

L'Expansion

www.lexpansion.com



**Sécu : les
effarants
dérapages
de la CMU**

La mer

Enquête sur un trésor français

Entreprises,
terroir, plaisance...
le boom de
l'économie de la mer

**EXCLUSIF LES PRIX
DE L'IMMOBILIER
DANS 100 STATIONS**

Spécial été

avec

Europe 1

et Jean-Luc
Petitrenaud

Grand jeu-concours
Des voyages de rêve, des
séjours en thalasso, et plus
de 270 autres prix à gagner

M 01629 - 688 - F: 3,50 € - RD



Mer

intro

L'irrésistible attrait du littoral

Jamais la pression démographique n'avait été aussi forte sur nos côtes. Les Français redécouvrent la mer, mais désormais aussi pour y vivre et y travailler. Enquête sur un bouleversement économique et culturel.

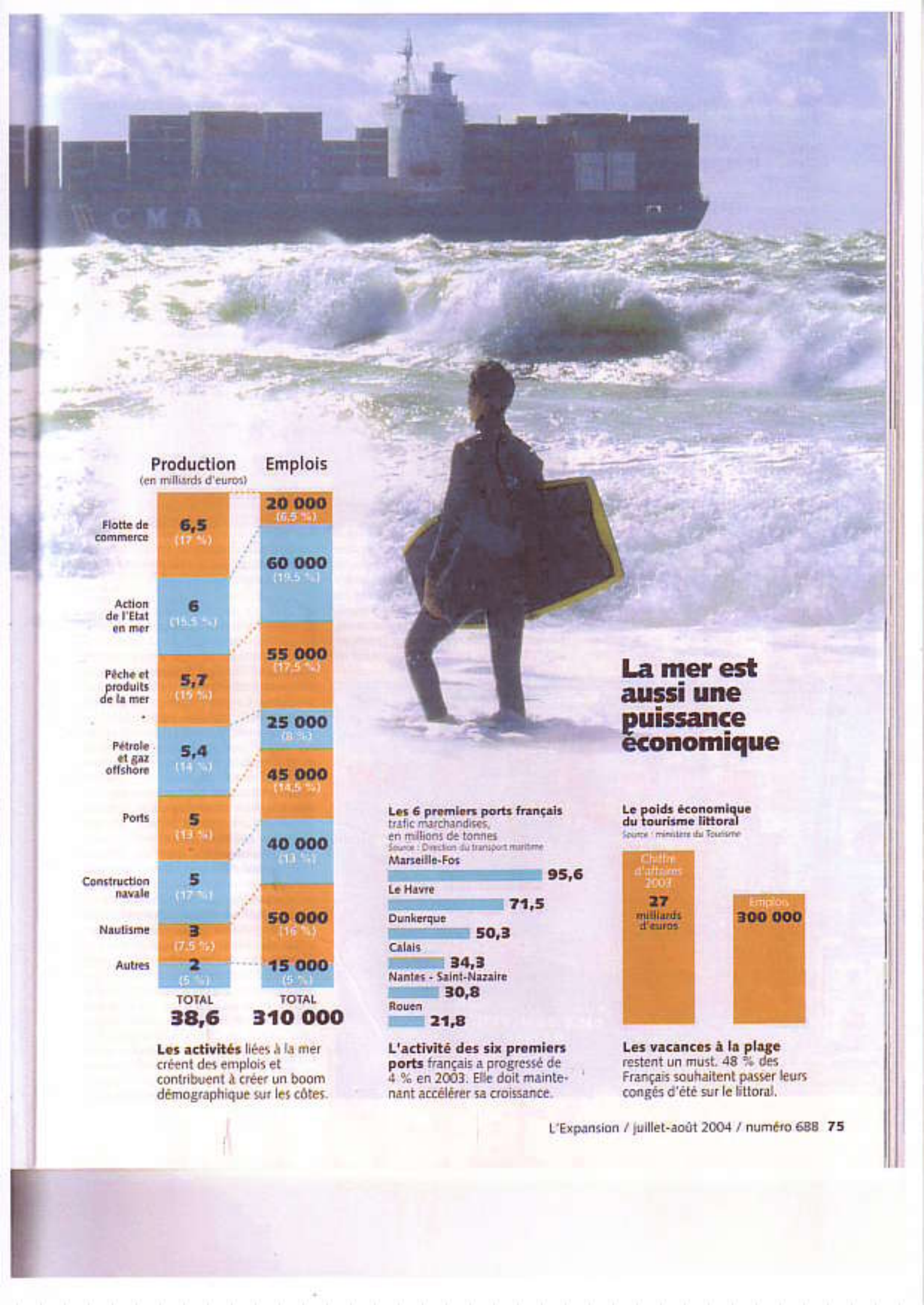
Paris port de pêche, avec deschalutiers normands jetant leurs amarres quai Saint-Bernard, à une enclature de Notre-Dame ; Paris-plage, avec ses transats, ses palmiers et son sable... Même la plus belle ville du monde sait qu'en été il lui manque quelque chose pour mériter vraiment ce titre : la mer, le littoral marin, dont les Français sont fous. Pour leurs vacances d'abord, puisque 48 % d'entre eux privilégient toujours les séjours en bord de mer, selon les chiffres d'une enquête réalisée par BVA, fin mai, pour le ministère du Tourisme, loin devant la montagne et la campagne. « Pour les Français, la

mer, c'est ce qu'ils ont dans le dos quand ils regardent la plage », lançait, rudement, Eric Tabarly, longtemps le sportif le plus populaire de l'Hexagone. Aujourd'hui, le maître des *Pen Duick* porterait sans doute un jugement moins sévère. Car si 35 millions de personnes ont fréquenté les plages françaises l'an dernier, avec une région de cœur plébiscitée, la côte bretonne, la flotte de plaisance immatriculée atteint les 750 000 unités. Mer et littoral, voilà les trésors des côtes françaises.

La génération des Trente Glorieuses, aujourd'hui parents et grands-parents d'amoureux de la mer, a grandi baignée des aventures maritimes d'Alain Bombard, qui, en 1952, traverse seul l'Atlantique, sans vivres ni eau, sur son Zodiac,

ou du commandant Cousteau, Palme d'or du festival de Cannes en 1956 avec *Le Monde du silence*, avant de devenir le premier des écologistes, écouté et raisonnable. Ou encore de celles d'Eric Tabarly, mi-officier de marine en solitaire, mi-ours du Morbihan, qui a fait naître la France gaillienne à la passion nautique, rigoureux précurseur de la grande école de voile tricolore (Moitessier, Colas, Kersauzon, Purlier, Arthaud, Peyron...). Même l'image du chanteur Antoine, ce centralien parti vivre son rêve pacifique il y a déjà plusieurs dizaines d'années, a encore une valeur marchande aux yeux des publicitaires des opticiens Atoll.

Quand des investisseurs attentifs comme Groupama, le Crédit agricole, Cap



Production
(en milliards d'euros)

Emplois



Les activités liées à la mer créent des emplois et contribuent à créer un boom démographique sur les côtes.

Les 6 premiers ports français trafic marchandises, en millions de tonnes

Source : Direction du transport maritime



L'activité des six premiers ports français a progressé de 4 % en 2003. Elle doit maintenant accélérer sa croissance.

