

CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

COLLECTIVITE TERRITORIALE DE CORSE
P R O G R A M M E P L U R I A N N U E L
N A U T I S M E & P L A I S A N C E



RAPPORT DE MONSIEUR LE PRESIDENT
DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

PLAN STRATEGIQUE EN FAVEUR
DE LA FILIERE NAUTIQUE EN CORSE

Plan du Rapport Général

I- Présentation du secteur du nautisme et de la plaisance

- A- Poids économique du secteur
- B- Des entreprises françaises leader mondiaux
- C- Structuration de l'offre nautique française
- D- Nombre d'entreprises et d'emplois du secteur

II- Le secteur du nautisme en Corse

- A- Photographie du secteur du nautisme
- B- Nombre de ports et abris/nombre de places
- C- Monographie de chaque port

III- Un secteur qui s'inscrit dans la logique du développement de la Corse

- A- L'Assemblée de Corse a déjà pris position en la matière (cf les 2 délibérations ATC)
- B- Le secteur du nautisme s'inscrit comme une illustration des axes d'orientation de la politique économique
- C- Donner à l'économie insulaire les moyens de la valorisation de la Corse
- D- Le nautisme s'inscrit dans la logique du PADDUC

IV- Axes de développement du secteur du nautisme en Corse

- A- Contexte
- B- Les principales conclusions de l'étude SOGREAH
- C- Les préconisations
- D- Le volet formation

V- Mise en œuvre de la définition stratégique

- A- Réunions interservices Agences et Offices de coordination qui a permis de rendre cohérente l'action de la CTC dans le secteur
- B- Plan d'actions
- C- Fiches actions

CONCLUSION

I - Présentation du secteur du nautisme

La mer constitue un des meilleurs potentiels d'activité économique et d'attractivité du territoire. C'est un atout qu'il est indispensable de mettre en valeur et de promouvoir.

Le secteur économique de la plaisance et du nautisme se caractérise par son dynamisme (croissance de plus de 10 % par an actuellement) et par l'extrême diversité des produits proposés : voiliers et navires à moteur de tailles et caractéristiques très différentes, mais également voile légère ou sportive, ensemble des services (équipementiers, loueurs, ports de plaisance) sans omettre toutes les innovations ainsi que le développement de nouvelles formes de loisirs.

Pour ses 4 millions de pratiquants, la navigation de plaisance (qui compte une flotte d'environ 789 000 unités) constitue le principal trait d'union entre la terre et le monde marin. Elle est l'une des expressions du « désir de rivage », tendance sociétale lourde que les pouvoirs publics se doivent de prendre en compte.

Elle constitue aussi une activité économique de plus en plus importante, tant du fait des activités de construction, réparation, maintenance et services pour la flotte que de par son affirmation croissante comme produit touristique à part entière.

Dans ce cadre, réduire le déficit en places de ports, constaté par l'Agence Française de l'Ingénierie Touristique dans son étude stratégique sur l'adaptation des capacités d'accueil dans les ports de plaisance en France métropolitaine, constitue un enjeu important pour la filière nautique :

- **Enjeu social** du fait d'une plus grande difficulté d'accès à la mer pour les pratiquants actuels et futurs du nautisme.

- **Enjeux économiques** non seulement pour les constructeurs et les distributeurs dont les ventes sur le marché national sont aujourd'hui directement confrontées au manque de places dans les ports de plaisance, mais aussi pour les activités de maintenance et de service directement proportionnelles à l'importance de la flotte active.

- **Enjeux touristiques** pour les collectivités, les activités nautiques constituant de plus en plus une filière touristique à part entière générant des dépenses de consommation croissantes. Le développement des produits nautiques (location de bateaux, promenades en mer,...) notamment est en partie freiné par ce problème de place, même s'il peut aussi constituer une alternative.

Pour autant, l'accroissement des capacités de stockage doit faire l'objet de stratégies adaptées : la France est aujourd'hui un des pays où l'offre portuaire est la plus importante avec 163 000 places en ports et 60 000 en mouillages, et où les meilleures sites sont déjà équipés.

En conséquent, la mise en œuvre des solutions classiques (création de ports, extensions lourdes) est de fait limitée par des problèmes de coût et d'intégration à l'environnement.

A - Poids économique du secteur

La filière nautique ne comprend pas que la production, elle englobe de nombreuses autres composantes.

S'agissant de la construction, de la réparation de bateaux, ou de la fabrication de voiles, de gilets de sauvetages et de brassières, les renseignements sont issus des deux « enquêtes de branche » pour lesquelles la FIN a reçu délégation de l'Administration.

Entreprises de réparation de bateaux de plaisance

Année 2003

Résultats de l' Enquête Annuelle de Branche 2003

Produits fabriqués	Total France C A €HT	Total Export C A €HT	Grand total C A €HT	Variations par rapport à 2002
Entretien / Réparation de bateaux	50 031 283	11 048 000	61 079 283	+ 15,8%
Entretien / Réparation de moteurs	23 591 993	2 027 150	25 619 143	+ 2,9%

S'agissant de la vente de moteurs ou de matériels de glisse, le FIN recueille mensuellement ou annuellement les données que lui fournissent les principaux partenaires du secteur concerné.

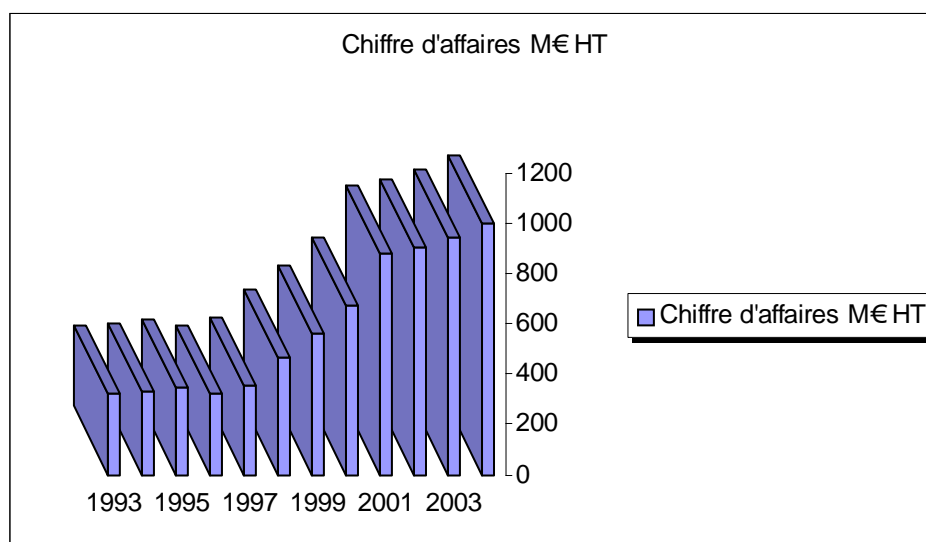
Répartition des effectifs des entreprises de production de bateaux de plaisance année 2003

Résultats de l' Enquête Annuelle de Branche

Total Effectifs Année			
Construction + Voile	6 940	Construction + Voile + Réparation	9626
Variation par rapport à 2002	-0,1%	Variation par rapport à 2002	-0,2% ₅

En ce qui concerne les chiffres des permis et des immatriculations, ils ont été transmis par l'Administration compétente

Chiffres annuels de la production de bateaux de plaisance en millions d'Euros



B -Des entreprises françaises leader mondiaux du secteur

➤ Une industrie championne du monde

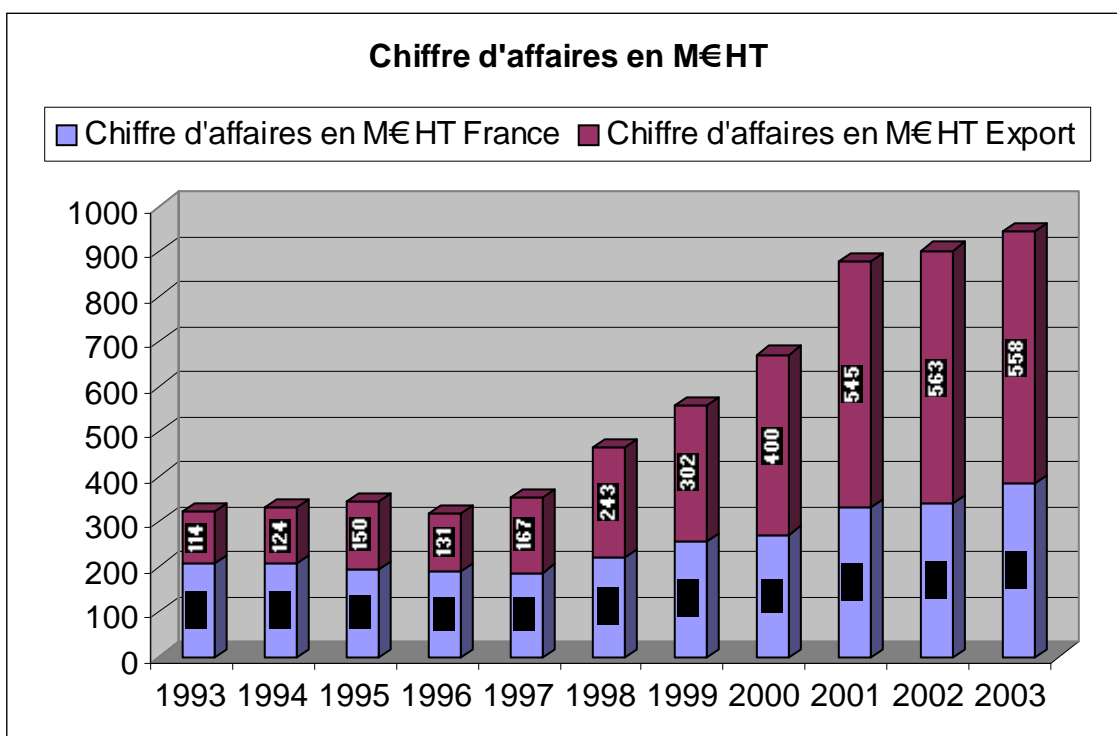
A l'image de la réussite extraordinaire de Bénéteau, c'est toute la filière nautique française qui a le vent en poupe.

Les grands yachts (destinés à une clientèle haut de gamme) du groupe Rodriguez ou de Guy Couach connaissent un succès grandissant. Zodiac est le champion du monde dans la catégorie « pneumatiques ». Kelt renaît de ses cendres grâce à ses hors-bords 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.

Rapport entre vente en France et export entre 1993 et 2003



➤ Un modèle industriel en forme de triptyque

L'exemple de Bénéteau est à méditer : fort de 4300 salariés sur 18 sites de production, le Groupe Bénéteau entraîne dans son sillage les départements de Vendée et de Charente-Maritime.

« Pour un emploi dans le groupe, nous en générons un à l'extérieur » rappelle le directeur industriel de Bénéteau, Raoul Rampini dans un entretien au magazine économique L'Expansion (août 2004).

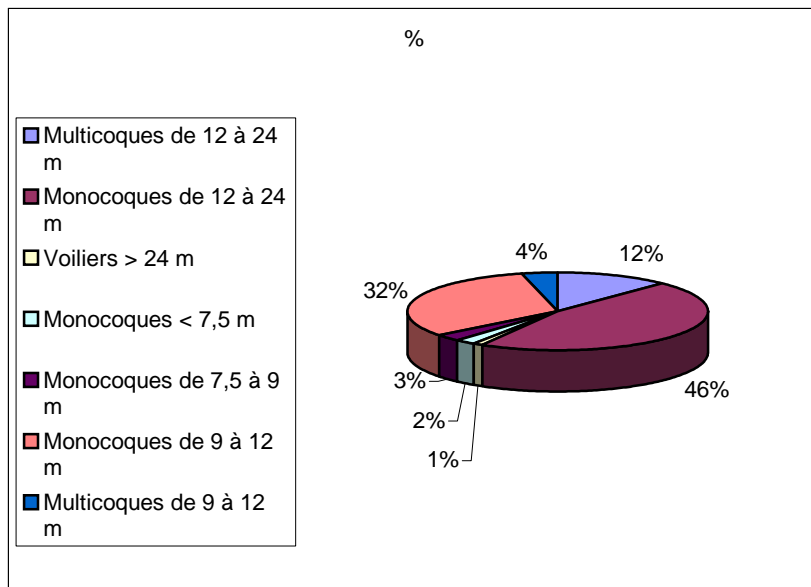
L'accastillage Violleau ou la fonderie Vrignaud, qui produit des lests de bateau, profitent des commandes de Bénéteau et, à l'instar du fabricant de voiles Incidences, oeuvrent pour de nombreux autres chantiers.

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**.

