

BlueConnect

Connecter les TPE-PME aux marchés maritimes à fort potentiel

Projet no. 148

T1.2.2

Rapport régional sur les données socio-économiques

Territoire : VAR (83)

Date de livraison prévue : M6

Date de livraison effective : ...

Organisation responsable: ...

Niveau de diffusion		
PU	Public	
CO	Confidentiel, seulement aux membres du consortium	X

Numéro du livrable:	T1.2.2
Responsable du livrable:	
Composante:	T1

Auteur(s) – par ordre alphabétique		
Nom	Organisation	E-mail
Berthet Dominique	Catram Consultants - Inddigo	d.berthet@inddigo.com
Sciaux Guillaume	Catram Consultants - Inddigo	g.sciaux@inddigo.com

Révision du Document			
Version	Date	Modifications	
		Type de modifications	Modifié par
V1	11/10/2017	Rédaction	Guillaume Sciaux
V2	12/10/2017	Relecture / compléments	Dominique Berthet
V3	16/10/2017	Rédaction / Compléments	Guillaume Sciaux
V4	16/10/2017	Relecture / compléments	Dominique Berthet

Résumé

Table des matières

1	Description régionale	5
1.1	Présentation géographique de la région concernée	5
1.2	Présentation économique de la région concernée	6
1.2.1	Zoom sur l'aire urbaine de Toulon	7
1.2.2	L'économie maritime.....	7
1.2.3	Baromètre de la filière dans le Var.....	8
1.2.4	Les principaux ports du Var	9
2	L'équipement portuaire.....	11
2.1	Principaux indicateurs	11
3	Les activités portuaires.....	12
3.1	Transports maritimes : principaux indicateurs.....	12
3.1.1	Fret, logistique et passagers (ferries et ro-ro).....	14
3.1.2	Croisière.....	15
3.1.3	Transports côtiers de passagers	16
3.2	Plaisance & Yachting : principaux indicateurs.....	18
3.2.1	Espace maritime pour la mobilité, le tourisme et les loisirs	19
3.2.2	Ports Connectés.....	22
3.2.3	Gestion durable des Ports	23
3.3	Autres secteurs (pêche/réparation navale) : principaux indicateurs.....	26
3.3.1	Pêche	26
3.3.2	Réparation navale/Aire de carénage.....	26
4	Le tissu des entreprises en relation avec les ports.....	27
4.1	Principaux indicateurs	27
4.2	Analyse du tissu des entreprises	28
4.2.1	Rappel et commentaires du nombre d'entreprises identifiées	28
4.2.2	Localisation des entreprises (sur site/hors site).....	28
4.2.3	Principales activités déclarées.....	28
4.2.4	Comparatif avec d'autres données statistiques (INSEE, ISTAT,...).....	28
4.3	Situation générale et opportunités de développement.....	28
5	Conclusion : Identification des principales opportunités de développement	29

Illustrations

Figure 1 : Carte de la géographie du Var.....	5
Figure 2 : Ville de Toulon.....	6
Figure 3 : Principaux ports de plaisance du Var	10
Figure 4 : Carte des ports de la rade de Toulon	14

Tableaux

Tableau 1 : Statistiques économiques du nautisme départemental en 2015.....	9
Tableau 2 : L'équipement portuaire du territoire	11
Tableau 3 : Transports maritimes.....	12
Tableau 4 : Fret et Logistique	13
Tableau 5 : Plaisance et Yachting	18
Tableau 6 : Pêche et Réparation navale	26
Tableau 7 : Entreprises sur les sites portuaires.....	27
Tableau 8 : Entreprises hors sites portuaires	27

1 Description régionale

1.1 PRESENTATION GEOGRAPHIQUE DE LA REGION CONCERNEE

Le Var est un département de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Il est limitrophe :

- du département des Bouches-du-Rhône à l'ouest,
- des Alpes-de-Haute-Provence au nord,
- des Alpes-Maritimes à l'est,

Il est bordé par la mer Méditerranée sur sa côte sud.

Sa superficie est de 6032 km² avec 420 km de littoral (îles incluses). Avec 58,3% de l'occupation du sol (soit 351 706 ha), son taux de boisement est très supérieur à la moyenne nationale qui est de 39,4 %. L'agriculture quant à elle occupe 83 000 ha.

Son relief est varié avec deux ensembles géologiques distincts : à l'ouest (selon un axe Toulon-Druguignan) se trouve la partie calcaire et à l'est la partie cristalline.

Les 4 principaux massifs côtiers départementaux sont :

- Le massif des Maures et de l'Estérel qui culminent respectivement à 780 mètres et 618 mètres.
- Le massif de la Sainte-Baume dont le sommet est à 1 147 m.
- La montagne de Lachens, le point le plus haut du département avec ses 1 715 m.
- Le Plan de Canjuers qui s'élève graduellement de 500 à 1 000 mètres.

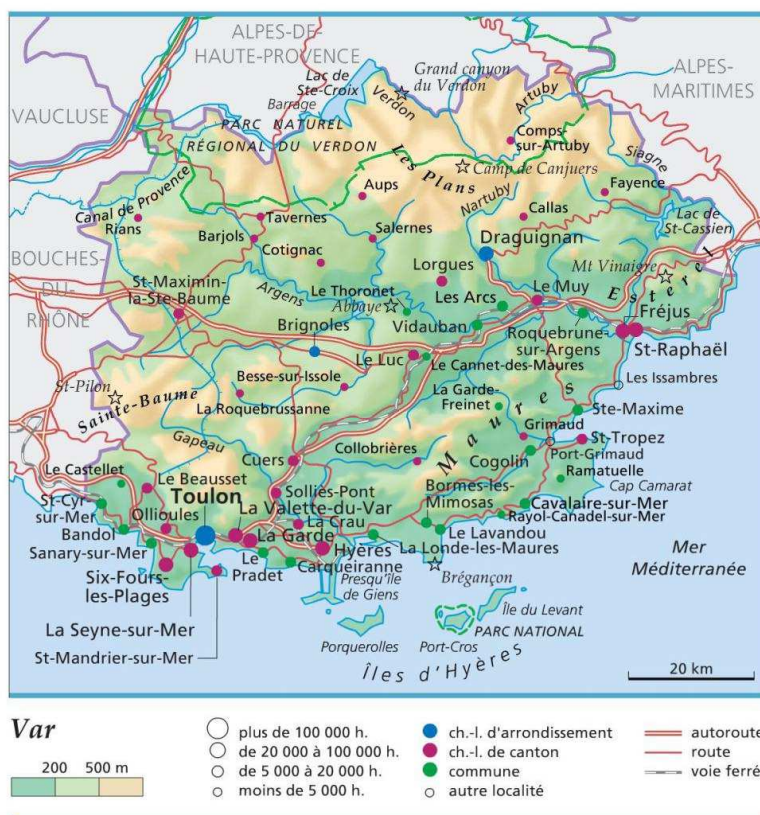


Figure 1 : Carte de la géographie du Var

Source : www.actualitix.com

1.2 PRESENTATION ECONOMIQUE DE LA REGION CONCERNEE

L'essentiel des revenus départementaux proviennent du tourisme mais le Var s'oriente depuis quelques années vers de nouvelles sources de revenus. L'agriculture s'oriente aujourd'hui quasi exclusivement aux productions de vins et de fleurs et huile d'olive. D'un autre côté l'accent est mis sur les énergies renouvelables, et des investissements importants sont réalisés dans le photovoltaïque.

Le département dénombre deux pôles économiques urbains :

- La région de Toulon qui concentre des industries compétitives,
- La région de Fréjus-Saint-Raphaël, spécialisée dans les services et les technologies de pointe.



Figure 2 : Ville de Toulon
Source : www.survoldefrance.fr

La population du département qui était de 1,29 million d'habitants en 2013 se concentre majoritairement dans la zone urbaine de Toulon. Le Var comprend également quatre villes de plus de 50 000 habitants et sept villes de plus de 30 000 habitants.

Classement des villes du département :

1. Toulon : 164 532 habitants (aire urbaine : 607 681 habitants)
2. La Seyne-sur-Mer : 62 082 habitants
3. Hyères : 54 600 habitants
4. Fréjus : 52 532 habitants (aire urbaine : 130 456 habitants)
5. Draguignan : 40 080 habitants (aire urbaine : 102 590 habitants)
6. Six-Fours-les-Plages : 34 897 habitants
7. Saint-Raphaël : 33 603 habitants
8. La Garde (Var) : 25 736 habitants
9. La Valette-du-Var : 21 155 habitants
10. La Crau : 16 592 habitants

Quelques chiffres sur l'économie départementale :

- 95 000 établissements, soit 21 % des entreprises de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.
- 3e département employeur de PACA avec 315 500 emplois, soit 18% des emplois régionaux
- Une croissance moyenne annuelle du CA à l'export supérieure à la moyenne régionale : 6,3% vs 4% en PACA (période 2007-2012)
- 1er Technopole Scientifique et Technologique en Europe, centré sur les domaines de la sécurité et sûreté maritimes et du développement durable, reposant sur les hautes technologies marines et sous-marines.