La mer est aussi une puissance économique

Le poids économique du tourisme littoral

Source : ministère du Tourisme



Les vacances à la plage restent un must. 48 % des Français souhaitent passer leurs congés d'été sur le littoral.

► Gemini ou Schneider choisissent le sponsoring à la mise la plus élevée, le plus aléatoire aussi, c'est parce qu'ils savent que les retombées valent la dépense. Quoi d'autre qu'un trimaran géant aurait pu apporter une notoriété si rapide au fabricant de pizzas vendéen Sodebo ? Aventures humaines, barreaux hors du commun, technologies avancées, immensité océane, tout se combine pour porter le rêve, d'autant qu'aujourd'hui la téléphonie satellitaire et le haut débit fournissent une image quotidienne de l'exploit. On est loin du temps où Tabarly débranchait sa radio dès qu'il quittait le port. Moins de mystères, mais plus de techniques, des records et des budgets. Et toujours de la passion.

Mer et littoral sont les deux faces d'un même bonheur maritime, qui sépare la population hexagonale en deux familles – ceux qui prennent la mer, ceux qui la regardent –, mais qui toutes les deux ont de plus en plus envie d'y vivre. Jamais la pression démographique n'a été aussi forte sur les côtes françaises. « Contrebalancier » de l'exode rural, le repeuplement des côtes, amorcé en 1975 selon l'Insee, ne s'est pas ralenti depuis. Au point qu'aujourd'hui la densité du littoral est deux fois plus importante que la moyenne nationale : 256 habitants au kilomètre carré, contre 107,6 pour l'ensemble du pays !

L'Hexagone s'inscrit là dans une tendance mondiale. D'après des données rassemblées par Christian Buchet, chercheur au CNRS et auteur d'un récent et pas-

TGV, RTT, retraite... Tout se conjugue pour conforter la ruée des Français vers l'or bleu.

sionnant ouvrage, *Une autre histoire des océans et de l'homme* (Robert Laffont), « 60 % de la population mondiale vit sur une bande côtière de 60 kilomètres. On prévoit qu'en 2025 ce seront 75 % des humains qui vivront sur ce même espace. » Mais la géographie de la France se prête particulièrement bien à cette évolution, avec ses 5 500 kilomètres de littoral et une ouverture unique en Europe sur trois espaces dans trois directions : le nord (Manche, mer du Nord), l'ouest (océan Atlantique), le sud (Méditerranée). Le dernier recensement de l'Insee, en 1999, avait déjà pointé ce phénomène en

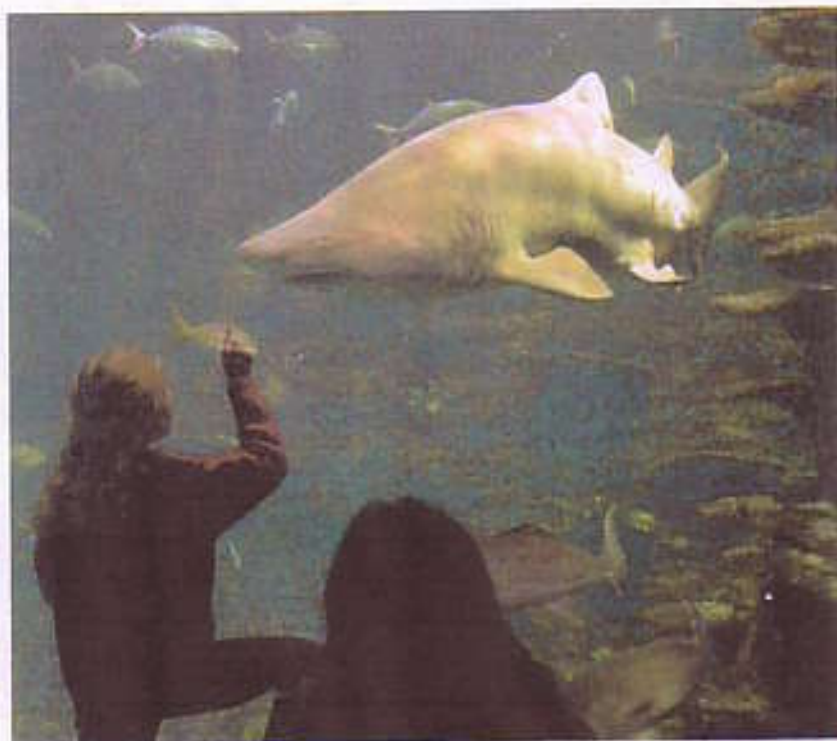
identifiant une ruée vers l'Ouest. Dans les années 90, 165 000 nouveaux habitants se sont installés dans la région des Pays de la Loire, dont 25 000 pour la seule ville de Nantes ; quant au Languedoc-Roussillon, il demeure la région française qui attire le plus grand nombre de nouveaux venus. Sa population progresse au rythme de 1 % par an, soit deux fois plus que la moyenne nationale. Chaque mois, 1 500 nouveaux résidents débarquent dans l'Hérault, qui détient la palme de l'attractivité. Effet TGV (Marseille n'est désormais qu'à trois heures de Paris), effet RTT (plus de temps libre) et effet seniors (une population attachée à l'environnement), tout se conjugue pour conforter la ruée vers l'or bleu. En 2030, selon l'Insee, les plus fortes progressions démographiques seront observées dans le Languedoc-Roussillon (+ 34 %), en Provence-Alpes-Côte d'Azur (+ 21 %) et en Midi-Pyrénées (+ 16 %). Cette évolution affole Jean-Paul Alduy, le sénateur et maire (UMP) de Perpignan, auteur, l'an dernier, d'un rapport sur le littoral pour la Datar : « La population locale, souligne-t-il, est progressivement chassée de ses régions d'origine à cause d'une exceptionnelle croissance démographique sur le littoral, qui s'accompagne d'une forte pression immobilière. »

Ce n'est pas là le seul paradoxe du couple mer-littoral devenu lieu de vie, de loisirs et d'aventures, mais qui a progressivement laissé filer la dynamique des activités traditionnelles de toute économie maritime. Ce que Christian Buchet appelle notre légendaire « complexe d'As-térix » pour définir notre rapport au littoral. « Les Français, dit-il, aiment la mer et sont sensibles à leur environnement marin. Mais ils continuent de percevoir la mer comme une source de dangers, vision très judéo-chrétienne. Dans l'Ancien Testament, la mer est le territoire des monstres. Aujourd'hui, elle représente encore une menace. C'est d'elle qu'arrivent les marées noires. » Conséquence de ce regard inquiet : l'opportunité que représentent les ouvertures maritimes à l'heure de la mondialisation triomphante ne saute pas aux yeux. « Qui sait que, avec ses départements et territoires d'outre-mer, la France possède le troisième territoire maritime du monde ? »

Une fois estompées les traditions coloniales et tropicales qui ont fait un temps l'opulence de Nantes, de Bordeaux ou du Havre, une fois réduites les ambitions militaires de la Royale, qui enrichissait les arse-

Stratégique, le conteneur ne représente que 8 % de l'activité des ports français.





