



**HAL**  
open science

## Bilan de l'enquête sur les usagers de la plaisance

Valentin Daniel

► **To cite this version:**

Valentin Daniel. Bilan de l'enquête sur les usagers de la plaisance. Chaire maritime. 2023. hal-04103481

**HAL Id: hal-04103481**

**<https://hal.science/hal-04103481v1>**

Submitted on 23 May 2023

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

2023

# BILAN DE L'ENQUÊTE SUR LES USAGERS DE LA PLAISANCE

Rédactrice/Rédacteur du rapport : Valentin Daniel  
Titulaire de la Chaire : Brice Trouillet ; Co-porteur : Laurent Baranger

# ENQUÊTE SUR LES USAGERS DE LA PLAISANCE

L'enquête présentée dans ce document a été réalisée par une équipe de Master 2 dans le cadre d'une commande de la Chaire maritime, avec pour objectif de mieux comprendre les pratiques des usagers de la plaisance. Cette enquête a été menée en décembre 2022 auprès de 129 personnes. Les résultats ont déjà été valorisés sous forme d'un atlas cartographique, d'une restitution publique et d'une table ronde. En complément de l'enquête, des entretiens ont été menés auprès des chefs de ports, permettant ainsi de recueillir de nombreuses informations supplémentaires.

**129**

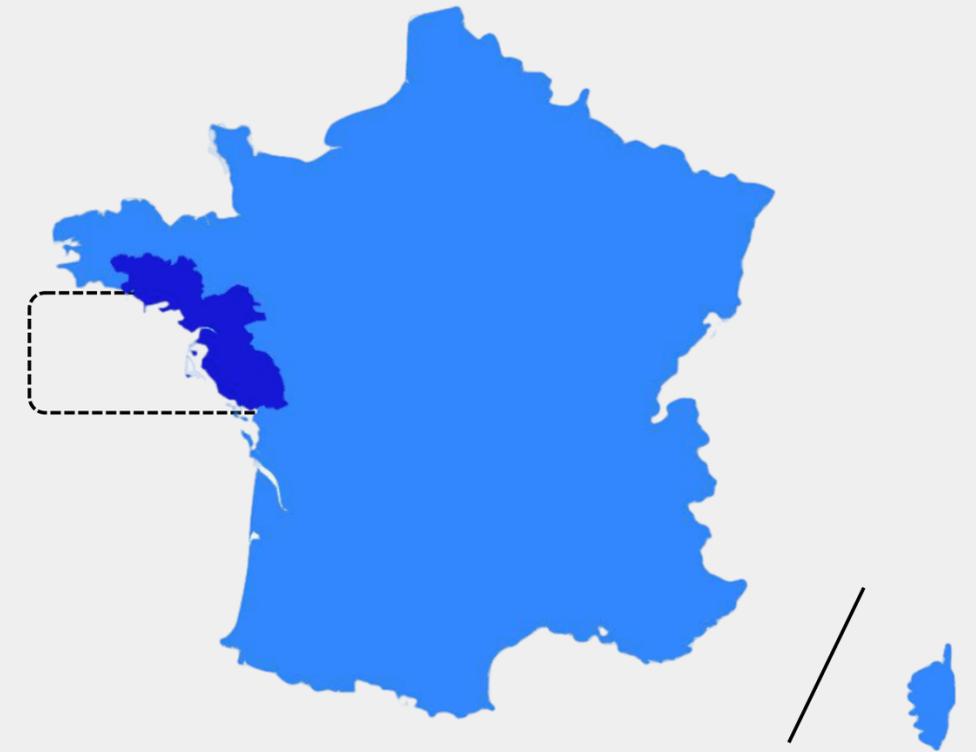
Personnes interrogées

**DÉCEMBRE 2022**

Période d'enquête

## PERIMÈTRE DE L'ENQUÊTE

- Zone d'étude
- ▭ Zone d'emprise en mer



Il est important de préciser que la Chaire maritime n'a pas directement mené l'enquête et n'a donc pas eu de contrôle sur les modalités de réponse. Ce document se concentre sur les résultats socio-économiques de l'enquête, sans aborder les questions d'emprise spatiale. Cependant, l'enquête ayant été menée en hiver seulement, il convient de noter certains biais qui pourraient affecter la représentativité de l'échantillon.

Les plaisanciers présents en hiver peuvent être davantage des locaux ou des passionnés assidus, ce qui exclurait certains plaisanciers estivaux moins impliqués dans la pratique et conduirait à une sur-représentation des propriétaires de navires. Il est donc important de prendre en compte ces biais pour analyser correctement ce document. Il serait également intéressant de mener une étude complémentaire à d'autres périodes pour pouvoir comparer les résultats. Enfin, en raison des biais mentionnés précédemment, ces résultats doivent être considérés comme une illustration du type de mobilisation possible après une telle enquête.

# LE PROFIL DU PLAISANCIER

Les résultats de l'enquête reflètent certains stéréotypes liés à la plaisance : majoritairement pratiquée par des hommes âgés passionnés et investis depuis plus de 10 ans. Les bateaux sont généralement enregistrés au nom du mari, tandis que les femmes sont moins impliquées bien qu'elles puissent être présentes à bord ou copropriétaires. Les données de catégories socio-professionnelles complètes n'étaient pas disponibles, mais les professions déclarées ont permis de distinguer trois groupes : les retraités, les CSP+ et les professions maritimes plus modestes, ces dernières soulignent ainsi l'attachement culturel entre la plaisance et le milieu maritime.

## LE PROFIL TYPE

Part d'homme dans les réponses

87%

60 ANS

Age moyen des répondants

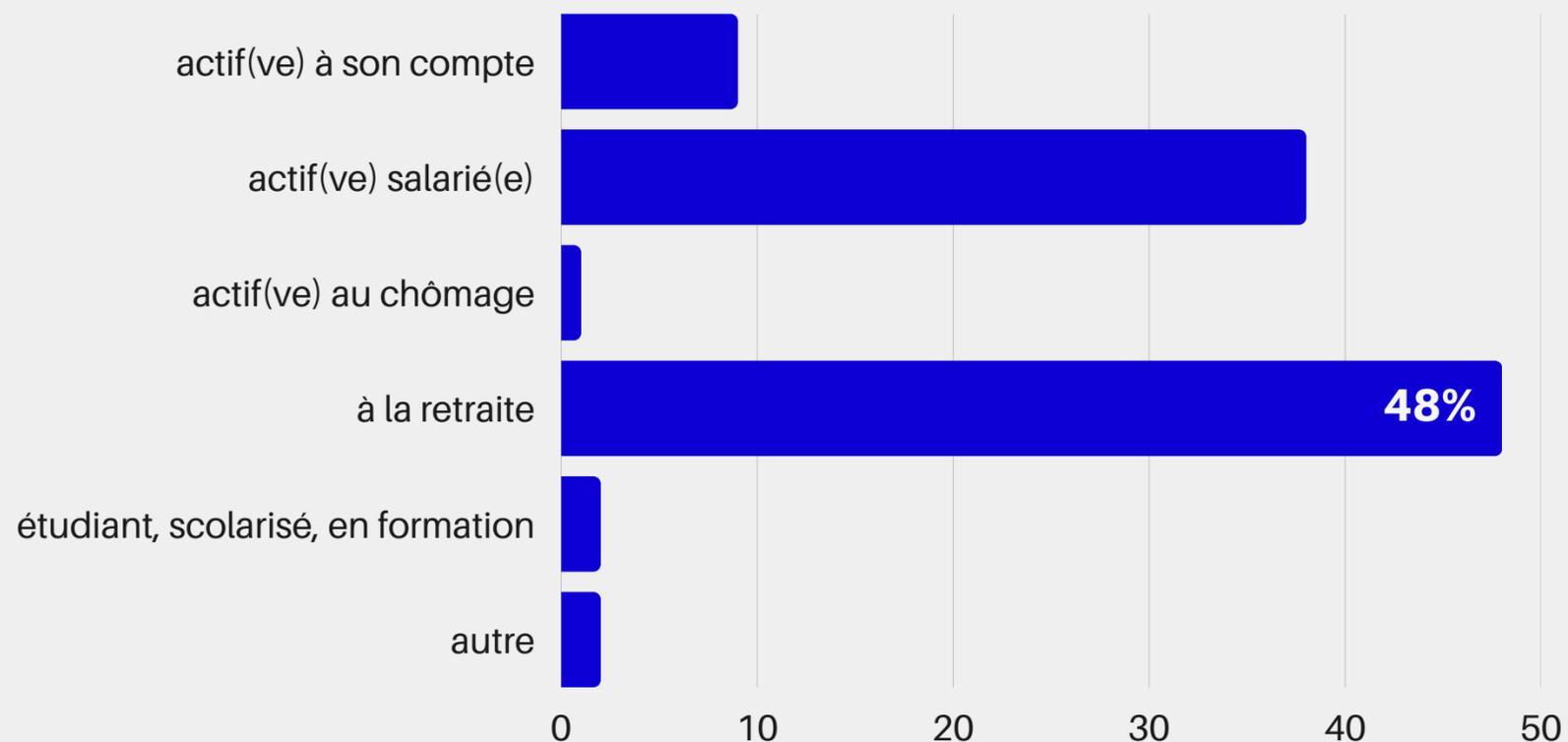
Pratiquent la plaisance depuis plus de 10 ans

