



HAL
open science

L'ACCUEIL DES NAVIRES DE PLAISANCE DANS LA PERSPECTIVE D'UNE GESTION INTÉGRÉE DES ZONES CÔTIÈRES

Guy Baudelle, Ewan Sonnic, Denis Alkan, Pierre-Yves Quantin, Jean-Jacques
Duhayon

► **To cite this version:**

Guy Baudelle, Ewan Sonnic, Denis Alkan, Pierre-Yves Quantin, Jean-Jacques Duhayon. L'ACCUEIL DES NAVIRES DE PLAISANCE DANS LA PERSPECTIVE D'UNE GESTION INTÉGRÉE DES ZONES CÔTIÈRES. 2011. halshs-00664555

HAL Id: halshs-00664555

<https://shs.hal.science/halshs-00664555v1>

Submitted on 2 Feb 2012

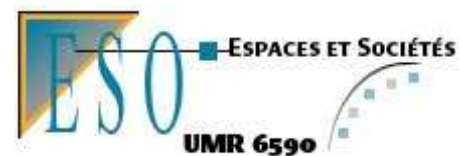
HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

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.



L'ACCUEIL DES NAVIRES DE PLAISANCE EN BRETAGNE DANS LA PERSPECTIVE D'UNE GESTION INTÉGRÉE DES ZONES CÔTIÈRES

Juillet 2011



GROUPE DE TRAVAIL

Responsable scientifique : Guy BAUELLE, Université européenne de Bretagne, Université Rennes, UMR ESO CNRS 6590

Appui scientifique et chargé d'étude : Ewan SONNIC, Université européenne de Bretagne, Université Rennes, UMR ESO CNRS 6590

Chargé d'étude : Denis ALKAN, CETE Ouest

Chargé d'étude : Jean-Jacques DUHAYON, CETE Ouest

Chargé d'étude : Pierre-Yves QUANTIN, CETE Ouest

Réalisation des cartes : CETE Ouest

REMERCIEMENTS

Les membres du groupe de travail tiennent à remercier tout particulièrement :

- l'Association des Ports de Plaisance de Bretagne pour les informations transmises ainsi que pour son rôle de relais actif auprès de ses ports adhérents,
- ainsi que l'ensemble des organismes gestionnaires de ports de plaisance et de zones de mouillages ayant répondu aux questionnaires d'enquête et qui ont ainsi contribué à donner corps à ce travail.

SOMMAIRE

INTRODUCTION	p. 7
CHAPITRE I – LE BASSIN DE NAVIGATION : ÉLÉMENTS DE CADRAGE	p. 9
CHAPITRE II – LA DÉMARCHE ADOPTÉE EN VUE D'UNE CARACTÉRISATION DES BASSINS DE NAVIGATION	p. 23
CHAPITRE III – LES BASSINS DE NAVIGATION BRETONS	p. 35
CONCLUSION	p. 165

INTRODUCTION

Dans la droite ligne des préconisations de l'Union Européenne en faveur d'une gestion intégrée des zones côtières (GIZC), déclinaison du développement durable sur les espaces littoraux, l'Etat français souhaite se positionner vis-à-vis des différents projets de création ou d'extension de ports de plaisance qui ont notamment été mis en exergue en 2006 dans le rapport d'Y. Gauthier¹.

Vis-à-vis d'une volonté manifeste d'accroissement des capacités d'accueil pour la plaisance, l'intention de l'Etat n'est ni d'accepter les différents projets portuaires, ni de les refuser systématiquement. En effet, compte tenu du rôle direct et indirect des ports de plaisance dans le développement local d'une part, et de leur impact potentiellement préjudiciable sur l'environnement, les paysages littoraux et les autres usages et activités des zones côtières d'autre part, il importe, au cas par cas, d'estimer au mieux les retombées et la pertinence de chaque projet. Ceux-ci doivent notamment être examinés au regard :

- de l'optimisation des capacités d'accueil existantes (outre la limitation de la pression anthropique, c'est là un moyen d'améliorer l'efficacité des fonds publics destinés au développement de la plaisance),
- des possibilités de développement de la filière nautique (dans la droite ligne de l'enjeu de valeur ajoutée soulignée par le rapport Gauthier),
- de la préservation de l'environnement littoral.

Pour sa part, et comme le spécifie l'annexe scientifique de la convention de recherche établie avec l'UMR ESO (**annexe 1**), la DREAL de Bretagne a choisi d'appréhender chaque projet portuaire non pas à l'échelle du port, de la station balnéaire ou de la ville, mais à celle du bassin de navigation, entité assurément plus pertinente en tant qu'espace de pratique privilégié pour la plaisance. Aussi, dans un souci de cohérence et afin de ne pas tronquer un bassin, le littoral considéré dans le cadre de cette étude s'étend depuis la baie de Cancale jusqu'au Croisic voire Pornichet inclus, intégrant ainsi une partie de la Loire Atlantique.

Après quelques éléments de cadrage autour de la notion de bassin de navigation (chapitre 1), la démarche adoptée afin de caractériser les différents bassins bretons sera présentée (chapitre 2). Après avoir mis en avant les spécificités communes à l'ensemble de ces bassins, un dernier chapitre décrira tour à tour chacune de ces entités notamment en terme d'équipements et de services, d'activité ou encore de flottille.

¹ GAUTHIER Y., Développement des ports de plaisance, mai 2008 (version réactualisée du rapport initial de novembre 2006).

Il constituera un préalable indispensable pour utiliser une version de la grille RST 02² spécialement destinée à être appliquée aux projets portuaires de plaisance et qui sera présentée dans un rapport ultérieur.