Nausicaa, à Boulogne-sur-Mer : une formule à succès qui combine loisir et pédagogie.

naux de Cherbourg, Brest, Toulon... la France a laissé passer la marée. Quand les Britanniques, avec Londres ou Liverpool, et les Néerlandais, avec Rotterdam ou Amsterdam, les Belges avec Anvers, les Allemands avec Brême ou Hambourg, construisent leur expansion à partir de leurs grands ports, la France ne dispose que d'une seule vraie métropole maritime, Marseille. « Le Havre ne joue pas le rôle de hub européen qu'il devrait tenir, explique Thierry Baudouin, chercheur au CNRS, spécialiste de l'économie portuaire. Faute d'infrastructures, 85,5 % des marchandises du Havre sont toujours transportées par camion ! » Le tableau peut paraître flatteur avec Marseille-Fos, premier port de la Méditerranée, Calais, plus grand port de passagers d'Europe, et une augmentation du trafic marchandises de 4 % l'an dernier pour les six premiers ports français, mais la moitié du fret traité est surtout composé de pétrole, et un quart provient d'autres matières premières (charbon, minerais, céréales...), les stratégiques conteneurs ne représentant que 8 % du tonnage français. C'est tout un secteur qui est à réanimer. Deux projets importants sont d'ailleurs sur le point d'aboutir : Port 2000, au Havre, plus grand chantier de modernisation portuaire français, doit être achevé en 2005, après dix ans de travaux et 1 milliard d'euros d'investissement, et Fos-2XL, à Marseille,

qui prévoit fin 2007 l'ouverture de deux terminaux de conteneurs.

Dans la construction navale non plus on n'a pas su conserver l'héritage historique. Le couchemar, il est vrai, est européen, le Vieux Continent atteignant un plus bas historique en 2003 : 7 % de part de marché, face à une Corée florissante captant 46 % des commandes mondiales. Encore la France est-elle parvenue à préserver deux pôles d'excellence : la navigation de plaisance et la construction de paquebots de croisière, apanage des Chantiers de l'Atlantique (Alstom), constructeur du géantissime *Queen Mary 2*

L'univers de la pêche (et ses 25 000 emplois), lui, se débat, pris en tenaille entre le niveau des prix payés par la distribution et les décisions de Bruxelles, qui tente de susciter une gestion durable des ressources. Un défi, explique Olivier Guyader, économiste à l'Ifremer, car « les ressources de la mer ne sont pas maîtrisables. La difficulté de la gestion réside dans le fait que, à la différence de l'agriculture, il n'y a pas d'appropriation des ressources avant leur exploitation. » A ce jeu, la France, troisième flotte de pêche européenne, a finalement bien négocié ses quotas, au point qu'ils ne sont presque jamais atteints. Mais, paradoxalement, la situation globale n'est pas plus satisfaisante, car le système instauré par la Commission européenne, échangeant des subventions contre la réduction des flottilles

L'agenda festif de l'été marin

4 JUILLET

Palavas-les-Flots

Fête de la Mer.
Dégustations, régates, animations.
Tél. : 04 67 07 73 34

DU 10 AU 16 JUILLET

Brest 2004

Rassemblement international de grands voiliers.
Tél. : 02 98 32 20 04

DU 10 AU 18 JUILLET

Biarritz Surf Festival

Tél. : 05 59 22 37 00

DU 16 AU 19 JUILLET

Sète Fête des Pêcheurs.

Et du 19 au 25 août, joutes nautiques entre « poids lourds ».
Tél. : 04 67 74 71 71

DU 16 AU

24 JUILLET

Douarnenez 2004

La suite de Brest 2004.
Tél. : 02 98 92 13 35

17 JUILLET

Quiberon

Fête de la Sardine.
Et le 12 août, arrivée de la Solitaire du Figaro.
Tél. : 02 97 50 07 84

24 ET 25 JUILLET

Trouville-sur-Mer Fête du Maquereau et de la Mer.

Tél. : 02 35 29 95 40

24 ET 25 JUILLET

Toulon

Les Voiles du Levant.
Régates, vieux gréements et baptême d'une yole.
Tél. : 04 94 78 53 00

DU 30 JUILLET AU

8 AOÛT

Lorient

Festival interceltique.
Musique traditionnelle.
Tél. : 02 97 21 07 84

15 AOÛT

Saint-Valéry-en-Caux

Fête de la Mer.
Vieux gréements, concerts...
Tél. : 02 35 97 00 63



La France à la tête d'un des plus grands domaines maritimes du monde

CES MORCEAUX DE TERRE QUI FONT NOTRE EMPIRE Océanique



La France, quarante-sixième pays du globe pour la superficie, figure pourtant au rang de troisième puissance maritime. Car les 5 500 kilomètres de son littoral métropolitain délimitent une zone maritime de 700 000 kilomètres carrés, la zone économique exclusive (ZEE) d'un pays s'étendant jusqu'à 200 milles (370 kilomètres) des côtes. Et le drapeau tricolore flotte sur tous les océans du globe, parfois sur des terres minuscules et inhabitées, comme les îles Eparses, dans l'océan Indien, ou Clipperton, dans le Pacifique, dont l'espace maritime est bien supérieur à leur superficie. Le total des eaux territoriales françaises atteint ainsi 9,3 millions de kilomètres carrés, soit quatorze fois plus que les eaux de la seule

métropole. Ces zones maritimes sont exploitées en premier lieu par les pêcheurs. Si la flotte nationale effectue les deux tiers de ses prises dans les eaux communautaires, elle tire aussi une bonne partie de ses ressources des DOM-TOM : crevettes en Guyane, thons et espadons à la Réunion, langoustes dans les Terres australes et antarctiques française (TAAF), morues à Saint-Pierre-et-Miquelon. Cette production « ultramarine », évaluée par l'Office national interprofessionnel des produits de la mer et de l'aquaculture (Ofimer) à 25 000 tonnes par an, représente seulement 4 % du total des captures, mais 11 % du chiffre d'affaires du secteur. L'aquaculture marine connaît aussi un développement important dans les DOM-TOM,

dont l'élevage de crevettes tropicales en Nouvelle-Calédonie et l'ostréiculture tournée vers la production de perles noires en Polynésie. L'aquaculture marine des DOM-TOM fournit plus du quart du chiffre d'affaires français du secteur, qui a atteint 528 millions d'euros en 2001 selon l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (Ifremer). Les ZEE permettent aussi l'extraction de matériaux, tels les sables et graviers siliceux utilisés dans la construction. Cette activité, pratiquée surtout en Guadeloupe, fournit 6 % de la production nationale. L'espoir d'y trouver du pétrole existe aussi, puisque des recherches se poursuivent au large de Saint-Pierre-et-Miquelon, de la Nouvelle-Calédonie et de la Guyane. **Laurent Barbotin**

► a amplifié l'exploitation des ressources. Plus le nombre de bateaux baisse, plus les pêcheurs optent pour des matériels toujours plus productifs.