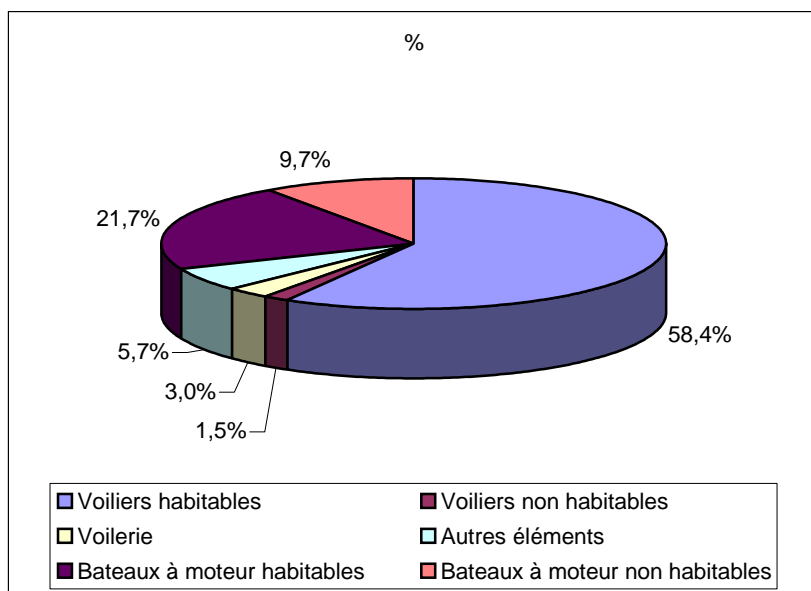
Ainsi La Rochelle est-elle devenue capitale de l'architecture navale. Un vivier qui a permis à de nombreux petits constructeurs de se développer sur des marchés de niches.

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 voiles Bic Sport, le constructeur de kayaks de mer Plasmor, le spécialiste des bateaux en composite Multiplast. Un regroupement qui profite à tous les acteurs d'un secteur fluctuant.

Répartition de la flotte par type de bateaux



Répartition de la production française de bateaux par secteur d'activité



C - Structuration de l'offre nautique française

Avec 422 000 bateaux en activité pour seulement 223 000 places de ports, l'arithmétique de la plaisance française est implacable. Et d'interminables listes d'attentes dans les capitaineries comme l'a démontré l'enquête réalisée par le magazine L'Expansion auprès des 50 plus grands ports de l'Hexagone (voir tableau ci-dessous).

Répartition du chiffre d'affaires des entreprises de Construction/Restauration selon l'effectif (2001-2003)

Effectifs	Nombres d'entreprises				Chiffre d'affaires en M€HT				Chiffre d'affaires par salarié (€HT)	
	2001		2003		2001		2003		2001	2003
Plus de 100 salariés	11	7%	12	7%	695	79%	746	79%	134 512	134 941
51 à 100 salariés	7	4%	7	4%	45	5%	46	5%	87 192	83 709
21 à 50 salariés	13	8%	19	10%	31	4%	55	6%	82 471	82 911
20 salariés et moins	130	81%	146	79%	107	12%	98	10%	80 232	85 195
TOTAL	161	100%	184	100%	878	100%	945	100%	384 407	386 756

Au total, 54 000 places seraient immédiatement pourvues si elles se libéraient, notamment sur le littoral méditerranéen (17 800 demandes pour la région PACA auxquelles on peut ajouter les 4 000 demandes concernant la Corse), une pénurie qui entraîne des dérives et encourage les modes de stationnement alternatif. Il est à noter que la capacité d'accueil des 370 ports de plaisance français (223 000 places) prend en compte les 60 000 mouillages sur bouées, un chiffre grandement insuffisant.

Pour résoudre ces problèmes de places et restructurer l'offre nautique, les professionnels ont décidé, depuis environ trois ans, de débloquent la situation en stimulant la création de nouvelles places de ports.

C'est ainsi qu'a été lancé le Comité pour le développement des capacités d'accueil de la plaisance, le CODCAP, autour des principaux professionnels concernés (Agence française des infrastructures touristiques, Direction des transports maritimes des ports et du littoral, Fédération française des ports de plaisance, Fédération des industries nautiques, Association nationale des élus du littoral et Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques.

Quelques 200 projets ont été recensés, correspondant à 35 000 places, dont 21 % en Bretagne, 16 % en Languedoc-Roussillon et 14 % en région PACA.

D'ores et déjà, quelques 7 000 places auraient été réalisées, ***principalement des ports à sec.***

La grande majorité des projets sont des réaménagements et des creusements de bassins intérieurs. Seul 20 % des projets sont des créations et des extensions lourdes, parmi lesquels le port de Cagnes-sur-Mer avec 700 places. Un projet d'extension est notamment prévu à La Rochelle pour 600 nouvelles places, mais également à Saint-Raphaël, Le Croesty ou encore La Trinité-sur-Mer.

Reste que les degrés d'avancement de ces projets sont très variables : un tiers des projets sont plutôt à court terme, 40 % sont des avant-projets, le solde étant plutôt à l'état d'idée.

Entretien de François GOULARD, secrétaire d'Etat aux Transports et à la Mer, accordé au Figaro (3 décembre 2004) à l'occasion de l'ouverture du Salon Nautique de Paris.

« -Comment contribuez-vous à la résolution du problème du manque de place de ports ?

- C'est un vrai sujet car il limite le développement de l'industrie nautique. Tout d'abord, il convient de préciser que les listes d'attente affichées par les ports sont

parfois moins longues qu'in n'y paraît. En effet, les plaisanciers peuvent faire des demandes dans plusieurs ports, mais aussi avoir déjà trouvé une place ailleurs sans le signaler.

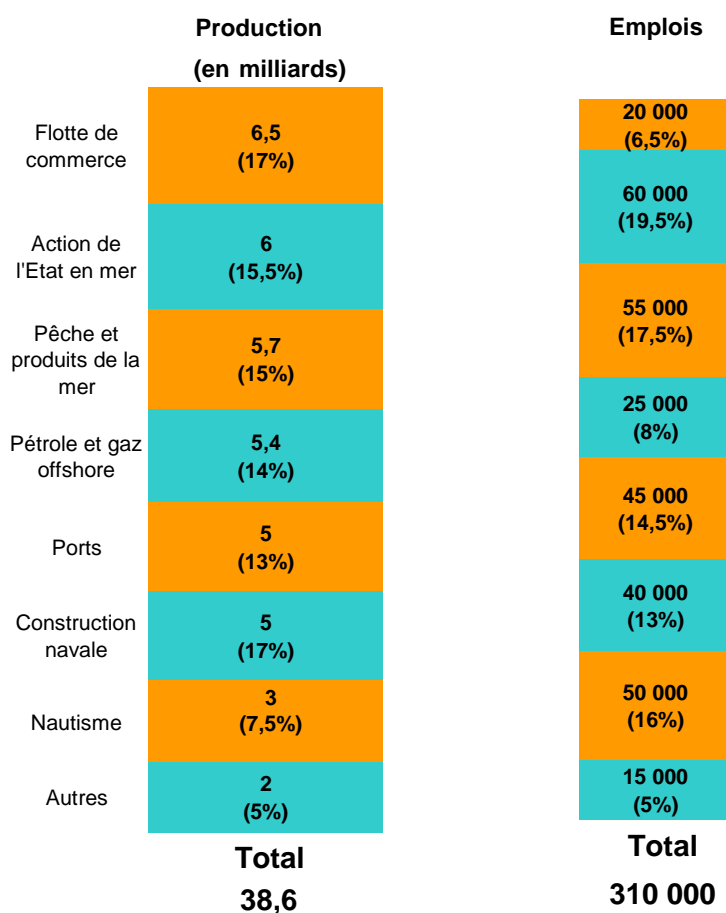
*Il n'en reste pas moins que le problème existe et qu'il faut tenter de le résoudre, d'abord par une meilleure utilisation des capacités existantes. Nous avons également publié **un guide des ports à sec, une infrastructure qu'il faut développer.***

***Il s'agit aussi de promouvoir la création de nouveaux ports,** mais de telles procédures sont longues et complexes. **Pour cela, nous allons simplifier le schéma de mise en valeur de la mer,** que doivent suivre les collectivités locales qui veulent créer de nouvelles infrastructures.*

Nous sommes aux côtés des collectivités locales pour trouver des solutions pour créer de nouveaux ports de plaisance.

Les friches portuaires recèlent également des possibilités, ce qui a été fait au Havre en est un bon exemple. Il faut en effet que les villes s'approprient leurs espaces portuaires. Créer de beaux ports suppose que les élus se prennent en main. »

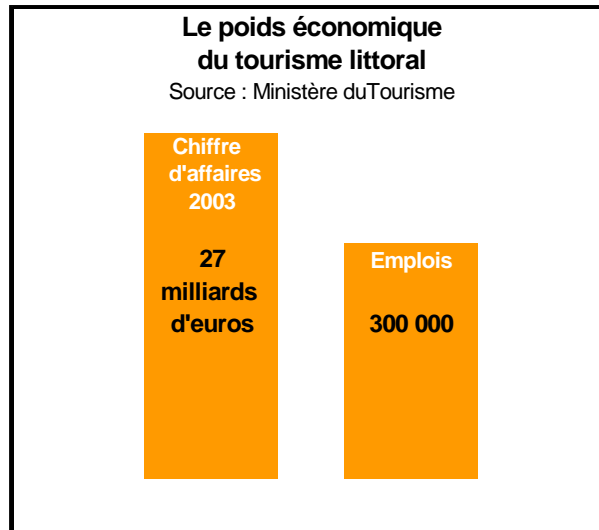
D - Nombre d'entreprises et d'emplois du secteur



➤ La mer est aussi une puissance économique

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

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.

Compte tenu du poids et des perspectives de cette filière, une étude a été lancée par la Collectivité Territoriale de Corse afin d'évaluer le potentiel de développement du nautisme et de la plaisance.

II - Le secteur du nautisme en Corse

A - Photographie du secteur / poids économique

Les enjeux d'une politique de soutien à la filière nautique : les motifs

Le nautisme recouvre aujourd'hui en Corse une réalité économique et sociale importante. Le secteur représente environ 120 entreprises et 500 salariés (1000 pendant la saison estivale) et les retombées économiques directes de la plaisance sont évaluées à 76 M €.

La région Corse dispose de nombreux atouts :

- Une situation géographique privilégiée
- Un climat propice aux activités de loisir
- Un accès facile (ports, aéroports)
- 1000 Km de littoral
- une offre diversifiée en matière de nautisme : 15 ports de plaisance, 14 ports mixtes (pêche & plaisance), 26 mouillages forains...
- une vingtaine de rivières exploitables
- un réseau local de professionnels et d'entreprises nautiques et connexes (chantiers navals-réparation-maintenance ; distribution de bateaux-moteurs-accastillage ; location ; gardiennage hivernage, activités sportives)

Dans ce contexte, le secteur nautique présente un véritable potentiel de développement en matière d'infrastructures, de produits, de services, d'emplois et de créations d'entreprises.

La Collectivité Territoriale de Corse entend l'appréhender dans toutes ses dimensions et envisage de soutenir l'élaboration et la mise en

œuvre d'une stratégie de développement qui rende toutes les actions qu'elle pourrait être amenée à accompagner et à co-financer, lisibles et cohérentes entre elles.

Plus précisément, la Collectivité Territoriale de Corse souhaite associer les professionnels du nautisme insulaire dans une action concertée, ambitieuse, volontariste et fédérative autour d'un projet de développement du nautisme en Corse tenant compte des évolutions et des potentialités économiques, sociales, industrielles et technologiques du secteur.

Aujourd'hui ce secteur pose un certain nombre de questionnements liés :

- à son organisation (niveau de fédération des acteurs et mise en synergie) ;
- à sa capacité d'accueil, mois par mois, selon la nature de l'activité (portuaire, fournitures industrielles, commerciales et de services liées au nautisme, clubs sportifs et de loisirs...) et selon la nature de la clientèle (plaisance, grande plaisance, touristes, résidants...) ;
- aux aménagements nécessaires pour répondre à une demande exprimée ou latente des professionnels et des clientèles, en terme d'offre professionnelle, touristique et sportive ;

Face à ses questionnements, la stratégie de développement envisagée ne pourra se penser sans la prise en considération de l'impact économique direct et indirect des actions qui pourraient être préconisées en terme de retombées financières, d'emplois, de professionnalisation

des acteurs, d'aménagement du territoire et d'étalement de l'activité, tout en respectant les normes environnementales.

L'enjeu consiste à donner un nouveau souffle et de nouvelles perspectives de progression des activités et des ressources, en s'appuyant sur le développement d'une véritable filière nautique.

Elle devra notamment s'articuler autour de quatre axes :

- la plaisance et les infrastructures portuaires,
- l'industrie, le commerce, les services nautiques,
- les produits d'attraction touristique (plongée, voile, location de bateaux...)
- les loisirs périphériques (nautisme léger...)

Pour réaliser ce type de programme, l'Assemblée de Corse a doté un volet spécifique consacré à la plaisance et au nautisme, au titre des mesures du CPER Tourisme et un règlement d'aides aux **Actions Collectives** (Délibération 2000/06 AC du 28 janvier 2000 modifiée par la Délibération 02/142 AC du 27 juin 2002).