² La grille RST (RST 02 pour la deuxième version) est un outil méthodologique, fruit d'un travail collectif du Réseau Scientifique et Technique du Ministère en charge de l'écologie, destiné à évaluer les projets d'aménagement au regard du développement durable.

CHAPITRE I

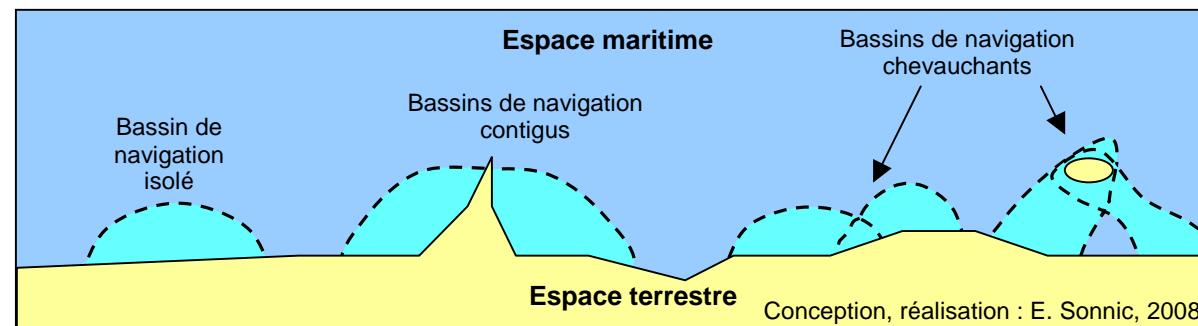
LE BASSIN DE NAVIGATION : ÉLÉMENTS DE CADRAGE

1. Le bassin de navigation, une entité complexe

1.1. Définition officielle du bassin de navigation

La notion de *bassin de navigation* est définie par le Service d'Etude et d'Aménagement Touristique du Littoral (SEATL³) en 1982. Si cette date constitue une reconnaissance officielle, le bassin de navigation était déjà une réalité depuis plus d'une quinzaine d'années puisqu'il est la conséquence des sorties en mer des plaisanciers qui se sont multipliées à partir des années 1960. Son existence n'a cessé de s'affirmer toujours davantage au rythme de l'évolution croissante du parc de bateaux et du nombre de plaisanciers. Dans les faits, il s'agit de l'espace de pratique privilégié ou exclusif pour la majorité des plaisanciers d'un secteur donné. Selon le SEATL, le bassin de navigation correspond à *une zone côtière accueillante de manière homogène, limitée à ses extrémités soit par un passage dangereux, soit par de longues distances sans abri, soit par un autre bassin de croisière⁴ présentant un style différent (vent, mer, courants...)*. Les bassins de navigation se différencient donc notamment par leurs limites ou plus exactement par leurs marges. Pour reprendre les terminologies généralement employées par les universitaires spécialisés en matière de navigation de plaisance (Tonini et Trouillet, 2005), les bassins sont dits « isolés » lorsque de plus ou moins longues distances sans abris les séparent les uns des autres, « contigus » si une limite nette les distingue, ou encore « chevauchants » lorsque deux d'entre eux se partagent une zone commune pouvant parfois être insulaire (**fig. 1**).

Fig. 1. Les différents types de bassin de navigation



³ SEATL : Service de l'Etat créé en 1966 au sein du Ministère du tourisme et dissous en 1990.

⁴ Si « bassin de navigation » et « bassin de croisière » sont synonymes pour le SEATL, le terme de *bassin de navigation* sera préféré à celui de *bassin de croisière* dans ce rapport puisqu'il englobe la plupart des pratiques de navigation de plaisance (voile sportive, voile loisir, balade en mer, pêche-promenade...) et non la seule croisière qui correspond à des sorties en mer moins répandues, de plus longue durée et s'inscrivant dans des espaces bien plus vastes.

1.2. Une part de déterminisme physique

Le rôle joué par le déterminisme physique peut apparaître secondaire dans certaines régions aux littoraux rectilignes et relativement homogènes : lido languedocien, côtes à falaise en Haute-Normandie... En revanche, comme l'a écrit N. Bernard⁵ pour l'espace littoral finistérien, le tracé irrégulier du linéaire côtier breton individualise plusieurs bassins de navigation aux caractéristiques nautiques et physiologiques différentes : vastes zones naturellement protégées aux nombreux mouillages (Golfe du Morbihan, Rade de Brest...), plans d'eau techniques aux nombreux îlots et récifs et aux forts marnages tels que ceux de Bretagne nord (Baie de Morlaix, Côte de granit rose, Côte d'Emeraude...), bassins plus ensoleillés et moins mouvementés de Bretagne sud (Baie de Quiberon, Bassin des Glénan...).