86%

14%

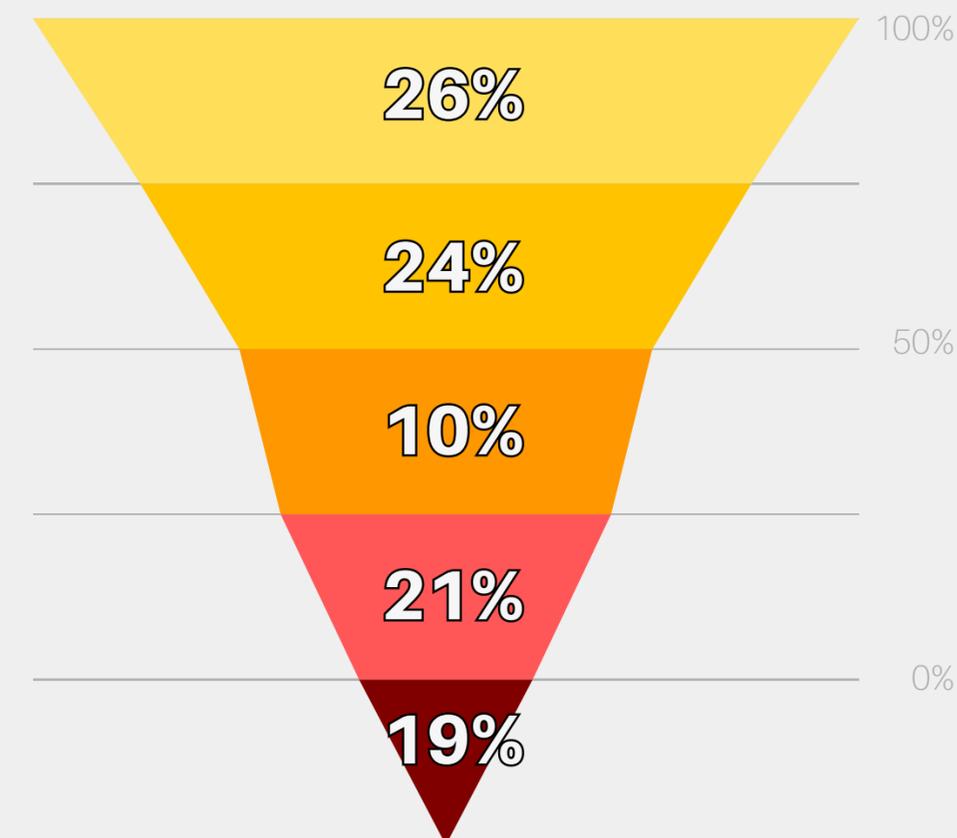
Pratiquent la plaisance depuis moins de 10ans