Finalement, l'activité qui semblait la plus menacée est peut-être celle qui reprend le plus de couleurs. Certes, la purge a été sévère. « En vingt-cinq ans, la flotte française a été divisée par quatre, passant du cinquième au trentième rang mondial, souligne Louis Dreyfus, président de LD Armateurs. Avec les syndicats, on se dispute beaucoup, mais on veut tous la défense du pavillon français. » Avec un certain succès. La CMA-CGM, présidée par Jacques Saadé, compte désormais parmi les grands armateurs internationaux (quatrième européen, cinquième mondial). Grâce à ses 167 bateaux affrétés et à une vingtaine en commande, le groupe peut profiter de l'explosion de la demande chinoise en fret. Mais le métier sait à nouveau être attirant pour les investisseurs. Jacques de Chateauevieux, le patron du Groupe Bourbon, a ainsi décidé un recentrage de ses activités autour de la mer (transport, services maritimes pour les pétroliers, remorquage...). « un métier où le savoir-faire peut s'exprimer dans un contexte mondial » – alors que cette société réunionnaise est porteuse d'une tradition coloniale (sucre et commerce). Son plan d'investissement 2003-2007 : 1,2 milliard d'euros, une trentaine d'unités en commande ! Aujourd'hui, pour recruter des officiers (80 par an), Bourbon drague les grandes écoles de marine avec les mêmes méthodes que les géants de l'industrie ou de la banque auprès des écoles de commerce ou d'ingénieurs.

Cet optimisme n'efface pas la préoccupation majeure des acteurs de la mer, l'environnement, tant la fragilisation de l'équilibre marin est évidente. Alors il est plutôt rassurant de constater que l'une des plus grandes réussites de ces dernières années, en termes de tourisme littoral, est la multiplication de ces centres de la mer, aquariums, cités de l'océan, qui éclosent tout le long des côtes, à Cherbourg, Saint-Nazaire, Brest, composant un réseau à la fois ludique et pédagogique. Nausicaa, le premier d'entre eux, installé à Boulogne-sur-Mer, abrite sous un nom moins commercial le Centre national de la mer, dirigé par l'océanographe Philippe Vallette. Son ambition est simple, à défaut d'être facile : « Sensibiliser le public pour une meilleure utilisation des milieux marins. » Bilan : 600 000 visiteurs par an, attirés par le spectaculaire et convaincus par le scientifique de veiller aux trésors de la côte et de la mer. **Christian David, Yves-Michel Riols et Gilles Fontaine**

Mer
création

Les Français imposent partout leur **plaisance**

75 540 bateaux

C'est la production sortie des 160 chantiers navals français de plaisance en 2002, soit une hausse de 30 % par rapport à 1997.

Innovation, rigueur, production en chaîne, sous-traitance... Enquête sur une industrie championne du monde.

Les quarantièmes triomphants ! Quarante ans tout juste après avoir présenté son premier bateau, un modeste « pêche-promenade », Annette Roux, la patronne de Bénéteau, s'affiche fièrement à la barre de son premier Trawler, un grand yacht destiné à la croisière en haute mer. Avec ce nouveau modèle de prestige le chantier vendéen affiche ses ambitions : devenir un des premiers dans les bateaux à moteur. Une place qu'il occupe dans la voile.

Derrière la réussite extraordinaire de l'entreprise des Herbiers, c'est toute la filière nautique française qui a le vent en

poupe. Les grands yachts pour milliardaires du Groupe Rodriguez ou de Guy Couach s'arrachent comme des petits pains. Zodiac est le champion du monde dans la catégorie « pneumatiques ». Kelt renaît de ses cendres grâce à ses hors-bord sportifs White Shark. Quant à Plastimo, il inonde les magasins spécialisés de ses produits d'accastillage.

Avec 20 % de croissance en 2001 et 30 % de mieux en 2002, le marché français de la plaisance a regagné des couleurs, avant de reprendre son souffle en 2003 (+ 5 %). Le succès est spectaculaire : de 1997 à 2002, les ventes de bateaux sont passées de 54 970 à 75 540. De quoi booster une filière qui regroupe aujourd'hui 160 constructeurs et pèse

905 millions d'euros de chiffre d'affaires, dont 63 % réalisés à l'export. D'autant que Tibor Sillinger, le président de la Fédération des industries nautiques, anticipe une bonne année 2004. Son indicateur : l'ambiance du dernier Salon nautique de Paris. Les sociétés de financement ont enregistré une augmentation de 11 % du montant de leurs opérations. Les marchés boursiers ne s'y sont pas trompés et la valeur fétiche du secteur, Bénéteau, cotée au second marché, s'est envolée de 20 % depuis le salon. La valeur de l'action a été multipliée par plus de dix en sept ans.

La *success story* a commencé par un mariage, le 5 novembre 1964. C'est ce jour-là qu'Annette, 21 ans, fille d'André Bénéteau, constructeur de bateaux de pêche, épouse Louis-Claude Roux, quincaillier de dix-sept ans son aîné. La jeune femme n'aime pas naviguer mais veut sauver l'entreprise et son mari est animé d'une vocation industrielle rentrée.

M. Bénéteau père, affaibli par la maladie, lui laisse au catalogue un canot sardinier de 4 mètres de long, en polyester, nouveau matériau qui révolutionne la construction navale. Ce Flétan rencontre



Bénéteau s'impose



682
millions d'euros
C'est le chiffre
d'affaires du n° 1
français prévu en
2004 (+7 % par
rapport à 2003)
dont les deux tiers
à l'exportation.

Annette Roux. En quarante ans, elle a fait de son entreprise le leader mondial de la voile.

Zodiac s'exporte



50 000
C'est le nombre
de bateaux
pneumatiques
livrés en 2002.
Soit 35 % du
marché mondial.

Jean-Louis Gerondeau. Le PDG de Zodiac a relancé sa société en industrialisant la production de pneumatiques.

► un vif succès, pas auprès des patrons de pêche, mais des marins d'eau douce, version congés payés, qui affluent sur les plages de l'Atlantique. On ajoute un mât à ce bateau, et Annette file présenter son joker sur un modeste stand du Salon nautique de Paris, en 1964. Les Roux viennent d'inventer le bateau mixte, pêche-promenade. Mais la véritable idée de génie fut d'en concéder la distribution à trois revendeurs de La Hutte. Du jamais-vu dans le métier ! Ils feront connaître le bateau dans la France entière. Et le pêche-promenade restera le best-seller du chantier jusqu'en 1976.

Marché de masse, industrialisation, segmentation de l'offre et réseau de distribution : les bases sur lesquelles va se développer l'industrie de la plaisance française sont posées. Aux côtés de Bénéteau, les Jeanneau à La Rochelle, Wauquiez à Lille, Mallart à Nantes naviguent vent arrière sur un marché en plein boom. « La France est devenue le premier marché européen du nautisme parce que le pays a une classe moyenne intellectuelle très développée », analyse Jean-Marie Finot, l'architecte naval de Bénéteau.

Dès l'après-guerre, l'association des Glénans, montée par des bénévoles issus de la Résistance, a démocratisé la pratique de la voile. Dans le dédale de l'archipel breton, des générations d'étudiants,

puis d'enseignants, de médecins, d'ingénieurs, de cadres et d'employés accompagnés de leurs enfants s'initient aux joies du dériveur, puis des petits croiseurs habitables, peu coûteux mais très marins, comme la Caravelle ou le Muscadet, construits en contreplaqué par des architectes géniaux tels Philippe Harlé ou Jean-Jacques Herbulot. La vague est partie, soutenue par les exploits des navigateurs français, d'Eric Tabarly à Florence Arthaud, de Bernard Moitessier à Olivier de Kersauzon.

