



Filière Nautique Normande

ENSEMBLE POUR L'EXCELLENCE

www.f2n.fr

**« Des services innovants
au bateau du futur »**



Des services innovants au bateau du futur

Contexte et objectifs	3
I - Les services innovants : la mer en toute liberté.....	4
1. Les tendances : le vent tourne	4
2. Les contraintes matérielles : le stationnement freine la plaisance.....	5
3. Le « Batolib » : version nautique de « l'autolib »	5
II - Le bateau du futur : facile avant tout.....	6
4. Le programme : croisière courte	6
5. L'accessibilité : inutile d'être un vrai marin.....	6
6. L'évolution des technologies : un bateau futuriste	7
III - La Filière Nautique Normande : des atouts pour demain.....	9
7. Les professionnels du nautisme bas-normand : une filière innovante	9
8. Le littoral bas-normand : un terrain d'expérimentation propice	10
9. Un projet économique profitable à tous.....	10
IV - Modèle économique et collaboration des entreprises	11
10. Modèle économique.....	11
11. Un appel à collaboration auprès des entreprises de la filière	11

La F2N, Filière Nautique Normande, est l'association des entreprises du secteur nautique en Basse-Normandie. Créée en septembre 2008 avec le soutien de l'Etat, de la Région Basse-Normandie et des fonds européens, la F2N compte à ce jour une centaine d'adhérents pour un chiffre d'affaires supérieur à 108 millions d'euros et 1090 emplois directs. L'association couvre aujourd'hui plus de 85 % de son périmètre économique.

La F2N a publié en 2011 un plan stratégique de développement du secteur nautique en quatre axes :

- 1 Favoriser le développement et l'amélioration des infrastructures et services portuaires
- 2 Soutenir le développement des activités sur les marchés à potentiels, émergents et étrangers
- 3 Innover avec le projet : « des services innovants au bateau du futur »
- 4 Stimuler les synergies entre les acteurs

L'axe 3, innover avec le projet « des services innovants au bateau du futur », consiste à **étudier les nouveaux usages des plaisanciers français pour leur proposer des services en rapport avec leur demande, et concevoir un bateau directement issu de cette étude**. L'innovation revêt avec ce projet une forme à la fois non technologique et technologique.

Afin de préciser les contours de ce projet, une étude préalable de type intelligence économique doit être réalisée en faisant appel à la collaboration active des membres de la F2N désireux de participer au projet. Dans un premier temps, cette étude revêtira trois aspects distincts :

1. **Sociologique** avec l'étude les nouveaux usages des plaisanciers en France et l'émergence d'un concept de location de type « libre » sur le modèle « vélobib » ou « autolib ».
2. **Conceptuelle** avec les évolutions technologiques à intégrer au bateau du futur pour répondre à la mise en place d'un service de location nouveau « en toute liberté ».
3. **Economique** avec d'étude des caractéristiques de la filière nautique en Normandie et l'opportunité pour ses entreprises de déployer ces nouveaux services, concevoir et fabriquer ce bateau du futur

Dans un second temps, **cette étude préalable devra également définir le modèle économique et la stratégie de déploiement du projet sur le territoire bas-normand et à l'intérieur de la Filière Nautique Normande**.

Le présent document donne les premières pistes sociologiques, conceptuelles et économiques sur lequel repose le projet, et les atouts que possède la Filière Nautique pour le déploiement de ce projet.

1. Les tendances : le vent tourne

A-Conjoncture

Selon les chiffres et témoignages des professionnels du secteur¹, la location maritime de plaisance, après avoir connu un fléchissement net en 2009 avec la crise, s'est stabilisé en 2010 et 2011, mais a vu l'émergence de tendances qui se confirment aujourd'hui :

- le raccourcissement des durées de location
- la location de bateau plus petits
- La location pour des destinations de proximité

Cette conjoncture n'a cependant pas ralenti l'envie des plaisanciers de naviguer. Ces derniers restent attachés à la préservation de leur loisir et ont donc adaptés les durées de locations et la taille des bateaux à la conjoncture, privilégiant par ailleurs les destinations courtes.