## RÉPARTITION PAR STATUT PROFESSIONNEL



## RÉPARTITION PAR TRANCHES D'ÂGE

- + de 67 ans
- 62 à 67 ans
- 56 à 61 ans
- 50 à 55 ans
- de 49 ans

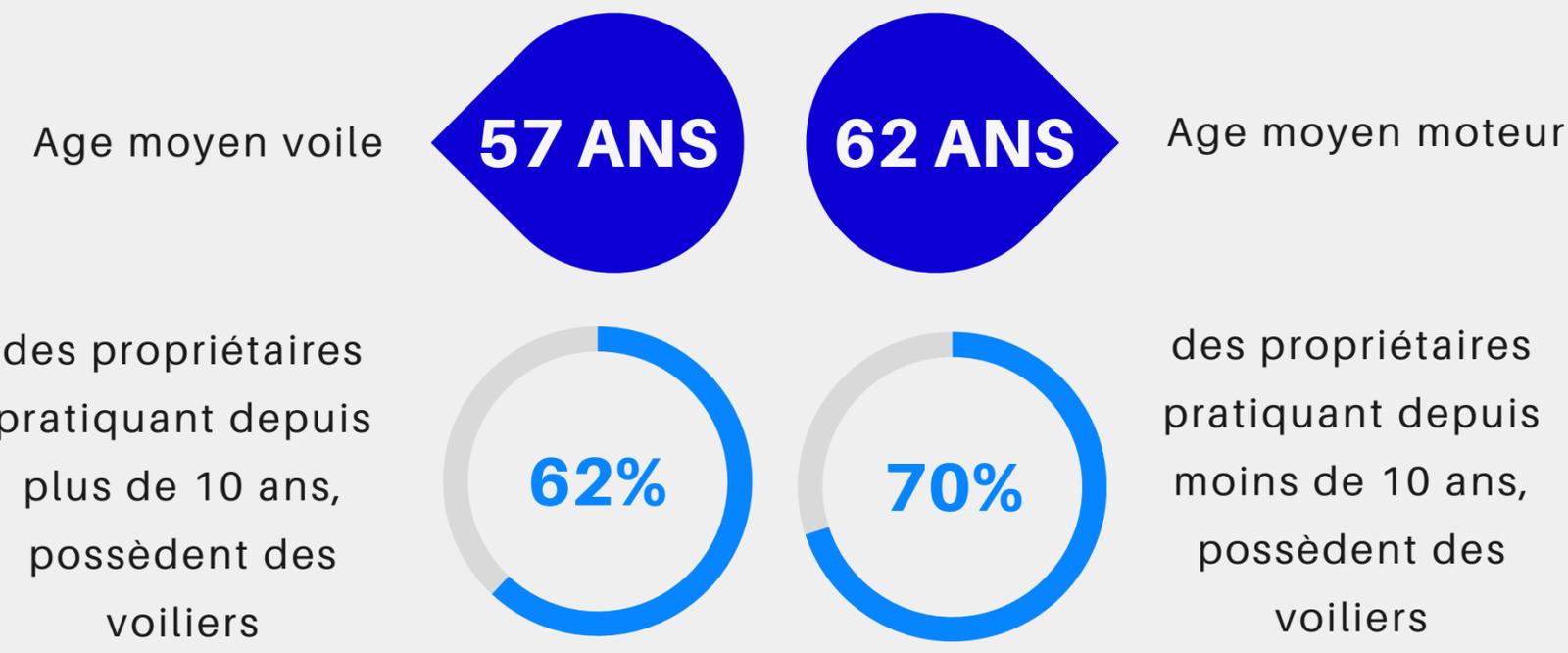


# LE PROFIL DU PLAISANCIER

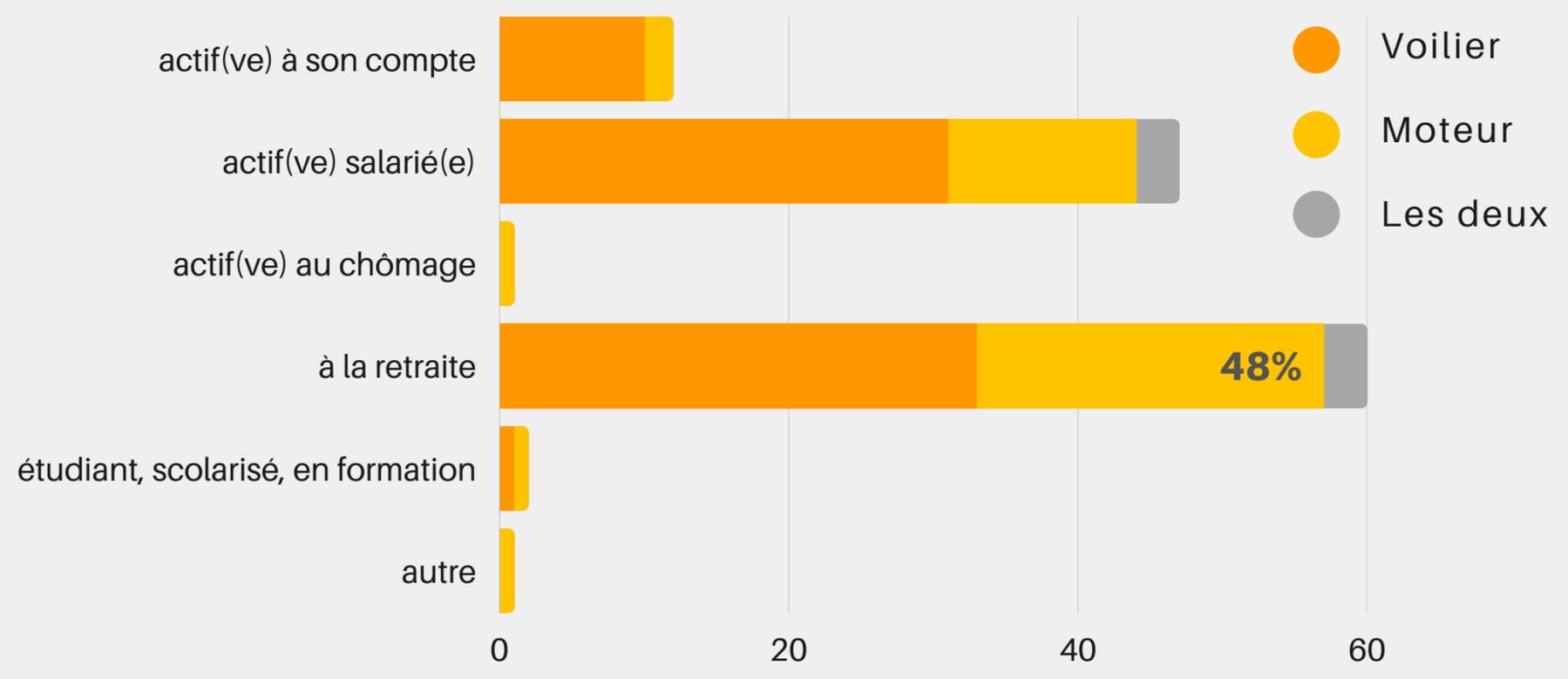
L'âge moyen est assez similaire entre les deux pratiques, mais on remarque tout de même une plus grande proportion de voiliers chez les propriétaires plus jeunes.

Il y a également une plus grande proportion de voiliers parmi les propriétaires moins expérimentés. Les retraités ont tendance à posséder davantage de navires à moteur que les autres statuts professionnels, et il en est de même pour les propriétaires plus âgés. En effet, on observe une part croissante de bateaux à moteur avec l'âge.

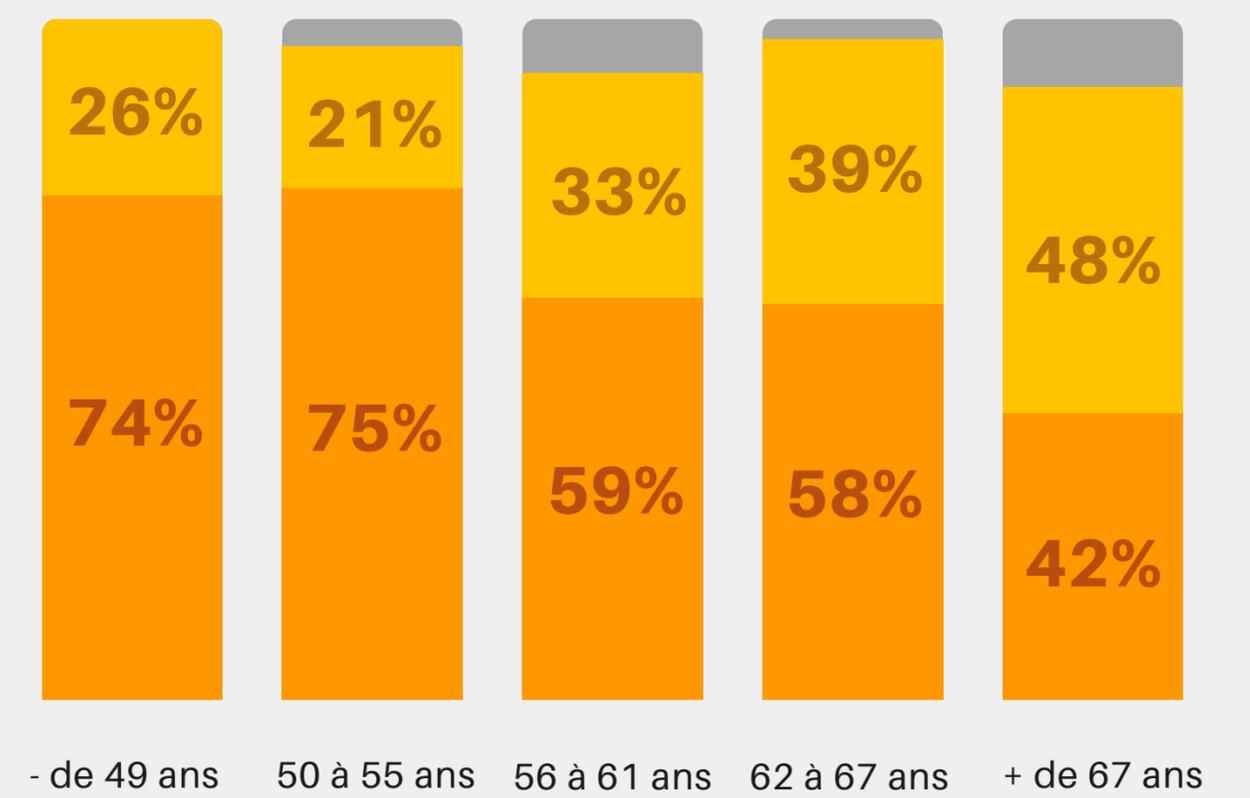
## LE PROFIL TYPE



### TYPE DE NAVIRE POSSÉDÉ PAR STATUT PROFESSIONNEL

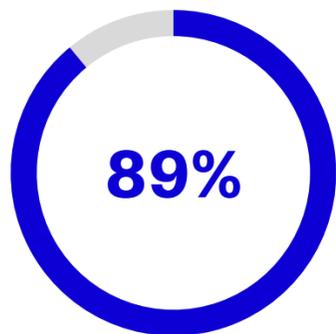


### TYPE DE NAVIRE POSSÉDÉ PAR TRANCHE D'ÂGE

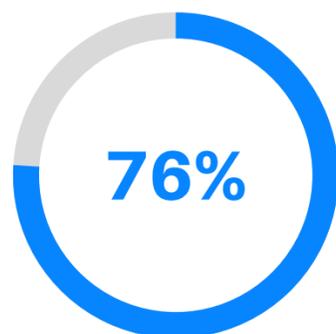


# LES USAGERS ET LEUR BATEAU

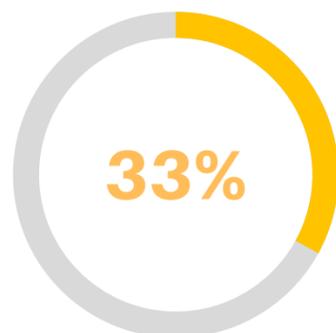
La plupart des usagers interrogés étaient propriétaires de leur bateau. Cela peut s'expliquer par le fait que l'enquête a eu lieu en hiver. Ainsi, il est possible que seuls les plaisanciers les plus assidus et les locaux soient présents.



