



Les Entretiens

vendredi 22 janvier 2010

*Développement de la plaisance de demain :
entre patrimoine et évolution des pratiques*



Cluster nautisme et construction navale

SYNTHÈSE DES TABLES RONDES NAUTISME

ENTRETIENS DU CLUSTER NAUTISME : UN CARREFOUR D'ÉCHANGES

Chefs d'entreprise, associatifs, élus, chercheurs... Tous étaient « sur le pont », le 22 janvier à Vannes, pour les 1^{er} Entretiens du Cluster nautisme et de la Construction navale. Organisé par le Conseil général du Morbihan et l'Université de Bretagne-Sud, ce rendez-vous invitait à penser l'avenir de la filière nautique sous forme de deux tables rondes. Retour sur des temps riches en échanges.

TABLE RONDE 1 : PATRIMOINE NAUTIQUE : UN NOUVEAU SOUFFLE POUR LA FILIÈRE ?

Restaurations de voiliers, évènements maritimes rythment désormais la vie morbihannaise. D'où l'intérêt, au-delà du folklore, d'en mesurer les retombées pour le territoire. La 1^{ère} table ronde a offert un tour d'horizon.

Renouer avec hier pour avancer. C'est la démarche que les acteurs de la filière nautique dans le Morbihan semblent adopter chaque année davantage. Tandis que les rassemblements de vieux gréements, les manifestations autour de la mer attirent toujours plus – la Semaine du Golfe a accueilli 250 000 visiteurs sur trois jours, l'an passé ! -, les chantiers destinés à restaurer d'anciens navires se multiplient. Les Entretiens du Cluster nautisme et de la Construction navale, qui se tenaient au sein de l'ENSIBS (Ecole Nationale Supérieure d'Ingénieurs de Bretagne Sud), ont été l'occasion d'explorer cet attachement aux traces d'antan. Avec une question cruciale, au centre de la première table ronde : « Le patrimoine et la culture nautiques constituent-ils des atouts économiques pour la filière ? »

Fédérer le territoire

Maître de conférence à l'Université de Bretagne-Sud, Jean-Michel Le Boulanger précise le cadre dans lequel ce lien au passé nautique s'est noué. « Dans notre pays autrefois tourné vers les rivalités puis la construction européenne, le patrimoine maritime ne va pas de soi, affirme-t-il d'emblée. De la Révolution française jusqu'à la Seconde guerre mondiale, ce qu'on appelle patrimoine comporte de fait très peu d'éléments maritimes. » Peu d'éléments et une attention moindre pour les vestiges des océans. « Faut-il rappeler que nos dirigeants politiques avaient choisi de laisser couler le Duguay-Trouin, le 2 décembre 1949, plutôt que de restaurer cet illustre navire ayant pris part à la bataille de Trafalgar ? »

Selon l'universitaire, il faut attendre la fin des années 70 pour que la notion de « patrimoine maritime » émerge enfin. Elle résulte de divers facteurs tels que l'entrée dans une civilisation tertiaire, la requalification des littoraux et la mondialisation. « Alors que le vieux monde s'effondre et que les images défilent à un rythme incessant, nous plongeant dans un présent permanent, le besoin de repères rassurants, de garder des traces se fait sentir... »

Premier atout de ce patrimoine : sa capacité à générer l'évènementiel. Et surtout à rassembler. « Des premières manifestations nautiques en 1980 jusqu'à Brest 2012 en préparation, on est passé de quelques bateaux et milliers de visiteurs à des méga évènements, souligne Jean-Michel Le Boulanger. Familles, jeunes ou moins jeunes, les fêtes du patrimoine maritime mobilisent l'ensemble des populations littorales, fédérant ainsi le territoire. »

Un levier pour le tourisme

Ce trait d'union entre identités locales, Aimé Kergueris le note aussi. Vice-président du conseil général du Morbihan, il préside également l'association La Semaine du Golfe. Depuis 2000, date de sa création, l'évènement du même nom réunit toujours plus. « Outre la mobilisation de quinze communes responsables de manifestations dans ce cadre, la Semaine du Golfe parvient à brasser toutes les générations, commente-t-il. Lors de la première édition, nous nous sommes rendus compte à quel point il existait un esprit du patrimoine, un sentiment commun d'appartenance au territoire qui sommeillaient. »