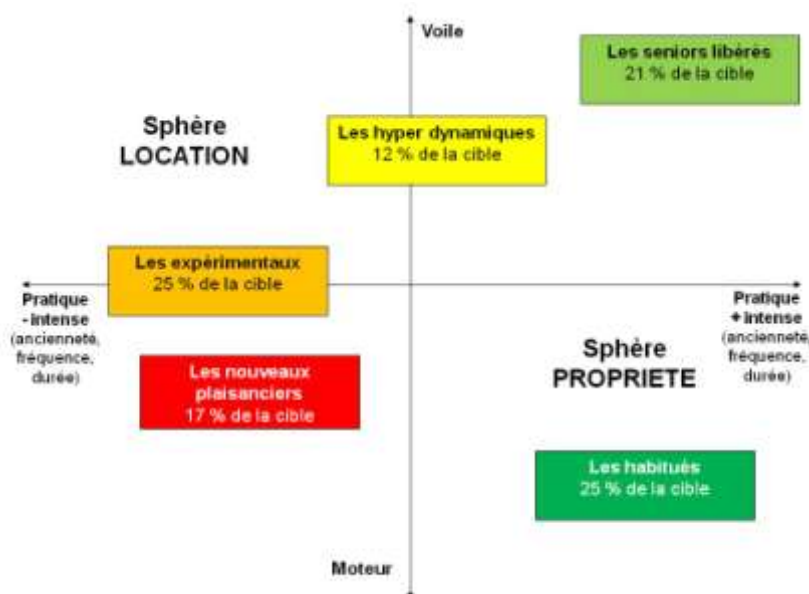
Cependant, si ces tendances nées de la crise influent donc sur le comportement des plaisanciers à court terme, compte tenu du pouvoir stagnant, voire de « l'appauvrissement » des nouvelles générations, il est probable que ces tendances perdurent à moyen et long terme. Le phénomène des vacances plus courtes, nombreuses et morcelées devrait par ailleurs renforcer cette tendance au raccourcissement des durées.

B-Evolutions

On note également de nouvelles tendances de consommation chez les plaisanciers. « On voit arriver de jeunes plaisanciers qui ne supportent pas les contraintes et pour qui le bateau, c'est quand je veux » relève Jean-Michel Gagné, directeur du port de Saint-Quay Portrieux². Pour ce dernier, « il va falloir se diriger vers de nouvelles formules de services de type location d'impulsion avec formulaires simplifiés ou bateau prêts à l'emploi ». La tendance « unplug and sail » (on largue les amarres et on prend la mer aussitôt) ne va faire que s'amplifier.

Au delà de cette tendance à la consommation immédiate, l'étude la plus récente en matière de comportements clientèles relative à la pratique du nautisme fait apparaître trois types de clientèles relativement nouvelles, à côté des « habitués », et autres « seniors » installés dans une pratique classique³ :

- Une clientèle de pratiquants dits « expérimentaux »
- Une clientèle de pratiquants dits « Nouveaux plaisanciers »
- Une clientèle de pratiquants dits « hyper dynamiques »



¹ Source : Fédération des Industries Nautiques, chiffres 2009/2010

² « Les limites de la gestion dynamique » Art. Le Marin 15 mars 2013

³ Etude Odit France 2008 « Mieux comprendre les pratiques, les besoins et les attentes des plaisanciers »

Représentant 42 % de la clientèle des plaisanciers, les pratiquants dits « expérimentaux » et « Nouveaux plaisanciers » se situent dans la sphère locative. Peu enclins à l'achat d'un bateau, ces deux catégories émergentes se portent plus volontiers sur la location. Pour cette catégorie dont la fréquence de navigation est clairement moins intense, pourquoi dépenser des fortunes dans un bateau inutilisé les trois quarts du temps ?

Représentant 12 % de la clientèle des plaisanciers, les pratiquants dits « hyper dynamiques » se partagent à peu près équitablement entre achat et location, l'acte locatif étant souvent la base de la pratique, l'achat son aboutissement. Cette clientèle a également tendance à acheter son bateau en co propriété.

L'ajustement entre offre et demande doit donc prendre en compte cette tendance du plaisancier « qui n'hésite pas » à louer son bateau plutôt qu'à l'acheter » selon Gérard d'Aboville, Président du Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques⁴.