1.3. Le bassin de navigation, espace perçu, espace vécu

Même si le bassin de navigation se définit régulièrement à partir de bases physiques, ce serait mentir par omission que de se contenter de ce seul aspect car c'est avant tout le plaisancier qui se fixe, consciemment ou non, ses propres limites et qui établit par là même les frontières de son bassin d'usage. Le bassin de navigation nous renvoie à l'espace vécu, cette notion *plus floue, plus individualisée, plus phénoménologique et littéraire que géographique, mais plus réflexive, plus complète du sujet à l'objet, plus imagée aussi*⁶ que celle du territoire définie par R. Brunet⁷. Effectivement, le plaisancier rayonnera à partir de son port d'attache ou du point de mise à l'eau de son choix (une cale, une plage donnant sur un chenal...) qu'il devra rallier avant la fin de la journée. De ce fait, le plaisancier n'aura guère navigué plus de 15 ou 20 milles nautiques (28 à 37 km) au sein d'un espace qui lui est familier et qui le rassure. Par prudence ou par manque de confiance en soi, l'idée de pénétrer un bassin méconnu, même s'il est contigu et même s'il ne présente pas de danger particulier, peut rebuter le plaisancier. D'un individu à l'autre, les limites des bassins peuvent donc être autant psychologiques que physiques. Il est peut-être aussi assez fréquent que l'idée de naviguer à travers un autre bassin n'effleure pas l'esprit d'un plaisancier tant son bassin habituel se présente à lui comme le seul praticable, comme un bassin exclusif à ses yeux. C'est assurément réducteur car certains plaisanciers sont des navigateurs très expérimentés, *parfois même plus érudits encore que les marins pêcheurs*⁸ et qui franchissent volontiers les marges de ces bassins. Les adeptes de la croisière côtière naviguent de port en port sans se soucier des limites inter-bassins. Ils pratiquent un style de tourisme itinérant. Leurs bateaux reproduisent en quelque sorte les parcours des caboteurs qui fréquentaient encore assidûment les ports de commerce bretons au milieu du XIX^e siècle, avant l'avènement du chemin de fer et l'augmentation du tonnage des navires qui rendait difficile l'accès aux multiples ports de fonds d'estuaires victimes d'envasement. Avec le déclin du commerce maritime breton, ces mêmes ports ont d'ailleurs souvent opté pour la plaisance comme moyen de reconversion plus ou moins partielle (Vannes, Morlaix, Dinan...). Quant aux

⁵ BERNARD Nicolas, *Ports de plaisance : pour quelle utilisation de l'espace maritime ?*, 1995.

⁶ FRÉMONT Armand, *La région, espace vécu*, (2^e édition), 1999.

⁷ « *La notion de territoire est (...) à la fois juridique, sociale et culturelle, et même affective. Le territoire implique toujours une appropriation de l'espace* » (BRUNET Roger, FERRAS Robert, THÉRY Hervé, *Les mots de la géographie*, 1992).

⁸ Ibidem.

plaisanciers privilégiant la croisière hauturière, ils ne craignent pas la haute mer et traversent volontiers la Manche, le Golfe de Gascogne et éventuellement les océans pour les tenants de la navigation circumterrestre. Cette plaisance très minoritaire sous entend également la navigation de nuit et l'organisation de quarts de surveillance. En aucun cas les bassins de navigation ne doivent donc *être assimilés aux vastes espaces concernés par la pratique de la croisière côtière ou hauturière qui ne connaissent comme limites que celles fixées par les skippers eux-mêmes*.⁹ Mais, force est de constater que ces deux catégories de navigateurs sont loin d'être représentatives de l'ensemble des adeptes de la plaisance. Assurément *l'usage prend ici toute son importance : ce sont les usagers de la mer loisir qui ont donné forme aux bassins de navigation*, qui constituent depuis des espaces de pratique par excellence pour la grande majorité des plaisanciers et un espace cognitif¹⁰ à part entière.

1.4. Une part de réglementation relative aux autorisations de naviguer au-delà d'un abri côtier

« Cinq milles nautiques d'un abri » (environ 9 kilomètres), telle est la distance au-delà de laquelle un navire classé en cinquième catégorie¹¹, généralement inférieur à cinq ou six mètres, n'est pas autorisé à naviguer. Or, les embarcations de cette taille représentent 75 à 80 % des immatriculations de bateaux de plaisance en Bretagne, comme presque partout en France d'ailleurs. Le bassin de navigation de nombreux plaisanciers est donc réglementairement très limité en direction du large. Par ailleurs, l'absence d'abri sur quelques milles d'un linéaire de côte peut également jouer sur les dimensions d'un bassin. Si ce cas de figure est fréquent dans certaines régions (Manche-est, Aquitaine...), il est moins répandu en Bretagne bien que quelques secteurs bretons soient également concernés : Baie d'Audierne, Baie du Mont Saint-Michel.

Un second aspect réglementaire contribue à cette limitation des bassins de navigation vers le large : l'existence de permis de navigation. Certes, ceux-ci ne concernent que le pilotage de navires à moteur dont la puissance est supérieure à 6 CV (si bien qu'en théorie, quelqu'un n'ayant jamais navigué mais possédant un voilier approprié à la navigation en haute mer, peut traverser un océan !). Mais la part des voiliers étant nettement minoritaires en France en 2010¹² (21,4 %) et dans une moindre mesure en Bretagne (30,5 %), et ce en particulier parmi les embarcations de moins de 6 mètres qui totalisent en outre les trois quarts des bateaux de plaisance (13,5 % de voiliers au sein des navires inférieurs à 6 mètres en France, 22,3 % en Bretagne), on conviendra que cette réglementation joue un rôle déterminant dans la structuration

⁹ BERNARD Nicolas, *Ports de plaisance : pour quelle utilisation de l'espace maritime ?*, 1995.

¹⁰ « Espace cognitif : espace représenté par une personne ou par un groupe d'usagers, en fonction d'un apprentissage, d'une connaissance personnelle, d'une pratique des lieux. Est en quelque sorte la représentation individuelle ou collective de l'espace vécu. » BRUNET Roger, FERRAS Robert, THÉRY Hervé, *Les mots de la géographie, dictionnaire critique*, 1993.

¹¹ Les embarcations de plaisance se répartissent en six catégories de navigation correspondant à quatre catégories de conception (A, B, C, D). Les navires de première catégorie sont autorisés à naviguer en haute mer (catégorie de conception A). Ceux de deuxième et troisième catégories (catégorie B) peuvent naviguer au large tout en étant respectivement limités à 200 milles et 60 milles d'un abri. La catégorie C comprend les navires de quatrième (moins de 20 milles) et cinquième catégorie (moins de 5 milles d'un abri). Enfin, une sixième catégorie de navigation (D) concerne les embarcations légères (kayaks, annexes, voile légère, engins de plage, etc.) ne pouvant aller à plus d'un mille d'un abri.