Des clients, des légendes. Pour réussir, le secteur nautique n'avait plus que le pas de l'industrialisation à franchir, puis à surfer sur la mondialisation. C'est la stratégie que va suivre Jean-Louis Gerondeau à partir de 1974 afin de sauver Zodiac. Il va reconstruire et diversifier sa gamme pour séduire le marché mondial, à partir de la France, car les unités sont facilement transportables. Les gains de productivité font baisser régulièrement les prix. « Aujourd'hui, pour 3 000 euros, on peut avoir un bateau qui accompagne son camping-car », souligne Pierre Barbleu, directeur général adjoint. Zodiac a livré en 2002 plus de 50 000 bateaux, de l'embarcation légère jusqu'à la vedette en semi-rigide utilisée par les garde-côtes américains. La marque est même devenue une appellation générique.

Chez Bénéteau, les premiers voiliers produits en série sont les First 30. En

1976, Annette Roux a racheté le moule de la coque du vainqueur de la Half Ton Cup de l'année, et lui a fait adjoindre une cabine confortable. Les victoires obtenues en course lancent immédiatement le bateau en France et aux États-Unis où le vendéen devient leader de la voile.

À la fin des années 80, l'industrie de la plaisance entre dans une phase de consolidation. Déjà, la bataille qui a opposé les deux champions, Bénéteau et Jeanneau, a terrassé la concurrence, incapable de les suivre dans leur course à l'innovation. « Les Français investissaient sans cesse dans le lancement de nouveaux modèles, explique Philippe Briand, architecte naval à La Rochelle. Cela a ouvert un champ extraordinaire à notre créativité. »

En 1995, coup de théâtre. Bénéteau rachète Jeanneau, alors en dépôt de bilan. Le champion devient multimarque (7 en 2004) et peut couvrir tous les segments du marché : du grand yacht de croisière au voilier léger, en passant par une gamme de bateaux à moteur. Dans le nouveau groupe, les innovations des bureaux d'études sont mises en commun. Mais l'identité de chacune des marques reste soigneusement préservée. « La course est réservée à Bénéteau et l'aventure, à Jeanneau », explique Jean-François de Premorel, directeur général adjoint de Jeanneau. Fort de 4 300 salariés sur dix-huit sites de production, le Groupe Bénéteau entraîne dans son sillage les départements

Plastimo se renforce



Tony Le Saffre a piloté le rachat pour faire de Plastimo un des leaders de l'accastillage.

130 millions d'euros
C'est le montant des ventes réalisées par l'équipementier de Lorient en 2003. Plastimo a multiplié par huit son chiffre d'affaires en huit ans.

Kelt se diversifie



André Dauxin, le PDG de l'entreprise vannetaise a sauvé le chantier grâce au succès du hors-bord White Shark.

600
C'est le nombre de hors-bord que le chantier produisait en 2000. Avant de se concentrer sur la production de vedettes sportives.

de Vendée et de Charente-Maritime. « Pour un emploi dans le groupe, nous en générons un à l'extérieur », rappelle le directeur industriel, Paul Rampini. L'Accastillage Violleau ou la fonderie Vri-gnaud, qui produit des lests de bateau, profitent des commandes de Bénéteau et, à l'instar du fabricant de voiles Incidences, œuvrent pour de nombreux autres chantiers. Un cercle vertueux, combinant gros donneurs d'ordre, sous-traitants dynamiques et petits clients, s'est mis en place pour bâtir des pôles d'excellence.

Ainsi La Rochelle est-elle devenue capitale de l'architecture navale. Un vivier qui a permis à de nombreux petits constructeurs de se développer sur des marchés de niches. Fontaine Pajot (40 millions d'euros de chiffre d'affaires), dirigé par d'anciens navigateurs de la course au large, a imposé ses catamarans dans les catalogues des grands loueurs de bateaux des mers chaudes. Le chantier Alubat, aux Sables-d'Olonne, créé par Yves Roucher, un ancien de Procter & Gamble, a lancé l'Ovni (Objet navigant non identifié), dériveur intégral en aluminium vendu à 70 exemplaires par an pour 15 millions de chiffre d'affaires. Autre invention : le Beacher, un douze-places rapide destiné à tirer les enfants au ski nautique et embelli à l'ancienne façon vieux grément, créé par l'autodidacte Fabrice Dufour. Vingt unités trouvent preneur par an, à 150 000 euros pièce.

Ce modèle industriel en forme de triptyque (leader-sous-traitant-innovation) se décline en France autour de plusieurs pôles ; à Cannes, par exemple, où une industrie du yacht de luxe se développe avec les chantiers Rodriguez. Dans la région de Vannes et de Lorient, c'est auprès de l'équipementier Plastimo, éditeur d'un volumineux catalogue lu comme une bible par les amateurs, et du chantier Kelt, sauvé par André Dauxin, que sont venus s'installer le fabricant de planches à voile Bic Sport, le constructeur de kayaks de mer Plasmor, le spécialiste des bateaux en composites Multiplast. Un regroupement qui profite à tous les acteurs d'un secteur fluctuant. L'histoire des entreprises de mer Plastimo et Kelt aurait ainsi pu s'achever par un naufrage.

Lancé en 1974 par Gilles Le Band pour produire des voiliers solides et originaux, Kelt change de mains en 1985 et, afin de sortir de ses difficultés, se diversifie dans les bateaux à moteur en utilisant des moules américains. Sans succès. En 1990, nouveau changement de propriétaire avec l'arrivée du géant OMC (Cris Craft, Evinrude...). Trois ans plus tard, Dauxin se retrouve seul aux commandes et choisit une tout autre option : des bateaux à moteur à coques ouvertes, très performants, sur le modèle des best-sellers américains Boston Whaler. La naissance de la gamme

White Shark marque le retour du succès. Kelt devrait retrouver le chemin des bénéfices dès l'année prochaine.

Même type de parcours pour Plastimo depuis sa création, en 1963, par Antoine Zuliani. Après de multiples péripéties, l'équipementier de la mer a été repris en 1997 par Tony Le Saffre et les cadres de la société, soutenus par des fonds d'investissement. La société se transforme alors en un véritable Valeo européen du nautisme, avec des acquisitions en Italie, en Suède et en Angleterre. « Il y a d'excellents profits à réaliser dans ce secteur », assure Xavier Aubray, directeur général de BridgePoint, le fonds aujourd'hui propriétaire de Navimo, la société mère de Plastimo. Le chiffre d'affaires est passé de 15 millions d'euros en 1996 à 130 millions cette année. Son catalogue, du gilet de sauvetage aux annexes de bateau en passant par les gammes de l'accastillage, est l'un des plus riches du monde, avec 60 % de ses produits fabriqués à Lorient. Devenu européen avec sept filiales, Plastimo veut atteindre une taille mondiale, s'implanter notamment aux Etats-Unis. Et naviguer dans le sillage de l'industrie française de la plaisance. **Jean-Luc Barberi et Jean-Jacques Manceau**

Europe 1 Sur la route de vos vacances
Nice 101.4 FM

Ces start-up qui ont trouvé de l'or bleu

Le long du littoral français, de jeunes PME innovantes sont sorties de l'anonymat avec des produits d'avant-garde issus de leurs labos.