2. Les contraintes matérielles : le stationnement freine la plaisance

En France, il manquerait selon la FFPP près de 54 000 places de ports. En Basse-Normandie, l'étude Créocéan réalisée en 2008 faisait état d'un manque de places à flot de l'ordre de 2 200 à 3 300 après application d'un taux d'abattement de 40 à 60 % sur les listes d'attentes des ports de Région Basse-Normandie⁵. L'évaluation de l'état d'avancement des projets d'extension portuaires en cours montre une véritable difficulté à leur réalisation, les premières extensions prévues en Région ne devant pas voir le jour avant 2015⁶.

Dans ces conditions, le plaisancier désireux de pratiquer en Région devrait naturellement se tourner vers la location, d'autant plus si l'offre locale répond à ses attentes. D'où l'intérêt d'un élargissement de cette offre à des clientèles et à des besoins nouveaux.

3. Le « Batolib » : version nautique de « l'autolib »

L'ensemble des évolutions et des contraintes préalablement évoquées amènent naturellement à imaginer un service de location de bateau innovant calqué sur le modèle de l'autolib ou du vélolib. Communément admis aujourd'hui dans nos centres villes, ce type de location nautique serait une révolution des habitudes pour le plaisancier français. Il consisterait à mettre à disposition des pratiquants un bateau sur le mode le plus souple possible :

- Bateaux tous identiques (monotypes)
- Procédure de prise en charge ultra simplifiée (gestion standard)
- Possibilité de prendre son bateau dans un port et le laisser dans un autre (one way)
- flotte de bateaux répartie sur un bassin de navigation (disponibilité)
- Positionnement des bateaux en temps réel sur internet (sécurisation)
- Possibilité à tout moment de la navigation de joindre un correspondant (centralisation)
- Places réservées dans les ports de plaisance (stationnement)
- Offres clefs en main d'animations "corporates" (services +)

Ce modèle de location se différencie de l'autolib ou du vélolib dans sa fonction. Le transport n'est pas la finalité directe mais les caractéristiques d'ensemble du système sont conservées pour permettre un élargissement de l'offre vers une clientèle jusqu'alors non ou peu prise en compte.

Un tel système comporte une obligation incontournable : avoir à disposition un bateau spécialement conçu pour ce service. Ce bateau répondrait exactement au cahier des charges de l'exploitant de la flotte, mais également à celui du pratiquant. Il pourrait en outre bénéficier de l'ensemble des technologies les plus récentes pour mieux s'adapter aux exigences de son utilisation spécifique.

⁴ « De l'urgence d'une grande enquête sociologique sur la plaisance » - Art. Le Marin du 15 mars 2013

⁵ Mission d'étude concernant l'état de la plaisance en Basse-Normandie - Créocéan - 2008

⁶ Rapport propositions d'aménagements pour le développement des espaces portuaires bas-normands - F2N - 2012

4. Le programme : croisière courte

Préconisée dans le rapport « propositions pour le développement économique des espaces portuaires bas-normands » de la F2N⁷, le développement de la pratique de la plaisance organisée le long des côtes bas-normandes serait dans l'idéal prévu avec au minimum une possibilité d'escale ou d'accès tout confort par bassin de navigation, et un écart maximal de 20 à 30 milles pour une navigation à taille humaine. Concernant un éventuel service de « Batolib » sur le littoral bas-normand, ce dernier devrait de la même manière répondre à cet écart maximale entre escales afin d'être ludique et agréable avant tout. Ce bateau serait donc un day-boat. Il serait possible d'y dormir au port dans un confort basique, mais pas en mer. Pour avoir du vrai confort, on irait au restaurant et à l'hôtel.

Le bateau n'est pas conçu pour la régate. Cependant, comme il est monotype, il pourra être utilisé pour des rallyes conviviaux par des équipages très amateurs. La vitesse des bateaux, proche l'une de l'autre, facilitera alors la navigation en escadre.