¹² Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, *La plaisance en quelques chiffres*, 2010

des bassins de navigation. Ces permis de navigation se déclinent en trois types de titre : la carte mer (navigation autorisée uniquement en condition diurne, jusqu'à 5 milles d'un abri au plus et à bord d'embarcations dont la puissance n'excède pas 50 CV), le permis côtier (également jusqu'à 5 milles mais qui autorise également la navigation nocturne et le pilotage de navires plus puissamment motorisés) et le permis hauturier (navigation de jour comme de nuit sans limite de distance et de puissance). Ensemble, carte mer et permis côtier totalisent environ 90 % des titres, limitant donc la navigation à 5 milles d'un abri pour autant de titulaires.

1.5. Le bassin de navigation, un espace à géométrie variable dans l'espace et dans le temps

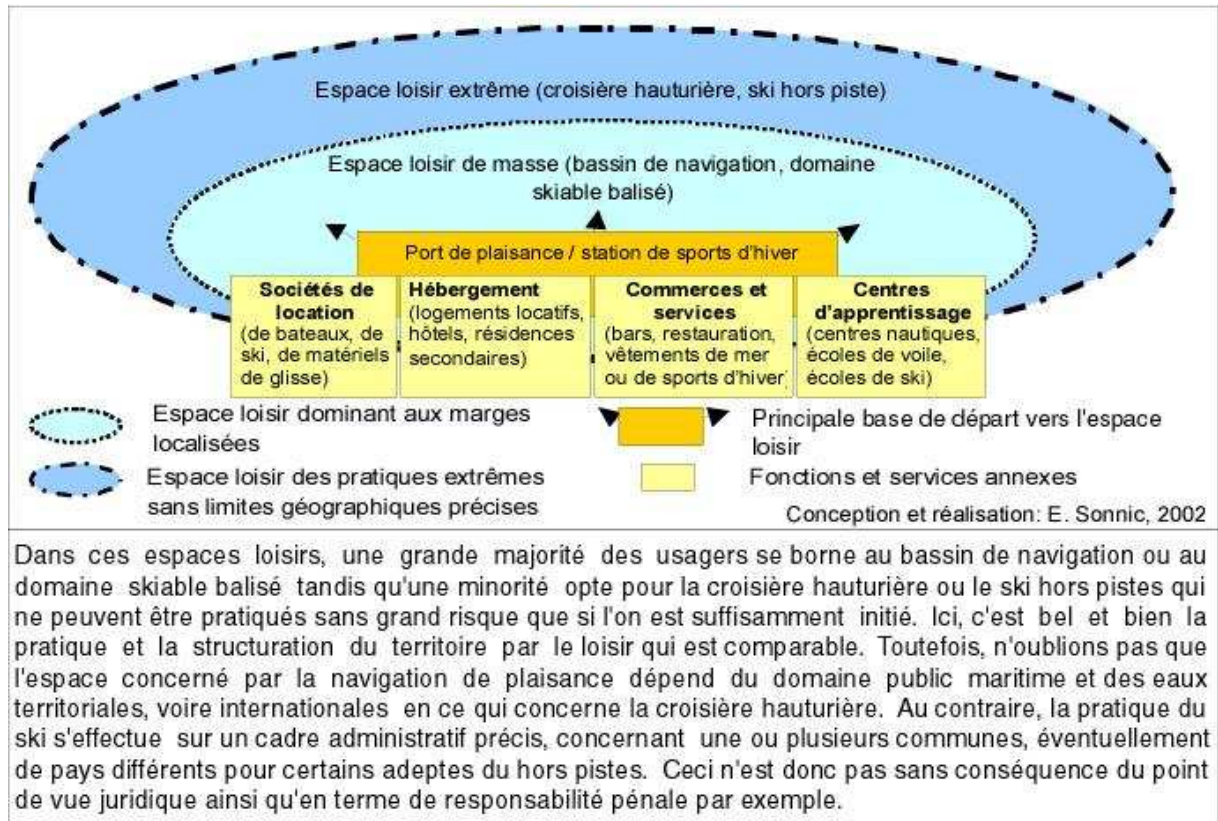
Etant donné le caractère essentiellement saisonnier de l'activité plaisancière, le bassin de navigation est un territoire que l'on pourrait qualifier de chronique. Certes, au contraire de nombreux ports abris qui ne fonctionnent qu'entre avril-mai et septembre-octobre, les principaux ports de plaisance sont accessibles tout au long de l'année. Ils enregistrent quelques arrivées ou départs de plaisanciers en basse saison. Les bassins vivent grâce à des entraînements d'hiver dans la perspective de régates printanières ou encore par le biais des sorties en mer de quelques pêcheurs-plaisanciers lorsque le temps s'y prête. Mais l'activité reste timide. De surcroît, les conditions météorologiques plus aléatoires et les journées plus courtes réduisent parfois considérablement les durées de sorties en mer et donc les dimensions d'un bassin de navigation en dehors de la saison estivale.

Insensiblement les dimensions d'un bassin de navigation évoluent sur le plus long terme. Dans les années 1960, la voile (habitacle ou légère) dominait très largement la flotte de plaisance. Les navires étant généralement moins performants en terme de vitesse, les distances parcourues quotidiennement étaient moindres tout comme, corollairement, les dimensions des bassins de navigation. Mais, progressivement, les carènes et les gréements ont été améliorés, les embarcations à moteur se sont généralisées (vedettes, semi-rigides...) tout en devenant de plus en plus puissantes (hors-bords). Le bassin de navigation des années 1980 devient ainsi plus étendu que ses prédécesseurs. Plus récemment, les progrès en terme de matériels de sécurité et de communication (GPS, téléphone satellite...) ont rendu certains plaisanciers plus intrépides et les ont incités à s'éloigner toujours plus de leur port ou mouillage d'attache.

