



HAL
open science

Entre proximité sociale et proximité spatiale : le rapport du plaisancier au port de plaisance à partir du cas breton

Ewan Sonnic

► **To cite this version:**

Ewan Sonnic. Entre proximité sociale et proximité spatiale : le rapport du plaisancier au port de plaisance à partir du cas breton. Travaux & documents, 2007, 26, pp.49-55. halshs-00223915

HAL Id: halshs-00223915

<https://shs.hal.science/halshs-00223915>

Submitted on 29 Jan 2008

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.

Dans l'imaginaire collectif, le port de plaisance est doté d'équipements et de services caractéristiques (pontons, terre-pleins, capitainerie...). Dans les faits, il existe une grande diversité d'infrastructures d'accueil pour bateaux de plaisance allant de la marina au simple mouillage en passant par le port traditionnel de pêche ou de commerce reconverti partiellement ou intégralement à la plaisance.

Si certaines régions présentent un modèle portuaire de plaisance standard (Languedoc-Roussillon), la Bretagne se distingue avant tout par une grande hétérogénéité en terme d'infrastructures. Au-delà d'une grande variété de décors urbains ou paysagers, ces différences physiologiques sont révélatrices de pratiques plaisancières spécifiques, souvent relatives au profil socioculturel du plaisancier et impliquant leurs propres parcours en mer ainsi que l'utilisation d'un certain type de bateau. Ces différents types de ports n'ont donc pas le même rôle. Les plus importants sont de véritables équipements polarisant de l'espace littoral dont la fonction est loin de se limiter à la seule satisfaction des plaisanciers (fig. 1). Chacun constitue un espace professionnel à part entière, un outil promotionnel, tant pour les collectivités territoriales que pour les professionnels de l'immobilier, un espace public assidûment fréquenté au bénéfice des commerçants du quartier portuaire, etc. À l'inverse, les structures portuaires les plus modestes, proposant de simples postes d'amarrage sur bouées, n'ont souvent qu'un intérêt local au service de plaisanciers autochtones. Elles ont néanmoins l'avantage de compléter très largement l'offre de place des principaux ports de plaisance¹ et d'absorber une partie de la demande, tout en offrant une alternative aux équipements lourds, plus difficiles à intégrer dans leur environnement.