1.2.1 Zoom sur l'aire urbaine de Toulon

Troisième pôle urbain majeur de la façade méditerranéenne française, après Marseille et Nice, le territoire de Toulon Provence Méditerranée accueille une intense activité économique (industries portuaires, tourisme balnéaire, activités nautiques et de plaisance, etc.). Sa position géostratégique majeure en Méditerranée liée aux fonctions de défense en fait le premier port militaire français et la première base navale de défense en Europe.

En matière de tourisme, Toulon Provence Méditerranée a accueilli 3,5 millions de touristes en 2016, soit 20 millions de nuitées (44% de la fréquentation touristique varoise).

Le Pôle de Compétitivité Mer Méditerranée (qui regroupe plus de 400 membres) est au cœur de la dynamique de développement de l'économie maritime et littorale. Il est même aujourd'hui le premier Technopole en Europe centré sur les domaines de la sécurité et sûreté maritime, du développement durable et des Hautes Technologies marines et sous-marines. Il est porteur du projet Blue connect.

En termes de performance portuaire, les ports de la rade de Toulon sont particulièrement compétitifs et leur avantage concurrentiel est très important. En effet, pour l'activité ferry à destination de la Corse par exemple, le territoire accueille un flux de passagers de l'ordre de 1,5 million de passagers par an sur un espace portuaire de 45 000 m² (33 pax/m²/an), alors que Marseille n'en accueille que 400 000 passagers sur 180 000 m² (3 pax/m²/an), soit un facteur 10 d'efficacité.

La position de « porte de l'Europe du sud » de la région PACA et les perspectives de développement touristique du territoire s'inscrivent dans la volonté régionale (Opération d'intérêt Régional PACA « Tourisme ») et nationale (Comité Interministériel du Tourisme) d'accueillir plus de touristes.

1.2.2 L'économie maritime

Le territoire varois est historiquement ouvert sur la mer et son économie au travers du développement de la marine militaire, de la marine marchande, de la croisière, du nautisme et du yachting.

Le nautisme est un secteur extrêmement porteur à l'échelle départementale puisqu'il concentre de nombreuses entreprises industrielles et technologiques au service de la maintenance et de la réparation navale, de la sécurité et de la sûreté maritime, des technologies marines et sous-marines.

Quelques acteurs et interfaces opérationnels d'importance :

- Le cluster Riviera Yachting Network,
- le Technopole de la Mer,
- La Fondation Paul Ricard,
- Le pôle de compétitivité Mer Méditerranée.
- Etc.

La Côte d'Azur est également une des zones de navigation les plus attractives du monde (première zone de navigation de plaisance au monde à égalité avec la Floride). Plus de la moitié des demandes de poste d'amarrage se font dans les 53 ports de plaisance du Var. 16 d'entre eux et 50 plages étaient labélisés pavillon bleu en 2015 et les démarches d'acquisition du label port propres sont très nombreuses.

La filière nautique qui a été touchée de plein fouet par la crise connaît à nouveau une période de reprise qui se fait aujourd'hui sentir mais de manière différenciée : le marché des petits bateaux est toujours en berne mais les catamarans suscitent à nouveau l'enthousiasme des plaisanciers et les monocoques séduisent toujours les amateurs de performance.

Quelques chiffres :

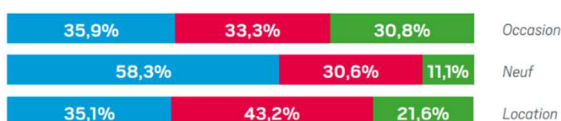
- 76% des bateaux de plaisance construits en France sont vendus à l'étranger. Les principaux marchés restent les États-Unis et les autres pays européens,
- -1%, c'est l'évolution du marché français sur l'exercice 2015-2016. Cette quasi-stagnation concerne les ventes de bateaux aussi bien neufs que d'occasion.
- 70% des multicoques sont construits en France en 2015, contre 50% en 2008. Cela représente quelque 1 000 unités par an.

1.2.3 Baromètre de la filière dans le Var

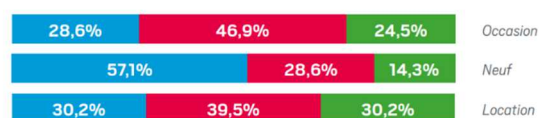
Une enquête menée en 2015 par la CCI du Var auprès des professionnels montre que la filière nautique est fragile et en mutation :

L'activité est perçue comme stable pour 44,3 % des professionnels, en croissance pour 30,7 % et en baisse pour 25 % d'entre eux. Quel que soit le segment, le marché du neuf continue à souffrir. Plus des 2/3 annoncent également une baisse pour le marché de l'occasion. La location est quant à elle plus équilibrée, même si le segment des voiliers semble plus souffrir que celui des

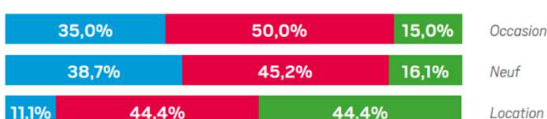
Voilier



Bateau à moteur

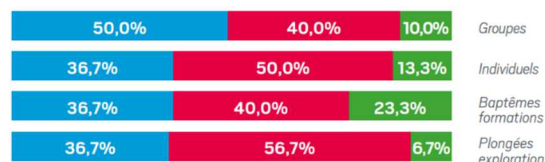


Sports nautiques légers



bateaux à moteur. Seuls les sports nautiques légers semblent tirer leur épingle du jeu avec une nette tendance à la hausse pour la location.

Plongée



L'activité portuaire est quant à elle jugée comme plutôt stable notamment au niveau des locations de places à flot et en mouillage.