1.6. Un archétype d'espace récréatif

En terme de gestion de l'activité plaisancière, le bassin de navigation semble une entité territoriale d'autant plus appropriée, qu'il correspond à un archétype d'espace récréatif particulièrement répandu, marqué par une forte saisonnalité, dont le modèle est par exemple transposable en haute montagne, l'autre domaine du loisir de masse avec le littoral s'il en est (**fig. 2**). Les travaux de recherche universitaire sur les massifs montagneux des Alpes du nord en France d'une part, et sur les stations balnéaires et les pratiques nautiques d'autre part, nous ont encouragé à confronter le mode de fonctionnement et les logiques spatiales du loisir de masse dans chacun des deux milieux. Ainsi est-il intéressant d'observer comment mer et montagne, des espaces a priori très différents, évoluent selon des logiques comparables. Concernant leurs loisirs respectifs (nautisme, sports d'hiver), les similitudes sont mêmes saisissantes.

Fig. 2. Bassin de navigation et domaine skiable balisé, deux déclinaisons d'un espace loisir de masse



Conception, réalisation : E. Sonnic, 2002

Traditionnellement, la montagne et la mer sont des espaces de travail fortement orientés vers la subsistance : élevage et agriculture vivrière pour le premier, pêche et conchyliculture pour le second. Puis, dans les pays occidentaux, l'évolution vers ce que le sociologue J. Dumazedier a appelé « *La civilisation des loisirs* » a profondément transformé ces deux types d'espace. Aujourd'hui, le bassin de navigation est à la mer ce que le domaine skiable est à la montagne. Les ports de plaisance au cœur des villes ou des stations balnéaires correspondent aux locaux de stockage des skis répartis au pied des pistes dans les stations de sports d'hiver. On a d'un côté les écoles de voile et les loueurs de bateaux, de l'autre les écoles de ski et les loueurs de matériels de glisse. En mer, les passes et les chenaux sont

balisés et certains hauts fonds signalés tout comme les pistes et les roches affleurantes à la montagne. On pourrait presque parler d'échanges de pratiques : le surf s'est largement imposé en montagne tandis que le ski est également devenu nautique. Concernant les pratiques dominantes, de grandes épreuves médiatiques et sportives, à savoir la Transat en solitaire de 1964 et les Jeux olympiques d'hiver de 1968 à Grenoble, ont consacré E. Tabarly en voile et J.-C. Killy en descente. Tout deux sont depuis lors emblématiques au-delà de leur discipline. Parfois, la similitude mer – montagne se retrouve même au niveau architectural. On pense notamment aux édifices de formes pyramidales des côtes méditerranéennes (La Grande Motte, Marina Baie des Anges) ou du massif alpin (Les Arcs 2000, Aime-La-Plagne). Ces complexes immobiliers survenus dans les années 1960-1970 dans un contexte généralisé d'opération d'urbanisme d'avant-garde en totale rupture avec le milieu traditionnel, furent conçus afin d'accueillir un maximum de touristes.

1.7. Les bassins de navigation en Bretagne, un clivage nord-ouest / sud-est témoignant de leur valeur marchande

Depuis son essor dans les années 1960, la plaisance, à l'instar du ski alpin, s'est rapidement inscrite dans une logique consumériste. Avec environ quatre millions de pratiquants réguliers ou occasionnels en 2008 et une demande ne pouvant être satisfaite dans sa totalité, loin s'en faut, les tarifs portuaires sont inégaux selon les secteurs. Plus que par port, c'est par bassin de navigation que les écarts sont les plus importants (**fig. 3**). L'attraction intrinsèque de certains secteurs (taux d'ensoleillement important, douceur du climat, rareté relative des difficultés de navigation, beauté des sites, richesses patrimoniales...), la qualité des équipements et des services portuaires ainsi que leur facilité d'accès, ou encore une offre inférieure à la demande, sont autant de critères susceptibles d'influer sur les prix pratiqués au sein d'un bassin de navigation. Les tarifs seront également plus ou moins élevés selon le gestionnaire. Les ports publics, généralement communaux, surtout s'il sont en régie directe, sont plutôt très bon marché. Inversement, à niveau de service et d'équipement égal, les ports gérés par certaines SEM ou par des sociétés anonymes sont globalement bien moins compétitifs, tout en demeurant bien meilleur marché que leurs homologues et voisins européens de Grande-Bretagne, d'Espagne ou encore d'Italie.

Spatialement parlant, la Bretagne sud affiche aujourd'hui les tarifs les plus élevés. Cette réalité s'est affirmée toujours plus au fur et à mesure que s'est popularisée la plaisance depuis les années 1960. Il faut néanmoins garder à l'esprit que l'appréciation, et donc la valeur d'un espace, est relative aux besoins de la société à un moment donné. Ainsi, au début du XX^e siècle, la pratique du yachting avait déjà ses lieux, au premier rang desquels figurait la Bretagne nord.