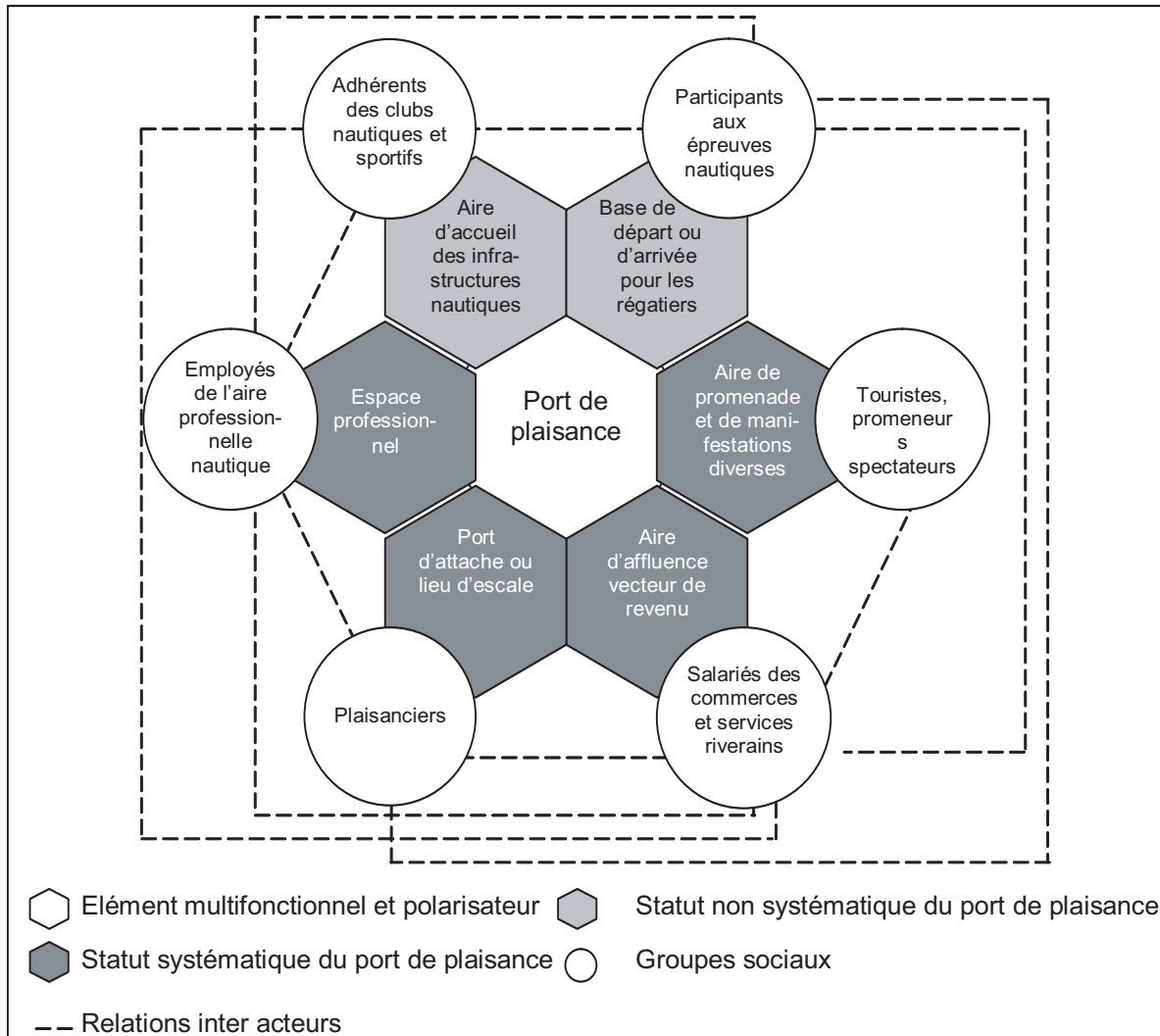
¹ Depuis Cancale à la baie de Bourgneuf, près des deux tiers des postes à flots pour la plaisance sont sur bouées contre 34,5 % sur pontons ou à quai. La Bretagne totalise même 50 % des postes sur bouées de France métropolitaine.

Au-delà de la diversité des infrastructures portuaires, l'objet de l'article est bien de souligner que le port de plaisance, à travers son niveau d'équipement et de services et le profil de sa flottille (ce qui permet dans un premier temps de déduire un certain nombre de pratiques plaisancières), constitue un marqueur social ; cette diversité portuaire témoignant finalement de l'hétérogénéité de la population plaisancière.

ENTRE « PORTS VILLÉGIATURES » ET « PORTS AUTOCHTONES »

Tout plaisancier est à la fois spatialement et socialement proche de l'infrastructure d'accueil où stationne son bateau, mais à des degrés divers. Dans chaque port ou zone de mouillage, la part des plaisanciers autochtones est certes prépondérante, mais cette majorité n'est parfois que relative dans les ports les mieux dotés en équipements et services (pontons, douches-sanitaires, carburant, zones techniques...). Les concernant, on pourrait parler de « ports villégiatures ». À l'inverse, les plaisanciers locaux l'emportent avec une écrasante majorité dans les petits ports et zones de mouillage n'offrant que des postes sur bouées et que l'on pourrait qualifier de « ports autochtones ». Cependant, l'environnement du port est souvent révélateur du type d'infrastructure portuaire et, corollairement, de la clientèle plaisancière. Les ports n'auront pas la même physionomie et ne présenteront pas le même panel d'équipements et de services selon qu'ils s'inscrivent dans un quartier de standing en milieu urbain (La Baule - Le Pouliguen), dans une ville au long passé maritime (Camaret, Morlaix, Paimpol...), au contact d'une commune rurale et côtière ou d'un hameau littoral.

D'un port à l'autre, les pratiques plaisancières seront donc différentes, ce qui se traduira par des flottilles spécifiques en terme de taille des navires (longueur, tirant d'eau) et de mode de propulsion (voile, moteur). Par le nombre de voiliers, les ports bretons dotés de pontons se distinguent nettement des autres



Les hexagones illustrent les différentes déclinaisons d'un port de plaisance bien équipé, autrement dit les différentes fonctions qu'il peut recouvrir : en gris foncé, les fonctions propres à l'ensemble de ces ports, en gris clair celles concernant seulement certains d'entre eux ; les cercles représentent pour leur part les groupes sociaux.