« Cette mesure a pour objectif d'organiser et rationaliser le tissu économique local par la mise en œuvre de stratégies élaborées par l'ensemble d'une profession, avec le soutien méthodique, logistique et financier de la Collectivité Territoriale de Corse. Elle vise en particulier à valoriser les potentiels des entreprises ou groupement d'entreprises locales au travers d'actions structurantes et à leur permettre d'accéder collectivement à des moyens qu'elles ne pourraient pas mobiliser à titre individuel, compte tenu de leur petite taille et de la faiblesse de leurs moyens. »

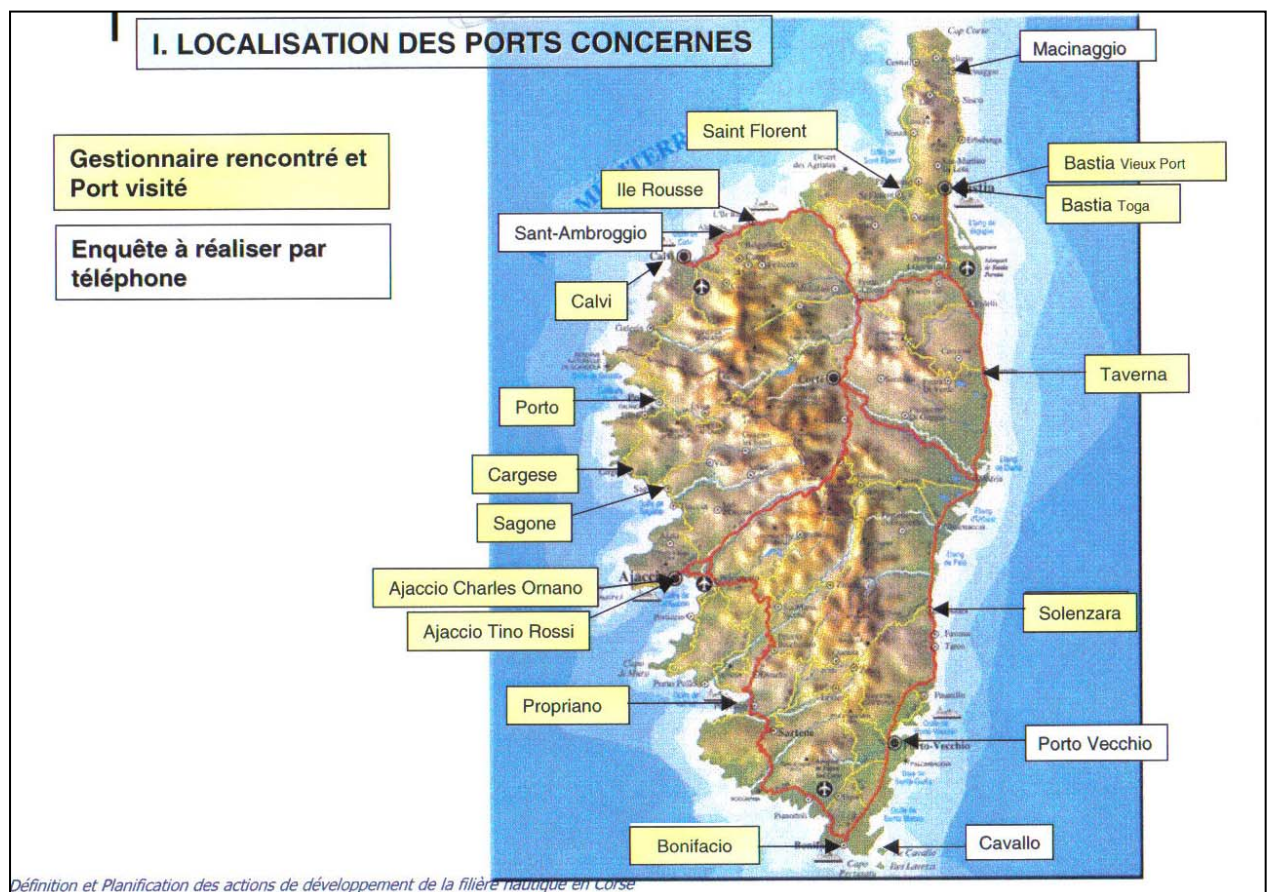
B - Nombre de ports et abris / nombre de places

Au niveau des infrastructures, la Corse compte 16 ports équipés pour la plaisance, d'une capacité d'accueil de 6500 places, dont 60 % des capacités occupées à l'année et 30 % réservées au passage.

La Corse compte plus de 30 000 navires de plaisance immatriculés sur la région et la plaisance est une activité touristique majeure de l'île.

En moyenne, en été, 1500 à 2000 bateaux sont en permanence au mouillage en dehors des ports.

Carte des ports de plaisance de Corse



C - Monographie de chaque port

Les 14 ports recensés par le cabinet SOGREAH sur les 19 ports corses sont :

- Ajaccio Charles Ornano
- Ajaccio Tino Rossi
- Bastia Toga
- Bastia Vieux-Port
- Bonifacio
- Calvi
- Campoloro-Taverna
- Cargèse
- Ile-Rousse
- Porto
- Propriano
- Sagone
- Saint-Florent
- Solenzara

En ce qui concerne les autres ports corses, notamment Porto-Vecchio qui fait l'objet d'une requalification de l'ensemble du port, le consultant n'a pu établir la fiche de renseignements.

- Porto-Vecchio
- Porto-Pollo
- Sant-Ambroggio
- Macinaggio
- Pianotoli-Caldarello

III - Un secteur qui s'inscrit dans la logique du développement de la Corse

La mer constitue un des meilleurs potentiels d'activité économique et d'attractivité du territoire. C'est un atout qu'il est indispensable de mettre en valeur et de promouvoir.

A - Les 2 Délibération de l'Assemblée de Corse se référant au nautisme

- **Par délibération 03/337 AC** en date du **14 novembre 2003**, l'Assemblée de Corse, sur proposition du Conseil Exécutif, a adopté les principes d'une nouvelle politique de tourisme et de développement pour la Corse.

Ainsi, l'axe 1 « organisation et structuration du territoire » du rapport prend en compte la poursuite des politiques de pôles et de projets sur les territoires en portant un effort particulier sur les projets véritablement structurants avec, en tête des équipements concernés, **l'extension des ports de plaisance**.

La mesure 1-2 baptisé Nautisme et Plaisance énonce :

La Corse, de par son linéaire côtier d'une extraordinaire qualité et variété et par son emplacement en Méditerranée a, tout naturellement vocation légitime à développer des activités liées à la mer.

Or, les équipements actuels au regard des potentialités, de l'évolution du secteur et de la demande exprimée paraissent sous-dimensionnés et de qualité inégale. Ils ne tirent partie qu'insuffisamment des industries nautiques.

Par ailleurs, l'inorganisation des mouillages prive la Corse de recettes non négligeables (dès lors bien sûr que l'on apporte un service) si l'on en juge par la fréquentation en saison de bateaux dans les mouillages. Paradoxalement les gisements de recettes et d'emplois se traduisent alors en coût pour les collectivités riveraines.(...)

La Corse doit s'engager dans une démarche dynamique :

- *En poursuivant l'amélioration d'équipement et service des ports de plaisance actuels et les liaisons ports-centre urbain et en augmentant la capacité en places disponibles pour répondre à la demande de l'ordre de 2000 places supplémentaires ;*
- *En aménageant les mouillages d'escale sur un programme estimé à 1000 places de mouillage organisé et équipé ;*
- *En développant le nautisme léger pour à la fois répondre à la demande touristique, assurer l'intérêt, la formation et la pratique nautique des jeunes corses. »*

L'Assemblée de Corse vota le rapport en attribuant une enveloppe de **8 millions d'Euros consacrés au nautisme sur 5 ans.**

- Par délibération 05/12 AC en date du **28 janvier 2005**, l'Assemblée de Corse a réaffirmée « *sa volonté de soutenir le secteur du nautisme et de la plaisance. Ainsi, les équipements actuels au regard des potentialités, de l'évolution du secteur et de la demande exprimée, paraissent sous dimensionnés et de qualité inégale .Dans cette perspective, il est prévu de soutenir la création de près de 2000 places supplémentaires sur les cinq années à venir et 1000 places pour les demandes externes (étude AFIT 2003 sur la plaisance).*

Ainsi, en ce qui concerne les équipements structurants, l'ATC aide :

- **A la modernisation** des structures existantes des projets d'aménagements et d'équipements à caractère touristique répondant à une logique de valorisation, gestion et développement de flux touristiques.

De plus, elle intègre une nouvelle disposition visant à :

- **La création d'anneaux** : par des projets d'extension « légère » des infrastructures ou reconfiguration interne des plans d'eau, restructuration des ports abri ou reconversion des zones portuaires, concourant à une augmentation de la capacité d'accueil.

B - Le secteur du nautisme s'inscrit comme une illustration des axes d'orientation de la politique économique

1- Faire du développement durable, le socle d'une croissance de qualité

Aujourd'hui, par définition, tout développement se doit d'être durable. Il doit savoir concilier ce qui apparaît souvent comme inconciliable, en articulant les préoccupations économiques, écologiques et sociales.

En tout état de cause, la notion de durabilité ne doit pas faire, en effet, oublier l'importance de la priorité politique et économique de la préservation de l'espace naturel, ce bien collectif supérieur qu'il faut protéger.

Le contexte européen, économique, technique, culturel et social semble plutôt favorable à un rapprochement souhaité entre développement des territoires et environnement.

Dans un monde où mobilité des acteurs économiques et compétitivité entre les territoires vont se renforcer, la qualité de l'environnement sera vraisemblablement un facteur de plus en plus déterminant de l'attractivité, économique et résidentielle. C'est alors que des choix déterminants devront être faits tant en terme d'arbitrage qu'en terme d'impulsion.

Dans le domaine de l'environnement, si la Corse dispose d'atouts incontestables, on constate cependant une nette contradiction entre les atteintes de plus en plus nombreuses qui nuisent à la qualité écologique de l'île et le discours parfois excessivement protectionniste qui nuit au développement d'activités économiques nouvelles.

- En ce qui concerne le secteur nautique, on se rend compte aujourd'hui que la protection excessive du littoral empêche le développement d'activités économiques liées au nautisme sans pour autant protéger efficacement le littoral.
- La multiplicité de sites remarquables (comme le positionnement privilégié de la Corse au cœur de la méditerranée) et le manque de places de ports incitent les plaisanciers au mouillage sauvage, ou les oriente sur la Sardaigne, région où les équipements de plaisance et les industries nautiques sont au cœur du développement.

Le développement durable en Corse sera ce que la Collectivité Territoriale, les acteurs économiques, sociaux et culturels décideront dans le cadre d'une stratégie commune. Il est indispensable que la Corse se dote en la matière d'un référentiel stable afin d'optimiser l'avantage concurrentiel dont elle dispose.

La nécessité de s'inscrire dans cette démarche de développement durable est évidente dès lors qu'on peut constater les dérives des régions voisines. La Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, par exemple, qui a connu un développement débridé durant plusieurs décennies, souffre aujourd'hui de son sur-équipement, notamment dans la plaisance et le nautisme, qui porte atteinte à son potentiel de développement et à son image.

La Corse peut aujourd'hui retrouver un avantage certain dans la compétition avec ses territoires voisins.

2- L'environnement, véritable ressource économique

L'idée de valoriser le capital environnemental de la Corse n'est pas nouvelle. Elle a déjà été identifiée par la Collectivité Territoriale de Corse comme un vecteur de développement (axes de développement et actualisation du plan de développement de la Corse en 1999, contrat de plan et *Docup* 2000-2006). A l'évidence, la Corse bénéficie d'un patrimoine environnemental, naturel et bâti, particulièrement riche. La gestion, la préservation, la valorisation de ses ressources constituent des gisements d'activités et d'emplois.

Mais si ces principes ont déjà été, à plusieurs reprises, exposés comme prioritaires, force est de reconnaître qu'ils n'ont pas trouvé de traduction en matière économique. Ici encore, il convient de mettre en oeuvre une stratégie de valorisation claire et partagée.

Le patrimoine naturel de la Corse constitue un atout de compétitivité et d'attractivité du territoire qu'il faut protéger au risque de voir disparaître un avantage concurrentiel de la Corse au niveau européen. Mais il faut l'intégrer dans une stratégie de développement et :

- Utiliser l'environnement comme un vecteur d'image économique en assurant la promotion de sa qualité ainsi que de celle des produits qui y sont rattachés
- Renforcer la protection et la gestion des espaces remarquables dans lesquels ont constaté de plus en plus souvent de dégradations graves mettant en péril des richesses inestimables
- Permettre à des activités économiques de se déployer de manière plus ciblée, pour utiliser l'atout environnemental et veiller à sa pérennité.

Dans cet esprit, il faudra faire émerger toutes les sources de métiers et d'emplois nouveaux dans différentes activités qui touchent à l'environnement et au nautisme, jusqu'ici inexploitées. Ainsi en est-il par exemple de la valorisation des déchets qui constitue, au niveau européen, une réelle source d'activité économique à haute valeur ajoutée et qui doit être intégrée dans la problématique de l'élimination des déchets en Corse.

Dans le cadre d'un développement des infrastructures portuaires et de l'aide aux entreprises du secteur nautique, le traitement et la collecte des déchets, des eaux usées (noires), le traitement écologique des aires de carénages à disposition des entreprises constituent un volet important d'accompagnement du secteur nautique.

