditerranée O/N Si oui, combien de fois ? Sur la côte Atlantique en Europe
continentale O/N Si oui, combien de fois ?.....

C2 – Comment connaissez-vous la Côte d'Opale :

Vous ne connaissez pas De réputation
 Vous y êtes allé sans naviguer Vous y êtes allé avec votre bateau

C3 – Si vous connaissez la Côte d'Opale sans y venir, quelles sont vos raisons ?

| Critères | Cocher |
|--------------------------|--------|
| Image | |
| Eloignement géographique | |
| Qualité du port | |
| Services | |
| Accessibilité maritime | |
| Place disponible | |
| Critère esthétique | |
| Autre | |
| NSP | |

C4 – Avez-vous fréquenté les ports suivants :

Dunkerque ? Si oui, combien de fois ? Gravelines ? Si oui, combien de fois ?
 Calais ? Si oui, combien de fois ? Boulogne / Mer ? Si oui, combien de fois ?
 Etaples ? Si oui, combien de fois ?
 Autre port français ? Si oui, combien de fois ? Si oui, lesquels ?

C5 – Etes-vous satisfaits au regard des suivants :

(Echelle allant de 1 [pas du tout] à 5 [tout à fait], possibilité de « sais pas » : 0)

| Critères | D | G | C | B | E | A |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Réputation du port | | | | | | |
| Prix de l'anneau | | | | | | |
| Label environnemental, HQE | | | | | | |
| Attachement symbolique, identitaire | | | | | | |
| Services techniques portuaires | | | | | | |
| Sécurité / conditions de navigation | | | | | | |
| Protection / au mouillage | | | | | | |
| Accessibilité au port (Parking, routes, Ferrys) | | | | | | |
| Accessibilité maritime (marée, écluses) | | | | | | |
| Assurance d'une place disponible | | | | | | |
| Découverte de l'arrière-Pays | | | | | | |
| Animation et commerces de proximité | | | | | | |
| Événementiel | | | | | | |
| Rencontres avec d'autres plaisanciers | | | | | | |
| Rencontres avec amis / collègues | | | | | | |
| Critère esthétique et paysager | | | | | | |