Micrel
(électronique)



L'ordinateur des marins d'élite



La victoire de Michel Desjoyeaux dans la Transat anglaise a réjoui tous les

salariés de Micrel, la PME bretonne qui a conçu son pilote automatique. Cet ancien bureau d'études spécialisé, créé en 1984, fabrique désormais ses propres produits sous la marque NKE Marine Electronics, rachetée en 1998. Micrel produit du matériel high-tech d'aide à la navigation pour les voiliers de course, mais aussi des outils océanographiques pour l'Ifremer et des appareils électroniques pour les pêcheurs. Implanté à Hennebont (Morbihan), Micrel emploie plus de 70 personnes pour un chiffre d'affaires de plus de 6 millions d'euros.

Biocéane (agroalimentaire)

Son jus de merlan conserve les aliments



Sylvie Lore voulait poursuivre des recherches entamées à l'Ifremer (Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer) dans le cadre d'une thèse de doctorat. Elle a donc récupéré des boîtes de Petri et des tubes à essais pour réaliser, au fond de son jardin, des « cultures biologiques à l'ancienne ». C'est ainsi qu'en 1997 cette microbiologiste bretonne est parvenue à extraire de la chair du merlan un ferment lactique améliorant la conservation des produits de la mer vendus sous emballage. « Il se comporte comme une barrière microbiologique, retardant l'altération de la flore », explique-t-elle. En 2000,

Sylvie Lore s'est associée à Patrick Daniel, également microbiologiste, pour créer Biocéane, basé à Nantes, qui a breveté le ferment LLO. L'entreprise, qui emploie quatre personnes, a bénéficié du soutien d'un incubateur local, Atlanpole, et obtenu un prix de 150 000 euros de l'Agence nationale de valorisation de la recherche (Anvar). Miti, une société qui utilise ce procédé pour fabriquer des produits à base de crevette, a été primé en 2003 au Seafood, le salon international des produits de la mer, à Bruxelles. Selon Sylvie Lore, le LLO peut aussi être utilisé pour allonger la durée de vie des plats cuisinés et de la viande, et constitue un moyen efficace pour lutter contre la listeria.



Cybernétix (robotique)



Robot nageur et débrouillard



Un robot qui évolue de manière autonome à 3 000 mètres de profondeur : c'est

la dernière réalisation de Cybernétix. Le département robotique sous-marin de cette société marseillaise, spécialiste des systèmes automatisés, travaille avec le Commissariat à l'énergie atomique et avec l'Ifremer.

Provence Aquaculture (aquaculture)



Du poisson garanti « bio »



Au large de Marseille, Provence Aquaculture,

installé dans une calanque du Frioul, est l'un des seuls exemples d'aquaculture bio en France. Sept personnes livrent 60 tonnes de poissons par an, du bar et de la daurade royale. L'obtention du label AB (agriculture biologique) en 2000 n'a pas changé la façon de travailler du fondateur, Emmanuel Briquet, si ce n'est que « les objectifs environnementaux, auxquels nous étions déjà très sensibles, sont maintenant une priorité ».



Acsa (géolocalisation)

Un GPS sous-marin de très haute précision



La spécialité d'Acsa : le repérage d'un objet sous l'eau. Advanced Concept and System Architecture a été créée en 1995 près d'Aix-

en-Provence par Hubert Thomas. Physicien, mais aussi plongeur professionnel, sous-marinier et... entrepreneur, il a mis au point et breveté un système d'une simplicité lumineuse. Un émetteur acoustique mobile, de la taille d'un cigare, est fixé sur l'objet à suivre ; son signal, transmis à intervalles réguliers, est capté en surface par un réseau de bouées (au moins trois). Ces dernières sont munies d'un récepteur GPS (système de positionnement par satellite), ce qui permet de connaître non seulement la position mais aussi l'instant exact auquel le signal est perçu.

« Comme on connaît la vitesse de propagation du son dans l'eau, ces informations suffisent à localiser l'émetteur avec une précision de 15 centimètres », explique Hubert Thomas. Le système fabriqué et commercialisé par Acsa peut servir à localiser des objets immobiles, comme la boîte noire d'un avion – on a mesuré l'efficacité du dispositif après la catastrophe aérienne de Charm-el-Cheikh – ou des installations pétrolières. Mais il peut également être utilisé pour suivre un véhicule en déplacement, comme un robot, un sous-marin ou même une torpille. L'entreprise, qui emploie huit personnes, compte déjà parmi ses clients la Direction générale de l'armement, l'Ifremer, le Massachusetts Institute of Technology et l'US Navy.

Laboratoire d'Armor (cosmétiques)

La beauté par les algues



Du gélifiant pour les yaourts à la pellicule photo, on peut faire beaucoup de choses avec les algues. Alain Thibaut a décidé de les trans-

former en produits de beauté. « L'utilisation des algues en cosmétique a été popularisée par le développement de la thalassothérapie », explique cet homme d'affaires de 57 ans. En 1987, de retour d'Australie, où il a vécu trente ans, cet autodidacte a créé le Laboratoire d'Armor, installé sur la presqu'île de Pen Lan, à Pleubian (Côtes-d'Armor). Le

site est réputé pour la richesse et la variété de ses algues, et la commune abrite depuis les années 70 un Centre d'études et de valorisation des algues (Ceva). L'entreprise achète ou récolte des algues pour les traiter, les conditionner et les transformer en crèmes,

lotions et compléments alimentaires. Les 300 produits du Laboratoire d'Armor sont commercialisés sous la marque Algologie. Avec une vingtaine de salariés, elle réalise un chiffre d'affaires de 2 millions d'euros, dont 90 % à l'exportation vers vingt-cinq pays.



Moulexport
(agroalimentaire)



La moule longue conservation



Moulexport, dont le siège est à Hendaye (Pyrénées-Atlantiques),

commercialise depuis deux ans des moules longue conservation. Les mollusques, lavés et plongés en hibernation par un bain d'eau à 3 degrés, sont ensuite mis en barquette sous atmosphère protégée. Ils peuvent ainsi se conserver une semaine, contre deux ou trois jours habituellement. La moitié des moules vendues en grande distribution devraient l'être sous cette forme d'ici deux ans.

ECA
(robotique)



Des automates antimines



Destinés au déminage sous-marin, les robots ont fait la fortune de la société

ECA (Etudes et constructions aéronavales). Cette filiale du Groupe Finuchem (260 personnes, 45 millions d'euros de chiffre d'affaires) a fait de gros efforts pour se diversifier vers des applications civiles de services sous-marins, et compte s'introduire en Bourse.