3- Le management environnemental : la démarche Ports Propres et Accueillants

L'opération « **Ports Propres et Accueillants** » se situe dans un contexte général de préservation du milieu marin, de réduction des rejets et des déchets des ports et des mouillages.

L'étude diagnostic Ports Propres et accueillants en Corse, lancée à l'initiative de l'Office de l'Environnement Corse (OEC) visait 3 objectifs :

- Faire un état des lieux à un niveau schéma directeur des problématiques de gestion des déchets et des pollutions.
- Diagnostiquer le niveau d'équipement et de la qualité de l'accueil des ports.
- Hiérarchiser les problèmes rencontrés par les ports en matière de gestion environnementale.

Le rendu de cette étude a permis de définir les priorités d'intervention en invitant chaque port à mener une opération Port Propre personnalisée pour :

- Définir les installations précisément adaptées au contexte et à l'activité portuaire,
- Chiffrer les investissements à prévoir
- S'engager dans un processus d'amélioration de la qualité environnementale à travers un programme d'action pluriannuel.

Les réflexions élaborées par un groupe de travail constitué des représentants de l'Etat, des collectivités et des gestionnaires de ports ont été menées dans le cadre d'une **démarche de management environnementale** initié et coordonné par l'Office de l'Environnement de la Corse et l'Agence de l'Eau Rhône Méditerranée Corse.

Ainsi, le Comité Technique constitué a créé le concept « **Ports Propres et Accueillants** » et son adaptation à la Corse a permis de valider trois thèmes principaux constituant la démarche environnementale :

- la gestion de la qualité des eaux,
- la gestion des déchets
- le développement du service à la plaisance

Dans le cadre de la convention tripartite Agence de l'Eau-DIREN-OEC et de la convention ADEME-OEC, l'office a fait réaliser l'étude régionale permettant la programmation des actions à réaliser et leur priorité. La méthodologie effectuée prévoit plusieurs phases dont l'état des lieux constituait la première.

Les phases suivantes mises en œuvre dès 2005 sont constituées :

- Des études spécifiques par port permettant d'évaluer avec précision les travaux,
- De la mise en place d'un contrat d'adhésion à la démarche auprès de chacun des gestionnaires de port, afin de bénéficier des aides financières,
- Des travaux d'investissements planifiés sur la période 2005-2010, correspondant aux trois principaux thèmes. Les travaux éligibles à l'opération « Ports Propres et Accueillants » ont fait l'objet d'une coordination ADEC-ATC-OEC.
- L'information, la sensibilisation, la formation et l'animation de la démarche auprès des gestionnaires, des usagers et des professionnels de la filière nautique.

Les travaux éligibles à l'opération sont évalués globalement à 7,5 millions d'Euros et devraient être financés à hauteur de 80 % des montants hors taxes, à raison de 3 à 4 ports par an pour un montant annuel programmé de 1 500 000 Euros par an.

C - Donner à l'économie insulaire les moyens de la valorisation de la Corse

Cette politique de valorisation sera ainsi conçue de manière volontariste dans l'optique de la territorialisation des interventions de la Collectivité.

1- Accompagner la modernisation du tissu entrepreneurial

Les interventions économiques de la Collectivité territoriale de Corse, depuis 1999 ont eu essentiellement pour effet d'accompagner la modernisation des entreprises qui ont procédé à des investissements importants. Mais force est de constater aujourd'hui que la démarche d'investissement et de modernisation des entreprises insulaires a été surtout liée à une conjoncture favorable du fait d'une augmentation soutenue de la fréquentation touristique. En cas de retournement de la tendance, on pourrait mesurer immédiatement la fragilité de cette évolution.

Ainsi la modernisation du tissu entrepreneurial de Corse doit être compris non plus seulement comme un accompagnement des investissements mais aussi et surtout comme une politique d'ensemble visant à créer les conditions favorables à la pérennisation de l'activité.

Ceci passe nécessairement, en ce qui concerne la structuration de la filière nautique, par le soutien aux entreprises du secteur.

2- Définir une stratégie d'attractivité territoriale

La Corse doit désormais se soucier de son attractivité à l'égard d'activités nouvelles qui généreront tout à la fois de l'emploi dans les entreprises et de la consommation au niveau des ménages concernés. C'est ainsi que l'on accroîtra le potentiel du marché intérieur de la Corse et que l'on créera de la valeur ajoutée dans les secteurs des services, de la formation, ou de l'accompagnement des entreprises. Le secteur du nautisme s'inscrit pleinement dans cette logique d'accroissement de l'offre de services car c'est un secteur d'activité qui a recours à de nombreux prestataires et la clientèle dispose généralement d'un pouvoir d'achat supérieur à la moyenne.

L'attractivité de la Corse ne se décrètera pas. Elle résultera d'une stratégie partagée. Les conditions de sa mise en œuvre seront définies dans un plan d'ensemble. Les chambres consulaires, les acteurs économiques, les organisations professionnelles inscrits dans cette démarche renforceront à leur niveau respectif la capacité d'attractivité du territoire.

Rien ne serait possible, à cet égard, si on laissait s'installer l'idée que cette prospection d'activités portait atteinte aux entreprises existantes. L'information et la concertation doivent conduire, au contraire, à faire comprendre à tous les acteurs, que l'intérêt bien compris de chacun est de faire évoluer le produit intérieur et le marché insulaire pour bénéficier des retombées d'une croissance plus forte. Engagée dans une telle

action, la Collectivité Territoriale de Corse se donnera les moyens financiers et l'organisation nécessaire pour réussir.

L'étude livrée récemment à l'agence de développement économique de la Corse relative à la définition d'une stratégie de marketing territorial conduira le Conseil Exécutif à proposer prochainement à l'Assemblée de Corse une stratégie d'ensemble et un plan d'action qui passent par la définition de cibles de prospection adaptées aux intérêts de la Corse.

Ainsi, le nautisme et la plaisance pourraient être une de ces cibles de prospection, le secteur étant une niche de croissance particulièrement attractive pour la Corse qui réunit, comme le démontre l'étude Sogreah et les conclusions du présent rapport, tous les atouts d'un développement réussi et maîtrisé.

D - Le nautisme s'inscrit dans la logique du PADDUC

1- Le rassemblement indispensable de tous les acteurs du développement

La performance des entreprises doit nécessairement s'accompagner de celle des acteurs du développement. Si la Collectivité Territoriale de Corse, dans le droit fil des dispositions de la loi du 13 août 2004, relative aux libertés et aux responsabilités locales, doit jouer le rôle de catalyseur, les objectifs de mutation et de compétitivité économiques, rendent incontournable le partenariat.

➤ **Le nautisme est un secteur qui permet la fédération de tous les acteurs**

L'objectif de compétitivité de l'économie insulaire exige la participation active des acteurs institutionnels que sont notamment les chambres consulaires, le Parc Naturel régional, les communautés d'agglomérations qui ont désormais le développement dans leurs compétences obligatoires.

Il nécessite aussi la mobilisation des acteurs professionnels à commencer par les organisations et syndicats professionnels, les syndicats de salariés, les boutiques de gestion, les outils financiers et les organismes financiers.

Ce rassemblement de tous les acteurs suppose aussi la coordination des outils de la Collectivité territoriale, ainsi qu'une réelle synergie entre les directions et services.

Le plan stratégique de développement de la filière nautique présenté ici offre une première expérimentation de cette mise en cohérence de l'ensemble des acteurs du développement de la Corse autour d'un projet global, en mutualisant non seulement les moyens financiers, mais aussi les compétences humaines.

Le Plan d'Aménagement et de Développement Durable de la Corse (PADDUC), qui sera soumis à l'Assemblée de Corse avant la fin de l'année 2005, constituera une occasion unique de réappropriation de la démarche stratégique et de la mise en cohérence des actions. Mais au-delà il sera nécessaire que l'action publique se dote d'une philosophie de l'action.

2- Mettre en cohérence les actions en faveur de l'économie : renforcer le pilotage et le rôle du PADDUC

Le PADDUC constitue une réelle avancée issue de la loi du 22 janvier 2002 car il regroupe les deux documents structurants du développement économique social et culturel dont dispose la Corse : le plan de développement et le schéma d'aménagement. Son intérêt se trouve être élargi par la perspective de la loi d'orientation économique de la Corse annoncée par le Gouvernement et qui devrait être définie d'ici la fin de l'année 2005. Ce document devra associer réellement les partenaires économiques et sociaux puis résulter, en fin de processus, d'un choix politique.

Le pilotage politique de ce document vient d'être redéfini et renforcé par le Conseil Exécutif. Il sera donc de la responsabilité de la Collectivité Territoriale de se donner les moyens de ses ambitions pour renforcer la croissance et la performance de l'économie insulaire. Le PADDUC doit devenir le document commun qui fixe des objectifs clairs basés sur une croissance de qualité permettant de créer des emplois stables. Il définira les conséquences spatiales de ces choix et déterminera les actions visant à équilibrer le développement des territoires de l'île.

A cet effet, le PADDUC valant schéma de mise en valeur de la mer, il est prévu d'y intégrer les principales orientations qui seront retenues dans le cadre de ce programme pour permettre de soutenir un niveau de croissance en Corse supérieur à celui des autres régions afin que l'île puisse rattraper son retard de développement dans le secteur du nautisme et de la plaisance.

Tous ces points (développement durable, aménagement du territoire, programmation dans le temps, croissance de qualité), s'illustrent parfaitement dans le plan de développement de la filière nautique.

3 - Proposer une nouvelle philosophie de l'action

L'action économique de la Collectivité territoriale de Corse est essentiellement basée sur l'adoption par l'assemblée de Corse de dispositifs d'aides sectoriels ou généraux.

Si leur portée et leur effectivité sont réelles, il n'en demeure pas moins qu'il est difficile d'en évaluer l'efficacité faute de définition d'objectifs et d'indicateurs de résultats car la pertinence des moyens mobilisés au service du développement économique ne pourra se mesurer que par une politique déterminée en matière d'évaluation des aides publiques. La performance économique et l'objectif de compétitivité supposent que l'action publique modifie ses méthodes pour mesurer les effets de ses interventions surtout dans une période où les crédits sont de plus en plus comptés.

Désormais, il sera éminemment souhaitable que la politique économique prenne en compte les interventions de tous les offices, agences et directions de la Collectivité territoriale mais aussi celles des autres acteurs du développement. Ainsi le plan stratégique de développement du secteur nautique joint au présent rapport fixe des buts définis en partenariat avec les professionnels, qu'il s'agisse des entreprises et des emplois à créer, des investissements à réaliser, de la planification spatiale.

Cette première expérimentation s'illustre par le plan d'actions de développement du nautisme, qui est joint au rapport proposé à l'Assemblée de Corse, en synergie entre l'ADEC, l'ATC, l'OEC et la Direction de l'aménagement et du développement ainsi que des chambres consulaires, les communautés d'agglomération, les départements, les communes et des territoires. Ce plan définit des objectifs clairs pour les créations d'emplois, le nombre d'anneaux, les activités nouvelles, la formation et la promotion.

Mais cette philosophie de l'action devra aussi être partagée avec les services de l'Etat en Corse qui, si la région développe ses initiatives dans le nautisme et la plaisance avec volonté et pertinence, viendra amplifier la force des propositions de la Corse. L'Etat devra nécessairement participer à la réflexion sur le réaménagement des zones littorales, la création ou la requalification de zones d'activités dédiées aux industries nautiques mais également à l'économie des loisirs liés aux sports nautiques.

Le plan de soutien en faveur du nautisme devra être un exemple fructueux de ce partenariat avec l'Etat pour parvenir à la cohérence et la lisibilité d'une politique.

Le nautisme apparaît comme un secteur d'activités, de croissance et d'emplois, respectueux de l'environnement avec un développement maîtrisé.

Tous ces éléments font qu'on a pu identifier des axes de développement du secteur nautique.

IV- Axes de développement du secteur du nautisme en Corse

A – Le contexte

En 2003, la Collectivité Territoriale de Corse a souhaité que soit lancée une étude complète sur le développement de la filière nautique en Corse, dans la perspective de sa structuration et notamment pour connaître la capacité de ce secteur d'activité à faire face à la mise en œuvre d'un plan d'actions pluriannuel.