Le bateau pourrait être de type voilier : en effet, bien que constitué de bateaux à voile à 22,4 %⁸ et de motor boats à 77,6 %, le parc de bateaux actifs bas-normands n'est pas représentatif de l'activité locative en Région, ni même au niveau national. La pratique du bateau à moteur en location est plutôt concentrée sur la côte méditerranéenne, les façades Atlantiques et Manche concentrant la majeure partie de l'activité locative de bateaux à voile.

5. L'accessibilité : inutile d'être un vrai marin

L'accessibilité est un concept qui s'est développé dans le sport dans les années 80. Sortant des stades, des salles, des terrains, la pratique sportive s'est répandue dans la population hors compétition et licence sportive grâce à son accessibilité. A ne pas confondre avec la démocratisation de la pratique, l'accessibilité permet à tout un chacun de pratiquer une activité sportive sans être un expert.

On retrouve ce phénomène dans le monde de la voile, où le plaisancier a glissé progressivement du statut de marin, obtenu au fil d'un long apprentissage et de nombreuses expériences, au statut de plaisancier client n'ayant pas forcément eu l'occasion, le temps et les moyens d'acquérir cette fameuse expérience⁹. Très majoritairement non experts et ne navigant pas régulièrement, mais potentiellement beaucoup plus nombreux, ces nouveaux plaisanciers représentent une cible marketing importante pour les loueurs. Cependant, cette cible ne peut être captée dans mettre en application ce concept d'accessibilité dans la pratique de la voile. Il se traduit par un bateau ultra simple d'utilisation.

⁷ Rapport propositions d'aménagements pour le développement des espaces portuaires bas-normands - F2N - 2012

⁸ Le développement récent de la plaisance en Basse-Normandie - CESER Basse-Normandie - Octobre 2002

⁹ De l'urgence d'une grande enquête sociologique sur la plaisance » - Art. Le Marin du 15 mars 2013

6. L'évolution des technologies : un bateau futuriste

A-Utilisation

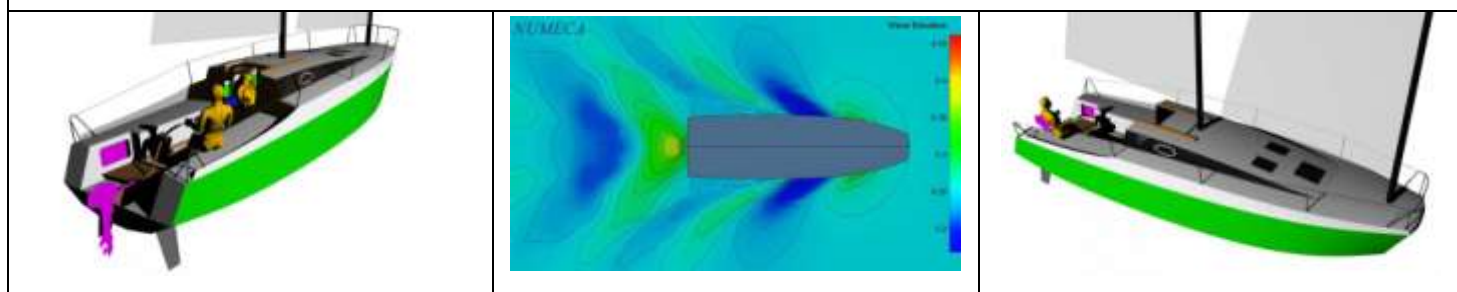
Grâce notamment aux collectivités territoriales, la très grande majorité des enfants habitant le littoral français bénéficient de programme de voile scolaire depuis souvent une bonne vingtaine d'année. Sans en faire des experts de la navigation à voile, ce programme a permis à toute une population de se réapproprier sa culture maritime et de regarder la mer non plus systématiquement comme un outil de travail ou un danger à éviter, mais comme un immense terrain de jeu. Le nombre de permis mer délivré annuellement est par ailleurs en constante augmentation en France (+ 11 % entre 2009 et 2010)¹⁰ et dénote d'une envie certaine de profiter des joies de la mer autrement que sur la plage.