Fig. 3. Tarifs portuaires pratiqués en 2004 en euros pour un bateau de 7 mètres
 (redevance pour un poste annuel et pour une place à la journée)

Bassin de navigation Type de port	BRETAGNE NORD								IROISE		BRETAGNE SUD											
	Côte d'Emeraude Rance maritime		Baie de Saint-Brieuc		Côte de granit rose - baie de Lannion		Baie de Morlaix		Rade de Brest - baie de Douarnenez – baie d'Audierne		Bassin des Glénan		Cornouaille orientale		Rade de Lorient		Baie de Quiberon - golfe du Morbihan		Baie de Vilaine – Vilaine maritime		Baie de La Baule - baie de Bourgneuf	
	Par an	Par jour	Par an	Par jour	Par an	Par jour	Par an	Par jour	Par an	Par jour	Par an	Par jour	Par an	Par jour	Par an	Par jour	Par an	Par jour	Par an	Par jour	Par an	Par jour
Ports d'équilibre ¹³	1102	12	1101	14					951	14	1256	16			1466	16	1463 à 1522	18			1603	16 à 18
Ports de semi-équilibre	995	14 à 17			1180	18			924	14	1072	14 à 18							1034	11 à 16	1276	14
Ports-escales ¹⁴ avec pontons à haut niveau de services			726	11 à 15	667	13	613	11	767	10 à 12	908	15			936	12 à 14	960	13 à 18	923	11		
Autres ports bien équipés avec pontons	598	8	274	11											720	9 à 11	488	8	567	7 à 8		
Ports-escales bien équipés sans ponton	1008	12 à 14			260	8					593	9	208	7			865	15				
Ports-abris ¹⁵ (bouée à l'échouage)	559	9	213	3 à 7	156	6	134	5	109	?											674	8

La comparaison des tarifs portuaires est révélatrice des différences existantes entre les ports des bassins de Bretagne nord, d'Iroise et de Bretagne sud. Comparer les prix pratiqués parmi les ports d'équilibre est particulièrement intéressant puisque, mis à part en Loire Atlantique, tous sont gérés par le même type de gestionnaire, en l'occurrence des SEM (Sociétés d'Economie Mixte). Sur le secteur Iroise, Brest est le port le moins cher (951 € de redevance annuelle pour un bateau de sept mètres). Les tarifs sont déjà supérieurs de 16 % en Bretagne nord orientale ou au sud de la Manche (Saint-Quay-Portrieux et Granville). Mais, pour une prestation comparable, il faut compter 32 % de plus à Port-la-Forêt (sud Finistère) et 54 à 60 % dans les ports morbihannais. A ce clivage nord / sud, s'ajoute donc une différenciation tarifaire ouest / est, les bassins de navigation étant plus abrités en Bretagne orientale. Pour les autres types de ports, les tarifs sont plus aléatoires. Ils dépendent également d'aspects aussi divers que le type de gestionnaire (privé, SEM, public...) ou encore l'environnement portuaire (milieu urbain, cadre naturel, absence de commerces ou de services extra-portuaires...).

Source : Bloc Marine 2004 Réalisation : E. Sonnic, 2005

¹³ cf. définition en note de bas de page 28

¹⁴ idem

¹⁵ idem

2. De la nécessité d'une extension terrestre au bassin de navigation

2.1. Le bassin de navigation, une entité exclusivement maritime, limitée pour la gestion d'une activité « amphibie » : la plaisance

En dépit de sa pertinence manifestement supérieure à d'autres entités spatiales, le bassin de navigation stricto sensu n'est pas pour autant parfaitement approprié en terme de gestion de la plaisance. En effet, par définition, le bassin de navigation présente l'inconvénient d'être exclusivement maritime alors que des composantes physiques terrestres sont à la base de sa matérialisation sous forme de flux de navigation (terre-pleins portuaires, chantiers navals, zones de gardiennage de bateaux, aires de stationnement automobiles réservées aux plaisanciers, desserte routière des ports de plaisance, des mouillages et des cales de mise à l'eau, etc.). Même les flux de la plaisance sont, en dépit des apparences, majoritairement terrestres (déplacements des plaisanciers entre leur résidence principale ou secondaire et leur port ou mouillage d'attache, parcours domicile-travail des professionnels du nautisme). Ce caractère « amphibie » de la plaisance a d'ailleurs été mis en évidence à travers la notion de « bassin de plaisance » (Retière, 2004), espace constitué d'un versant maritime (le bassin de navigation) et d'un versant terrestre.

2.2. L'extension terrestre du bassin de navigation

Toutefois, force est de constater que le versant terrestre du bassin de plaisance, tel qu'il est défini par son auteur, demeure bien trop vaste dans une optique d'accompagnement, de gestion et de développement de l'activité plaisancière¹⁶. L'extension terrestre du bassin de navigation doit impérativement rester à la mesure de son versant maritime et donc respecter la logique d'une plaisance de la quotidienneté, autrement dit d'une plaisance à laquelle on s'adonne à la journée avec retour au port d'attache avant la nuit conformément à la pratique privilégiée ou exclusive de la majorité des plaisanciers.