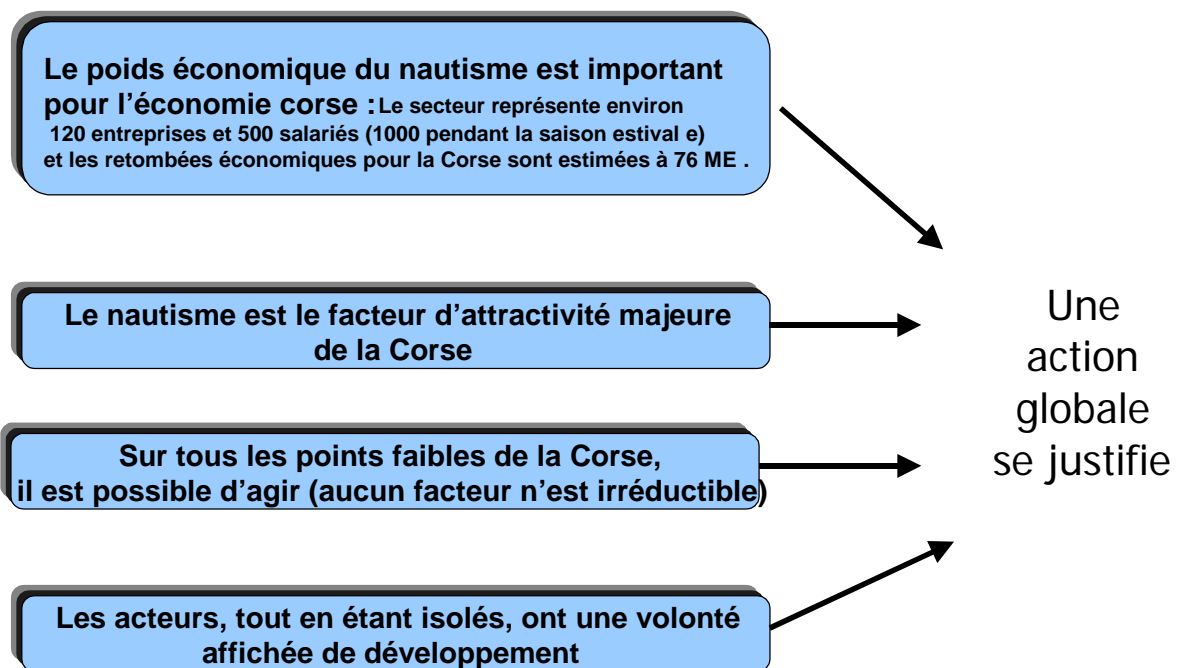
L'étude, réalisée par le Cabinet SOGREAH consultants, a été suivie par une instance technique composée de représentants du secteur, des services et directions de l'Etat, de la Collectivité Territoriale de Corse, et des chambres consulaires.

Le rapport final a été remis en avril 2004 et depuis, les services de l'Agence de développement économique de la Corse, en partenariat avec les services de l'Etat, de la Collectivité, et les professionnels de la filière réunis autour de la FIN (Fédération des Industries Nautiques), a entrepris une série de réunions de travail en vue d'explorer la faisabilité des pistes identifiées par l'étude.

L'objectif est de proposer un dispositif cohérent et intégré en vue de soutenir et d'accompagner cette filière qui recouvre aujourd'hui en Corse une réalité économique et sociale importante. Le secteur représente

environ 120 entreprises et 500 salariés (1000 pendant la saison estivale) et les retombées économiques pour la Corse sont estimées à 76 M€.

Cependant, ce soutien doit être phasé et coordonné car la filière nautique est en cours d'unification et la multiplicité et la diversité des acteurs qui doivent intervenir rendent incontournable l'installation d'un comité de pilotage.



L'étude lancée et suivie par l'ADEC s'articule autour de quatre grands axes :

- Bâtir des **stratégies de développement** et de mise en valeur à court, moyen et long terme de la filière nautique en Corse, **en privilégiant l'approche économique** et la nécessité d'une **démarche territoriale cohérente**.

- Elaborer un **plan d'actions descriptif sur cinq ans** en hiérarchisant les priorités, en faisant apparaître la place de chacun des principaux acteurs, la nature des partenariats à mettre en œuvre, les moyens financiers à mobiliser sur l'ensemble du territoire.

- Cibler les **projets collectifs** par secteur : les infrastructures, les entreprises de services et fournitures liées au nautisme (chantiers de réparation et de construction, fabricants d'accastillage, motoristes, peintres, les vendeurs/revendeurs...), et les produits d'attraction touristique (plongée, location maritime), les loisirs périphériques : plongée, activités de loisir, voile légère, canoë-kayak, jet-ski...

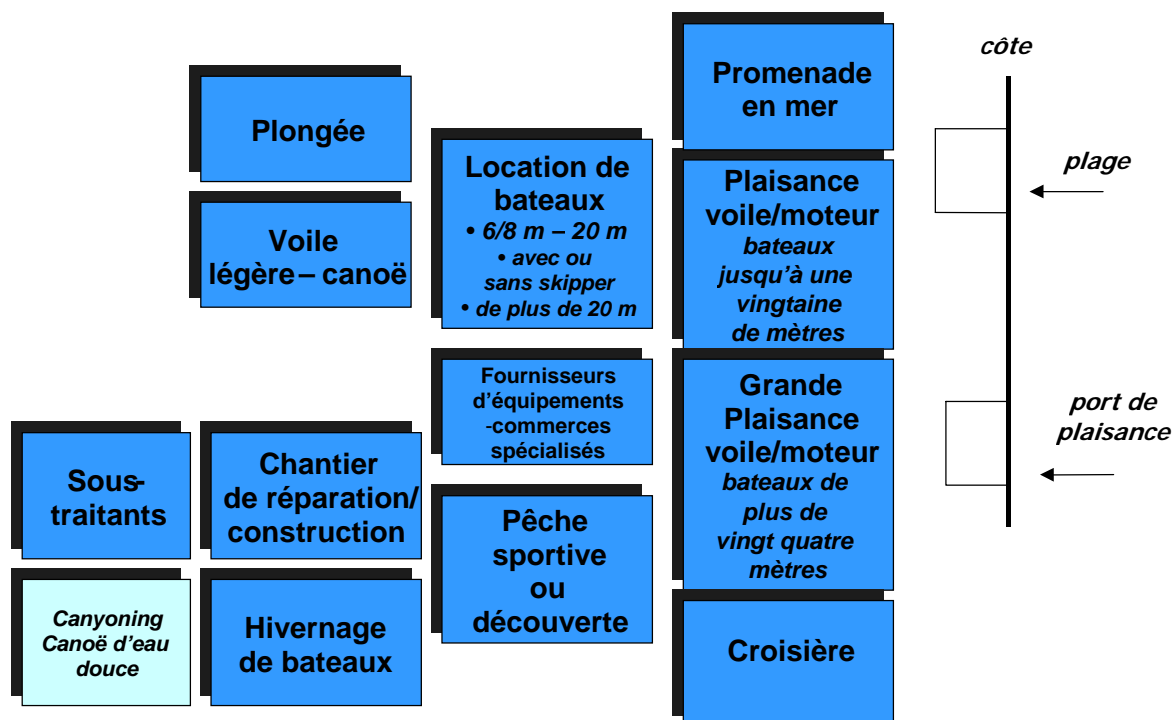
- Définir le cadre et la nature des interventions de la Collectivité Territoriale de Corse pour la mise en œuvre de ce plan à travers les subventions, l'accompagnement (animation, information, mise en réseau), la formation et la professionnalisation des acteurs. Plus généralement, l'ensemble des moyens publics et assimilés mobilisables sont recherchés et listés (Collectivités Locales, Etat, Europe, Organisations professionnelles).

B - Les principales conclusions de l'étude

Le rapport final de l'étude établit un plan d'actions sur cinq ans et comporte plusieurs volets :

- La plaisance et la nécessité d'investir dans les infrastructures portuaires avec des aménagements significatifs de quatre à cinq places portuaires de manière prioritaire,
- L'organisation des mouillages, contrôle et protection des sites,
- L'organisation de l'offre nautique par bassin nautique : concertation, appui à l'action commerciale, ouverture des hébergements,
- Mise en place d'infrastructures spécialisées pour chaque segment,
- Développement de l'évènementiel et des liaisons aériennes

Le diagnostic de la filière



Les 2,3 millions de touristes qui fréquentent la Corse pour 26 millions de nuitées y viennent pour la qualité de l'environnement en général et différents motifs tels que liens familiaux, évènementiel...

Les deux éléments majeurs d'attractivité de la Corse sont la mer et la montagne.

Ainsi l'attractivité liée à la mer représente au moins la moitié du flux touristique global et permet de mettre en lumière une réalité évidente qui se décline d'une part, au travers d'activités, d'emplois et de métiers directement et indirectement concernés par le nautisme mais également par un flux global de visiteurs pour lesquels la pratique de la mer est un objectif prioritaire.

1- Les infrastructures

La stratégie de développement des infrastructures liées aux activités nautiques doit tenir compte des observations suivantes :

- Une déficience très significative en capacité, en sécurité, en niveau d'équipements de première nécessité : fourniture d'électricité, accueil etc....; ce qui conduit à définir des priorités avec trois niveaux : les équipements prioritaires, les équipements à fort impact économique et les autres.
- Une quasi obligation d'intervenir en faveur des sites naturels non équipés et qui perdent de leur niveau de qualité environnementale.
- Une obligation de maîtriser la gestion des déchets et l'aménagement des zones techniques dans le cadre du management environnementale des ports

- Un niveau de demande très important avec une fréquentation très saisonnière ; le développement d'activités permettant d'accroître la fréquentation hors saison est un axe majeur.
- Un niveau de gestion portuaire très hétérogène souvent assuré par des communes : les élus doivent prendre conscience de l'importance de la qualité du service dans la gestion portuaire et du niveau d'impact économique d'une bonne gestion.
- Une organisation des plus grands ports non optimisée... entre des activités variées à forte demande : ferries, croisière, plaisance, grande plaisance, pêche... Il y a matière à la mise en place de réflexions globales et lourdes sur l'organisation spatiale de toutes ces activités dans chacun des espaces portuaires insulaires significatifs.

2- Fournitures et services liés au nautisme

Les problématiques majeures de l'offre de fournitures et services liés au nautisme sont :

- Le manque de places à quai,
- La disponibilité de foncier en bordure littorale,
- La disponibilité de main d'œuvre qualifiée.

3- Loisirs liés au nautisme

On prend en compte ici les activités de plongée, voile, kayak... :

- Pas de moyens commerciaux d'atteinte des flux
- Un grand nombre d'organisations isolées sans marges de manœuvre financières
- Pas d'hébergement ouvert hors saison

C - Les préconisations

1 - En ce qui concerne les infrastructures

Parmi les différentes options possibles d'intervention en faveur d'infrastructures, l'étude a distingué 2 orientations possibles :

- Soit l'intervention sur un nombre limité de sites portuaires présentant **un programme de développement global**. Cette orientation est motivée par les observations suivantes : le port est le site majeur de concentration d'activités nautiques. C'est dans ce nœud d'activités qu'il existe le maximum de retombées économiques potentielles. Par exemple, l'activité de petite plaisance génère des activités de service de base (fournitures de fluide, gardiennage...), de l'achat de matériels (shipchandler), de la réparation (présence de moyens de levage, de chantiers et de sous-traitants), d'activités ludiques et d'accueil (hôtellerie, restauration, visites, locations de voiture...), de stockage de bateaux etc., etc.... Optimiser les retombées économiques revient à considérer globalement ces activités (liées étroitement les unes aux autres) et à leur donner tous les moyens assurant leur développement.
- Soit l'intervention sur des infrastructures spécifiques, sans nécessaire cohérence globale entre l'ensemble des activités et infrastructures portuaires ; par exemple, intervention pour le développement de ports à sec, intervention sur les équipements d'accueil d'activités nautiques...

Dans le cadre du plan stratégique concernant la filière nautique, on retient la première option car elle favorise la cohérence, la mise en synergie des acteurs, la programmation et la définition d'objectifs quantifiés.