Ports de plaisance

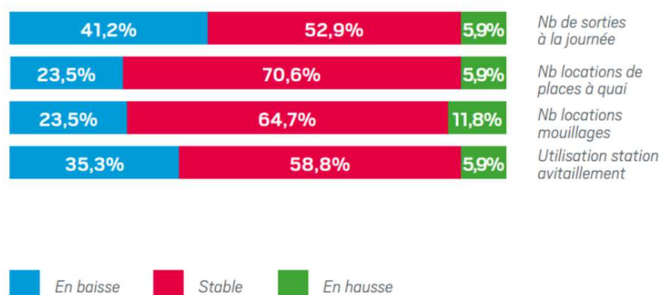


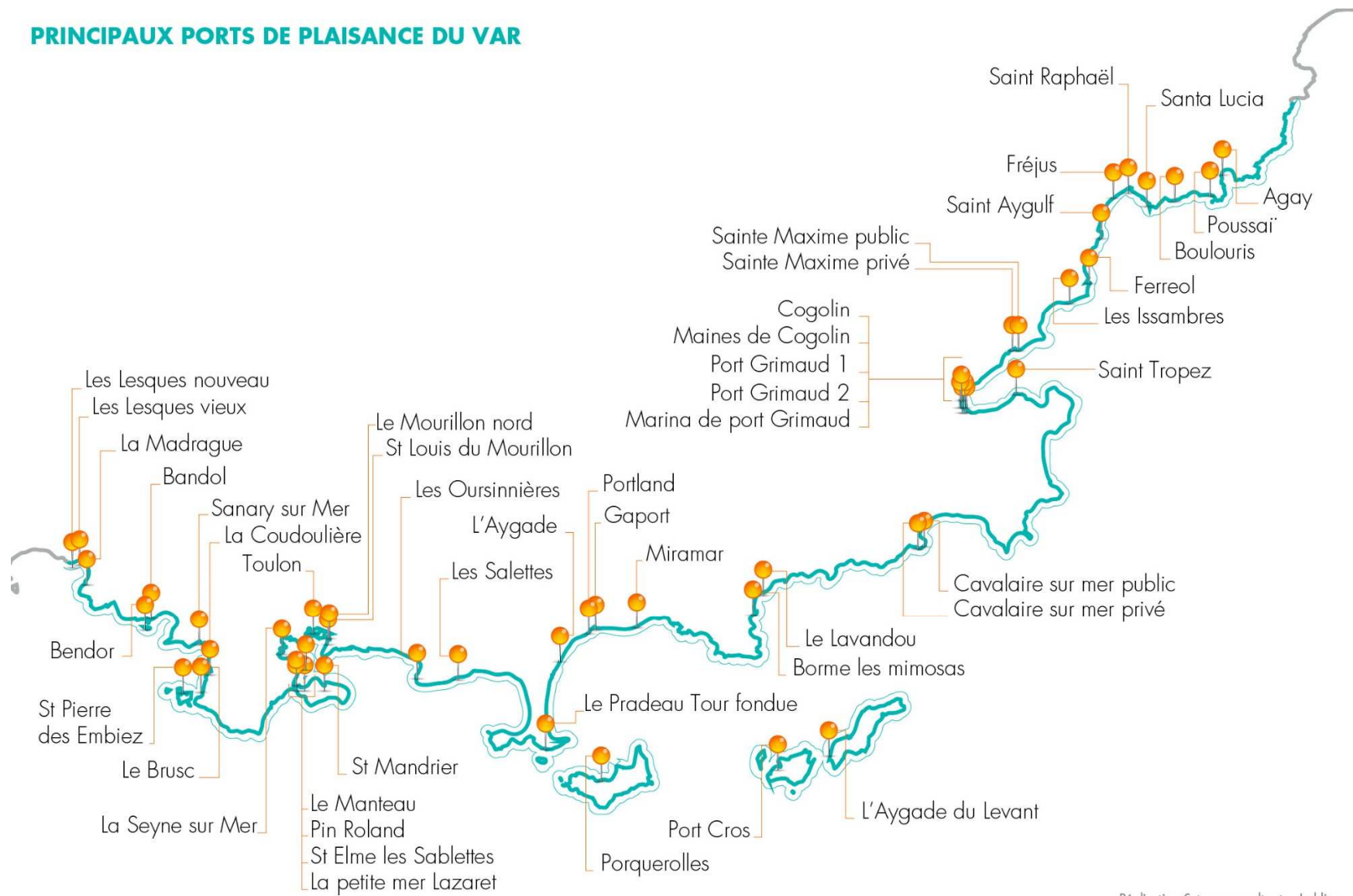
Tableau 1 : Statistiques économiques du nautisme départemental en 2015

Il ressort également que les besoins ont changés : pour les plaisanciers l'expérience est privilégiée au détriment de la propriété. En effet depuis 10 ans le budget des loisirs nautiques augmente de 6% par an et le nombre de permis bateau a presque doublé mais, dans un même temps, le marché est clairement en baisse.

Le profil type du nouveau client est jeune et versatile. Il n'est plus fidèle au port, ni aux marques, ni à un loisir en particulier. Il recherche la facilité d'utilisation, la diversité des activités proposées et la convivialité.

1.2.4 Les principaux ports du Var

PRINCIPAUX PORTS DE PLAISANCE DU VAR



Réalisation Catram consultants - Inddigo

Figure 3 : Principaux ports de plaisance du Var

2 L'équipement portuaire du territoire

2.1 PRINCIPAUX INDICATEURS

Intitulé	Valeur	Taux de réponse %
CARACTERISTIQUES DES PORTS		
Nb de ports sur le territoire	62	
Nb de ports gérant une zone de mouillage en mer	5	61,29%
Nb de postes en zone de mouillage en mer	292	6,45%
Surface totale des exploitations portuaires (m ²)	1 643 314	61,29%
Nb de ports concernés Activités Plaisance & Yachting	37	59,68%
Nb de ports concernés Activités Transports de passagers	19	30,65%
Nb de ports concernés Transports de marchandises	5	8,06%
Effectif permanent	365	61,29%
Effectif saisonnier	463.83	56,45%
Produits 2016 (K€)	19 512	12,90%
Chiffre d'affaires 2016 (K€)	455 438	40,32%
Taxe foncière 2016 (K€)	234 252	27,42%
Redevance 2016 (K€)	130 419	14,52%
Autres impôts et taxes 2016 (K€)	296	12,90%
EQUIPEMENT		
Nb de ports équipés de stations d'avitaillement	17	59,68%
Nb de ports équipés de rampes de mise à l'eau	23	61,29%
Nb de places de parking	4 622	40,32%
ENVIRONNEMENT		
Nb de ports équipés d'installation de pompage des eaux usées	23	61,29%
Nb de ports réalisant des dragages périodiques	8	61,29%
Nb de ports équipés d'installation de tri de déchets des navires	33	61,29%
Nb de ports équipés de barrage anti-pollution	28	61,29%
Nb de ports équipés de certification environnementale	25	40,32%
TRAVAUX & PROJETS		
Total des travaux engagés 2015-2016	19 355	33,87%
Total de travaux annoncés 2017-2018	44 117	30,65%
ENTREPRISES/SERVICES		
Nb d'entreprises sur site	367	61,29%
Nb d'entreprises hors site travaillant pour le port	116	61,29%

Tableau 2 : L'équipement portuaire du territoire

3 Les activités portuaires

3.1 TRANSPORTS MARITIMES : PRINCIPAUX INDICATEURS

Intitulé	Valeur	Taux de réponse %
ACTIVITES PASSAGERS		
TRANSPORT DE PASSAGERS FERRIES		
Nombre de ports concernés	1	1,61%
Saisonnalité de l'activité (Annuelle)	1	1,61%
Saisonnalité de l'activité (Semestrielle)	0	0,00%
Saisonnalité de l'activité (Trimestrielle)	0	0,00%
Principales provenances/destinations	Corse, Sardaigne	1,61%
Nombres de passagers en 2016	1 434 149	1,61%
Nombre de véhicules	0	0,00%
Volume Fret (en tonnes)	0	0,00%
TRANSPORT DE PASSAGERS COTIERS		
Nombre de ports concernés	13	20,97%
Saisonnalité de l'activité (Annuelle)	5	8,06%
Saisonnalité de l'activité (Semestrielle)	4	6,45%
Saisonnalité de l'activité (Trimestrielle)	3	4,84%
Principales provenances/destinations	Agay, Saint-Tropez, Iles de Lérins, Saint Raphael, Sainte Maxime, Saint Tropez, Hyères, La Tour Fondue, Bandol, La Londe-les-Maures, Le Lavandou, Cavalaire-sur-mer, Toulon, Saint Mandrier, Sanary sur mer, Les Callanques, Les Embiez, Les Lesques, La Ciotat, Cassis, Le Bruscat, Le levant, Port Cros, Porquerolles	20,97%
Nombres de passagers en 2016	1 156 995	20,97%
TRANSPORT DE PASSAGERS CROISIERE		
Nombre de ports concernés	8	12,90%
Saisonnalité de l'activité (Annuelle)	3	4,84%
Saisonnalité de l'activité (Semestrielle)	2	3,23%
Saisonnalité de l'activité (Trimestrielle)	3	4,84%
Principales provenances/destinations	Livourne, Barcelone, Monaco, Ibiza, Ajaccio, Gêne, Porto, Rosace, Majorque, Marseille, Etats-Unis, Méditerranée	12,90%
Nombre de passagers en 2016	328 412	12,90%
Nombre d'escales 2016	196	11,2903%
Nombre de passagers en transit	279 804	3,23%
Nombre de passage en tête de ligne	12 184	1,61%

Tableau 3 : Transports maritimes

Intitulé	Valeur	Taux de réponse %
ACTIVITES FRET ET LOGISTIQUE		
TRANSPORT DE MARCHANDISES		
Nombre de ports concernés	4	6,45%
Saisonnalité de l'activité (Annuelle)	2	3,23%
Saisonnalité de l'activité (Semestrielle)	2	3,23%
Saisonnalité de l'activité (Trimestrielle)	0	0,00%
Principales provenance/destinations	Alimentaires, produits de consommation, Roro, Vrac, Colis lourds	6,45%
Volume (en tonnes) 2016	910 721	6,45%
Superficie de stockage (m ²)	0	0,00%
VRAC		
Nombre de ports concernés	2	3,23%
Principales provenance/destinations	Tour Fondue, Port Cros, Porquerolles, Levant	3,23%
Volume (en tonnes) 2016	291	3,23%
COLIS LOURDS		
Nombre de ports concernés	3	4,84%
Principales provenance/destinations	Hyères, Lavandou, Tour Fondue, Port Cros, Porquerolles, Levant	4,84%
Volume (en tonnes) 2016	0	4,84%
REMORQUES ET ENSEMBLE ROUTIERS		
Nombre de ports concernés	3	4,84%
Principales provenance/destinations	Hyères, Lavandou, Tour Fondue, Port Cros, Porquerolles, Levant	4,84%
Volume (en tonnes) 2016	39 410	4,84%
CONTAINERS		
Nombre de ports concernés	0	0,00%
Principales provenance/destinations		0,00%
Nombre EVP 2016	0	0,00%
Superficie de stockage (m ²)	0	0,00%

Tableau 4 : Fret et Logistique

3.1.1 Fret, logistique et passagers (ferries et ro-ro)

- **Difficultés rencontrées**

Dans le département du Var, les principales difficultés liées au transport de fret maritime se concentrent autour du port de Toulon. Les trafics, quasi-exclusivement rouliers, sont réalisés sur les terminaux du centre-ville de Toulon (quai quais de la Corse, Fournel et Minerve) pour les relations avec la Corse, la Sardaigne et bientôt les Baléares et au terminal de Brégaillon pour la ligne Toulon-Pendik (Turquie).