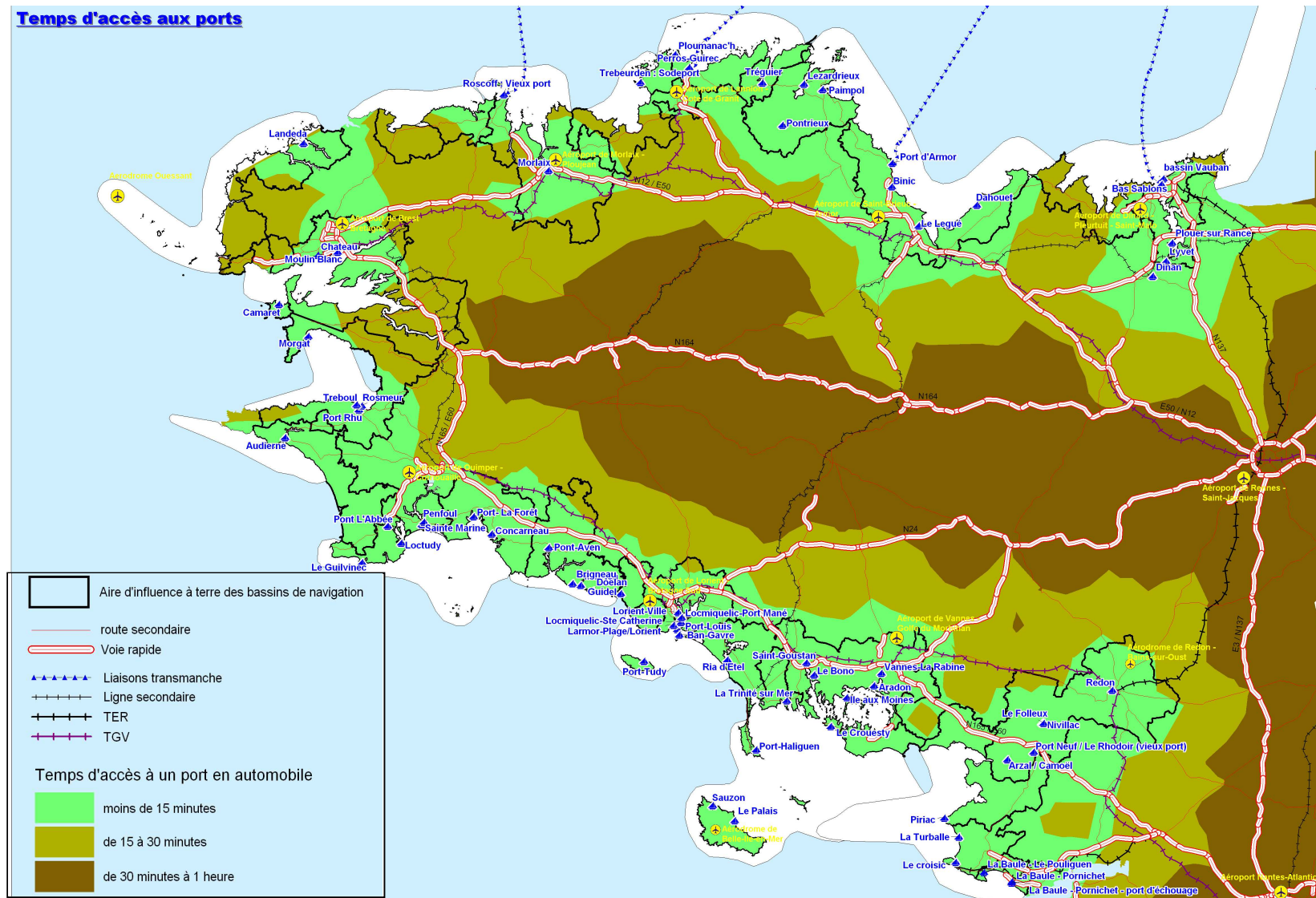
¹⁶ Le bassin de plaisance intègre non seulement les entreprises de la filière nautique gravitant autour du port, et les lieux accueillant les résidences secondaires et / ou principales des plaisanciers, mais aussi les zones de production de bateaux de plaisance, les services administratifs concernés par cette activité (affaires maritimes, services de l'équipement, assurances maritimes, sièges des organismes gestionnaires de ports ou mouillages), soit l'ensemble des flux terrestres ou maritimes de personnes, de biens et de capitaux engendrés par la présence des ports d'un même bassin et animant le territoire de la plaisance. Aussi pertinent soit-il pour cerner les tenants et les aboutissants d'un loisir tel que la plaisance, le bassin de plaisance semble problématique en terme de gestion de cette activité. Outre le déséquilibre énorme entre la partie maritime du bassin de plaisance d'une part (le bassin de navigation) et son domaine continental d'autre part, les recoupements terrestres entre bassins sont effectivement très (trop ?) nombreux. Au niveau national, la plupart, dont l'ensemble des bassins les plus touristiques, englobent la région parisienne (importante pourvoyeuse de plaisanciers sur l'ensemble des littoraux français, qui accueille en outre chaque année l'un des plus importants salons nautiques mondiaux) ainsi que l'ensemble Vendée – Charente-Maritime (principal fournisseur de voiliers à travers le monde via les concessionnaires bateaux et les salons nautiques). Par l'intermédiaire de ses relais locaux, la Bretagne alimente l'ensemble des bassins de plaisance français en matériel d'accastillage et de sécurité en mer.

Cette extension terrestre du bassin de navigation se doit d'intégrer :

- bien entendu les espaces à terre de la concession du port ou du mouillage : capitainerie, terre-pleins, zones de manutention ainsi que l'ensemble des services et équipements (douches, sanitaires, etc.), espaces de stockage des annexes, etc.
- les rampes et cales de mise à l'eau fonctionnelles et/ou empruntées de façon significative en particulier par les plaisanciers dépourvus de place de port ou de mouillage et utilisant un bateau transportable sur remorque,
- l'ensemble des entreprises de l'industrie nautique vivant de la plaisance et gravitant autour des ports et mouillages (shipchandlers, chantiers navals, voileries, électronique marine, loueurs de bateaux, etc.),
- les zones de gardiennage et d'hivernage de bateaux de plaisance,
- les lieux de domiciliation des plaisanciers, qu'il s'agisse d'habitations principales pour les plaisanciers résidant à l'année à proximité du port ou mouillage d'attache ou d'une cale de mise à l'eau, ou bien de résidences secondaires,
- les axes de communications assurant la liaison entre les lieux de domiciliation des plaisanciers d'une part et les zones de concentration ou de mise à l'eau des bateaux (ports, mouillages, cales),
- les aires de stationnement habituellement utilisées par les plaisanciers aux abords des ports, mouillages et cales pour leurs automobiles et / ou remorques.