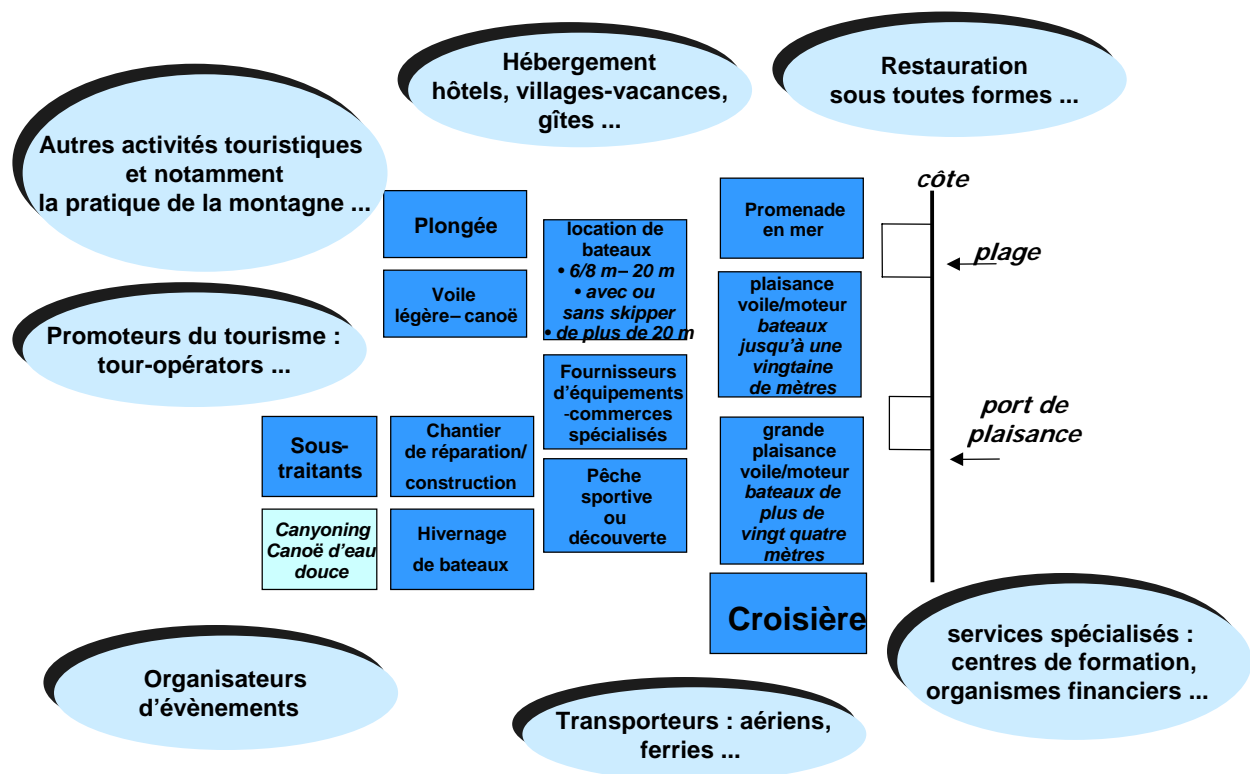
2 - En ce qui concerne la fourniture et services liés au nautisme :

- Une campagne d'identification de foncier permettant aux chantiers/loueurs/sociétés de gardiennage d'accroître leurs activités.
- Des capacités de mise à l'eau dans les ports ; l'objectif est de faciliter les mises à l'eau concomitamment à une plus importante capacité de stockage à terre.
- Un accompagnement dans le temps des chantiers et sociétés de service souhaitant se développer ; cette mesure peut s'inspirer des procédures dites « Actions globales d'Intérêts Régional » de PACA pour laquelle une convention est passée entre l'entreprise et la collectivité sur la base d'objectifs à atteindre par l'entreprise et un accompagnement financier dans le temps.
- Des opérations collectives de recrutement de personnel : la FIN pourrait regrouper les sociétés de service dans une commission spécifique et mener une campagne collective d'identification de personnel

compétent, de recherche de logement et de suivi dans la formation.

3 - En ce qui concerne les loisirs liés au nautisme :

- Un outil d'appui au développement commercial : conception de produits, mise en marché, négociation des transits avion...
- Développer une offre pluri-activités par « bassin nautique »
- Négocier l'ouverture de l'hébergement sur la base d'un programme d'évènementiel.



D - Le volet formation : les contrats de filière

Le tissu économique insulaire doit continuer à bénéficier d'un soutien en faveur de sa modernisation. En effet, les efforts que pourrait consentir la Collectivité Territoriale de Corse à la fois pour accompagner la recherche de la compétitivité des entreprises et initier une démarche d'attractivité du territoire ne pourront être optimisés que par une action structurelle permettant au tissu entrepreneurial de se moderniser rapidement.

1 - De l'aide individuelle à l'action par filière

L'aide individuelle, jusqu'à ce jour, a permis de soutenir l'investissement dans les entreprises et d'accompagner leur politique d'embauche. La modification de l'encadrement juridique communautaire va entraîner une diminution des possibilités financières et juridiques de la Collectivité Territoriale de Corse en la matière.

Il importe donc d'accompagner la structuration des secteurs porteurs **tel que le nautisme** afin de les rendre plus compétitifs en développant l'utilisation du mécanisme d'actions collectives déjà adopté par l'Assemblée de Corse (délibération n° 2000/06 AC) mais aussi en améliorant les conditions de sa mobilisation. Il est indispensable d'intégrer à ce dispositif les moyens d'accompagner une filière aussi bien dans son volet développement que dans les domaines de la formation et parfois de la recherche.

Ceci permettrait de donner une réalité à la nécessaire **liaison emploi-formation** que le Conseil Exécutif s'est d'ailleurs fixé pour objectif.

Depuis quelques années a été initiée, lors des études préalables au lancement d'une action collective, une réflexion mettant en exergue le rôle des ressources humaines dans tout processus de développement.

Dans le prolongement de cette orientation, il a été convenu que les volets actions collectives et formation des actifs soient mis en cohérence afin que soient prioritairement mises en places dans les filières et les secteurs faisant l'objet d'une action collective, les actions de formation nécessaires.

Il est proposé en conséquence de modifier le dispositif des actions collectives et de le remplacer par un mécanisme de **contrat de développement de filière** qui intégrera à la fois les aides en matière de développement ainsi que celles qui relèvent des contrats d'objectif et de progrès, mis en œuvre jusqu'ici par la Direction de la Formation, de l'Enseignement et de la Recherche. Ce nouveau contrat, conclu entre la Collectivité Territoriale et une filière, permettra d'accompagner le programme d'expansion d'un secteur d'activité et d'y intégrer les besoins en formation, ainsi que les besoins futurs et prévisibles en ressources humaines.

2 - La capitalisation de la ressource humaine et la promotion de l'égalité

Si l'Objectif 2 de l'Union Européenne est de promouvoir l'augmentation de la qualité de la formation de la ressource humaine, il est éminemment souhaitable que l'homme soit replacé au centre des dispositifs économiques surtout dans le contexte actuel.

Ainsi il est nécessaire de renforcer la liaison emploi-formation afin d'accompagner la structuration des industries nautiques et la filière dans

son ensemble, et d'anticiper les mutations économiques en organisant les moyens de formation les plus adaptés.

Le plan stratégique en faveur de la filière nautique prend en compte, en amont, la problématique de l'emploi et de la formation professionnelle en tenant compte des contrats territoriaux d'objectifs et de progrès (CTOP nautisme et CTOP APPN) ainsi que du PRDF.

L'élaboration du plan régional de formation (PRDF) concourt à cet objectif et permettra de mieux intégrer la variable formation (initiale, continue et des actifs) au cœur des mécanismes de soutien du développement.

Le PRDF a défini un fondement politique qui vise à ce que l'éducation et la formation se développent de manière continue tout au long de la vie dans une perspective de cohésion sociale, notamment en visant au plein emploi, dans la recherche permanente d'une **meilleure efficacité économique**.

V- Mise en œuvre de la définition stratégique

A - Réunions inter-services Agence et Offices afin de rendre cohérente l'action de la CTC

Depuis le rendu de cette étude, plusieurs réunions de travail se sont tenues en vue de définir, en association avec la FIN, un plan global de développement de la filière nautique.

Outre les réunions de l'instance technique qui se sont déroulées tout au long de l'étude, des réunions récentes ont permis, pour la Collectivité Territoriale de Corse comme pour l'Etat, de manifester leur volonté de soutien et de structuration de la filière.

Cela a été le cas lors de la réunion de travail qui s'est tenue dans les locaux de l'ADEC le jeudi 30 septembre 2004 en présence de la FIN, des services compétents de l'Etat, des conseils généraux, des chambres consulaires, des services de la collectivité concernés.

Une autre réunion s'est tenue, le vendredi 1^{er} octobre dans les locaux de la mairie de Calvi. Cette réunion présidée par le Président du Conseil Exécutif de Corse et le Président de l'Assemblée de Corse à laquelle participait le Conseiller Exécutif à l'économie, Président de l'ADEC, le Président national de la FIN, ainsi que l'ensemble des élus locaux gestionnaires de ports, a été l'occasion pour la collectivité d'affirmer sa volonté d'impulser une politique dynamique en faveur du nautisme et notamment au niveau du développement des infrastructures.

Le manque de places dans les ports de plaisance, la captation d'une partie du marché de la grande plaisance, le marché des croisières, sont

autant de sujets qui ont suscité l'adhésion de l'ensemble des intervenants à l'élaboration d'un projet global de développement du nautisme.

Le 26 novembre 2004, une réunion technique s'est tenue dans les locaux de l'ADEC afin de mettre en cohérence le nouveau dispositif de l'ATC avec les mesures envisagées par l'ADEC et l'OEC.

A l'issue de cette réunion, l'objectif de présenter un plan global en faveur de la filière nautique correspondant aux orientations définies par le document stratégique de développement du secteur était arrêté.

Ces axes d'orientation se sont articulés autour de 8 objectifs:

- favoriser la création d'anneaux supplémentaires,
- encourager le soutien aux entreprises connexes du secteur,
- soutenir la structuration des entreprises et des acteurs,
- promouvoir l'événementiel,
- soutenir les actions des fédérations,
- assister techniquement les porteurs de projets publics et privés,
- intégrer la problématique environnementale en amont,
- coordonner l'ensemble du programme.

Enfin, une réunion de coordination pour la mise en œuvre d'une politique de développement de la filière nautique s'est tenue le mercredi 2 mars 2005 à l'Hôtel de Région en présence des responsables des Agences, Offices et services de la CTC concernés par ce plan stratégique.

Au cours de cette réunion, un plan d'actions élaboré par les services de l'ADEC, en liaison avec l'ATC et l'OEC, a permis de définir les axes de développement de la filière

B – Le plan d’actions

Quatre axes principaux ont été définis :

- les infrastructures (Axe 1),
- la production de produits touristiques (Axe 2),
- l’offre de fournitures et de services liés au nautisme (Axe 3),
- l’appui à l’ingénierie, la cohérence et la coordination du programme (Axe 4).

Dans ces 4 axes, une série de mesures opérationnelles ont été retenues et prises en charge par un des membres du Comité de Pilotage de la filière nautique et mis en cohérence avec le plan stratégique.

Axe 1 – Infrastructures

Le développement des infrastructures portuaires ainsi que des équipements tels que les moyens de levage est une condition majeure pour que la filière nautique corse puisse passer un cap.

➤ 1.1 Ports à sec

L’ADEC articulera cette mesure avec la politique de création d’anneaux mis en place par l’ATC et viendra **en complément d’offre de places.**

L’objectif est de créer 500 places de ports à sec sur la Corse dans les 3 prochaines années. **(Fiche Action N° 1)**

➤ **1.2 Terre-pleins portuaires : Management environnemental**

Il faut distinguer l'environnement économique de l'écologie.

- L'OEC intervient sur l'aménagement des aires de carénage, la création de micro-déchèteries portuaires, l'installation éventuelle de points propres et de collecte de déchets ménagers, la collecte des eaux usées des navires, la mise en place de moyens de lutte anti-pollution, la mise aux normes des stations d'avitaillement, et au-delà, tous travaux d'aménagement permettant la protection du milieu marin et prenant en compte la gestion des déchets. **(Fiche Action N° 2)**

- En ce qui concerne l'ADEC, il est proposé une intervention sur les activités commerciales directement liées à l'environnement du port : taux d'intervention de 30% (plafonné à 100 000 €), et la création d'emplois en CDI. **(Fiche Action N° 3)**

➤ **1.3 Moyens de levage**

Les investissements et les moyens de levage pourront être aidés à hauteur de 30% (100 000 € max), ainsi que la création d'emplois (en CDI). Les services de l'ADEC apprécient la viabilité économique du tonnage en fonction des territoires. **(Fiche Action N°3)**

➤ **1.4 Amélioration des abris et sécurisation des ports**

Cette mesure concerne des investissements lourds (au moins 3 millions d'euros d'après l'étude SOGREAH) et structurants (digue, désensablement) qui nécessiteraient la mobilisation du PEI.

(Fiche Action N°4)

➤ **1.5 Extension des ports par la création d'anneaux**

L'extension des ports de plaisance par la création d'anneaux nous renvoient aux mesures adoptées par l'Assemblée de Corse (délibération 03/337 AC en date du 14 novembre 2003 et délibération 05/12 AC en date du 28 janvier 2005) : réforme du guide des aides de l'ATC pour les équipements du plan d'eau seulement (hors investissements précisés au point 1.4).

La dotation quinquennale pourra être utilisée mais en ce qui concerne la création de ports, l'utilisation de capitaux privés sera privilégiée compte tenu du niveau d'équipements à effectuer et des montants financiers à engager (pool d'investisseurs).

➤ **1.6 Equipements et organisation des mouillages**

Ces mesures nécessitent une mise en cohérence de l'ATC, l'OEC, la DAD, le PNRC ainsi que le Parc Marin. L'objectif étant d'aboutir à la mobilisation des communes par un appel à projet annuel.

➤ **1.7 La grande plaisance**

Il s'agit ici de choix stratégiques où les notions de développement territorialisé et d'harmonisation des choix prend toute sa place.

Le plan stratégique en faveur de la filière nautique s'établit sur un programme de 5 ans mais la Collectivité Territoriale de Corse s'inscrit dans la durée (développement à 10-15ans) ; la grande plaisance est un objectif d'excellence que la filière nautique se fixe à moyens termes (les lieux privilégiés pourraient être Ajaccio et Bastia étant donné le niveau de prestation requis pour accueillir ces grosses unités sans pour autant limiter le choix à ces deux sites).

➤ **1.8 Amélioration d'équipements des plages**

L'ATC prend en compte des actions de sécurisation et d'accueil : équipements légers (exemple expérimental du golfe de Lava).