Rappelons que la figure ci-dessus est propre à de nombreux ports en milieu urbain et aux ports touristiques, donc aux principaux ports bretons. Les multiples ports abris, souvent communaux, à l'écart des zones urbaines ou touristiques, organisés en mouillage ou à l'échouage destinés à des usagers locaux, n'ont évidemment pas le même rôle polarisateur.

Le port de plaisance, élément polarisant de l'espace littoral

ports de France métropolitaine. Dans ces structures qui accueillent l'essentiel des bateaux habitables², on dénombre plus de deux tiers de voiliers (jusqu'à 90 % à La Trinité-sur Mer) contre environ 50 % à l'échelle nationale, Bretagne incluse.

2- Notons que si les navires habitables sont les plus visibles dans les principaux ports, ils ne totalisent qu'un quart des immatriculations. Les petites embarcations (un tiers des bateaux de ces mêmes ports), pour la plupart à moteur et transportables, sont soit stationnées sur bouées dans les ports et mouillages, soit stockés à terre.

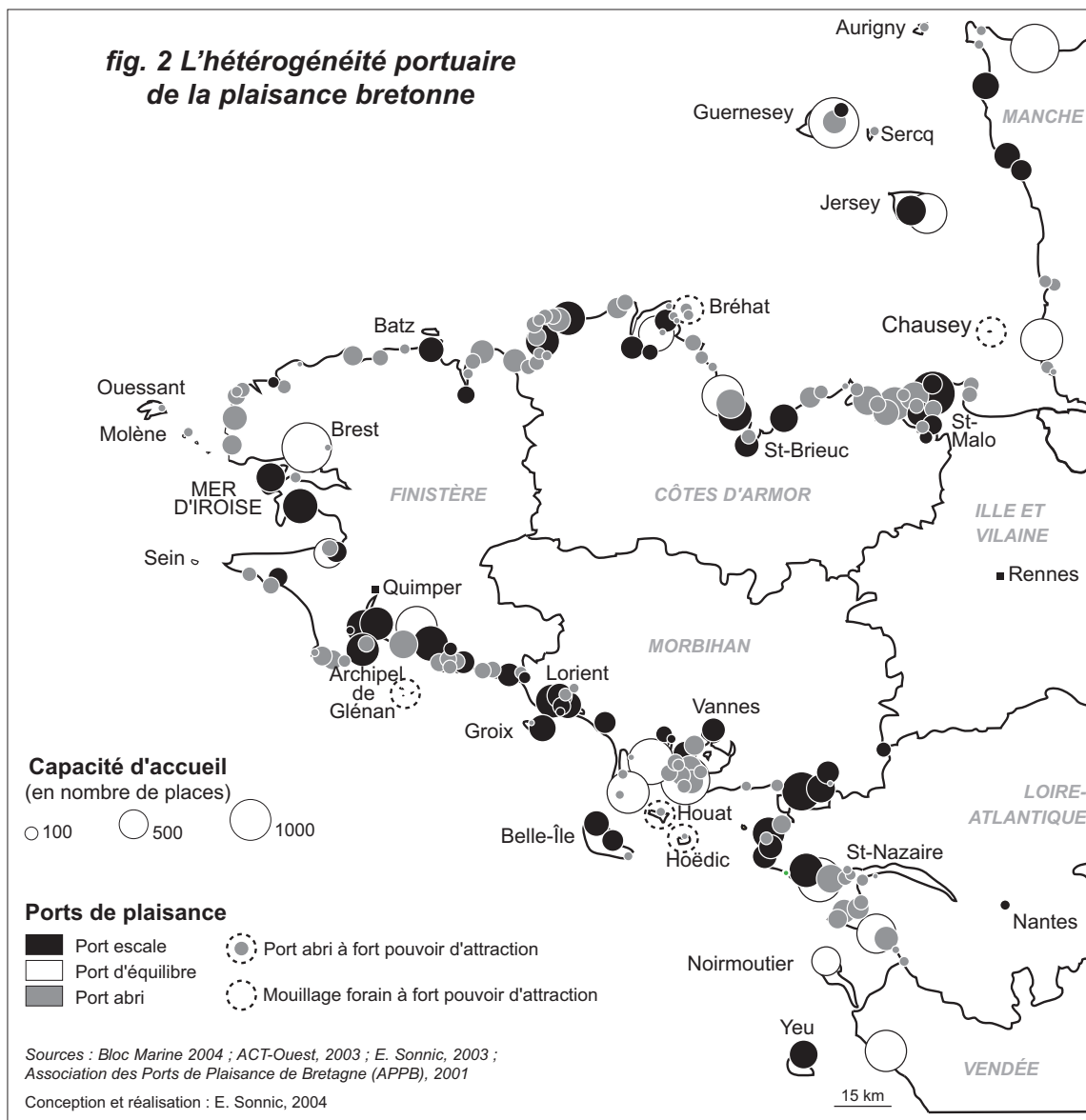
Ports d'équilibre et port-escales : la plaisance des pontons, une plaisance de confort et de villégiature, le domaine de la voile habitable