Une dynamique porteuse au niveau touristique. En cultivant son identité historique et culturelle, le territoire renforce sa singularité. Il se démarque et gagne en visibilité. « Créer un évènement nautique convivial, faire connaître le Golfe du Morbihan et allonger la saison touristique constituaient nos objectifs, précise le président de l'association. Même s'il est difficile d'évaluer le retour sur investissement, la manifestation aura permis via les médias de braquer les yeux sur le département. D'autres régions européennes, comme la Galice, ont d'ailleurs reproduit le concept. » Autre effet plus inattendu : le goût donné pour la navigation. Chaloupes, yoles, bateaux de pêche... Durant la Semaine du Golfe, plus de 1 200 embarcations ont permis de découvrir ou redécouvrir le plaisir d'aller en mer. Parmi le public présent aux Entretiens du Cluster nautisme, plusieurs participants le confirment : la possibilité donnée à chacun d'embarquer, sans être un skipper chevronné, constitue une clé de réussite de l'évènement. Et une piste à explorer en vue d'étendre encore la pratique nautique.

Pour l'économie morbihannaise, le patrimoine maritime offre aussi d'autres perspectives. Notamment celles liées à sa restauration. En témoigne l'activité créée en 2003 par Hervé Frick. « Basée à Sainte Hélène sur mer, la société Woodfolk importe des voiliers en bois d'exception, conçus et fabriqués en nombre très limité en Scandinavie au début du XX^{ème} siècle, explique son fondateur. Elle se charge ensuite de les faire restaurer dans les règles de l'art et de les commercialiser auprès de particuliers et d'entreprises. » Son but : faire vivre et courir ces bateaux traditionnels dans les eaux bretonnes. « Après l'achat, nous accompagnons les acquéreurs depuis la mise à disposition de skippers jusqu'à la participation aux régates, en passant par la mise au point de programmes de formation pour les entreprises. » Derrière cette expérience, une idée forte : concernant la sauvegarde du patrimoine nautique, la Bretagne a toutes les cartes pour être au premier plan.

Emploi et transmission

Le sauvetage du Biche l'illustre bien. Depuis six ans, l'ancien thonier de l'Île de Groix mobilise autour de lui motivation et compétences. « Plutôt que d'en effectuer une réplique, nous avons voulu sauver le dernier survivant de notre flotte thonière, conserver son âme et son histoire, retrace Marc Maussion, président de l'association Les amis du Biche. Le pari est en passe d'être tenu grâce à l'investissement des bénévoles, du soutien de 300 adhérents et de nombreux partenaires, entreprises et collectivités. » Depuis 2006, le Département du Morbihan a ainsi financé 25 % de cette restauration.

Assistant aux Entretiens du Cluster nautisme et de la construction navale, Paul Bonnel témoigne. Selon le co-gérant du Chantier du Guip, le charpentier naval ayant notamment mis à l'eau une réplique de la Recouvrance à Brest, les apports de tels projets vont au-delà. « Sur Lorient, où nous restaurons le Biche, six personnes travaillent à temps complet, souligne-t-il. Ce chantier représente une vitrine à la fois pour l'association et pour notre entreprise. Il permet de montrer notre expertise dans cette discipline. » Un projet sous le signe également de l'héritage. « Dans l'ingénierie, les métiers du bois etc., ces chantiers non seulement génèrent beaucoup de demandes de stages mais donnent aussi leur place aux apprentis, ajoute le professionnel. Former ces jeunes, c'est constituer de nouveaux maillons pour la transmission de savoir-faire ancrés en Bretagne. » D'ici 2011, le Biche retrouvera les flots : il reprendra la pêche au thon en embarquant à son bord des passagers payants. Pour les acteurs de la filière nautique s'ouvre un autre chantier : structurer et optimiser ces axes de développement.