Il n'en reste pas moins vrai que la navigation à voile nécessite une prise en compte de la météo, des courants, une connaissance des caps à suivre, des signalisations maritimes, des réglages à effectuer, etc. Le bateau du futur doit donc être pourvu d'aides à la navigation et dépourvu de notions trop complexes de réglages fins et techniques. Son plan de pont doit être simplifié pour être parfaitement compréhensible, et dégager à l'extrême pour libérer le cockpit et faciliter la manœuvre. Ces dernières doivent être réduites au strict minimum et être automatisées au maximum, grâce notamment aux progrès de l'accastillage. Des rangements doivent être prévus en grands nombres, vides poches, bacs à logements divers sacs à bouts pour éviter que traînent drisses et écoutes. Côté aménagements, le bateau du futur doit être fonctionnel, simple, et convivial. On navigue en famille mais aussi en groupes électifs de plus en plus souvent et le bateau doit être accueillant pour un équipage prompt à se rassembler autour d'un carré pour partager ses impressions.

B-Design

Le design du bateau est un aspect qui pourrait sembler accessoire à la conception du voilier du futur. Il en est pourtant un élément essentiel et différenciant. Si le « Batolib » est une rupture conceptuelle au classique bateau à voile, le design en est alors son marqueur le plus approprié. Il faut donc introduire une véritable révolution dans le design de ce bateau du futur, tant dans ses lignes de carènes que dans son aménagement intérieur.

Exemple de carène de rupture : le Musard 29¹¹



Exemple d'aménagement intérieur de rupture : un voilier d'exception, le JP 54¹²



¹⁰ Source : Les chiffres-clefs du transport 2010 - Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement

¹¹ Le Musard 29, croiseur transportable original de 8.80 mètres de long dessiné par le cabinet Sabrosa-Rain

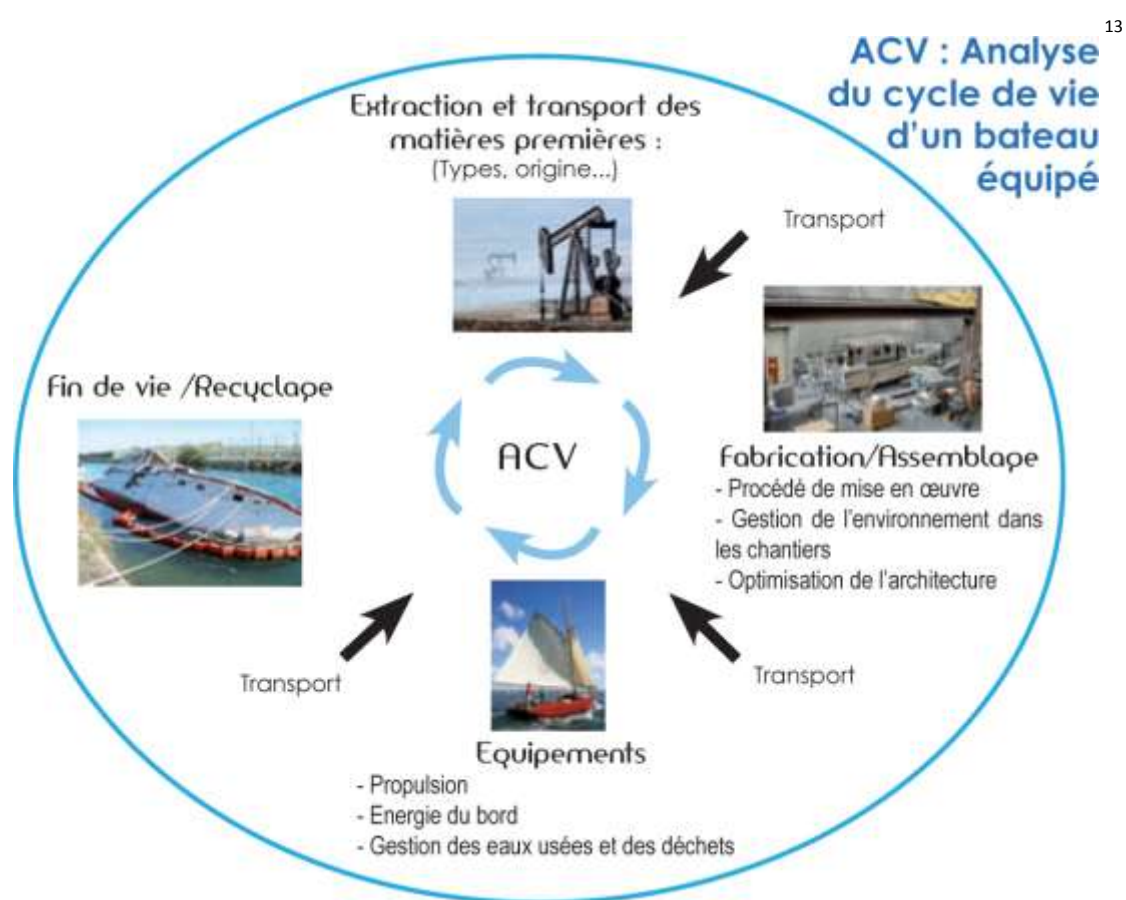
¹² Intérieur du JP 54, du navigateur Jean-Pierre Dick, "designé" par Stéphanie Marin et primé par le jury du "Nautical design Awards" de Milan