On appelle port d'équilibre, une infrastructure portuaire très bien dotée en équipements et en services. Elle est continuellement à flot et accessible, même à basse mer, de jour comme de nuit (d'autres s'en approche et peuvent être qualifiées de ports de semi-équilibre). D'une capacité d'accueil supérieure à 800 ou 1 000 bateaux, on en compte une douzaine en Bretagne

(fig. 2). De leur côté, si les 45 port-escales bretons, ne sont pas accessibles en permanence par la mer, notamment à marée basse, ils disposent souvent d'un bassin toujours à flot, où tout ou partie des postes est sur ponton ou à quai. Leur panel de services et d'équipements, quoique moins développé que celui des ports d'équilibre, reste satisfaisant pour la plupart des plaisanciers. De par leurs spécificités (pontons, postes toujours à flot, accès terrestre et maritime aisés), ports d'équilibre et port-escales, sont bien adaptés à l'accueil des « quillards » et, plus généralement, pour la réception de bateaux habitables à voile ou à moteur.

Globalement, plus un port est équipé et jouit d'un cadre attractif (commerces, animation...) et plus la proportion de plaisanciers allochtones y est importante. Dans les faits, nos enquêtes ont révélé que plus les plaisanciers ont une résidence principale éloignée de leur

port d'attache, plus ils en seront proches socialement et économiquement. Les ports d'équilibre et leurs stations touristiques pourvues de casinos, de parcours de golf ou d'établissements de thalassothérapie, sont à la mesure du pouvoir d'achat de la clientèle visée : une population citadine au revenu supérieur à la moyenne et ayant ses propres pratiques plaisancières (croisière, voile sportive...). Le yacht-club ou la société de régates est donc indissociable du port d'équilibre. Cet éloignement physique n'étant pas sans quelques contraintes malgré d'efficaces connexions aux principaux pôles urbains (quatre voies, TGV, voire aéroport), les intéressés optent régulièrement pour une résidence secondaire à proximité de leur anneau et/ou pour un navire habitable et confortable. Au Croesty, port probablement le mieux équipé de Bretagne, sur une commune n'excédant guère 2000 habitants l'hiver (Arzon), on ne sera pas surpris de



compter, parmi les plaisanciers signataires d'un contrat, 70 à 75 % de citoyens originaires des agglomérations parisiennes, nantaises, rennaises et vannetaises pour la plupart. Avec le développement du tout tourisme, essentiellement de standing, l'appropriation de l'espace sur la commune d'Arzon s'est faite aux dépens de populations populaires et en faveur de classes sociales économiquement aisées et largement citadines ; la ville d'origine (Paris, Nantes, Rennes ou Vannes) ne revêtant qu'une importance secondaire dans ces conditions.

Port-abris et zones de mouillage : une plaisance autochtone, la plaisance des bouées, du moteur et des petites embarcations

Notons qu'il existe juridiquement deux types d'infrastructures d'accueil pour la plaisance : d'une part les ports, qu'ils soient dotés de pontons ou de bouées, et qui relèvent des concessions de port de plaisance, d'autre part les zones de mouillages et d'équipements légers, qui relèvent des autorisations d'occupation temporaire (AOT) du Domaine public maritime. Lorsque les ports sont peu équipés et ne disposent pas de pontons, on parle de port-abris (plus d'une centaine en Bretagne – cf. fig. 2 –). En terme de physionomie, il est parfois bien difficile de les distinguer des simples mouillages.