L'augmentation importante des trafics depuis quelques années, alors que les espaces portuaires sont exigus, obligent à imaginer des solutions destinées à améliorer le passage de la marchandise.



Figure 4 : Carte des ports de la rade de Toulon

Les autres ports varois recevant un trafic de fret sont les ports insulaires et les ports du continent avec lesquels ils sont en relation. Dans ces différents ports, les volumes sont très faibles.

Porquerolles accueille des volumes un peu plus importants que les autres ports insulaires mais le port va être entièrement réaménagé d'ici 2 ans donc toutes les problématiques seront remises à plat à cette échéance.

- **Enjeux**

Afin de répondre à la demande croissante du trafic de fret et passagers et de recevoir des unités de nouvelle génération aux dimensions plus importantes tout en optimisant la répartition des activités, l'aménagement d'un nouveau terminal sur le site de Brégaillon (et de nouveaux quais et terres pleins) est lancé.

Le projet consiste à augmenter les capacités du port fin d'accompagner le développement des trafics tout en imaginant des solutions innovantes afin de

minimiser l'impact des nouvelles infrastructures portuaires prévues. Ceci en maximisant le développement d'une économie circulaire et diminuant le coût d'exploitation. En complément de la dimension purement opérationnelle, le système viendra répondre à un enjeu croissant de sécurité et sûreté portuaire, s'agissant notamment de lignes maritimes avec des territoires à risque.

La fluidité des échanges arrivant ou partant du port est un enjeu concurrentiel majeur, en plus de la qualité de la donnée collectée. L'enjeu consiste aussi, de manière générale, à optimiser la capacité et à améliorer la qualité de service offerte par les ports de la rade de Toulon grâce à des outils de gestion innovants. Ces outils devront permettre de :

- Monter en efficacité, moderniser les outils de gestion des flux pour garantir une traçabilité de la marchandise porte à porte,
- Prendre en compte les risques Cyber, afin de disposer d'un port très bien protégé, capable de résister à une attaque massive, et de continuer à opérer.
- Coordonner l'ensemble des outils des acteurs de la rade ; Collecter, traiter et diffuser des informations utiles à destination des différents usagers.

- **Actions à engager**

Les outils de gestion innovants à même d'optimiser la gestion du port pourraient être :

- Un guichet unique portuaire,
- Un outil de gestion douanière,
- Un outil de gestion fiscale (création de modules nouveaux intégrés à Coutil A1PP+/CI-5)
- Un outil de surveillance portuaire et de gestion des droits d'accès selon les types d'opérateurs/usagers
- Une application d'aide aux chauffeurs poids lourds et à l'intermodalité 5 modes (maritime, aérien, fluvial, ferré et routier) qui fournirait des informations relatives à l'arrivée des navires, aux aires logistiques de l'Hinterland où ils pourront attendre l'arrivée des navires, au moment adéquat pour se présenter sur le port afin de décongestionner l'espace portuaire.

Plusieurs pistes sont d'ores et déjà identifiées pour limiter l'impact de l'activité ferries/transport de fret sur l'environnement :

- L'utilisation de la création du terre-plein pour mettre en place une ISDI de matériaux issu du territoire cherchant des sites de recyclage/réutilisation,
- La création d'un « terminal à énergie positive » respectueux de l'environnement,
- Le développement de l'intermodalité mer-route-fer : le terminal de Brégaillon est d'ores et déjà connecté au réseau ferré national mais celle-ci n'est plus en service actuellement. Le projet consiste à rénover le faisceau ferroviaire afin d'offrir de nouvelles opportunités d'intermodalité à destination d'un hinterland élargi.
- La réflexion sur la mise en œuvre de branchement à quai des navires.

3.1.2 Croisière

- **Difficultés rencontrées**

Le département reçoit annuellement 400 000 croisiéristes mais l'objectif est de capter une part plus importante de cette industrie qui se développe et qui devrait investir près de 52 milliards d'euros d'ici 2025 pour l'acquisition de plus de 75 nouveaux navires.

Face à l'augmentation régulière des flux de passagers de croisière, les difficultés liées à l'accueil se font sentir (accueil et transfert des croisiéristes, stationnement des autocars, accostage et avitaillement des navires...) et des adaptations doivent être entreprises.

- **Enjeux**

Pour bénéficier de cette tendance liée à la croisière, le département et ses ports doit adapter ses infrastructures et proposer des services toujours plus en adéquation avec les attentes des croisiéristes et des armateurs. Les enjeux sont de plusieurs ordres :

- Adaptation des infrastructures (quais, gares maritimes, coffres d'amarrage...)
- Amélioration des services (accueil, excursions, avitaillement...)
- Communication sur la destination Var

- **Actions à engager**

Développer l'expérience client en proposant de nouveaux produits d'excursions et des circuits dédiés pour valoriser l'attractivité du territoire.

- Miser sur la mise en valeur des qualités indéniables de la destination.
- Conquérir de nouvelles parts de marchés et fidéliser une clientèle de passagers et d'armateurs à haute contribution. Il est important de maximiser les retombées économiques sur l'ensemble du territoire.
- Développer une application d'aide aux passagers : informations relatives aux mouvements des navires, interface avec; la signalisation routière messages variables, etc.

Mais aussi continuer à proposer des outils de promotion de la filière locale : VPCC Var Provence Cruise Club (guichet unique de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Var), Cruise friendly (Charte qualité accueil croisiéristes) distingué aux Seatrades cruise Awards, tenue de la 51e assemblée générale de Medcruise du 11 au 14 octobre 2017 à Toulon.

Poursuivre la mise en œuvre d'aménagements destinés à améliorer l'accueil des navires et des croisiéristes et limiter l'impact de l'activité sur l'environnement :

- Poursuivre le projet d'aménagement des infrastructures dédiées à la croisière en rade de Toulon
- Privilégier les navires propres
- Mener une réflexion sur la mise en œuvre de branchement à quai des navires

3.1.3 *Transports côtiers de passagers*

- **Difficultés rencontrées**

Les principales difficultés rencontrées concernent les conflits d'usages potentiels avec les autres activités du port. Ces difficultés sont d'autant plus concrètes dans les ports où les flux de passagers sont importants et non différenciés géographiquement. Il s'agit en général de tensions concentrées sur la saison estivale.

- **Enjeux**

Afin de poursuivre leur développement ou tout simplement de mieux s'intégrer au sein des ports desservis, les compagnies de transport maritime de passagers et les gestionnaires de ports devront :

- veiller à limiter les nuisances de cette activité
- améliorer l'intégration au sein des ports afin de limiter les conflits d'usage

- **Actions à engager**

- Réflexion sur le développement de bateaux électriques, plus respectueux de l'environnement (émissions, bruit...). Certains bateaux hybrides (thermiques / électriques) naviguent par exemple dans d'autres régions, permettant de limiter les nuisances à l'approche des côtes.
- Séparation et spécialisation des activités plaisance et transport de passagers dans des espaces différents, avec des flux séparés pour limiter les conflits d'usage. Lorsque le volume atteint un seuil critique il est possible de définir des « pôles » transports avec une gare maritime dédiée (éventuellement commune avec les passagers croisières et ferry).