Des interrogés possèdent leur propre bateau



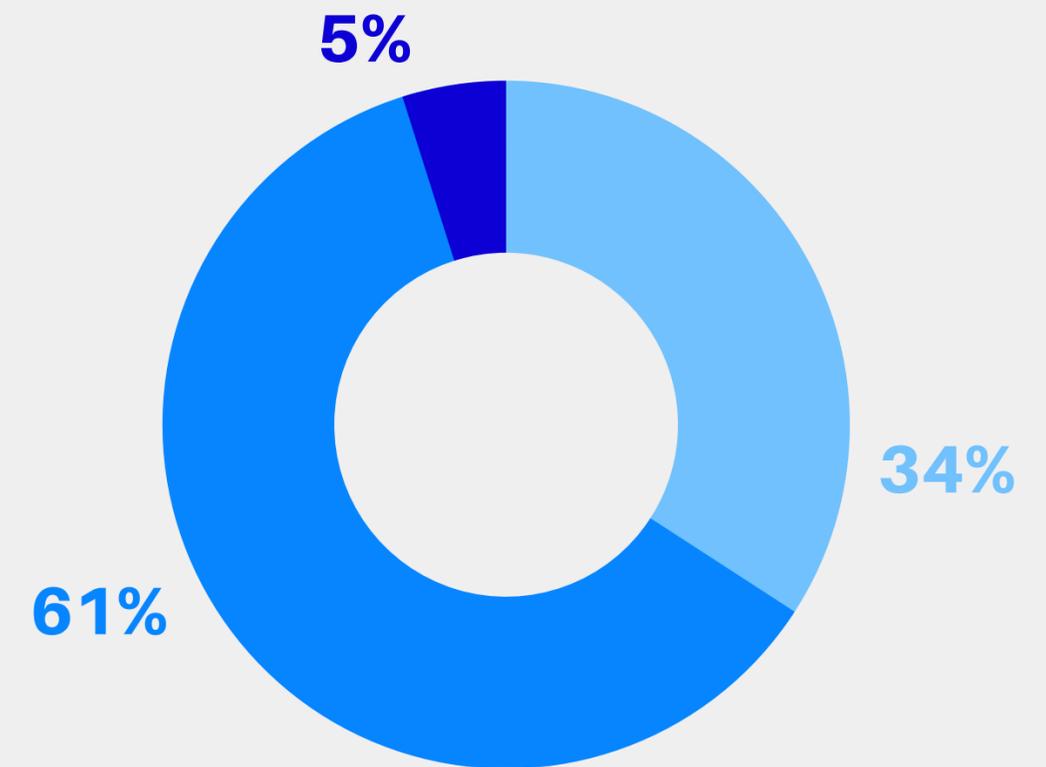
Déclarent posséder un diplôme maritime



Affirment avoir des difficultés à stationner leur bateau

## TYPE DE BATEAU POSSÉDÉ

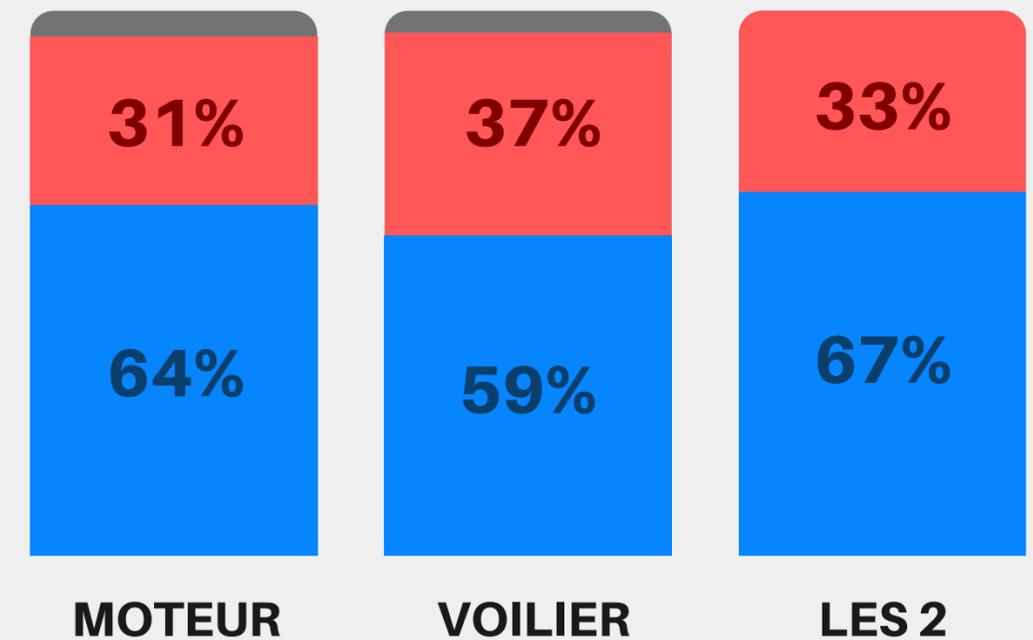
- Voilier
- Moteur
- Les 2



Un tiers des interrogés ont affirmé avoir des difficultés de stationnement. Cependant, ce problème semble peu lié au type de bateau possédé, même si les détenteurs de voiliers semblent rencontrer cette situation légèrement plus fréquemment.