TABLE RONDE 2 : PLAISANCE DE DEMAIN : S'ADAPTER AUX MUTATIONS

Face aux secousses économiques, pas question d'être attentiste. La filière nautique repense ses pratiques pour mieux rebondir demain. Analyses et pistes d'évolution ont ponctué la 2^{de} table ronde.

Une vague de nouveaux plaisanciers est arrivée. Avec elle, d'autres façons de consommer et de prendre la mer. Soucieux d'anticiper l'après-crise, les acteurs du nautisme dans le Morbihan s'emploient à identifier l'ensemble des mutations. Objectif : faire évoluer leurs pratiques et modèles économiques pour trouver des réponses adaptées à ces changements. Car tous le savent : le développement du secteur dépend étroitement de sa capacité à innover. Au cours de la 2^{de} table ronde, organisée sur le thème « Actualité économique de la filière nautique et tendances pour demain », les participants aux Entretiens du Cluster nautisme et de la construction navale ont partagé leurs visions.

Du marin au... client

Pour Thierry Fréchier, directeur de la SELLOR, un constat s'impose : le plaisancier a changé de visage. « Parmi ce qui a le plus impacté la filière ces dernières années, il faut noter le passage du marin au client, affirme-t-il ainsi. Alors que le premier, passionné, fidèle et quelque part irrationnel, investissait beaucoup dans son bateau, le second compte et adopte des comportements beaucoup plus rationnels. Or les marins fidèles se feront moins nombreux dans les dix ans à venir. » Liés à ce changement, de nouveaux phénomènes émergent. « Rendant l'accès au bateau beaucoup plus facile, les innovations technologiques ont conduit à une massification des pratiques avec un affaiblissement, dans le même temps, des compétences nautiques. Ce qui explique, par exemple, que la voile recule progressivement au profit du bateau à moteur plus simple à manier. » Sur 100 bateaux vendus aujourd'hui, seuls 15 d'entre eux ainsi sont des voiliers contre 85 à moteur.

Architecte naval au sein du groupe Finot-Conq – une signature saluée à plusieurs reprises sur le Vendée Globe –, Pascal Conq observe ces mêmes évolutions dans la typologie des usagers et des commandes qui lui sont faites. « Une vraie scission existe dorénavant entre le propriétaire de voilier « pur et dur », celui qui caressait le rêve depuis longtemps d'en posséder un, et la personne plus pragmatique recherchant un usage, note-t-il. Le développement des sociétés de location, des sorties à la journée ou encore du partage de bateau etc. illustre ce virage. » Le trait de crayon aussi s'en trouve impacté. « Les cahiers des charges nous demandent de dessiner des bateaux à la fois plus basiques, moins légers et surtout moins onéreux. Offrant des possibilités accrues en termes de couchage, ils se doivent avant tout de remplir la fonction attendue. »

Recentrage sur la demande

Un changement de cap synonyme d'adaptations. Selon Thierry Fréchier, les acteurs du nautisme doivent encore évoluer sur divers terrains. « Jusqu'alors, la filière s'est plutôt peu ou mal adaptée à l'émergence client, reconnaît-il. Nos écoles de voile ont longtemps proposé une offre assez formatée, en termes de durée de formation par exemple, sans prendre en compte les attentes qui évoluaient sensiblement. » Un constat identique pour les supports d'apprentissage. « J'ai appris il y a 50 ans la voile sur un optimiste, mon fils a appris la voile sur un optimiste et il est probable que mon petit-fils apprendra la voile sur... un optimiste ! ». Pour sortir de cette posture figée, le responsable de la SELLOR ne manque pas d'idées. Segmenter davantage l'offre, privilégier les stages sur mesure, renforcer les interrelations autour d'un vrai système client, poursuivre les efforts sur la gratuité des escales... en constituent quelques-unes.