3.2 PLAISANCE & YACHTING : PRINCIPAUX INDICATEURS

Intitulé	Valeur	Taux de réponse %
SAISONALITE		
Annuelle	4	6,45%
Semestrielle	1	1,61%
Trimestrielle	1	1,61%
CAPACITE (POSTE A FLOT)		
Nombre de postes total	14 559	48,39%
Nombre de postes amodiés	3 955	20,97%
Nombre de postes publics	8 436	32,26%
Nombre d'abonnés annuels 2016	3 657	27,42%
Nombre de postes professionnels	463	20,97%
Nombre de postes < 8 m	4 241	29,03%
Nombre de postes de 8 à 12 m	3 523	25,81%
Nombre de postes de 12 à 18 m	1 025	17,74%
Nombre de postes de 18 à 24 m	163	9,68%
Nombre de postes de 24 à 65 m	70	4,84%
Nombre de postes > 65 m	2	1,61%
CAPACITE (EN POSTE A SEC)		
Nombre de postes	872	20,97%
CAPACITE (ZONE DE MOUILLAGE EN MER)		
Nombre de poste dans les zones de mouillages en mer	235	17,74%
FREQUENTATION (EN NUITS)		
Nombre total de nuits 2016	1 037 015	19,35%
Nombre passage moyenne durée < 1 an et > 1 mois	181 111	14,52%
Nombre passage courte durée < 1 mois et > 3 jours	37 414	12,90%
Nombre escales < 3 jours	37 275	16,13%
Service de conciergerie	2	30,65%

Tableau 5 : Plaisance et Yachting

3.2.1 Espace maritime pour la mobilité, le tourisme et les loisirs

- **Difficultés rencontrées**

Financièrement les ports sont confrontés à une double spirale négative : la hausse des taxes (la taxe foncière a par exemple augmenté très fortement depuis 2015, les ports abris y sont d'ailleurs nouvellement assujettis) qui grève fortement les budgets et la capacité d'investissement et se répercute sur les tarifs. Cette hausse des coûts alliée à la baisse globale du pouvoir d'achat des classes moyennes ont pour conséquence une diminution générale de la fréquentation particulièrement visible depuis 4 à 5 ans en ce qui concerne les postes annuels. La plaisance devient un réel luxe qui n'est plus à la portée de toutes les bourses car les classes moyennes disparaissent et la population des plaisanciers vieillit. La tranche des bateaux de 8-10 mètres est celle qui est la plus touchée tandis que, parallèlement, la fréquentation des bateaux de grande taille est également en baisse mais pour des raisons différentes : la concurrence des nouvelles places fortes du yachting, notamment l'Espagne (Baléares).

Les besoins changent mais les listes d'attente en place à flots continuent de s'allonger et la demande en places supplémentaires est donc récurrente (la quasi-totalité des ports sont demandeurs) mais l'augmentation du nombre de places à flot est extrêmement compliquée. Ce besoin de développement est en effet aujourd'hui rendu impossible par la législation environnementale.

Au niveau infrastructurel, certains ports doivent faire face à de fortes houles et donc à une agitation hivernale dans les bassins qui peut représenter un réel problème. De nombreux troncs et d'importants volumes de posidonies mortes s'accumulent dès lors dans ces ports exposés. L'accès au port est aussi parfois rendu difficile par le manque de places de stationnements dans les parkings situés à proximité. Leur capacité est restreinte et les places gratuites sont trop rares.

Les îles, de par leur isolement, sont confrontées à des difficultés spécifiques. Tous les coûts liés à l'organisation et à l'approvisionnement sont majorés. Exemple de Porquerolles :

- L'approvisionnement en eau potable est problématique en été avec la forte fréquentation touristique. Le projet Sealine (fourniture en eau par tuyau sous-marin) est donc très attendu.
- Le débit du réseau internet est très mauvais car l'île n'est pas reliée à la fibre.
- Les voitures sont trop nombreuses sur cet espace restreint, ce qui est en contradiction avec la volonté affichée par le parc d'en faire une île propre.

- **Enjeux**

Le point central réside dans le constat que les ports de plaisance doivent s'écarter de l'image des garages à bateaux et proposer un accueil irréprochable, des services variés et des prestations nouvelles. Cette future polyvalence est la clé. Le port doit devenir un pôle d'activité culturelle en relais des services de la ville et pouvoir proposer aux plaisanciers les événements existants durant son séjour. La présence de points de convivialité sur le site est importante également (restauration, bars, discothèques,...). Tous ces éléments permettront à terme de fidéliser les plaisanciers.

La réorganisation des services proposés passe aussi par une optimisation de l'organisation géographique des activités pour éviter tous conflits d'usages.

La révolution doit être organisationnelle mais également numérique et les ports doivent adopter ces réflexes que les usagers ont déjà acquis : nombre de démarches administratives doivent avoir leur pendant dématérialisé pour permettre un gain de temps pour les plaisanciers et les employés portuaires.

Au sujet du nombre d'anneaux, la présence d'herbier de posidonies bloquant tout velléité d'extension portuaire, la solution passe peut-être par l'augmentation du nombre de places en mouillage ou à sec. Il faut tout de même noter que les avis sont partagés sur la réalité de cette « forte » demande. En outre, certains exploitants (exemple du port de la Londe-les-Maures) ont pris conscience de l'intérêt d'avoir un environnement paysager de qualité et sont plutôt contre l'augmentation du nombre d'anneaux. Dans ce contexte réglementaire et du fait qu'un respect de l'environnement est essentiel à l'offre d'un service premium aux plaisanciers (qualité du paysage) l'objectif est peut-être à rechercher du côté de la qualité plus que dans la quantité.

- *Actions à engager*

Pour répondre à ce besoin de services différenciés et plus abordables, les ports peuvent s'inspirer de ce qui se fait chez les compagnies aériennes ; Le port de Fréjus, qui possède deux grands bassins, a dans l'idée de proposer une distinction des tarifs et des conditions d'accueil en fonction des bassins. Ceci permettrait de faire varier les tarifs et de s'orienter vers une politique « low cost » dans un des bassins et d'offrir des services premium dans le second. Ceci reste pour l'instant à l'état de projet.

Certains conflits d'usages existants entre activités seront réglés en réorganisant la géographie commerciale du port et donc en concentrant les activités dans des « pôles » thématiques. Les compagnies de transport maritime de passagers et les flux importants qu'ils génèrent dans les bassins et sur les terre-pleins des ports qu'ils desservent, sont ainsi montrés du doigt à plusieurs reprises. C'est par exemple le cas au port de Saint-Tropez où toute l'activité de transport de passagers sera relocalisée vers la nouvelle gare maritime. Les activités génératrices de nuisances sont parfois considérées comme trop proches des plaisanciers (exemple : manutentionnaires). A Saint Tropez le chantier naval sera déplacé en dehors du bassin principal.

Des synergies nouvelles entre les activités et les plaisanciers avec de nouveaux services doivent être trouvées pour diversifier l'offre.

Une information spécifique aux plaisanciers, touristique, culturelle et spécifique doit être disponible en temps réel pour le plaisancier avec une application adhoc utilisant déjà les données touristiques de la base régionale APIDAE.

Par ailleurs, la nouvelle économie de services numériques appliquée au milieu portuaire pourrait constituer un modèle de développement pertinent :

- Une sorte de « Uber » de plaisance pourrait être envisageable avec des déplacements partagés.
- Des livraisons commerciales directement au bateau sur le modèle de ce qui propose maintenant de nombreux supermarchés.

- Il serait également intéressant de développer la location de bateaux entre particuliers pour élargir les périodes de fréquentation (un bateau disposant d'une place à l'année pourrait être utilisé par plusieurs personnes tout au long de l'année),
- Dans le même ordre d'idée, l'usage des navires comme espace hôtelier complémentaire et « décalé » en lien avec les professionnels du tourisme situés dans les centres-villes est à développer,

La simplification de la gestion portuaire passe par une plus grande informatisation des services qui permettra un gain de temps dans un certain nombre de traitements. Ont été évoqués :

- Un système de puce directement intégrée au bateau et qui autoriserait un « scan » du bateau en entrée et sortie de port pour automatiser les procédures.
- Une mise en commun des données clients pour tous les ports en réseau associée à un système de « suivi » des plaisanciers grâce à un badge (et dans le respect de la CNIL) pourrait être mis en place pour fluidifier le trafic et les démarches administratives qui peuvent être chronophages pour les vacanciers et le personnel portuaire.

Au niveau des infrastructures et en réponse au problème de l'agitation hivernale, certaines digues doivent être construites (Ayguade du Levant) ou rénovées pour améliorer la protection contre la houle. Certains ports comme celui de Ferreol vont mettre en place des atténuateurs de houle et des quais amortisseurs. Le dimensionnement de certaines places à flots doit également être adapté à l'évolution des dimensions des navires qui sont aujourd'hui plus larges, avec notamment l'augmentation du nombre de catamarans. Les ports doivent également être plus accessibles : plus qu'une extension des parkings à voitures existants la solution est à rechercher du côté de services navette routières de transports de passagers. Le port de Fréjus est en ce sens précurseur puisqu'il met à disposition de ses usagers des navettes maritimes gratuites.