## DIFFICULTÉ DE STATIONNEMENT

- Non
- Oui
- Sans avis



# STRUCTURE DES COÛTS LIÉS AU NAVIRE

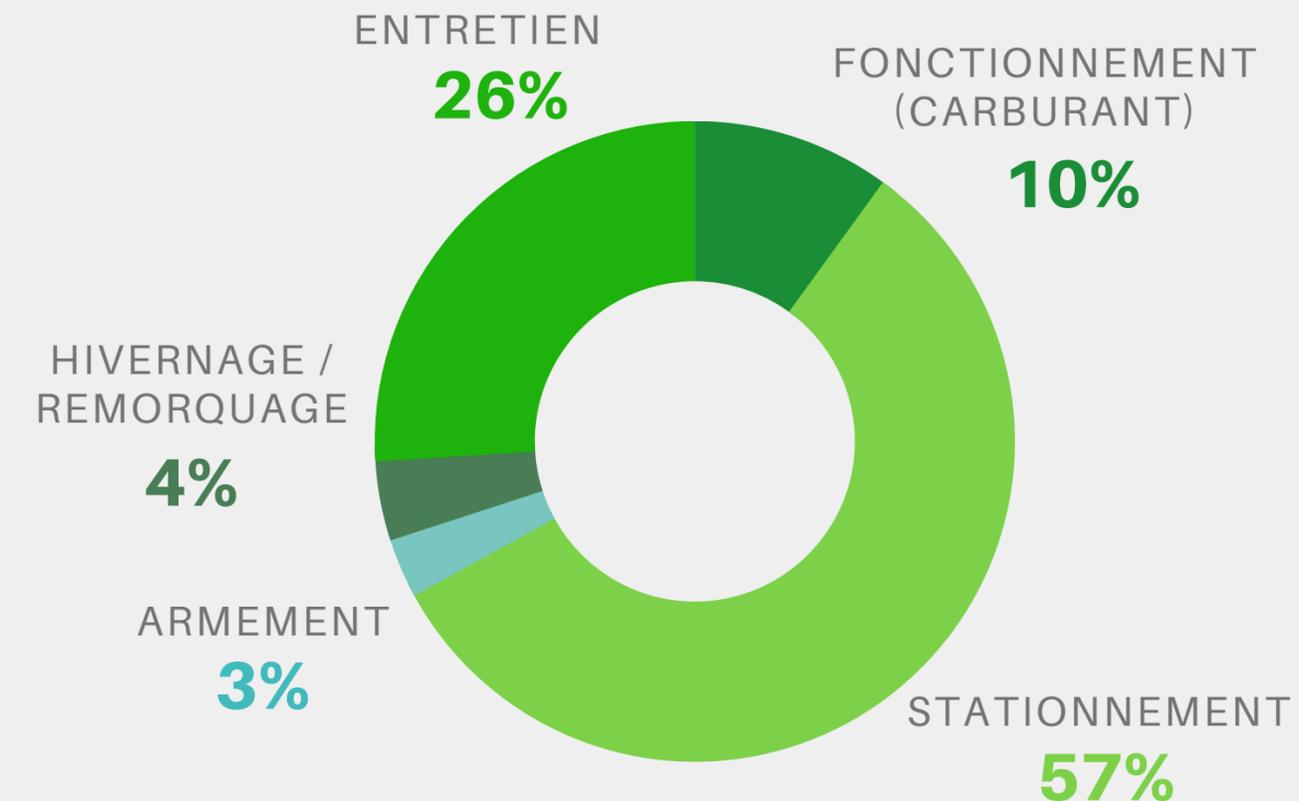


## PART MOYENNE DES POSTES DE DÉPENSES

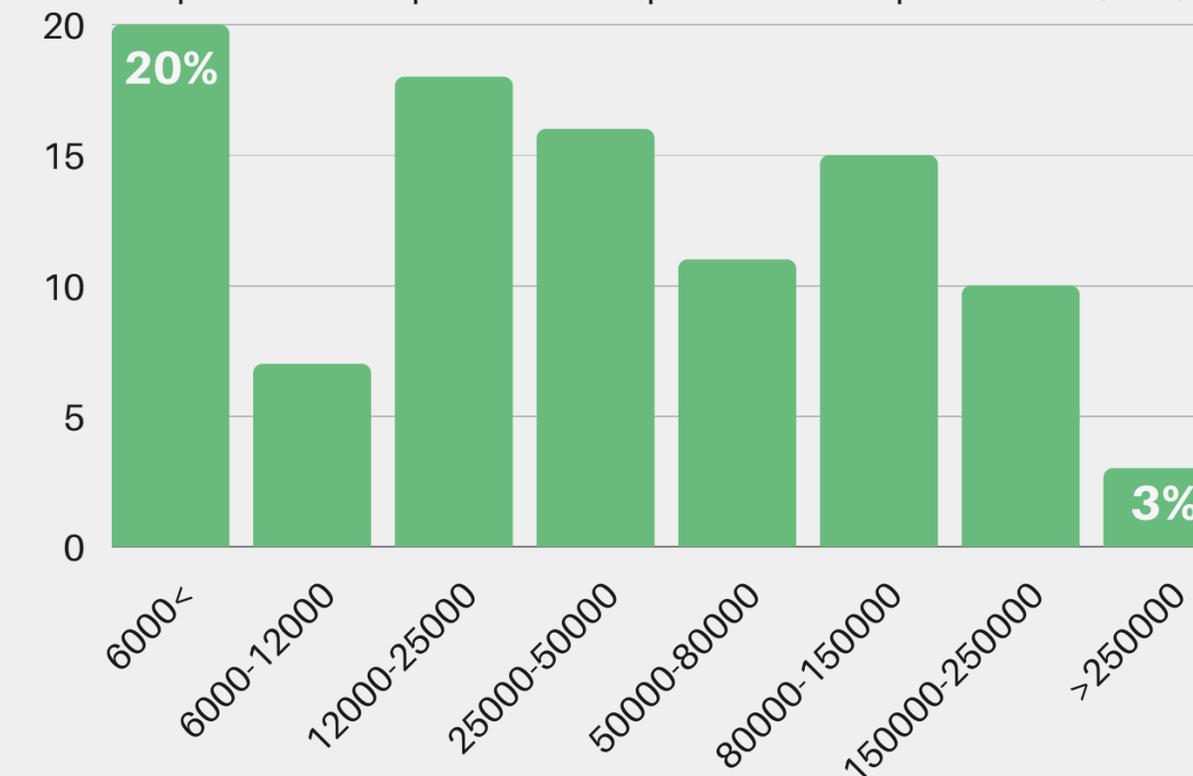
Le stationnement représente la plus grande dépense des plaisanciers en moyenne, suivis de l'entretien et du carburant. Une étude de la variation de leur part en fonction de la zone géographique ou du type de navire serait intéressante.

## DE FORTES DISPARITÉS DE PRIX D'ACHATS

Le prix d'achat moyen d'un navire dans la population interrogée est de 68 500 €. En réalité, il existe une large variété de navires et donc de prix d'achat, allant de moins de 1 000 € à plus de 500 000 € pour certains.

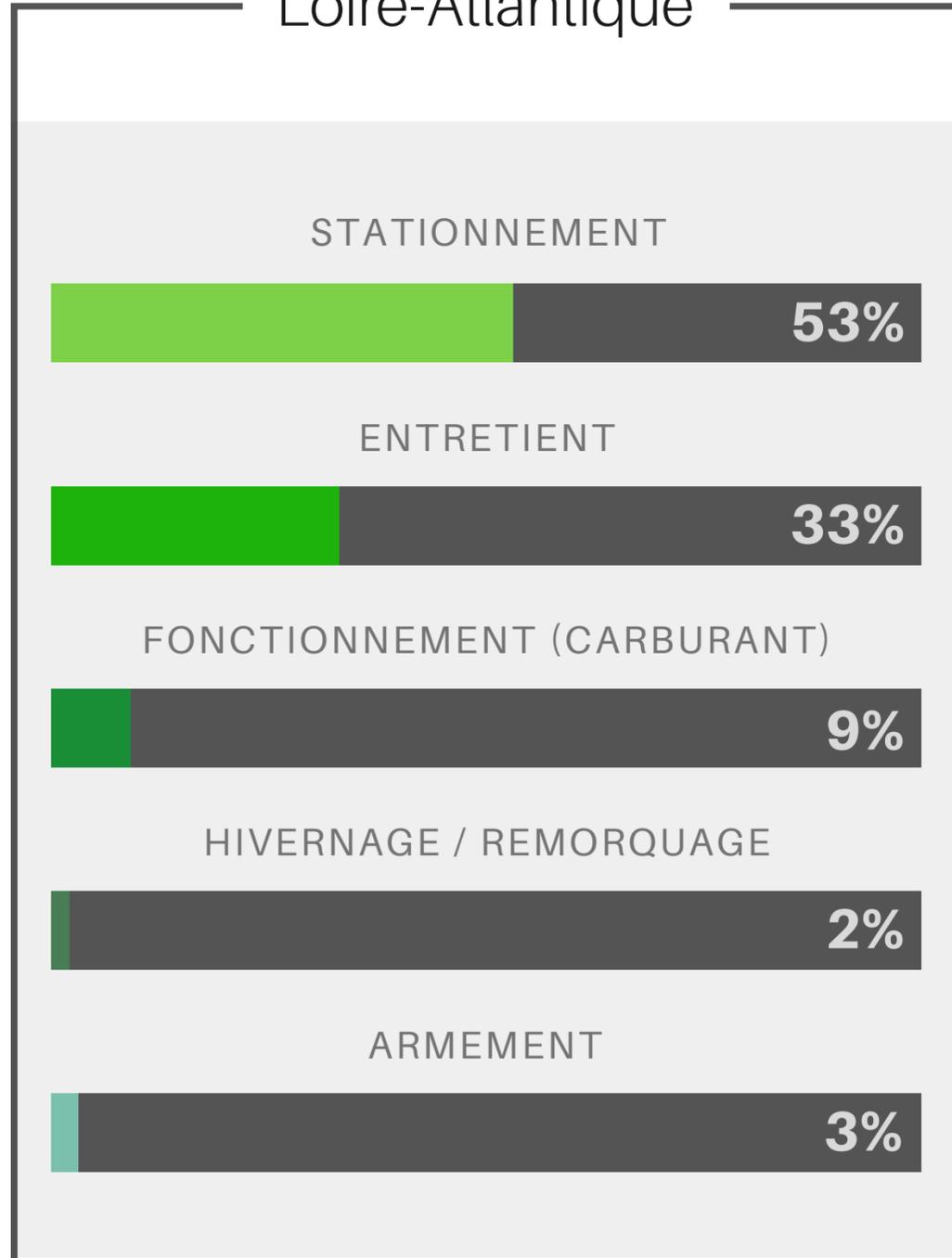


■ Répartition de la part de navire par tranche de prix d'achat (en €)