France Turbot (aquaculture)

Des turbots voyageurs



C'est en s'apercevant qu'un turbot pêché la veille avait survécu à une nuit au frigo que Michel Adrien a réalisé à quel point ce poisson, réputé pour la finesse de sa chair, était résistant. Cet ancien marin de Noirmoutier, fondateur en 1987 de la ferme aquacole France Turbot, décida alors de se lancer dans l'exportation du turbot vivant sans eau. Son idée (brevetée depuis) : plonger le poisson en hibernation par un procédé de refroidissement, ce qui lui permet de rester vivant environ vingt-quatre heures. Un délai suffisant pour pouvoir être acheminé par avion jusqu'en Asie ou aux Etats-Unis. Les turbots sont réanimés dès qu'ils sont remis dans l'eau. « Le taux de survie est d'environ 97 % »,

explique-t-on à France Turbot. L'entreprise bretonne vend chaque année 600 tonnes de turbot, soit 67 % de la production aquacole française. Elle commercialise en outre 6 millions d'alevins, exportés dans toute l'Europe – principalement en Espagne – et en Asie, ce qui lui permet de revendiquer 70 % de la (re)production mondiale contrôlée du turbot. L'entreprise emploie 125 personnes, réparties entre Noirmoutier – dont c'est le premier employeur privé – et Trédarzec, et réalise un chiffre d'affaires de 11,3 millions d'euros. France Turbot appartient au Groupe Adrien, dont Michel Adrien a posé la première pierre dans les années 50, en créant un armement de pêche au Sénégal qui compte aujourd'hui une vingtaine de navires.

Armor Technique (environnement)

Ce navire se goinfre de déchets polluants



« Cata » pour catamaran et « glop » comme le bruit de la déglutition : on ne pouvait rêver nom plus évocateur pour ce bateau dépollueur. Le Cataglop est un navire à deux coques qui avale les hydrocarbures et autres déchets flottant à la surface des ports, lacs et rivières. Tout en aluminium, il mesure 6 mètres et pèse moins de 1 tonne. Il peut être transporté sur une remorque tractée par une voiture et mis à l'eau aussi facilement qu'un dériveur. Le Cataglop est né de la rencontre de l'ingénieur naval Jean-Pierre Joliet et de l'homme d'affaires Robert Gastaldi, qui ont créé

en 2000 la société Armor Technique, basée à Paimpol (Côtes-d'Armor). La mise au point du prototype a nécessité deux années de recherche. Les essais du Cedre (Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux) ont montré que le Cataglop pouvait récupérer 1 mètre cube de fuel lourd en douze minutes. « Le flux orientable permet d'aspirer en marche avant, en marche arrière et à l'arrêt », souligne Jean-Pierre Joliet. Présenté en 2003 au salon Pollutec, il est vendu 100 000 euros. Ses concepteurs envisagent une version capable d'opérer dans les grands ports de commerce.



Des places de port très convoitées

54 000 bateaux attendent une place dans un port français. Les plaisanciers sont voués aux parkings à terre ou à la débrouille. Enquête.

Tout avait pourtant bien commencé. En décembre dernier, Emmanuel Carette a réalisé son rêve : s'offrir un Bi-Loup, un joli voilier de 9 mètres. Il était loin d'imaginer les ennuis qui l'attendaient. « Avec mon épouse, nous avons passé trois semaines à contacter plus de 30 ports en Méditerranée, raconte ce Dijonnais, père de deux enfants. Nous n'avons pas vu une seule place disponible à l'année. » Heureuse-

ment, la famille Carette a trouvé une situation d'attente : une place pour trois mois au port du Niel (proche d'Hyères) dans le Var pour l'été et une autre à Porquerolles pour l'hiver.

Avec 422 000 bateaux en activité pour seulement 223 000 places de port, l'arithmétique de la plaisance française est implacable. Et interminables les listes d'attente dans les capitaineries, comme le montre notre enquête exclusive réalisée (voir tableau en page de droite) auprès des 50 plus grands ports de l'Hexagone. Au total, 54 000 places seraient immédiatement pourvues si elles se libéraient, notamment sur le littoral méditerranéen (17 800 demandes). Une pénurie qui entraîne des dérives et encourage les modes de stationnement alternatif.

A Hyères, la situation devient critique. 1 200 bateaux attendent leur place au soleil du port Saint-Pierre, qui n'en offre qu'une dizaine par an. « Le prochain sur la liste a rempli sa demande en 1981, constate Jean-Louis Marro, directeur adjoint du site. Il n'est pas facile de dire à des retraités qu'ils devront attendre vingt ans pour un poste. Mais nous sommes obligés d'être rigoureux. » Ici, les candidats doivent chaque année renvoyer leur formulaire par écrit. Et en recommandé ! Comme dans tous les ports publics, les heureux élus ne sont ensuite titulaires que d'une convention annuelle renouvelable tacitement. Nous sommes sur le domaine public de l'Etat, pas question donc de la vendre (même si l'on cède son bateau), de la sous-louer, d'en faire profiter un autre bateau ou d'en hériter.

Mais la situation n'est pas aussi claire sur tous les pontons de France. « La gestion des listes n'est pratiquement jamais transparente, assène Jean Kiffer, le président de la Fédération nationale des pêcheurs, plaisanciers et sportifs de France. Les plaisanciers qui ne sont pas sur place sont souvent floués. » Pour griller la priorité sur les listes d'attente, les combines sont multiples, comme celle consistant à déclarer de fausses tailles de bateau ►►

FORMATION À DISTANCE au MANAGEMENT à l'UNIVERSITÉ

UNIVERSITÉ DE POITIERS

IAE POITIERS

Formations : initiale, continue, à distance, 20, 40h

Gestionnaire IAE Le Troubadour 85022 POITIERS CEDEX

Se former à la carte

Master d'Administration des Entreprises (Ex DESS CAAE)
Accès niveau bac+4
Formation double compétence destinée à des non-gestionnaires.

Master Commerce International
Accès niveau bac+4

Licence de Sciences de Gestion (Ex MSG)
Accès niveau DUT, BTS ou DRAG
Formation permettant d'accéder à un Master spécialisé

Validation des Acquis d'Expérience
Accès possible aux Masters avec un bac+2 selon expérience. **CONTACTEZ-NOUS !**

SELECTIONS EN JUIN ET SEPTEMBRE
Renseignements : 05 49 45 44 85
oplan@iae.univ-poitiers.fr

www.iae.univ-poitiers.fr



A La Trinité-sur-Mer, il faut attendre environ sept ans pour obtenir une place à l'année.