De l'évolution des navires découlera peut-être de nouveaux usages. En ce sens la future révolution dans les bateaux de plaisance pourrait venir du Foil (comme cela se fait déjà dans les sports nautiques). Cette évolution morphologique modifie la vitesse, la consommation et l'entretien des bateaux. Cette morphologie spéciale nécessite par contre une adaptation des infrastructures d'accueil.

ZOOM SUR LES PORTS A SECS

Les ports à sec sont spécifiques dans leur organisation et donc dans leur problématiques et leur projets. Ils sont d'ailleurs très intéressants dans leur capacité à diversifier leur offre de service.

Problématiques particulières :

- Le stationnement sauvage de bateaux sur la rive opposée qui gênent l'accès aux ports,
- La présence du pont en sortie de chenal qui limite le tirant d'air des bateaux à 1,80 voire 1,70 lorsque la rivière (le Gapeau) est en crue,

- Les contraintes foncières qui empêchent l'extension des superficies. Le PPRI bloque pour l'instant PortLand et son projet de construction d'un hall d'exposition à bateaux.

Réflexions sur des futurs développements :

- La construction d'un hall d'exposition à bateau,
- Le développement de la vente, la location et l'entretien de bateaux,
- Le lancement d'une activité de sports de loisirs sur le foncier disponible.

3.2.2 Ports Connectés

Le concept de ports « connectés » représente une solution pour améliorer la relation entre le port et le plaisancier puisqu'il simplifie et décentralise l'information technique, réglementaire et culturelle. Toutes ces informations sont en plus fournies en différentes langues pour prendre en considération la fréquentation importante de plaisanciers étrangers.

- *Difficultés rencontrées*

L'ensemble des démarches administratives à l'arrivée au port constitue une contrainte forte pour les plaisanciers puisque tout est centralisé à la capitainerie, qui en haute saison est très fréquentée.

Il n'existe pas, à l'échelle départementale d'outil de suivi global de la fréquentation et des flux de plaisanciers.

- *Enjeux*

Un système de réservation simplifié, en ligne ou grâce à une application dédiée, simplifierait grandement les démarches et la gestion des places de passage. Le système Navilys est en ce sens une avancée importante. Tous les ports ne l'ont pas adopté mais les retours positifs sont nombreux : le dispositif permet notamment de « sécuriser » les réservations puisque les plaisanciers doivent payer une « avance » sur la location (ils sont donc dissuadés d'annuler et cela leur facilite grandement l'arrivée dans les ports sans risquer une attente importante avant qu'une place ne se libère). L'application étant internationale elle est traduite dans de nombreuses langues et simplifie les démarches pour les plaisanciers étrangers.

Comme vu précédemment dans la simplification administrative de la gestion portuaire, l'utilisation d'un badge qui serait scanné à l'arrivée au port serait un gain de temps considérable.

Cette mise en place de système de gestion connecté permet par la même occasion de faciliter la gestion d'autres services (consommation d'eau, d'électricité par exemple) destinés à la fois aux plaisanciers et aux gestionnaires des ports.

- *Actions à engager*

Il serait intéressant d'initier une démarche de fédération des ports sous un logiciel commun qui permettrait un partage de l'information. Ce « dossier » électronique qui

suivra le plaisancier permettrait de fluidifier les aspects électroniques. Cela serait également l'occasion, en suivant les entrées et sorties, de développer un traitement statistique poussé de la fréquentation à l'échelle portuaire et régionale. Des rapports annuels à grande échelle montrant les tendances et ciblant plus aisément les goulets d'étranglement de la filière pourraient ainsi être facilement édités. Pour cela il faudrait que tous les ports utilisent le même logiciel de gestion et de suivi, ce qui est aujourd'hui loin d'être le cas.

Le smart port rendra possible la mise en place d'une facturation au réel des consommations (eau, électricité) avec un paiement facilité en borne interactive au moment du départ. Grâce à cette gestion centralisée des consommations, les gestionnaires de ports peuvent également identifier plus facilement les dysfonctionnements éventuels qui pourraient subvenir (fuite...).

La mise en place de Totem connectés (bornes tactiles) qui regroupent toutes les demandes des usagers en un même point sera un point d'information indispensable pour le plaisancier qui débarque et ce à toute heure et dans toutes les langues. L'aspect interactif permettra d'effectuer des réservations (excursions, restaurants, spectacles...), de bénéficier d'informations sur les prévisions météorologiques, sur l'histoire de la ville et sa géographie (avec plan détaillé). Des données de réglementation maritime et de préservation de l'environnement pourraient également être proposées.

La mise en place d'un réseau wifi performant doit être concomitante de l'installation de ces totems connectés. Ces bornes pourraient alors être consultables sur smartphone par le biais d'une application.

3.2.3 *Gestion durable des Ports*

- *Difficultés rencontrées*

Au même titre que les contraintes d'extension de surface, le coût très important du dragage, en partie dû aux contraintes environnementales et aux obligations de traitement des sédiments (qui le rend quasi impossible à réaliser pour les plus petits ports) est particulièrement mal vécu.

La très grande majorité des ports a initié une démarche de labellisation port propre mais encore assez peu se la sont vue attribuer. Cela reste un objectif fort en termes de visibilité et de gage de qualité vis à vis des plaisanciers.

L'incivilité croissante des plaisanciers est également souvent mise en avant. Ils respectent de moins en moins les règles de navigation, les consignes et le personnel de port. Parallèlement les vacanciers sont également de plus en plus procéduriers. De manière générale les comportements individuels sont identifiés comme inadaptés à une gestion fluide de l'organisation portuaire et de la protection de l'environnement. Quelques exemples : présence régulière de chasseurs sous-marins et pêcheurs dans les ports, plaisanciers qui utilisent des places qui ne leurs sont pas attribuées, etc.

- *Enjeux*

Sans intervention depuis de nombreuses années, de nombreux ports voient leur tirant d'eau fortement diminuer et atteindre quelques dizaines de centimètres par endroit, limitant fortement la taille des bateaux acceptables. Il est parfois fait usage de système de soufflerie sous-marine pour dégager des points stratégiques tels que les passes d'entrées mais cela ne fait que repousser le problème et retarder l'échéance.

Certains ports souhaiteraient orienter leurs achats vers des fournitures sans obsolescence programmée, donc vers du matériel fait pour durer. Un choix qui se justifie économiquement comme environnementalement.

Certains points propres doivent être améliorés et mieux intégrés au paysage. De manière générale la collecte des déchets est de mieux en mieux prise en compte mais peut encore faire l'objet d'amélioration. A ce sujet des ports disposent parfois d'infrastructures qui peuvent être mieux utilisées ; par exemple, les usagers du port de Saint Tropez devraient être mieux informés sur les possibilités de collecte des eaux grises puisque le port dispose d'une station sous vide avec réseaux dédiés intégrés aux quais depuis 2005 mais qui n'est aujourd'hui que très rarement utilisée. Certaines aires de carénage doivent aussi être mises aux normes et faire l'objet de travaux pour éviter toute pollution accidentelle (par exemple à Santa Lucia).

Pour pallier au problème de desserte des ports (parkings saturés) et des nuisances générées par le trafic, plusieurs ports sont demandeurs de solutions de navettes électriques routières et maritimes pour transporter les plaisanciers entre le port et le centre-ville. Également, des annexes électriques pour la capitainerie ont été citées plusieurs fois.

Au rang des innovations plus originales et à plus long terme les ports de Fréjus et de Cavalaire se distinguent. Les deux ports partent du postulat que les zones portuaires disposent d'espaces libres pour mettre en œuvre une production d'énergie solaire et éolienne à même d'alimenter le port dans ses besoins journaliers mais également de fournir l'énergie suffisante pour l'alimentation de projets prometteurs :

- **Actions à engager**

Cette problématique généralisée du dragage, de son coût et de sa réglementation contraignante pourrait être solutionnée d'une manière novatrice : grâce à un bio-traitement des sédiments. En amont du process les vases devront passer dans un outil de séparation des sédiments qui distingue les sédiments organiques des sédiments minéraux. D'un côté les vases organiques seront dissoutes grâce à un bio-traitement à base de bactéries spécifiques. De l'autre côté le sable résiduel serait transporté et utilisé pour recharger les plages locales qui souffrent d'un manque d'apport sédimentaire (justement souvent du fait des aménagements portuaires ayant modifié la courantologie). Dans un système de gestion locale, qui éviterait d'exporter les boues à traiter à plusieurs dizaines de kilomètres, la granulométrie des sables aurait l'avantage de coïncider avec celle des plages environnantes.