La mise en place de l'Action Collective « Ligue Corse de Voile » devra permettre la mise en place d'équipements de plage standardisés, l'action de l'ATC et de l'ADEC étant complémentaire dans l'articulation de l'action collective.

➤ **1.9 Structures nautiques permanentes**

Le développement des structures nautiques sera pris en compte dans l'action collective avec la ligue corse de voile. Compte tenu du fait que ces actions (mesure 1.8 et 1.9) sont étroitement dépendante d'AOT, elles pourront être déclinées dans le cadre de l'Action Collective avec la Ligue Corse de Voile, mais devront être concerté avec les communes d'accueil.

Axe 2 – Production de produits touristiques

➤ **2.1 Événementiel à caractère nautique**

Une action collective permettra la participation des professionnels du nautisme à des foires et des salons. De plus, l'objectif d'organiser en Corse deux à trois événements concernant la filière nautique devra être privilégié. L'ADEC interviendra donc dans le cadre d'une action collective (fiche action jointe au plan) ce qui signifie que la structure porteuse et les bénéficiaires ne pourront plus avoir recours aux crédits de l'ATC.

➤ **2.2 Conception et mise en marché de produits touristiques micro-régionaux**

Cette mesure renvoie au développement territorialisé et la gestion des offices de pôle par l'ATC (100.000 euros/an avec 30.000 euros pour l'animation). La reconsidération des conventions de pôle avec l'intégration d'un volet Nautisme permettra une harmonisation des politiques territoriales en favorisant le regroupement et la mutualisation.

➤ **2.3 Mise en marché de l'offre nautique globale par internet**

Appel à projets de la MITIC (taux d'intervention : 70%) afin de mettre en place une offre nautique globale.

Cette mise en réseau répond à un triple intérêt :

-un intérêt économique car la mise en place d'un logiciel permettra de regrouper l'offre global des gestionnaires de ports (ventilation, veille économique) ;

-un intérêt sécuritaire ;

-un intérêt écologique car l'absence d'information fiable concernant les disponibilités dans les ports incitent aux mouillages sauvages (mouillage à l'ancre, arrachage et déchets humains).

Il restera ensuite à régler le problème du portage général de cette offre global car la multiplicité des acteurs en présence et leurs intérêts parfois divergents ne facilitent pas sa réalisation.

Le portail Internet de l'ATC pourrait être une solution de support si le projet se concrétisait.

➤ **2.4 Mise en place de points d'accès wifi dans les ports de plaisance**

Cette mesure sera mise en œuvre dans le cadre du lancement de l'appel à projet « Hotspots publics d'accès gratuit- Corsica Hotspots » à l'initiative de la Mission des Technologies de l'Information et de la Communication (MITIC).

➤ **2.5 Accueil réceptif et animation des ports : Management environnemental**

Cette action ne ferait pas l'objet d'une mesure d'aide mais pourrait constitué un objectif, voir une condition de recevabilité pour d'autres sources de financement.

Une lecture environnementale du développement avec la mise en place d'une charte qualité signé entre le concessionnaire du port et la CTC.

➤ **2.6 Pêche-Tourisme**

Dans le cadre de la redéfinition des axes de la pêche, une action globale ADEC-CRPMEMC prendra en compte cette mesure qui s'articule autour de la reconversion d'une partie des pêcheurs vers des activités de pêche-promenade (**Fiche Action N° 5**), de la pratique de pêche sportive ainsi que de la création de cabanons de pêcheurs avec un label de qualité. (**Fiche Action N° 6**)

Axe 3 – Offre de fournitures et de services liés au nautisme

➤ 3.1 Mesures voile

L'ensemble des mesures concernant la voile renvoie au projet d'Action Collective « Ligue Corse de Voile ».

➤ 3.2 Mesures formation

Dans le cadre du renouvellement du CTOP Nautisme, l'ADEC identifiera les besoins des entreprises et fera des propositions à la DFER.

La mise en place de **contrats de développement de filière** a été décidée entre la DFER et l'ADEC.

➤ 3.3 COEN : contrat d'objectif économique nautisme

Ces contrats d'objectif économique permettent une aide maximum de 100 000 € sur trois ans, sur la base d'un plan de développement global pluriannuel. Les projets uniques non concurrentiels ne seront pas concernés : ils seront éligibles à l'AIE et pourront bénéficier d'une aide allant jusqu'à 330.000 euros. **(Fiche Action N° 7 et Dispositif d'accompagnement en annexe)**

Axe 4 – Appui à l'ingénierie, cohérence et coordination du programme

➤ 4.1 Assistance technique globale

Une assistance technique globale de programme sera mise en place. A cet effet, un cahier des charges a été proposé par les services de l'ADEC et soumis à l'approbation du comité de pilotage et de suivi de la filière qui validera le MAPA à moins de 230.000 euros financé sur le budget de l'action économique. **(Fiche action N° 10 et Cahier des charges en annexe)**

➤ 4.2 Assistance technique à maîtrise d'ouvrage

En ce qui concerne l'assistance technique à maîtrise d'ouvrage visant à soutenir les porteurs de projets publiques (communes) dans leur constitution de dossier, l'ADEC et l'ATC estiment le coût global sur trois ans à 1 million d'euros, soit un peu plus de 300.000 euros par an à financer sur la ligne ingénierie assistance technique du PEI. Une telle mesure permettrait une cohérence d'ensemble et la réalisation rapide des projets d'infrastructures qui est la condition première de développement de la filière. **(Fiche Action N° 8)**

➤ 4.3 Cohérence régionale

La mise en cohérence se fera par l'intégration au PADDUC de l'ensemble du programme de développement du nautisme afin de simplifier le volet enquête publique. Il est rappelé que le PADDUC vaut schéma de mise en valeur de la mer. **(Fiche Action N° 9)**

➤ 4.4 Coordination régionale

- La coordination de l'ensemble se fera par la désignation d'un agent de l'ADEC chargé de l'ensemble du programme.

A cet effet, la création d'un poste de catégorie A au sein de l'ADEC s'avère nécessaire dans la mesure où actuellement le secteur est suivi par un agent non titulaire. **(Fiche action N° 11)**

- Un Comité de Pilotage et de Suivi de la Filière Nautique qui regroupe les financeurs et, en tant que de besoin les autres partenaires (Conseils Généraux, CCI, communes concernées par un projet) se réunira régulièrement (1 fois par mois). Ce Comité de Pilotage intégrera des indicateurs de résultat afin de pouvoir évaluer le moment venu les créations d'emplois et d'entreprises que la Collectivité Territoriale de Corse aura permis avec la mise en place de ce Plan Stratégique de la Filière Nautique. **(Fiche action N° 11)**

C – Les fiches actions

- Fiche Action N° 1 : Port à sec
- Fiche Action N° 2 : Zone technique
- Fiche Action N° 3 : Moyen de levage
- Fiche Action N° 4 : Sécurisation, amélioration des abris
- Fiche Action N° 5 : Pêche-Promenade
- Fiche Action N° 6 : Cabanon de pêcheur
- Fiche Action N° 7 : Contrat d'objectif Economique Nautisme
- Fiche Action N° 8 : Etude, conception de projets
- Fiche Action N° 9 : PADDUC
- Fiche Action N°10 : Assistance technique pour la mise en œuvre du programme
- Fiche Action N°11 : Mise en place d'un Comité de Pilotage

Fiche Action N° 1 : Entreprises

Axe : 1	Création d'entreprises	
Action :	Port à sec	
Réalisation prévue :	2006/2009 soit 3 années	Niveau de priorité 1
Objectifs :	<ol style="list-style-type: none"> 1. Répondre à la demande de places de ports 2. Créer 500 places de ports à sec 3. Articuler la mesure avec le dispositif ATC et la territorialisation 	
Mise en oeuvre :	ADEC	
Mise en œuvre :	<ul style="list-style-type: none"> • Recensement des projets • Gestion privée • Appréciation de la viabilité économique du projet 	
Investissement à réaliser :	<ul style="list-style-type: none"> - Etude de faisabilité - Chiffrage moyen d'un projet 	
Nombre de ports concernés :	<p>La mesure s'articulera avec le dispositif de territorialisation et répondra à une logique de projet de développement d'un territoire. L'avis du comité de pilotage de la filière nautique sera indispensable.</p>	
Résultat attendu :	<ul style="list-style-type: none"> • création d'entreprises • valorisation des services • meilleure rentabilité de la structure portuaire • réorganisation et optimisation de la profession • développement et professionnalisation des services annexes (réparation, services, gardiennage) 	
Mesure du résultat :	<ul style="list-style-type: none"> • nombre de places créées • préservation et équilibre environnemental du site • emplois directs et/ou indirects créés ou maintenus • implantation et développement de nouvelles activités (une intervention publique CTC et dispositif sectoriel ADEC - ATC avec une démarche collective (industries nautiques et activités de loisirs nautiques) 	
Investissement total Région :	Budget de l'action économique : 30 % du montant de l'assiette éligible plafonnée à 100.000 Euros	

Fiche Action N° 2 : Zones techniques

Axe : 1	Aires de carénages/zones techniques	
Action :	Restructurer et optimiser les aires de carénages et les zones techniques, hors moyen de levage	
Réalisation prévue :	2006/2008 soit 3 années au lieu des 2 ans préconisés par l'étude	Niveau de priorité 2
Objectifs :	<ol style="list-style-type: none"> 1. Doter la Corse de sites de carénages opérationnels et soucieux de la préservation de l'environnement 2. Faciliter le développement et la diversification des entreprises 	
Maîtrise d'ouvrage :	Commune pour les aménagements en tant que de besoin si elle est gestionnaire de la zone	
Mise en œuvre :	<ul style="list-style-type: none"> • Etudes techniques • Travaux 	
Investissement à réaliser :	3 000 000 €	
Nombre de ports concernés :	4 notamment : Calvi, Porto-Vecchio, Taverna, Ajaccio	
Résultat attendu :	<ul style="list-style-type: none"> • positionner la Corse en aire de services pour les navires de moyenne et grande taille (15 à 30 mètres) • Donner les moyens aux professionnels de la maintenance - réparation des navires d'étendre leur activité • préservation et équilibre environnemental du site • intégration urbanistique 	
Mesure du résultat :	<ul style="list-style-type: none"> • contrat de réparation maintenance • emplois directs et/ou indirects créés ou maintenus • diversification vers des activités à forte valeur ajoutée • valeur ajoutée des emplois et qualification des salariés du secteur • intervention régionale coordonnée entre les dispositifs sectoriels ADEC et OEC (démarche collective et Opération Ports Propres et Accueillant) 	
Investissement total région :	Eligibilité au Plan Exceptionnel d' Investissements (PEI) et modalités d'intervention à déterminer avec l'Etat	

Fiche Action N° 3 : Entreprises

Axe : 1	Création d'entreprises/ Infrastructure	
Action :	Moyen de levage/C.O.E.N	
Réalisation prévue :	2006/2009 soit 3 années	Niveau de priorité 1
Objectifs :	<ol style="list-style-type: none"> 1. Répondre à la demande des entreprises du secteur 2. Implanter des moyens de levage de fort tonnage 3. Articuler la mesure avec le dispositif de territorialisation 	
Mise en oeuvre :	ADEC	
Mise en œuvre :	<ul style="list-style-type: none"> • Recensement des projets • Gestion privée • Appréciation de la viabilité économique du projet 	
Investissement à réaliser :	<ul style="list-style-type: none"> - Etude de faisabilité - Chiffrage moyen d'un projet 	
Nombre de ports concernés :	<p>La mesure s'articulera avec le dispositif de territorialisation et répondra à une logique de projet de développement d'un territoire. L'avis du comité de pilotage de la filière nautique sera indispensable.</p>	
Résultat attendu :	<ul style="list-style-type: none"> • création d'entreprises • valorisation des services • meilleure rentabilité de la structure portuaire • réorganisation et optimisation de la profession • développement et professionnalisation des services annexes (réparation, services, gardiennage) 	
Mesure du résultat :	<ul style="list-style-type: none"> • nombre de places créées • préservation et équilibre environnemental du site • emplois directs et/ou indirects créés ou maintenus • implantation et développement de nouvelles activités (accueil de grosses unités, maintenance, pêche pour les chalutiers) 	
Investissement total Région :	Budget de l'action économique : 30 % de l'assiette éligible plafonnée à 100.000 Euros	