Ensemble, port-abris et zones de mouillage représentent 60 % des postes à flot pour la plaisance Bretonne. Leurs services et équipements sont bien moins développés que dans les ports d'équilibre et les port-escales, et la proximité physique ou spatiale prime davantage dans ces installations de plaisance sur bouées. C'est d'ailleurs ce qui explique que parmi les 470 zones de mouillage que nous avons pu recenser en Bretagne, la plus importante n'excède pas 358 postes et qu'elle se situe au contact d'une agglomération déjà importante : Vannes. Rares sont celles qui dépassent 200 emplacements et la grande majorité des zones de mouillage n'accueille que quelques dizaines de bateaux chacune. Paroxysme de la proximité, plus d'une quarantaine de ces zones présente moins de dix corps-morts. Bien des port-abris découlent de la même logique même s'ils disposent souvent d'un peu plus d'équipements et de services. En fait, cet éparpillement d'infrastructures modestes semble être à l'image de l'habitat dispersé propre à la Bretagne ; chaque village littoral, chaque hameau côtier ou presque disposant de son port-abri ou de ses mouillages parfois sauvages.

BATEAUX ET PORTS DE PLAISANCE, TÉMOINS DE PRATIQUES RELEVANT DE PROFILS SOCIOCULTURELS

La plaisance recouvre plusieurs formes de navigation qu'il convient de présenter ici. Toutefois, se limiter à les énumérer en décrivant chacune d'elles importerait peu. Les critères relatifs au type de bateau (taille, mode de propulsion) ainsi que ceux liés au profil du plaisancier (profession ou catégorie socioprofessionnelle, lieu de résidence), sont généralement étroitement corrélés avec le mode de navigation pratiqué. En outre, chaque pratique plaisancière s'inscrit à sa manière dans l'espace tant terrestre (le type d'embarcation impliquera fréquemment des services spécifiques et un certain type de port ou de mouillage) que maritime (les parcours en mer différeront d'une pratique à l'autre).

Des pratiques plaisancières...

La pêche-plaisance est une pratique présente partout en Bretagne et même dominante dans les secteurs les moins touristiques (baie d'Audierne, Finistère nord...). Elle se caractérise par l'utilisation de bateaux à moteur de petites tailles (souvent moins de 6 mètres), non habitables et souvent à fond plat ou à faible tirant d'eau pour pouvoir stationner à l'échouage. Il s'agit parfois de simples barques motorisées. Les pêcheurs-plaisanciers sont d'abord autochtones et souvent retraités. Leur domicile est proche de leur port ou mouillage d'attache (souvent moins de cinq ou dix minutes), ce qui leur permet d'effectuer des sorties en mer fréquentes, dès que le temps s'y prête, quelle que soit la saison. Ces sorties sont souvent programmées en fonction des marées et se limitent généralement à quelques heures ou une demie journée.

La balade en mer est la pratique plaisancière la plus répandue. Elle concerne d'ailleurs l'ensemble des modes de propulsion (moteur, voile) ainsi que les navires de petites et de moyennes tailles (jusqu'à 10 mètres), soit les plus nombreux avec environ 90 % des navires immatriculés en France. Elle est très largement dominante dans les zones les plus touristiques. Pour reprendre un terme utilisé par N. Bernard, ceux qui la pratiquent sont des « promeneurs » pour qui la mer est un terrain de jeu qui se doit d'être rassurant. Ils effectuent donc des sorties à la journée impliquant le retour au port d'attache avant la nuit.

Pêche-promenade**Balade en mer****Voile sportive****Croisière**

La diversité des bateaux de plaisance témoigne de pratiques spécifiques. Les petites embarcations motorisées caractéristiques de la pêche-promenade ou de la balade en mer à la journée contrastent avec les voiliers taillés pour la régate ou avec les navires habitables indissociables de la croisière côtière ou hauturière. Les premiers, à fond plat, peuvent échouer et sont très largement majoritaires dans les ports faiblement équipés. Quant aux voiliers, munis de quille, ils dominent les pontons des bassins toujours à flot.