Les ménages collectives se mobilisent aussi. En témoigne l'enquête menée dernièrement par l'ARESE, association regroupant les quatre CESR (Conseil Economique et Social Régional) de la façade atlantique à savoir la Bretagne, les Pays de la Loire, le Poitou-Charentes et l'Aquitaine. « L'audit de 70 acteurs socio-économiques, experts et élus, durant plusieurs mois, a permis de synthétiser le poids et les problématiques de la filière nautique sur la côte atlantique, explique Alain Le Menn, vice-président du Conseil économique et social de Bretagne et rapporteur de l'étude. Au-delà d'un état des lieux, les CESR ont souhaité bâtir ensemble des stratégies de développement contribuant à anticiper l'après-crise. » De cette volonté est né un rapport intitulé « Pour une coopération interrégionale en faveur d'un nautisme durable : 50 propositions des CESR de l'Atlantique ».

Comme son nom l'indique, ce rapport rassemble cinquante préconisations concrètes autour de six axes majeurs. Les CESR livrent ainsi des pistes en vue de pérenniser l'activité industrielle et l'emploi, de former pour évoluer, de répondre à la saturation portuaire, de miser sur l'environnement ou encore de modifier les pratiques nautiques. Des défis porteurs d'enjeux. Berceau du nautisme doté de 160 ports, le littoral atlantique concentre plusieurs leaders industriels mondiaux, 40 % des plaisanciers français et plus de la moitié de la production française que ce soit en termes de chiffre d'affaires ou d'effectifs. Au total, ce sont ainsi 25 500 emplois que cette industrie génère sur l'ensemble de la façade.

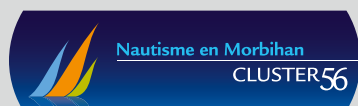
Cap sur la logique d'usage

Place donc à l'évolution, tout en gardant l'œil ouvert. Car pour les professionnels du nautisme, coller aux tendances d'aujourd'hui et de demain est primordial. Directeur des achats chez Uship, Jean-Luc Morvan note deux orientations. La première : une demande accrue sur tout ce qui touche à la gestion du risque. « Depuis 2 à 3 ans, sous l'effet des réglementations, les propriétaires de bateaux s'équipent davantage en gilets et autres objets ayant trait à la sécurité, précise-t-il. Un fort potentiel de développement existe sur ce marché, notamment concernant le repérage de l'homme tombé à l'eau » Seconde tendance : l'intérêt toujours plus marqué pour les alternatives énergétiques. « L'équipement en panneaux solaires ou en éoliennes marines, par exemple, connaît sans surprise un fort essor. »

Chef de projet à l'agence économique de Bretagne, Jean-Jacques Le Norment observe également ce qu'il qualifie de « ruptures lourdes ». Et confirme le poids grandissant de la problématique énergétique. « On assiste aujourd'hui à l'appropriation collective de la demande sociale liée au développement durable, commente-t-il. Avec l'ouverture de nouveaux univers comme ceux, par exemple, du recyclage des navires ou du stockage d'énergie à bord. Peut-on imaginer demain un navire de plaisance stocké dans un port et rechargé pendant la nuit par des éoliennes ? »

Jean-Jacques Le Norment, enfin, réaffirme à son tour l'émergence d'autres modes de consommation. « A l'instar de ce qu'on a pu observer dans l'automobile, le nautisme connaît le passage d'une logique patrimoniale à une logique d'usage. Même la marine nationale achète désormais des jours à la mer plutôt que d'acquérir une frégate ! » Rationalisation extrême des coûts, achats correspondant à des fonctions (se déplacer d'un point A à un point B, naviguer tant de jours par an etc.), développement des services de location... sont autant de mutations observables. Pour le spécialiste, il ne s'agit là que d'un début. « Le nautisme, tel qu'il se dessine, se prête à de nombreuses innovations sociales et techniques à condition d'oublier les modèles d'avant. » La société, elle, semble prête pour emprunter ces nouvelles voies.

CONTACTS



Jean-François THOMAS

Direction du développement économique et de l'entreprise
Service entreprises
Tél. 02 97 54 81 09
Fax 02 97 54 81 85



Gwénaél LE MAGUER

Université de Bretagne-Sud
Centre de recherche
Tél. 02 97 87 45 34