Fiche Action N° 4 : Infrastructures

Axe : 1	Infrastructures /Ports de plaisance	
Action :	Sécurisation/amélioration des abris	
Réalisation prévue :	2006/2008 soit 3 années au lieu des 2 ans préconisés par l'étude	Niveau de priorité 1
Objectifs :	<ol style="list-style-type: none"> 1. Améliorer les conditions de sécurité maritime 2. L'ensemble des ports est concerné 3. Ils n'offrent pas une protection totale en cas de mauvais temps : les infrastructures sont à conforter ou à modifier 	
Maîtrise d'ouvrage :	Commune, SEM	
Mise en œuvre :	<ul style="list-style-type: none"> • Etude d'agitation • Etude de programmation des travaux • travaux 	
Investissement à réaliser :	3 000 000 € base de l'estimation : 20 à 25 mètre/port à raison de 10 000 € : mètre linéaire Etude d'agitation/25 000 € en moyenne Aménagement d'intérêt public sur les ouvrages de protection	
Nombre de ports concernés :	8 notamment en traitement d'urgence : Calvi, Ile-Rousse, Bastia-Vieux Port, Cargèse, Maccinaggio, Solenzara, Ajaccio Tino-Rossi	
Résultat attendu :	<ul style="list-style-type: none"> • plus grande sécurité dans les ports • meilleur accueil et plus grande attractivité • augmentation de la fréquentation • meilleure rentabilité de la structure • réorganisation et optimisation du plan d'eau • développement et professionnalisation des services annexes (accueil, services plaisanciers) 	
Mesure du résultat :	<ul style="list-style-type: none"> • nombre de passages et de contrats • préservation et équilibre environnemental du site • emplois directs et/ou indirects créés ou maintenus • implantation et développement de nouvelles activités (une intervention publique CTC et dispositif sectoriel ADEC - ATC avec une démarche collective (industries nautiques et activités de loisirs nautiques) 	
Investissement total Région :	Eligibilité au PEI et modalités d'intervention à déterminer avec l'Etat	

Fiche Action N° 5 : Pêche-Tourisme

Sources : Etude Nautisme ADEC/SOGREAH MARS 2004

Axe : 2	Diversification d'activité/ Reconversion	
Action :	Pêche-Promenade	
Réalisation prévue :	2006/2009 soit 3 années	Niveau de priorité 2
Objectifs :	<ol style="list-style-type: none"> 1. Soulager l'effort de pêche/ Gestion de l'éco-système 2. Préserver la ressource (en suivant les préconisations européennes) 3. Faire découvrir le métier de pêcheur/valoriser la profession 	
Maîtrise d'ouvrage :	CRPMEMC/Patrons-Pêcheurs	
Mise en œuvre :	<ul style="list-style-type: none"> • Recensement des personnes intéressées • Recensement des bateaux qui pourront bénéficier de la mesure • Travaux de mise en conformité des navires 	
Investissement à réaliser :	Entre 6 et 15 000 euros par navire	
Nombre de pêcheurs concernés :	La concertation avec le Comité Régional des Pêches permettra de hiérarchiser les projets	
Résultat attendu :	<ul style="list-style-type: none"> • Soulage l'effort de pêche et préserve le ressource • meilleur accueil et plus grande attractivité • augmentation de la fréquentation • meilleure rentabilité de la structure • réorganisation et optimisation de la profession • développement et professionnalisation des services annexes (accueil, services, restauration à bord, randonnées) 	
Mesure du résultat :	<ul style="list-style-type: none"> • nombre de passages et de contrats • préservation et équilibre environnemental du site • emplois directs et/ou indirects créés ou maintenus • implantation et développement de nouvelles activités (une intervention publique CTC et dispositif sectoriel ADEC - ATC avec une démarche collective (industries nautiques et activités de loisirs nautiques) 	
Investissement total Région :	Aide à la reconversion de la flotte sur le budget de l'action économique	

Fiche Action N° 6 : Pêche-Tourisme

Axe : 2	Diversification d'activité/ Reconversion	
Action :	Cabanon de pêcheur	
Réalisation prévue :	2006/2009 soit 3 années	Niveau de priorité 2
Objectifs :	<ol style="list-style-type: none"> 1. Soulager l'effort de pêche 2. Préserver la ressource (en suivant les préconisations européennes) 3. Améliorer la vente, reconquérir le marché intérieur 	
Maîtrise d'ouvrage :	CRPMEC	
Mise en œuvre :	<ul style="list-style-type: none"> • Recensement des personnes intéressées • Travaux d'aménagement des ports • Négociation pour la mise en place de HLL (habitation légère de loisirs) sur la bande littorale) 	
Investissement à réaliser :	<ul style="list-style-type: none"> - Etude de faisabilité - Chiffrage moyen d'un projet 	
Nombre de pêcheurs concernés :	La concertation avec le Comité Régional des Pêches permettra de hiérarchiser les projets et d'établir une charte	
Résultat attendu :	<ul style="list-style-type: none"> • Soulage l'effort de pêche et préserve la ressource • Valorisation des produits • augmentation de la vente • meilleure rentabilité de la structure • réorganisation et optimisation de la profession • développement et professionnalisation des services annexes (accueil, services, restauration) 	
Mesure du résultat :	<ul style="list-style-type: none"> • nombre de couverts • préservation et équilibre environnemental du site • emplois directs et/ou indirects créés ou maintenus • implantation et développement de nouvelles activités (une intervention publique CTC et dispositif sectoriel ADEC - ATC avec une démarche collective (industries nautiques et activités de loisirs nautiques) 	
Investissement total Région :	Budget de l'action économique	

Fiche Action N° 7 : Entreprises

Sources : Etude Nautisme ADEC/SOGREAH MARS 2004

Axe : 3	Création d'entreprises	
Action :	COEN : Contrat d'Objectif Economique Nautisme	
Réalisation prévue :	2006	Niveau de priorité 1
Objectifs :	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aménager les emprises portuaires 2. Plan pluriannuel de développement 3. Articuler la mesure avec le dispositif de territorialisation 	
Mise en oeuvre :	ADEC	
Mise en œuvre :	<ul style="list-style-type: none"> • Recensement des projets • Gestion privée • Appréciation de la viabilité économique du projet 	
Investissement à réaliser :	<ul style="list-style-type: none"> - Instruction du dossier - 100 000 € maximum sur 3 ans 	
Nombre de ports concernés :	La mesure s'articulera avec le dispositif de territorialisation et répondra à une logique de projet de développement d'un territoire.	
Résultat attendu :	<ul style="list-style-type: none"> • création d'entreprises • valorisation des services • meilleure rentabilité de la structure portuaire • réorganisation et optimisation des ports • développement et professionnalisation des services annexes (réparation, services, gardiennage) 	
Mesure du résultat :	<ul style="list-style-type: none"> • nombre d'entreprises créées • préservation et équilibre environnemental du site • emplois directs et/ou indirects créés ou maintenus • implantation et développement de nouvelles activités (une intervention publique CTC et dispositif sectoriel ADEC - ATC avec une démarche collective (industries nautiques et activités de loisirs nautiques) 	
Investissement total Région :	Budget de l'action économique : 30 % de l'assiette éligible plafonnée à 100.000 euros	

Fiche Action N° 8 : Ingénierie/Assistance technique

Axe : 4	Appui à l'ingénierie/Coordination du projet	
Action :	Etude de conception de projet	
Réalisation prévue :	2006/2008 soit 3 années	Niveau de priorité 1
Objectifs :	<ol style="list-style-type: none"> 1. Accompagner les communes en « ingénierie amont » sur la conception technique, les aspects réglementaires et la dimension financière et juridique (coût gestion, retour sur investissement) des projets d'extension significative et de création de port de plaisance 2. doter les communes d' un outil d'aide et d'une assistance à la décision pour le lancement de leurs projets et choix des concepteurs gestionnaires privés. 	
Maîtrise d'ouvrage :	Commune	
Mise en œuvre :	<ul style="list-style-type: none"> • études techniques et financières (Cahier des charges de consultation, DSP) • animation et conduite des concertations locales • préparation à la décision 	
Investissement à réaliser :	<p>1 200 000 € exclusivement pour les études</p> <p>NB : Compte tenu du potentiel de développement de la filière, de la bonne rentabilité des équipements ainsi que de la professionnalisation de sa gestion, leur réalisation relève avant tout d'une initiative privée, qu'il convient toutefois d'articuler avec un partenariat public et une adhésion locale forte, objet notamment des études.</p>	
Nombre de projets concernés :	A définir ; le but étant de favoriser l'émergence de nouveaux projets qui ne verraient pas le jour sans assistance technique. La priorité devra être donnée aux projets de création et d'extension.	
Résultat attendu :	<ul style="list-style-type: none"> • création de 2 000 anneaux, pour atteindre l'objectif fixé par les délibérations de l'Assemblée de Corse A/C n°03/337 du 14 novembre 2003 et A/C n°05/12 du 28 janvier 2005. • prise en compte dans le PADDUC 	
Mesure du résultat :	<ul style="list-style-type: none"> • anneaux supplémentaires • préservation et équilibre environnemental du site • emplois directs et/ou indirects créés • diversification vers des activités à forte valeur ajoutée • professionnalisation et qualification pour les salariés du secteur • coordination avec les dispositifs sectoriels ADEC/OEC (démarche collective et Opération Ports Propres et Accueillant) 	
Investissement total Région :	Eligibilité au PEI sur 3 ans et modalités d'intervention à déterminer avec l'Etat, au titre de la ligne « Ingénierie »	

Fiche Action N° 9 : Objectifs dans la cadre du PADDUC

Axe : 4	Appui à l'ingénierie/Cohérence et coordination	
Action :	Inscription PADDUC/Volet SMVM	
Réalisation prévue :	2005	Niveau de priorité 1
Objectifs :	<ol style="list-style-type: none"> 1. traduction spatiale des objectifs quantifiés de création d'anneaux, de restructuration et de modernisation des ports 2. cohérence territoriale de développement des infrastructures de plaisance et de la filière d'activité 3. territorialisation des interventions publiques de la CTC 4. prise en compte de la dimension réglementaire 	
Maîtrise d'ouvrage :	CTC : Mission PADDUC	
Mise en œuvre :	Cabinet missionné pour l'élaboration du PADDUC	
Opérations à réaliser :	Inscription dans le PADDUC, volet SMVM, des projets d'extension et de création de port de plaisance, objet de la fiche PEI Ingénierie, mais aussi des projets de restructuration ou de modernisation des ports et la constitution de mouillages organisés	
Résultat attendu :	<ul style="list-style-type: none"> • Positionner la Corse dans un marché méditerranéen en expansion • Garantir la création d'emplois pérennes • S'inscrire dans une logique de développement durable en assurant la prévention de toute pollution 	
Mesure du résultat :	<ul style="list-style-type: none"> • prise en compte dans les PLU et SCOT • nombre d'anneaux supplémentaires • mobilisation des dispositifs sectoriels ADEC/OEC (démarche collective et Opération Ports Propres et Accueillant) 	
Investissement total Région :	Sans objet	

Fiche Action N° 10 : Ingénierie/Assistance technique

Axe : 4	Appui à l'ingénierie/Coordination du projet	
Action :	Assistance technique pour la mise en œuvre du programme	
Réalisation prévue :	2006/2008 soit 3 années	Niveau de priorité 1
Objectifs :	<ul style="list-style-type: none"> - Participation et préparation des réunions de travail - Réalisation d'un bilan mensuel sur le suivi de la mission - Analyse des projets que le Comité de pilotage aura soumis - Propositions d'actions à réaliser - Collecte d'informations 	
Maîtrise d'ouvrage :	ADEC	
Mise en œuvre :	<ul style="list-style-type: none"> • études techniques et financières (Cahier des charges de consultation, DSP) • animation et conduite des concertations locales • préparation à la décision 	
Investissement à réaliser :	230 000 €	
Nombre de projets concernés :	A définir par le Comité de Pilotage de la Filière Nautique	
Résultat attendu :	<ul style="list-style-type: none"> • création de 2 000 anneaux, pour atteindre l'objectif fixé par les délibérations de l'Assemblée de Corse A/C n°03/337 du 14 novembre 2003 et A/C n°05/12 du 28 janvier 2005. • prise en compte dans le PADDUC 	
Mesure du résultat :	<ul style="list-style-type: none"> • anneaux supplémentaires • emplois directs et/ou indirects créés • diversification vers des activités à forte valeur ajoutée • coordination avec les dispositifs sectoriels ADEC/OEC (démarche collective et Opération Ports Propres et Accueillant) 	
Investissement total Région :	Budget de l'action économique	

Fiche Action N° 11 : Coordination générale de la filière nautique

Axe : 4	Appui à l'ingénierie/Coordination du projet	
Action :	Mise en place d'un Comité de Pilotage	
Réalisation prévue :	2005	Niveau de priorité 1
Objectifs :	<ul style="list-style-type: none"> - Coordonner la politique de la collectivité territoriale - Mutualiser les moyens 	
Maîtrise d'ouvrage :	DGAS	
Mise en œuvre :	<ul style="list-style-type: none"> • études techniques et financières (Cahier des charges de consultation, DSP) • animation et conduite des concertations locales • préparation à la décision 	
Investissement à réaliser :	Sans objet	
Nombre de projets concernés :	Sans objet	
Résultat attendu :	<ul style="list-style-type: none"> • rendre cohérente l'action de la collectivité territoriale • prise en compte dans le PADDUC 	
Mesure du résultat :	<ul style="list-style-type: none"> • anneaux supplémentaires • emplois directs et/ou indirects créés • diversification vers des activités à forte valeur ajoutée • coordination avec les dispositifs sectoriels ADEC/OEC (démarche collective et Opération Ports Propres et Accueillant) 	
Investissement total Région :	Création d'un poste de chargé de mission (catégorie A) du secteur Nautisme & Plaisance	