Le port de Fréjus porte l'idée d'installer des panneaux solaires sur les bâtiments du port qui permettraient d'alimenter des hélices sous-marines dans les bassins (et surtout dans le chenal) pour permettre d'aviver les eaux stagnantes du port.

La situation du port à l'interface de la terre et de la mer doit permettre de créer une nouvelle source d'énergie : la pile à hydrogène. En effet le futur de la production est

locale et multiple et non plus dans quelques pôles énergétiques (exemple : les centrales nucléaires ou les centrales thermiques). L'énergie solaire et éolienne serait utilisée pour la désalinisation de l'eau de mer et la création de l'hydrogène. L'hydrogène serait stocké sous forme solide pour éviter tout risque d'explosion. Cette énergie est une piste de recherche crédible pour les milieux scientifiques et des projets de propulsion à l'hydrogène sont d'ailleurs déjà en cours. On peut par exemple citer, dans le mode maritime, un projet de bateau de pêche (projet Filhypyne).

Le port, lorsqu'il est respectueux de l'environnement et certifié sous les labels adaptés, constitue en hiver un milieu très adaptés à la reproduction des poissons. Des projets devraient voir le jour dans ce sens-là, à l'image des essais actuels du port de Cavalaire pour implanter des nurseries d'alevins en partenariat avec la société Créocéan.

La prise en compte globale de l'environnement est une nécessité pour préserver le milieu marin. On ne peut ignorer que cet environnement constitue la structure même de l'activité nautique de plaisance. Une dégradation plus importante aurait certainement pour conséquence une baisse de fréquentation. Une prise de conscience nécessaire qui passe par la formation et l'information sur le port est à envisager et développer.

3.3 AUTRES SECTEURS (PECHE/REPARATION NAVALE) : PRINCIPAUX INDICATEURS

Intitulé	Valeur	Taux de reponse %
Nombre de ports concernés	23	37,10%
Nombre de postes	151	37,10%
Nombre de pêcheurs professionnels	126	35,48%
Volume (en tonnes) 2016	0	0,00%
Superficie en m ²	50 683	32,26%
Effectif 2016	185	22,58%
Nombre de manutentions 2016	7 331	19,35%
Nombre d'entreprises utilisatrices	152	22,58%

Tableau 6 : Pêche et Réparation navale

3.3.1 Pêche

Situation sur le territoire : la majorité des ports du Var ne possède qu'un ou deux postes dédiés aux pêcheurs et cela reste donc une activité économiquement marginale.

Opportunités d'innovations : aucune opportunité spécifique d'innovation n'a été identifiée concernant cette activité.

3.3.2 Réparation navale/Aire de carénage

Situation sur le territoire : de nombreux ports de plaisance possède des aires de carénage, permettant l'entretien des bateaux par les particuliers et les professionnels.

Plusieurs ports intègrent également une activité de réparation navale (Cavalaire, St-Tropez, les Issambres, la Seyne-sur-Mer...), proposant ainsi différents services associés : levage, hivernage, entretien...

- **Enjeux et actions à engager**

Les principaux enjeux et actions à engager liés à cette filière sont de deux ordres :

- Protection de l'environnement et mise aux normes des équipements (aires de carénage, bacs de récupération des huiles... Les ports engagés dans des démarches de labellisation (port propre...) se doivent de respecter ces conditions.
- Prévention des conflits d'usage entre différentes activités. Les chantiers et les aires de carénage sont très souvent perçues comme des activités génératrices de nuisances (pollution, bruit, intégration paysagère...). Des efforts facilitant la cohabitation entre les activités peuvent être engagés dans certains ports, pouvant parfois aller jusqu'à la mise en place de schémas d'aménagement portuaires favorisant une séparation physique des activités.

4 Le tissu des entreprises en relation avec les ports

4.1 PRINCIPAUX INDICATEURS

Intitulé	Nombre entreprise(s)	Taux entreprise %	Taux de réponses %
ENTREPRISES TRAVAILLANT SUR LE SITE PORTUAIRE			
ACTIVITES PRINCIPALES			
Administration	1	0,35%	43,55%
Avitaillements carburants	2	0,69%	43,55%
Commerces et services liés aux activités portuaires	103	35,64%	43,55%
Commerces et services non maritimes mais localisées sur site portuaire	15	5,19%	43,55%
Equipement, entretien et réparation navale	67	23,18%	43,55%
Gestion Portuaire	0	0,00%	0,00%
Location et vente de bateaux	69	23,88%	43,55%
Manifestations / Voyages	0	0,00%	0,00%
Pêche professionnelle	1	0,35%	43,55%
Recherche / Enseignement	0	0,00%	0,00%
Transports	31	10,73%	43,55%
Travaux	0	0,00%	0,00%
Nombre total des entreprises travaillant sur le site portuaire	289	100,00%	43,55%

Tableau 7 : Entreprises sur les sites portuaires

Intitulé	Nombre entreprise(s)	Taux entreprise %	Taux de réponses %
ENTREPRISES HORS SITE TRAVAILLANT POUR LE PORT			
ACTIVITES PRINCIPALES			
Administration	0	0,00%	0,00%
Avitaillements carburants	0	0,00%	0,00%
Commerces et services liés aux activités portuaires	1	2,63%	16,13%
Equipement, entretien et réparation navale	28	73,68%	16,13%
Gestion Portuaire	0	0,00%	0,00%
Location et vente de bateaux	9	23,68%	16,13%
Manifestations / Voyages	0	0,00%	0,00%
Pêche professionnelle	0	0,00%	0,00%
Recherche / Enseignement	0	0,00%	0,00%
Transports	0	0,00%	0,00%
Travaux	0	0,00%	0,00%
Autre	0	0,00%	0,00%
Nombre total des entreprises hors site travaillant pour le port	38	100,00%	16,13%

Tableau 8 : Entreprises hors sites portuaires

4.2 ANALYSE DU TISSU DES ENTREPRISES

4.2.1 *Rappel et commentaires du nombre d'entreprises identifiées*

239 entreprises installées dans les limites du périmètre portuaire ont pu être identifiées ainsi que 38 entreprises en dehors de ce périmètre mais qui possèdent des liens forts avec celui-ci.

4.2.2 *Localisation des entreprises (sur site/hors site)*

Il est important de relever que ce décompte est loin d'être exhaustif puisque les personnes interviewées (généralement des maîtres de ports) ne connaissent pas forcément toutes les entreprises installées dans le périmètre et en dehors du périmètre portuaire. Il est par ailleurs extrêmement rare qu'ils possèdent une liste de ces entreprises.

4.2.3 *Principales activités déclarées*

Sur site une proportion importante des entreprises comptabilisées (35%) appartient à la catégorie « Commerces et services liés aux activités portuaires ». Viennent ensuite, à proportion égale, les catégories « Equipement, entretien et réparation navale » (23%) et « Location et vente de bateaux » (24%),

4.2.4 *Comparatif avec d'autres données statistiques (INSEE, ISTAT,...)*

L'ensemble des entreprises situées dans le domaine portuaire ou étant en relation avec le monde portuaire représente environ 0,38% (483 entreprises) du nombre totale d'entreprises varoises (126 292 entreprises dans le département en 2015 selon l'INSEE).

4.3 SITUATION GENERALE ET OPPORTUNITES DE DEVELOPPEMENT

Un recensement précis et exhaustif des entreprises situées dans les périmètres portuaires est essentiel pour dégager des opportunités de développement. Ce n'est pas le cas dans la présente étude puisque les interlocuteurs n'étaient que rarement à même de communiquer sur ce sujet. Il est néanmoins possible de relever que les ports semblent prendre conscience de la nécessité de proposer des activités culturelles aux plaisanciers directement sur le site portuaire. L'émergence d'une gamme de points de convivialité mis à disposition des vacanciers dans le but de les fidéliser est un des objectifs à atteindre.

5 Conclusion : Identification des principales opportunités de développement

Le secteur de la plaisance départementale doit faire face à une double tendance de fréquentation :

- La raréfaction des bateaux de petite taille dont le coût de gestion devient trop important pour des classes moyennes aux revenus toujours plus limités,
- Le maintien des bateaux de grande taille mais avec une concurrence accrue des nouvelles zones de yachtings telles que les Baléares.