C-Eco-conception

Le bateau du futur se doit d'être éco conçu, c'est-à-dire réalisé à partir d'une analyse des principaux impacts environnementaux de l'engin depuis l'extraction des matières premières jusqu'à sa fin de vie (ACV). L'analyse permettra de réduire cet impact au maximum.

Sans présager des résultats de cette analyse, on peut cependant d'ores et déjà imaginer un système de propulsion auxiliaire propre comme une motorisation électrique hybride. Pas de plein de gazole à faire et d'odeurs d'échappement désagréable, un silence d'utilisation propice à la découverte de la faune locale, une contribution de l'utilisateur à la préservation de la planète bleue, etc. Des avantages auxquels les nouveaux plaisanciers ne peuvent être que sensibles. Concernant l'autonomie de la motorisation, une hybridation permettrait de d'augmenter dans des proportions acceptables compte tenu du programme de navigation préalablement défini (20 à 30 milles par jour). Un équipement spécifique des pontons des ports recevant le bateau en bornes de rechargement seraient cependant nécessaires.

Plus généralement, ce bateau du futur pourrait être l'occasion de tester les dernières technologies et les nouveaux matériaux dont les applications dans le domaine nautique restent à développer. Un bateau laboratoire en quelque sorte, qui permettrait aux entreprises et centres de recherche régionaux de valider leurs innovations.



¹³ L'analyse du cycle de vie d'un bateau équipé - Econav - mai 2011

III - La Filière Nautique Normande : des atouts pour demain

Composée d'une centaine d'entreprises représentant une douzaine de métiers complémentaires, et de près d'une vingtaine de ports de plaisance, la Filière Nautique Normande est en capacité de se mobiliser pour concevoir, construire et exploiter un bateau du futur destiné à une location de type « Batolib ». Ce projet serait par ailleurs un formidable outil de développement de son business et de sa capacité d'innovation. Dès lors qu'un business model du « Batolib » aura été défini, la F2N sera en mesure d'en assurer sa conception dans toute sa dimension innovante, sa construction sur d'excellents standards de qualité, et son exploitation dans un environnement parfaitement adapté au modèle.

7. Les professionnels du nautisme bas-normand : une filière innovante

La filière compte dans ses rangs :

- Des architectes et designers expérimentés, notamment dans le domaine de l'éco-conception
- Des bureaux d'études expérimentés dans l'intégration d'innovations
- Des constructeurs spécialisés dans la fabrication de bateaux de taille moyenne en petite série
- Des équipementiers (accastillage, électronique, informatique) à la pointe de la recherche nautique
- Des loueurs formant un maillage dense et cohérent, notamment tout le long du littoral Ouest de la Basse-Normandie

La capacité d'innovation des entreprises de la filière a été largement démontrée par nombres de réalisations marquantes au cours de ces dernières années, comme en témoigne cette liste non exhaustive d'innovations :