Exclusif : les temps d'attente dans les 50 premiers ports français

Nom du port	Capacité	Coût annuel*	Temps d'attente
Mandelieu-La Napoule	960	3 440	1-2 ans
Vallauris-Camille Rayon	843	3 049	1-5 ans
Menton-Garavan	800	3 000	3-4 ans
Beaulieu-sur-Mer	750	2 835	1 an
Le Lavandou	1 000	2 819	10 ans
Saint-Raphaël-Santa Lucia	1 542	2 502	10 ans
Port-Médoc ⁽¹⁾	800	2 419	aucun
Mandelieu-port Inland	900	2 290	aucun
Cannes-Vieux Port	700	2 020	12 ans
La Londe-des-Maures	1 200	2 009	10 ans
Arzon-port Crouesty	1 432	1 842	7 à 9 ans
La Grande-Motte	1 451	1 840	2 ans
Saint-Cyprien	2 200	1 792	1,5 an
Saint-Gilles-Croix-de-Vie	1 000	1 780	40 ans
Quiberon-port Haliguen	1 060	1 771	5 ans
Hyères-port Saint-Pierre	1 432	1 764	18-20 ans
Port-Camargue	4 600	1 754	7-8 ans
Lorient-Kernevel et ville	1 000	1 752	2 ans
Golfe-Juan-port public	850	1 747	20 ans
La Trinité-sur-Mer	1 233	1 694	7 ans
Hendaye	841	1 678	1 an
La Ciotat	900	1 632	25 ans
Argès-sur-Mer	796	1 630	10-20 ans
Sables-d'Olonne-port Olona	1 080	1 629	3-4 ans
La Baule-Le Pouldu	800	1 587	5 ans
La Rochelle-Minimes	3 600	1 568	3-4 ans
Canet-en-Roussillon	1 000	1 551	2 ans
Fouesnant-port La Forêt	1 010	1 540	4 ans
Royan	1 000	1 471	3 ans
Saint-Malo-Sablons	1 200	1 424	9 ans
Gruissan	1 100	1 396	1,5-2 ans
Le Havre-Plaisance	1 150	1 395	aucun
Saint-Denis-d'Oléron	740	1 380	4 ans
Port-Barcarès	750	1 356	2 ans
Cap-d'Agde	2 447	1 313	1 an
Ajaccio-L'Amirauté	830	1 290	5 ans
Arcachon	2 600	1 282	15-20 ans
Granville-Hérel	1 000	1 275	15 ans
Capbreton	950	1 263	aucun
Port-Leucate	1 200	1 251	1 an
Brest-Moulin-Blanc	1 460	1 228	2 ans
Marseille-Vieux-Port ⁽²⁾	3 200	1 200	7-8 ans
Cavalaire	1 200	1 197	2 ans
Arzal-Camoël	936	1 123	1,5 an
Sainte-Marine-Combrit	770	1 057	2 ans
Bandol	1 600	1 050	10 ans
Concarneau	764	1 041	20 ans
Saint-Florent	810	1 040	3 ans
Martigues-port à sec	800	835	1 an
Perros-Guirec	720	762	aucun

* Coût annuel pour un bateau de 8 mètres en euros.
 (1) Coût du droit d'usage annuel + charges annuelles.
 (2) Tarif des principaux clubs.
 Sources : ports, « Bloc marin 2004 » (Editions Interval), « L'Expansion ».

La Tunisie drague les plaisanciers

Quelque 720 places de port, des hôtels, des parcs d'attractions, un village et une médina construits de toutes pièces... En 2001, Hammamet a mis le paquet, pour draguer les plaisanciers français. Découragés par les prix et les listes d'attente de l'Hexagone, ceux-ci sont tentés de déménager leur bateau à l'étranger : en Italie, en Espagne, en Belgique, ils vont même maintenant jusqu'en Tunisie. Financé sur fonds privés, le tout nouveau port Yasmine n'a pour l'instant vendu que 400 anneaux, en raison notamment des menaces



Le port Yasmine d'Hammamet, sur la côte tunisienne, créé près des nouvelles résidences hôtelières.

terroristes. « Mais les affaires redémarrent en ce moment », assure Imed Mzoughi, l'officier de port. Déjà, près d'une centaine de plaisanciers français mouillent ici à l'année. A défaut du charme des petits ports varois, ils peuvent compter sur des tarifs imbattables : moins de 900 euros pour un 8-mètres en location annuelle et 10 000 euros à l'achat (valable jusqu'en 2031). C'est environ trois fois moins cher que sur l'autre rive de la Méditerranée. Et en plus, les plaisanciers qui ont acquis leur bateau en crédit-bail sont exonérés de TVA. G.T.



Au port à sec de Saint-Philibert, en Bretagne, les bateaux sont rangés dans des racks.

en fonction des places disponibles. L'attribution se fait parfois à la tête du client. François Chabal, un consultant en assurances parisien, en sait quelque chose. Quand il s'est présenté dans un petit port près de Saint-Malo, le temps moyen d'attente était de sept ans. « Mais quand le maître du port a vu mon bateau, un très beau voilier de course, j'ai obtenu la place en sept minutes ! D'autant que j'ai promis de la libérer pendant la période de pointe, du 15 juillet au 15 août. »

Le problème est plus aigu encore dans les ports dits privés. Ceux où l'Etat, par manque de moyens, a préféré confier la construction puis la gestion du site à des groupements d'actionnaires qui obtenaient en contrepartie une place pour la durée de la concession. Celle-ci n'étant pas sous-louable à un tiers. Cependant, des particuliers mais aussi des professionnels ne se sont pas gênés pour contourner la réglementation. Les services de l'Etat ont longtemps fermé les yeux sur ces pratiques, jusqu'à ce que le tribunal administratif de Nice, en 2001, rappelle leur illégalité par l'emblématique jugement de l'affaire Port Canto. Dans ce port construit à Cannes en 1964, le premier sur fonds privés en Europe, le vendeur de bateaux de luxe Rodriguez disposait d'un certain nombre d'anneaux qu'il louait et cédait à sa guise « moyennant de substantielles commissions », selon les termes mêmes de la décision, pour le compte de ses très riches clients, par l'intermédiaire de deux filiales.

Sur injonction du tribunal, la ville de Cannes a demandé à plusieurs reprises au concessionnaire de mettre de l'ordre, avant de prononcer sa déchéance en 2002 et de reprendre le port en régie directe. Même frappé d'appel, le jugement de Nice fera sans doute jurisprudence. « Je ne suis pas sûr que ces pratiques aient dis-

paru partout », confie un magistrat du tribunal administratif. Tibor Sillinger, le délégué général de la Fédération des industries nautiques, espère toutefois que cette mise en règle ne découragera pas les professionnels et « leurs activités qui créent des emplois ». Il plaide auprès du secrétaire d'Etat à la Mer François Goulard, pour une réglementation plus souple.

Mais la vraie solution passe d'abord par un accroissement de l'offre portuaire. « Pendant longtemps, des associations de défense de l'environnement ont pu bloquer l'extension ou la création de ports sur la base de la loi Littoral de 1986, explique Eric Rahyr, de la Fédération française des ports de plaisance. Mais l'interprétation de celle-ci évolue et le climat semble aujourd'hui plus favorable. » En témoigne l'ouverture, ce mois de juillet – la première depuis dix ans en France – de Port-Médoc : 800 anneaux à l'embouchure de la Gironde, dont 400 déjà réservés. La restructuration des friches portuaires effectuée à La Ciotat et à La Seyne-sur-Mer, et prévue à Bordeaux en 2005, constitue une alternative. Enfin, de plus en plus de mairies songent aux ports à sec. Une solution idéale pour les petits bateaux à moteur. A La Trinité-sur-Mer, les 95 racks à bateaux ont trouvé preneurs en moins d'un an. A Mandelieu, c'est une véritable usine à bateaux qui s'est créée. Port Inland offre 900 places reliées à la mer par un canal de 1 kilomètre. Voir son bateau rangé sur quatre niveaux dans des cages à lapins et mis à l'eau par chariot élévateur est moins romantique qu'un mouillage dans le vieux port de Saint-Tropez. Mais ici, il reste encore des places.

Gilles Tanguy avec Camille Février

Europe 1 Sur la route de vos vacances
La Rochelle 104.7 FM