C'est pourquoi, afin de fidéliser le plaisancier et demeurer une des places fortes du nautisme international, les ports départementaux doivent s'engager dans les voies identifiées lors de cette enquête :

L'informatisation des services et l'adaptation à l'outil numérique sous toutes ses formes. Les bornes connectées sur les ports sont en passe de voir le jour dans de nombreux ports mais il est possible d'aller plus loin en dématérialisant les démarches administratives d'inscription, en disposant d'un suivi (géolocalisation) des bateaux pour fluidifier les accès au port, en mettant en commun les données de fréquentation grâce à une base de données commune pour que les ports régionaux fonctionnant en réseau. Les vacanciers sont aujourd'hui consommateurs de nouvelles technologies et des outils tels que les réseaux sociaux, les applications smartphones, les bornes connectées doivent être mis en avant par les ports.

L'énergie est un des défis de nos sociétés et les ports ont potentiellement un rôle à y jouer. Il semble en effet que le futur de la production d'énergie passe par de petites unités décentralisées. Le port, situé à l'interface terre-mer, dispose dans certains cas d'espaces disponibles et du potentiel nécessaire : la production locale d'électricité d'origine éolienne et photovoltaïque permettrait en effet d'alimenter les besoins du port mais également de développer des projets novateurs tels que ceux imaginés par les ports de Fréjus et de Cavalaire :

- Avivement des bassins grâce à des hélices sous-marines,
- Production de piles à hydrogène grâce à la désalinisation locale de l'eau,
- Séparation des sédiments du port avec bio-traitement des matières organiques et rechargement des plages locales avec les résidus minéraux. Ceci permettrait de régler en partie la problématique forte du dragage et du recul des plages.

Enfin, des **services innovants** peuvent être mis en place par les ports :

- Livraison directement au bateau (restauration, alimentation, etc.),
- Mise en place d'une variation de l'offre de tarifs en fonction des emplacements et des services associés (concept d'un bassin « low cost » et d'un bassin VIP).

Les ports de plaisance sont aujourd'hui, au sortir de la crise économique, dans une période charnière qui voit leur fréquentation baisser et leur rôle évoluer. Il est essentiel qu'ils prennent conscience des nouveaux besoins « connectés » des usagers et de leur capacité à « polariser » les activités récréatives et culturelles. Leur rôle potentiel dans la production d'énergie participe de cette vision novatrice des compétences qu'ils doivent développer.

Le secteur du transport maritime est surtout concentré dans la rade de Toulon où le port centralise la grande majorité des flux. Afin de répondre à la hausse des demandes de trafic, la construction du nouveau terminal devra répondre au développement de l'intermodalité mer-fer tout en optimisant la capacité et la qualité de service. C'est dans ce sens qu'un écosystème d'outils informatiques et d'applications devront être développés pour satisfaire aux exigences de traçabilité et de sécurité informatique.

La filière départementale de la croisière possède une carte à jouer dans le contexte en misant sur la forte attractivité du territoire et sur la robustesse de la croissance actuelle du secteur.

Le transport de passagers côtiers s'organise autour des îles d'Or et à destination Saint Tropez. Les pistes d'optimisation sont à rechercher du côté de l'organisation des flux dans les bassins de plaisances pour éviter tout conflit d'usage. Le développement des navettes électriques pour les transports courtes distances (voire même intra-portuaire) peut également être une solution devenir.

ANNEXES – TABLEAUX DE SYNTHÈSE

TABLEAU DE SYNTHESE DE LA FILIERE TRANSPORTS MARITIMES

	Principales difficultés rencontrées	Acteurs concernés*						
		Services de l'Etat	Gestionnaires de ports	Groupement de gestionnaires de ports (économie d'échelle)	Armateurs	Clients Plaisanciers	Touristes	Commerçants / Restaurateurs /Hôteliers
I. ACTIONS A ENGAGER – FRET, LOGISTIQUE ET PASSAGERS (FERRIES et RO-RO)								
2.1 - Aménagement de nouvelles infrastructures fret	Accompagner la hausse régulière de la demande de trafic de fret	X	X		X			
2.1 - Aménagement de nouvelles infrastructures pax	Escales concentrées sur les quais de Toulon centre, espace contraint	X	X	X	X		X	X
1.2 – Limiter l'impact de l'activité sur l'environnement	Activité en développement génératrice de nuisances		X		X		X	
2.2 - Développement de nouveaux outils de gestion	Manque de traçabilité de la marchandise	X	X		X			
2.3 - Lutter contre les risques cybers	Risque d'attaque informatique	X	X		X			
II. ACTIONS A ENGAGER - CROISIERES								
3.1 – Développement d'infrastructures et impact limité sur l'environnement	Accompagner la hausse régulière des trafics Limiter l'impact sur l'environnement		X		X		X	
3.2 - Conquérir de nouvelles parts de marchés	Capter une partie de la forte croissance du secteur		X	X			X	X
3.3 - Développer une application d'aide aux passagers			X	X			X	X

TABLEAU DE SYNTHÈSE DE LA FILIÈRE PLAISANCE YACHTING

* nécessité de travailler sur la définition et la structuration de l'outil régional permettant cette mutualisation : GIE ..

	Principales difficultés rencontrées	Acteurs concernés*						
		Services de l'Etat	Gestionnaires de ports	Groupement de gestionnaires de ports (économie d'échelle)	Clients Plaisanciers	Touristes	Commerçants/ Restaurateurs /Hôteliers	Inn
I. ACTIONS A ENGAGER – Espace maritime pour la mobilité, le tourisme et les loisirs								
1.1 - Information clients sur offres touristiques en lien avec APIDAE	Absence d'informations sur les activités disponibles à l'arrivée des plaisanciers		X	X	X	X	X	
1.2 - Espace hôtelier 4.0					X	X	X	
1.3 - Augmentation du nombre d'anneaux	Forte demande et listes d'attente à rallonge.		X		X		X	
1.4 - Structuration nouveaux usages (diversification et innovation)	Besoin de renouveler l'offre de service et casser l'image de garage à bateaux				X	X	X	
1.5 - Amélioration de la desserte et du stationnement	Accès au port parfois difficile avec parking exigu et payants	X	X					
1.6 - Simplification administrative et de la législation	Lourdeurs administrative, réglementation très contraignante.	X						
1.7 – Entretien et réfection de certaines infrastructures	Conditions d'accueil qui doivent parfois être améliorée (exemple : agitation hivernale).		X		X			
1.8 - Prendre en compte la spécificité insulaire	Augmentation de tous les coûts liés à l'organisation et à l'approvisionnement	X			X	X	X	
II. ACTIONS A ENGAGER – Ports Connectés								
2.1 - Réservation en	Plaisancier obligé de « faire la queue » à la capitainerie pour		X	X	X		X	

III. ACTIONS A ENGAGER – Gestion durable des Ports								
3.1 - Amélioration tirant d'eau	Tirant d'eau parfois très faible car dragage extrêmement compliqué.	X	X		X			
3.2 - Equipements durables	Obsolescence programmé des équipements : surcout économique et environnemental.	X	X	X			X	
3.3 - Accélération de la labélisation port propres	Beaucoup de démarches initiées mais finalement peu de ports réellement labélisés.		X					
3.4 - Collecte des déchets et effluents	Manque de communication sur les services à disposition.		X		X		X	
3.5 - Production d'énergie renouvelable	Défi de la production d'énergie centralisé et éloigné avec déperdition est aussi une problématique pour les ports.	X	X					
3.6 - Navettes terrestre et maritimes propres	Nuisances des moyens de transports actuels.		X		X	X	X	
3.7 - Sensibilisation des élus et des plaisanciers, communication	Démarches administratives longues et difficiles	X	X					
3.8 – Mettre en place des écosystèmes vertueux			X					

TABLEAU DE SYNTHÈSE DES AUTRES SECTEURS (PECHE/REPARATION NAVALE)

	Principales difficultés rencontrées	Acteurs concernés*						
		Services de l'Etat	Gestionnaires de ports	Groupement de gestionnaires de ports (économie d'échelle)	Professionnels (chantiers...)	Clients Plaisanciers	Touristes	Commerçants / Restaurateurs /Hôteliers
I. ACTIONS A ENGAGER – FRET, LOGISTIQUE & PASSAGERS (FERRIES et RO-RO)								
2.1 – Protection de l'environnement	Equipements ne respectant pas normes (aires de carénage, chantiers...)	X	X	X	X	X		
2.1 – Prévention des conflits d'usage	Activités multiples et génératrices de nuisances sur des espaces portuaires contraints		X		X	x		X