- Le FlatDeck, enrouleur de voile ultra plat (Facnor)
- La poulie « communicante » à capteur de charges, et la poulie en matériau bio-sourcé lin résine naturelle (Karver)
- TC Event, système de positionnement permanent de bateau en temps réel (KaliBee)
- La double quille pendulaire, contrôleur de gîte en temps réel (Oléosystem)
- Le système d'écoute de mammifères marins, à utilisation grand public (Sinay)
- Les béquilles Galton's, système breveté d'échouage à plat des motor boats (Galton's)
- Le bateau de pêche multimodal (Marethix)
- Compo'Line, matériau bio-sourcé bois/résine (James)
- Némo, système de traitement et valorisation des boues de dragage (Sedigate)
- Le simulateur de navigation (Marelec)
- Le MEPS, système automatisé de mise à l'eau de bateaux, équipant le Crouesty, Fécamp, Dieppe et Lorient (ACG)
- L'Iguana, motor boat amphibie à chenilles (Iguana Yachts)
- Alter Avel, bateau à propulsion mixte voile hydrogène (Navire-Innovation)
- « Electromar », hydrolienne flottante (Tidalys)

On peut citer également l'utilisation des aides Impulsions Conseils de la Région (Miriadé) par les entreprises Allures Yachting, Grand Lague composites, Alu Acier Service Marine, ACG, Marelec et Iguana Yachts. Enfin, notons que les professionnels de la filière sont rompus au travail en collaboration inter entreprises. Quelques unes ont opérés des rapprochements avec des laboratoires régionaux (ISPA, Corrodys, CNRT Matériaux). Le projet de « Batolib » pourrait même constituer une vitrine innovation pour les entreprises du nautisme bas-normand.

Illustration des innovations des entreprises du nautisme bas-normand

La poulie à capteur de charge (Karver)	L'Iguana 29 (Iguana Yachts)	Le MEPS, ascenseur à bateau (ACG)
		

8. Le littoral bas-normand : un terrain d'expérimentation propice

L'Est du Calvados est proche des principaux ports de Seine-Maritime et notamment du Havre (1 100 anneaux accessibles 24/7, et 2 000 anneaux d'ici 3 ans).

Ce bassin Ouest (manche) est pour sa part composé de 3 400 places à flot de Granville à Cherbourg. Il constitue un bassin de navigation cohérent et riche en escales.

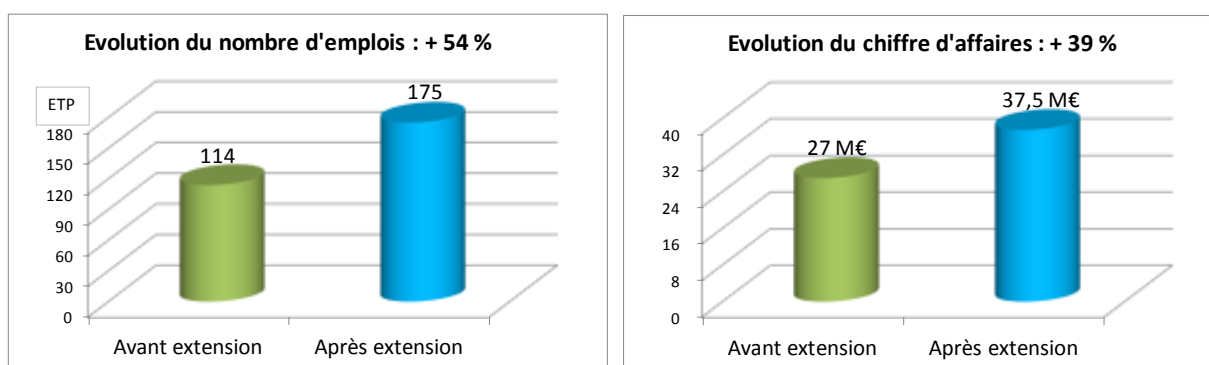
De plus, le maillage de la côte par les entreprises de location de la filière est dense et complémentaire. Sa présence et sa capacité à travailler en groupe (5 d'entre eux exposent sur le même espace au Nautic 2013) représente un atout dans le cadre du déploiement d'un projet de « Batolib ».