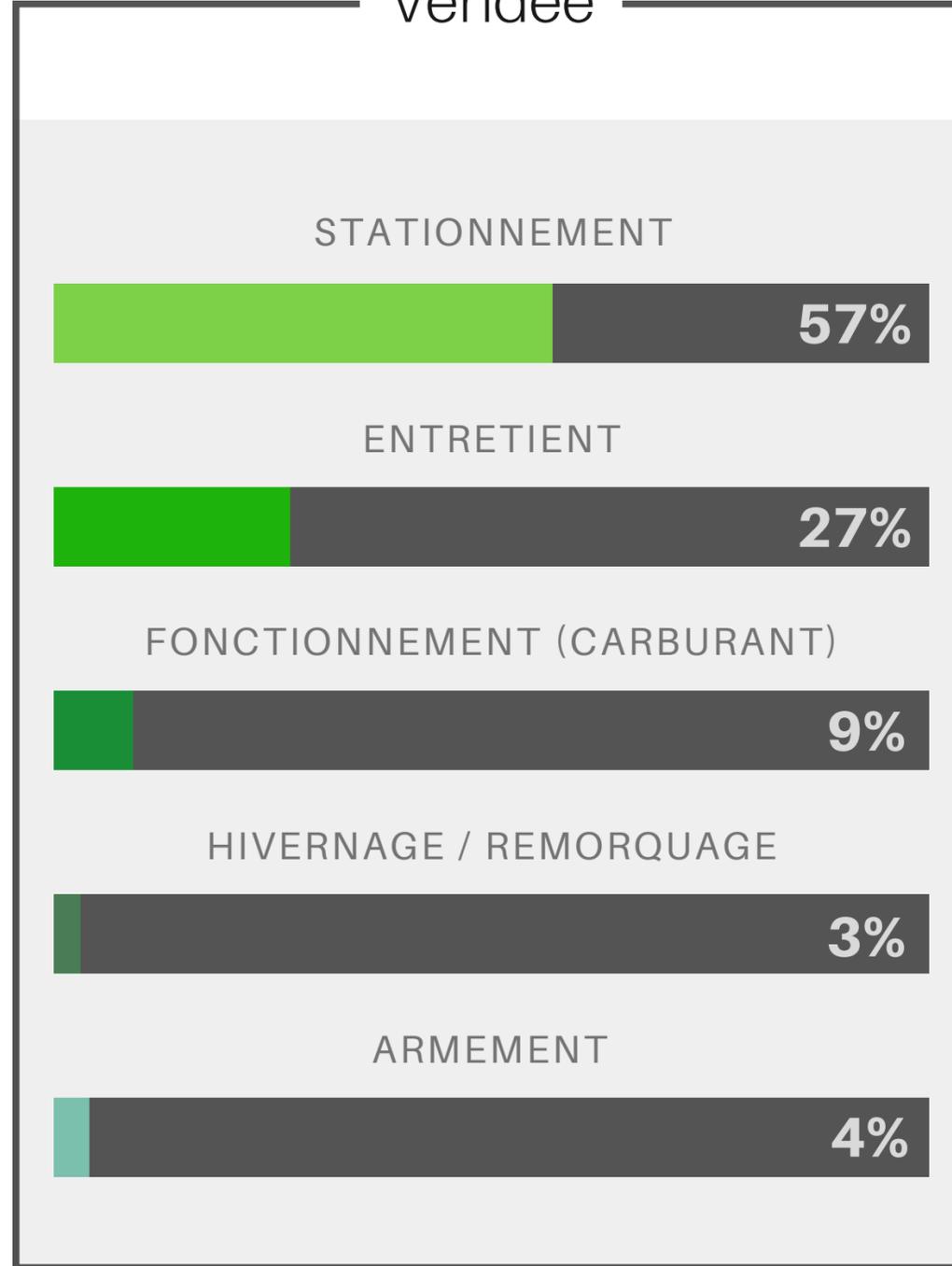


# VARIATIONS DE LA STRUCTURE DES COÛTS SELON LA ZONE D'ENQUÊTE

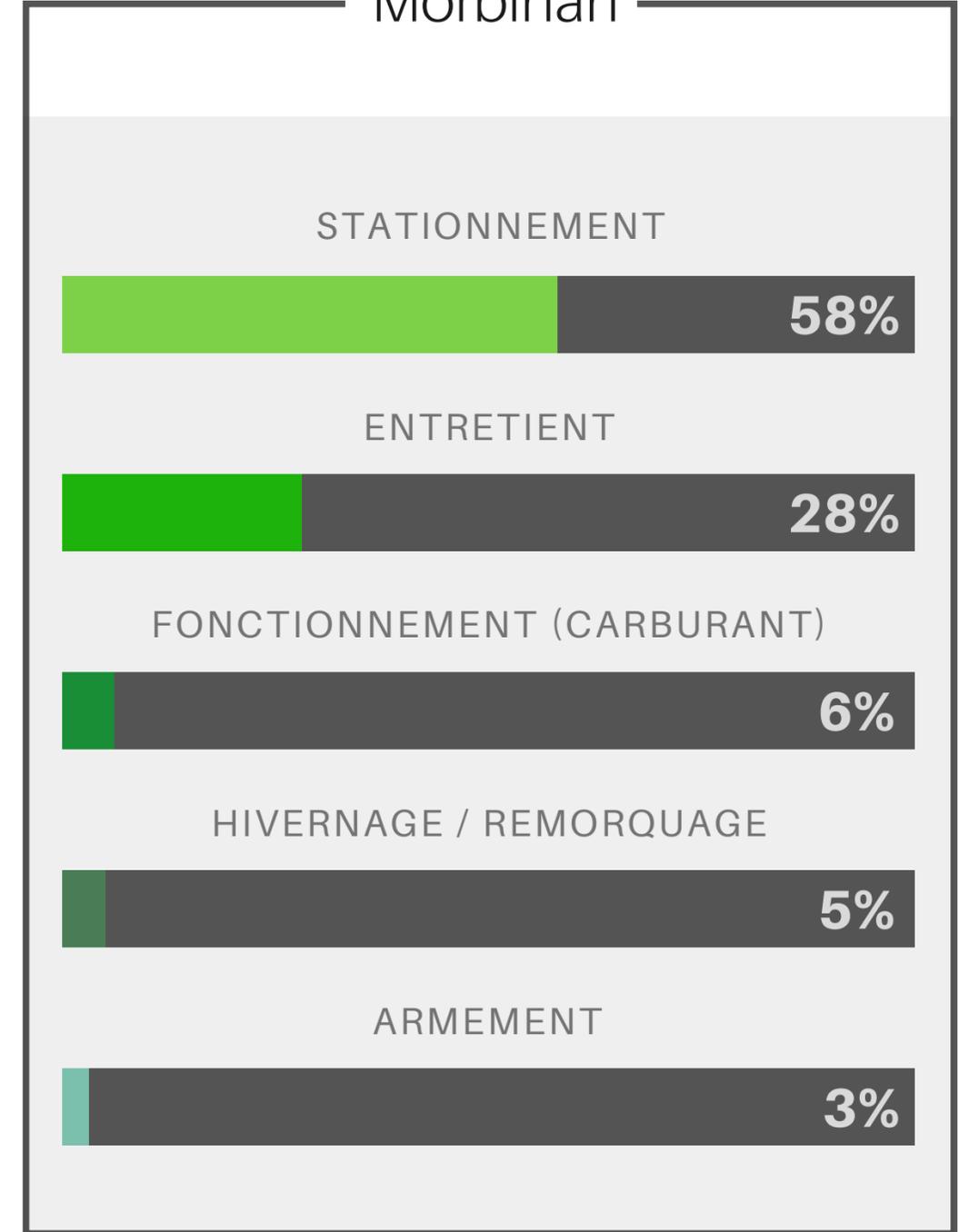
Loire-Atlantique



Vendée



Morbihan



# VARIATIONS DE LA STRUCTURE DES COÛTS SELON LE TYPE DE NAVIRE POSSÉDÉ

## Voilier

STATIONNEMENT



ENTRETIEN



FONCTIONNEMENT (CARBURANT)



HIVERNAGE / REMORQUAGE



ARMEMENT



## Analyse

Aucune différence notable ne peut être observée dans la structure des coûts entre les différentes zones d'enquêtes.

Cependant, on constate des différences importantes dans la structure des coûts entre les voiliers et les bateaux à moteur. La part importante du carburant dans les dépenses de ces derniers étant à l'origine de cette différence.

Il convient de noter que certains répondants ont uniquement renseigné le montant du poste de dépense associé au stationnement, ce qui pourrait surévaluer sa part dans nos résultats.