La voile sportive est très bien développée en Bretagne. Elle concerne les adhérents de la Fédération Française de Voile dont 30 % sont licenciés dans la région. Ces derniers participent aux nombreuses compétitions locales, régionales, nationales voire internationales organisées par les yacht-clubs et autres sociétés de régates, ainsi qu'aux entraînements préparant à ces mêmes épreuves.

La croisière côtière et la croisière hauturière concernent beaucoup des navires habitables, en général supérieurs à 7 ou 8 mètres, essentiellement stationnés dans les principaux ports. Ces bateaux ne représentent cependant que 7 à 9,5 % de l'ensemble du parc immatriculé étant donné l'écrasante majorité de navires inférieurs à 6 mètres. Les plaisanciers s'adonnant à la croisière sont globalement plus amarinés que les « promeneurs » ou les pêcheurs-plaisanciers. Ils sont pour la plupart, des navigateurs à part entière au regard de leur expérience et ont été sensibilisés très tôt (dès l'enfance ou l'adolescence) à la navigation dans les centres nautiques, les écoles de voile ou au sein du cercle familial. On les qualifie parfois d'initiés (Bernard, 1996) ou d'élitistes (Retière, 2003). Les adeptes de la croisière côtière naviguent le long des côtes d'escale en escale. La croisière hauturière est très peu répandue. Les « croisiéristes hauturiers », parfois adeptes de la navigation circumterrestre, sont quasi exclusivement « voileux » et disposent d'une grande expérience de la navigation. Leur pratique implique la traversée de vastes zones maritimes (parfois plusieurs centaines de milles sans escales), des navigations de nuits avec l'organisation de quarts de surveillance. Aussi, conformément à la réglementation, leurs navires sont supérieurs à 10 mètres pour pouvoir affronter la haute mer. Qu'ils soient taillés pour la régate ou destinés à la croisière, les voiliers se concentreront aux abords des pontons dans les ports disposant de bassins toujours à flot, le

stationnement à l'échouage posant problème pour ces bateaux munis d'une quille. Parmi les autres pratiques plaisancières existantes citons la navigation sur vieux gréements, le ski nautique ou encore la plongée en mer.

Si chaque forme de navigation a ses aficionados, vouloir étiqueter de manière exclusive une pratique à chaque plaisancier, constituerait assurément une erreur pour ne pas dire une faute. Des passerelles existent entre ces différentes « plaisances ». En fonction de paramètres divers et variés (temps qu'il fait, temps dont dispose l'intéressé pour une sortie en mer, événements nautiques ponctuels, simple coup de tête...), un même plaisancier peut jongler entre les usages. Toutefois, le type de bateau est parfois incompatible avec certaines pratiques. Les plus petits sont interdits de croisière hauturière, le moteur est évidemment contraire à la voile sportive tout comme la voile l'est pour le ski nautique. Le bateau peut donc constituer un indicateur fiable de la pratique dominante voire exclusive de son utilisateur.

... révélatrices du profil socioculturel des plaisanciers

Depuis les années soixante, la plaisance s'est assurément démocratisée car les plaisanciers sont issus de toutes les catégories socioprofessionnelles. Il y a tout de même un bémol à cette démocratisation : les catégories sociales les plus modestes d'employés et d'ouvriers (48 % des plus de 15 ans en France) ne représentent qu'un tiers des plaisanciers. À l'inverse, les classes moyennes et supérieures (cadres, patrons, professions libérales) qui totalisent 31 % des plus de 15 ans, rassemblent 44 % des plaisanciers. Ces inégalités socioprofessionnelles accusées par rapport à d'autres pratiques touristiques (tourisme balnéaire, tourisme vert...), ont également été constatées pour le ski alpin (Knafo, 1978), autre loisir coûteux s'il en est. Ces chif-

fres cachent bien sûr de fortes disparités d'une infrastructure portuaire à une autre. La part des classes moyennes et supérieures demeure très majoritaire dans les ports bien dotés en équipements et en services, tandis que celle des groupes sociaux plus modestes sera mieux représentée dans les zones de mouillage et les ports sommairement équipés.