9. Un projet économique profitable à tous

La filière nautique en France et en Basse-Normandie est créatrice d'emplois et de richesse. Bien que la crise ait très largement ralenti sa croissance jusqu'alors exponentielle, les chiffres de retombées économiques de la filière restent les mêmes, en termes de retombées directes, indirectes ou induites. Les deux principaux sont ceux-ci :

- Les espaces portuaires de plaisance génèrent annuellement un milliard d'euros de CA sur le territoire français
- 1 bateau en escale induit une dépense de 150 € à 250 € par nuitée selon la taille du voilier
- 100 places de ports créent 10 emplois, 1 direct et 9 indirects, très peu sont délocalisables

En Basse-Normandie, l'étude de Créocéan pour PNA avait permis de montrer que l'extension des ports de plaisance de Cherbourg et Ouistreham seraient générateur d'emplois et de richesse¹⁴.



Le déploiement en Région le concept « Batobil » stimulerait l'économie des ports et apporterait très probablement un « effet d'image et de notoriété » à la Basse-Normandie. Le concept est en effet très répandu en ce qui concerne le vélo, mais n'a jamais été décliné en termes de nautisme.

En outre, il pourrait amener de nouveaux publics à naviguer et fréquenter la Basse-Normandie.

¹⁴ Etude socio économique relative à l'extension des ports de plaisance de Chantereyne et Ouistreham - Créocéan pour PNA - Juin 2010

10. Modèle économique

L'étude de première étape doit donc permettre de :

- qualifier la sociologie des nouveaux usagers de la plaisance en France et l'émergence d'un concept de location de type « libre » sur le modèle « vélobib » ou « autolib ».
- faire un état de l'art pour concevoir le bateau du futur à même de répondre à la mise en place d'un service de location nouveau « en toute liberté ».
- vérifier l'existence d'un marché et la capacité de la filière à déployer le projet sur son territoire

Dès lors, il est essentiel de **définir très précisément le service à déployer et son modèle économique**. De cette définition découlera des conditions d'utilisation, des coûts de production et des tarifs de mise à disposition, et déterminera la rentabilité du projet. Cette rentabilité sera également subordonnée aux acteurs du projet : porteurs, financeurs, et opérateurs, publics, privés ou mixtes.

L'étude devra au final décrire une stratégie de déploiement du projet, dans le cas où sa viabilité économique aurait été vérifiée ou caractérisée en termes de crédibilité économique et commerciale.

11. Un appel à collaboration auprès des entreprises de la filière

Entre 5 et 10 entreprises seraient « partie prenante » dans cette opération. Elles composeraient le groupe de pilotage initial de l'étude. Elles seraient appelées à intégrer le déploiement de l'action, dans le cas où l'étude d'opportunité s'avèrerait positive, sans avoir cependant la garantie sur le futur du projet. Un constructeur participant à cette étude ne pourrait être assuré de réaliser ce bateau du futur dans la mesure où les compétences pourraient ne pas être adaptées aux caractéristiques du futur bateau. En outre, même s'il est envisageable et même probable que ce constructeur puisse réaliser un démonstrateur, on peut imaginer que la construction en série de ce bateau soit attribuée par appel d'offre. Il en est de même pour l'ensemble des participants à l'étude, quel que soit leur métier.

Cependant, l'entreprise participant à ce projet intégrera un futur déploiement d'autant plus facilement qu'elle aura influé sur les axes de développement futurs de ce projet et qu'elle en aura été à l'origine. Pas de garanties formelles de retombées pour les entreprises participantes mais la garantie d'être informée en temps réel, de modeler le projet en direct et d'être une locomotive de l'action et non un wagon.

Le groupe d'entreprises pilotes du projet et appelé à financer le projet à hauteur de 5 000 €, pour un budget global de 30 000 €. Pour une dizaine d'entreprises participantes, le budget de chacun serait donc de 500 €.

BUDGET DE L'ACTION

DEPENSES	MONTANT HT	RECETTES	MONTANT HT
Prestation externe (cabinet conseil)	20 000,00 €	Conseil Régional Basse Normandie	15 000,00 €
Consommables	250,00 €	Autofinancement F2N	15 000,00 €
Frais de mission	250,00 €	Cotisations des adhérents F2N	500,00 €
Valorisation temps travail entrepreneurs	9 500,00 €	Participation des entreprises	5 000,00 €
		Valorisation temps travail entrepreneurs	9 500,00 €
TOTAL	30 000,00 €	TOTAL	30 000,00 €