## Moteur

STATIONNEMENT



ENTRETIEN



FONCTIONNEMENT (CARBURANT)



HIVERNAGE / REMORQUAGE



ARMEMENT



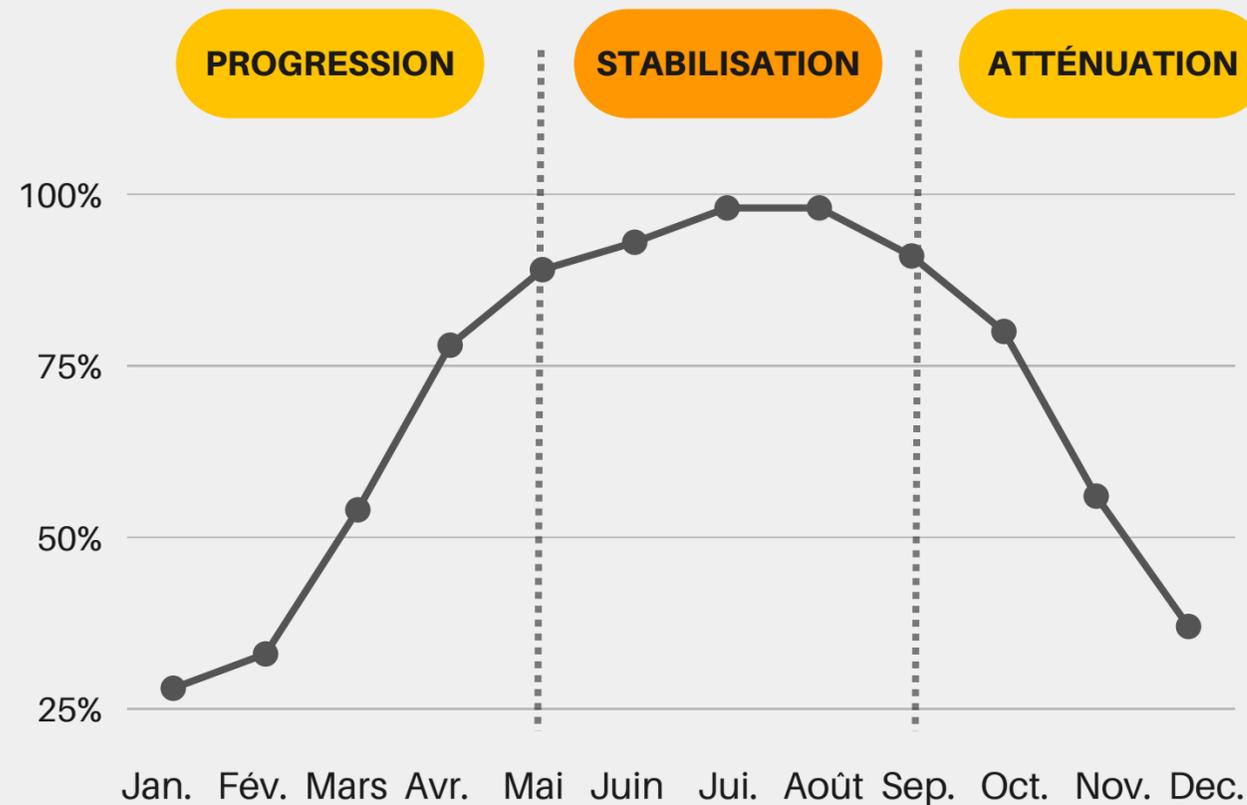
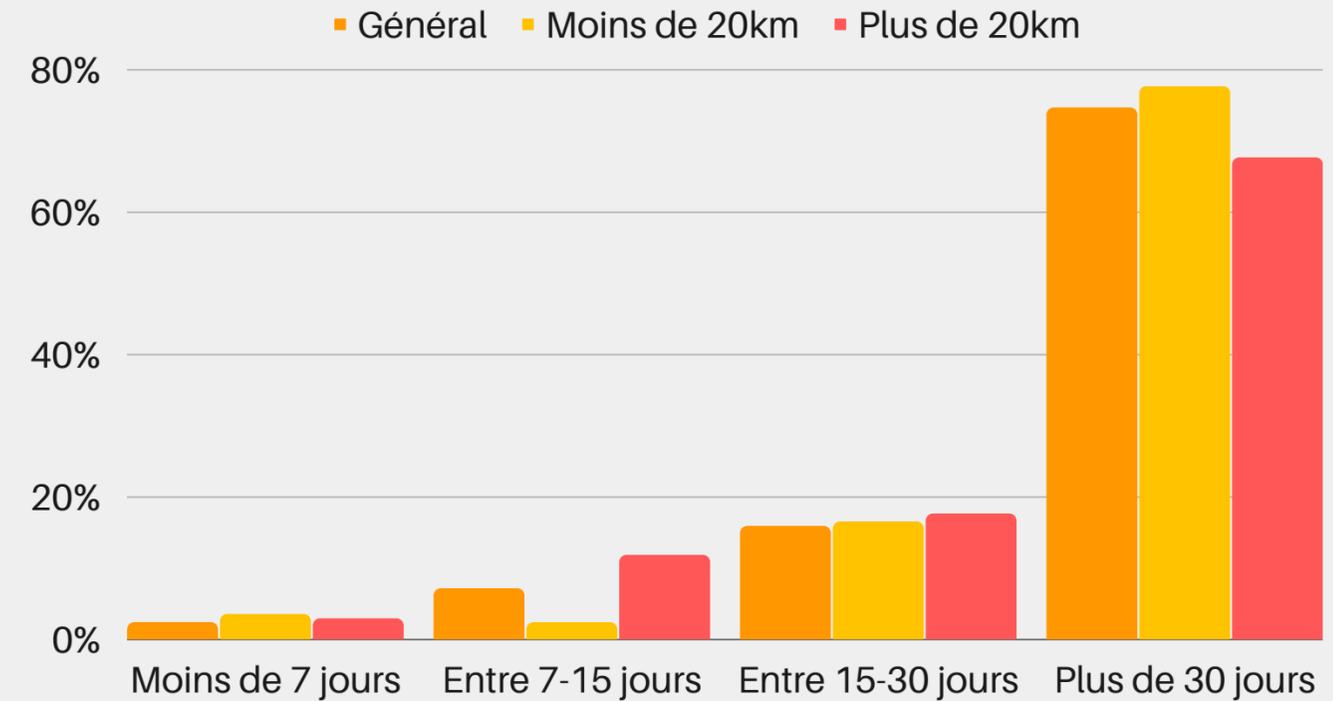
# TEMPORALITÉ DES PRATIQUES

La plupart des personnes interrogées pratiquent la plaisance plus de 30 jours par an, la distance entre leur domicile et le lieu de stationnement du bateau a peu d'impact pour les plaisanciers effectuant peu de sorties. En revanche, pour ceux effectuant plus de 30 jours de sortie par an, la distance a un impact plus important avec une différence de 10 points de pourcentage entre les résidents proches et éloignés.

L'activité de plaisance suit un cycle annuel avec trois phases : une croissance de janvier à début mai, une période de stabilité avec un niveau élevé d'activité pendant les beaux jours, puis une diminution en fin d'année. La pratique est cyclique et dépend de la météo et de la disponibilité des plaisanciers. Les navires à voile ou à moteur suivent la même tendance, mais les voiliers sont plus actifs lors des phases de progression et d'atténuation avec une période de stabilisation plus longue et plus élevée en moyenne.

## NOMBRE DE JOURS ANNUEL DE PRATIQUE

Répartition par distance entre le lieu d'habitation et le lieu de stationnement du navire