Cette forte présence des classes supérieures au sein des plaisanciers n'est pourtant pas uniquement liée à l'importance de leur capital économique. On peut relire les sociologues et notamment Pierre Bourdieu pour s'en assurer. La plaisance, en particulier à travers la voile, a gardé certaines caractéristiques du yachting d'avant la seconde guerre mondiale : une pratique exclusive avec ces propres codes (langage, comportement, tenues vestimentaires), réservée à une élite et généralement transmise dès l'enfance au sein du cercle familial. À l'image du yachting d'avant la seconde guerre mondiale, la voile peut encore être considérée en tant que capital culturel à part entière, imposant des règles de sociabilité de rigueur et limitant l'accès à cette pratique à des personnes issues des autres groupes sociaux. Les obstacles économiques -si importants soient-ils dans le cas (...) du yachting-, ne suffisent pas à expliquer la distribution de cette pratique entre les classes (Bourdieu, 1979). Concernant la voile, les droits d'entrée les plus difficiles à acquitter sont donc moins économiques que culturels (Roux, 1997). Encore bien des voileux, témoignent d'un certain dédain vis-à-vis du moteur et parlent parfois ouvertement de « promènecouillons » pour évoquer certaines embarcations. Quand, dans le cadre d'une enquête, arrive la question « voile ou moteur ? », beaucoup expriment le besoin de donner des réponses telles que « voile bien sûr » ou « voile évidemment », précisions adverbiales superflues pour les utilisateurs de bateaux à moteur. Si certains répondent seulement « voile », ils le font sur un ton tout aussi explicite. Preuve supplémentaire que le désir de se différencier relève d'une logique culturelle, les bateaux à moteur les plus modestes, synonymes d'une pêche-promenade autochtone, ne sont pas dénigrés par les voileux, au contraire des hors-bord et des vedettes habitables, qu'ils considèrent comme moins respectables. D'ailleurs, « voileux » et pêcheurs-plaisanciers sont parfois moins éloignés qu'il n'y paraît : beaucoup d'adeptes de la pêche promenade ressentent le besoin de notifier leur ancien statut de plaisan-

ciers à voile qu'ils ont abandonné avec l'âge, manœuvrer un voilier étant plus exigeant physiquement.

Sans surprise, les adeptes de la voile sont donc bien plus représentés au sein des groupes sociaux les plus avantagés culturellement. Selon nos enquêtes, ils sont 75 % parmi les cadres plaisanciers, représentent respectivement 80 et 83 % des plaisanciers issus des professions libérales et du corps enseignant. Près de 73 % des employés optent également pour la voile mais, depuis l'employé d'un chantier naval à celui d'une exploitation agricole, cette catégorie est tellement hétérogène qu'il est assez difficile de tirer des conclusions sur ce taux. Quant au moteur, il a plutôt la faveur des patrons de PME (52,2 %) ou des artisans (57,1 %) et d'une manière générale des gens n'ayant pas hérité d'une culture maritime et pour qui la mer est uniquement ou avant tout un terrain de jeu.

Les mutations de la plaisance trégoroise et proximité sociale des plaisanciers avec leurs ports

Le Trégor costarmoricain constitue une très bonne illustration du type d'infrastructure d'accueil privilégié par le plaisancier en fonction de son profil socioculturel ou socioprofessionnel. Lorsque fut décidé de développer les télécommunications et la recherche dans ce secteur, les élus locaux avaient-ils imaginé que cette politique volontariste serait ensuite à l'origine d'une mutation radicale de la plaisance locale ? En effet, l'essor des activités de recherche et développement (centre de recherche, technopôle, école d'ingénieur...) a non seulement engendré le doublement de la population de l'agglomération lannionnaise en l'espace d'une trentaine d'années, mais elle a surtout entraîné un changement profond de la structure sociale de ce secteur avec l'arrivée en nombre d'ingénieurs de chercheurs, de cadres, d'enseignants. Or, on sait désormais que si l'ensemble des catégories sociales font du bateau, elles n'en font pas de la même manière, elles n'utilisent pas les mêmes embarcations et n'ont pas les mêmes besoins en terme d'infrastructures. Après quelques décennies de solde migratoire largement positif nourri par des populations de mentalité citadine, le désir d'une plaisance de confort (pontons) et plus élitiste (voile) s'est fait sentir. Le développement des ports de plaisance de Perros-Guirec et Trébeurden (700 à 800 anneaux chacun), dotés d'un panel d'équipement et de services relativement complet et surtout d'un

bassin continuellement à flot, primordial pour les voiliers dans cette région d'échouage, ont en fait répondu aux attentes de ces nouveaux trégorrois ; la plupart des plaisanciers « de souche » restant pour leur part majoritaires dans les nombreux port-abris et mouillages du Trégor.