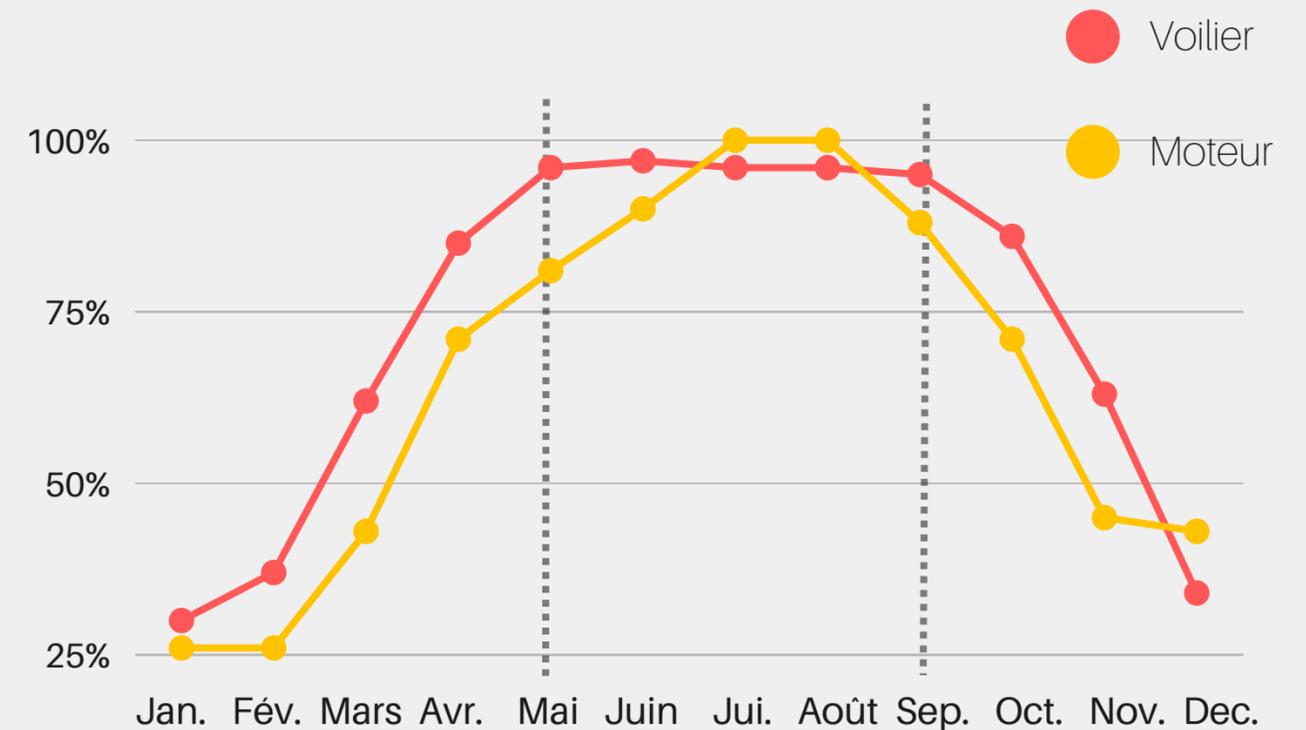
**PART DE PLAISANCIERS EN MER**

←

→

**PART DE PLAISANCIERS EN MER**

Par type de navire

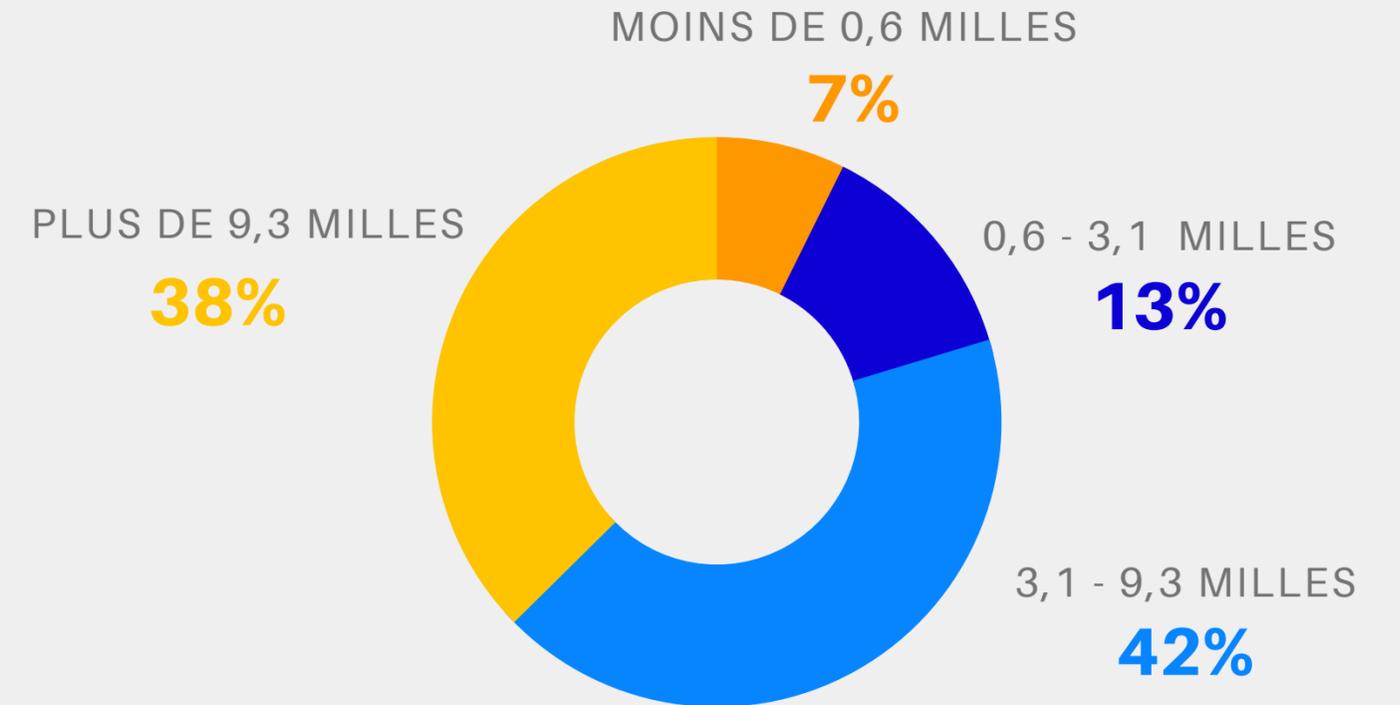


# HABITUDES DE NAVIGATION

La plupart des plaisanciers ont tendance à s'éloigner de la côte pour profiter pleinement de leur activité. En effet, la plaisance est souvent perçue comme une activité conviviale et sociale, favorisant les moments de partage en famille ou entre amis. Cela explique pourquoi peu de plaisanciers la pratiquent seuls.

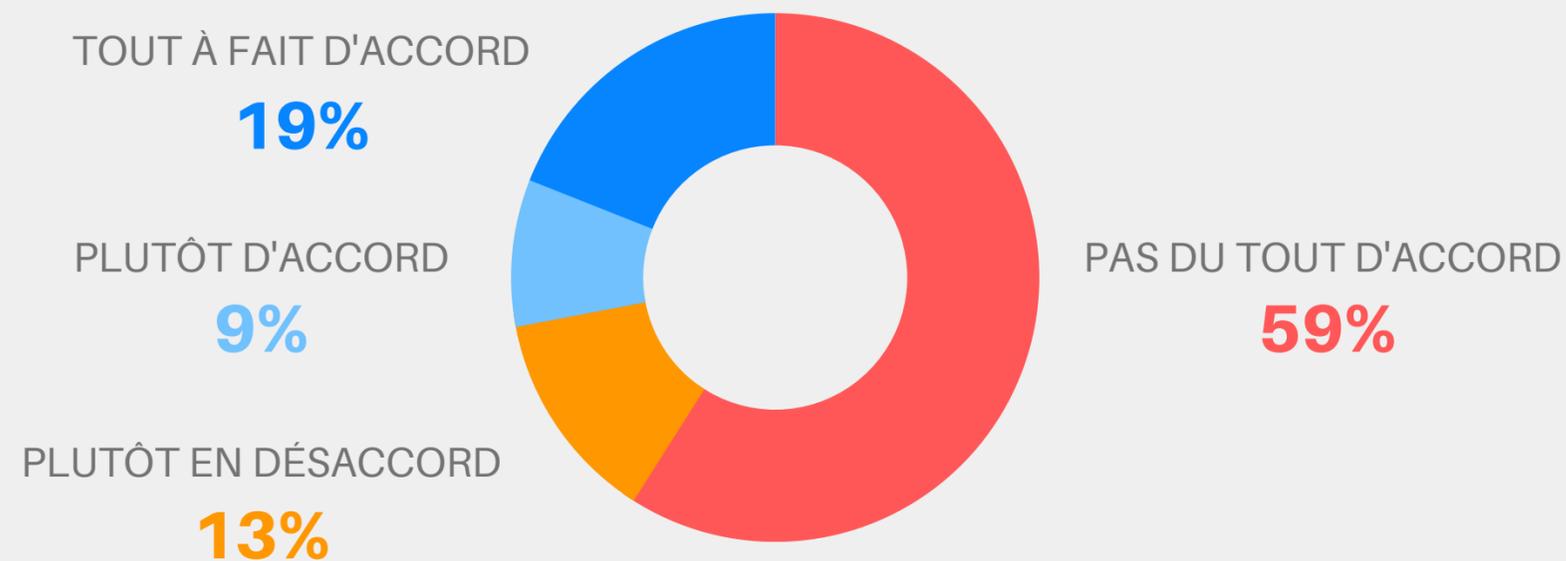
De plus, il est intéressant de noter que la majorité des plaisanciers interrogés considèrent la plaisance non seulement comme une activité en mer, mais également comme une occasion de se détendre et de socialiser sur les quais, au port, dans les restaurants et autres lieux de rencontre. Ainsi, la pratique de la plaisance contribue au développement du tourisme local et de l'économie régionale en général.

# DISTANCE HABITUELLE DE NAVIGATION PAR RAPPORT À LA CÔTE



# PERCEPTION DE LA PLAISANCE

Réponse à la question "La plaisance se pratique seulement en mer"



# HABITUDES SOCIALES DE PRATIQUE DE LA PLAISANCE