conclusion : le port de plaisance, une infrastructure destinée aux citoyens

Aujourd'hui, toute ville bretonne littorale ou rétro-littorale d'une certaine importance (10000 habitants et plus) est à moins de vingt minutes d'un ou plusieurs ports à la mesure de sa population, tant du point de vue quantitatif (potentiel d'accueil) que qualitatif (services et équipements). En outre, à trois exceptions près (Quimper, Saint-Nazaire, Quimperlé), les villes moyennes et petites disposeront de leur propre port-escale, souvent au cœur de la ville : Vannes, Morlaix, Auray, Concarneau, etc. Certains de ces port-escales et la plupart des ports d'équilibre accueilleront également des plaisanciers originaires des grandes agglomérations d'un vaste quart nord-ouest de la France (Paris, Nantes et Rennes en tête, Angers et Le Mans dans une moindre mesure). Le taux de ces plaisanciers diminuant avec l'éloignement, il sera faible dans les ports les plus à l'ouest de la péninsule bretonne où beaucoup seront issus des agglomérations brestoïse et quimpéroise. C'est dans ces mêmes ports que se retrouveront la plupart des plaisanciers issus des classes sociales supérieures compte tenu de leur concentration en ville et surtout de leurs attentes en terme d'équipement et de services portuaires.

Dans le détail, les Nantais sont bien représentés dans les ports d'équilibre situés depuis les pertuis charentais à la baie de Quiberon. De leur côté, les Rennais se partagent entre d'une part, les côtes de la Manche entre Granville et Saint-Quay-Portrieux, voire Perros-Guirec et Trébeurden, et d'autre part les côtes atlantiques, essentiellement de la baie de Quiberon à celle de la Baule. Quant aux franciliens, de par leur nombre et les liaisons de transport dont ils bénéficient, on les retrouvera sur l'ensemble du littoral français. Ils seront toutefois assez peu nombreux dans les zones côtières qu'ils jugent moins attractives ou moins faciles d'accès (Nord-Pas de Calais, Cotentin, Finistère...). Comme le rappelait R. Knafou, le tourisme n'existe pas sans des villes pour le sécréter et, les sports d'hiver, au centre de sa

réflexion, ou la plaisance, au cœur de la nôtre, ne font pas exception à la règle en tant qu'activités touristiques. Toutefois, la plaisance bretonne ajoute à cette plaisance touristique, une plaisance de loisir de proximité, moins urbaine, disséminée dans une multitude de petites structures d'accueil pour les bateaux et facilitée par la topographie littorale qui présente de nombreux abris naturels. Les plaisanciers issus des classes sociales plus modestes y seront plus nombreux, voire majoritaires dans les secteurs moins touristiques. Sociologiquement, la population plaisancière est donc loin d'être homogène. Et, en son sein, les groupes sociaux peuvent se déduire de la diversité des ports de plaisance en terme d'équipement et des différents types de bateaux qui y sont stationnés.

Bibliographie

- BERNARD Nicolas, 2000, *Les ports de plaisance, équipements structurants de l'espace littoral*, Paris, L'Harmattan, 126 p.
- BOURDIEU Pierre, 1979, *La distinction. Critique sociale du jugement*, Paris, Les éditions de minuit, 672 p.
- KNAFOU Rémy, 1978, *Les stations intégrées de sports d'hiver des Alpes françaises*, Thèse de doctorat d'Etat, Paris, Masson, 319 p.
- RETIÈRE Dorothee, 2003, *Les bassins de plaisance : structuration et dynamiques d'un territoire. Etude comparative Mor Bras (France) – Solent (Grande-Bretagne)*, Thèse de doctorat de géographie, Brest, Université de Bretagne Occidentale, 328 p.
- ROUX Michel, 1997, De l'aventure en mer à la plaisance, in *L'imaginaire marin des Français*, Paris, L'Harmattan, pp. 151-188.
- SONNIC Ewan, 2005, *La navigation de plaisance : territoires de pratiques et territoires de gestion en Bretagne. Entre dualité et nécessité de fusion pour une évolution progressiste de l'activité*, Thèse de doctorat, Université de Rennes 2, 503 p.