Aussi, une carte mettant en évidence les zones situées à moins d'un certain temps de parcours des ports de plaisance structurants (**fig.4**) et au sein desquelles se trouvent la plupart des résidences principales ou secondaires des plaisanciers, peuvent aider à délimiter ces extensions terrestres des bassins de navigation.

Fig. 4. Temps de parcours en automobile à destination des principaux ports de plaisance bretons



CHAPITRE II

LA DÉMARCHE ADOPTÉE EN VUE D'UNE CARACTÉRISATION DES BASSINS DE NAVIGATION

1. Apport bibliographique et approche hypothético-déductive pour une caractérisation des bassins de navigation

Trois étapes se sont avérées nécessaires pour parvenir à délimiter les bassins de navigation pour un résultat vraisemblablement satisfaisant. La première s'appuie sur la définition officielle du SEATL, complétée par l'apport de quelques universitaires. Il a ensuite fallu s'intéresser aux bassins bretons déterminés ou esquissés jusqu'à présent par les différents auteurs. En guise de troisième étape, nos propres réflexions et observations (notamment effectuées dans le cadre d'une recherche doctorale de 2002 à 2005) sont ensuite venues corroborer ou nuancer certains bassins. Malgré tout, le résultat ainsi obtenu, bien qu'affiné en 2008 et 2009 pour l'étude retranscrite dans le présent rapport, est peut-être encore discutable, en particulier dans les secteurs n'ayant pas fait l'objet d'une étude de terrain approfondie.

1.1. Apport bibliographique

La littérature existante sur le thème du bassin de navigation est de deux ordres :

- d'une part une production universitaire qui insiste en particulier sur les aspects théoriques et propose généralement en complément un zonage par bassin pour un secteur donné,
- d'autre part une production, d'origine institutionnelle et fruit du travail de bureaux d'étude ou d'organismes publics ou parapublics agissant régulièrement ou ponctuellement dans le domaine de la plaisance. Ces derniers n'insisteront guère sur les aspects théoriques qu'ils évoqueront en quelques lignes. Ils s'appesantiront en revanche sur le zonage ou découpage en bassins d'un secteur particulier, généralement à l'échelle d'une région ou d'un département.

1.1.1. L'apport universitaire

Au travers d'une vingtaine de travaux (thèses, ouvrages, articles...), une demi-douzaine d'auteurs se sont penchés sur le bassin de navigation et/ou sur les notions cousines de sous-bassin de navigation, bassin de croisière ou encore bassin de plaisance.

S'appuyant sur la définition du SEATL, les premiers auteurs posent les bases et insistent dans la première moitié des années 1990 sur le bassin de navigation en tant qu'espace de pratique dominant pour la plaisance (Bernard, 1993, Lageiste, 1994). Ils soulignaient ses dimensions modestes, conformément aux sorties en mer à la journée largement majoritaires et qui impliquent un retour au port d'attache

avant le soir. Ils rappelaient enfin la nature de ses marges (obstacles à la navigation, longues distances sans abris ou voisinage d'un autre bassin aux caractéristiques nautiques différentes).

D'autres auteurs publient sur ce thème dans les années 2000. Tous approfondissent peu ou prou le sillon théorique creusé par leurs prédécesseurs. Cependant, ils insistent vraisemblablement davantage sur le côté fonctionnel du bassin de navigation en vue d'une éventuelle recherche appliquée. Les uns évoquent la pertinence d'un tel espace en terme de compréhension des dynamiques intrinsèques à la navigation de plaisance (Retière, 2003, Sonnic, 2005). Ils soulignent toutefois les limites d'un tel espace dans une perspective de gestion, étant donné son caractère exclusivement maritime alors que les éléments structurant les flux de la plaisance sont à la fois terrestres et maritimes ; d'où des préconisations en faveur d'une extension terrestre aux bassins de navigation. Les autres insistent sur la pertinence d'une prise en compte des aspects réglementaires en vue de déterminer les dimensions des bassins de navigation : catégories de conception des bateaux de plaisance qui se traduisent par des navires de plus ou moins grandes tailles, interdiction de navigation au-delà d'une certaine distance d'un abri (Tonini et Trouillet, 2005).

Enfin, chaque auteur a esquissé ou proposé un zonage par bassin de navigation de son secteur d'étude : département du Finistère (Bernard), Bretagne comprenant la Loire Atlantique (Lageiste, Sonnic), Mor Bras, soit le secteur couvrant la baie de Quiberon ainsi que les zones côtières de la Presqu'île de Guérande (Retière), partie française du Golfe de Gascogne depuis le Finistère sud au Pays Basque (Tonini et Trouillet).

1.1.2. Les autres apports

Deux organismes extra universitaires ont contribué significativement à la littérature relative aux bassins de navigation : L'Association des Ports de Plaisance de Bretagne (APPB) d'une part et le bureau d'étude malouin ACT-Ouest (désormais rattaché au cabinet rochelais CREOCEAN) d'autre part. Quoique parfois contraints par leur(s) commanditaire(s)¹⁷ à respecter scrupuleusement les limites administratives régionales et/ou départementales, les organismes ayant déterminé des bassins de navigation ont eux aussi contribué au zonage proposé dans le présent rapport.

- **L'APPB et la Région, un découpage par bassin à l'échelle de la région Bretagne**

Depuis un recensement exhaustif des ports et mouillages de Bretagne en 2000 dans le cadre d'une mission régionale, l'APPB a opté pour un découpage en bassin de navigation. Quinze furent alors arrêtés. Depuis, les études et divers rapports produits par cette association respectent cette logique de bassin. Si le premier zonage en bassin proposé par l'APPB en 2001 respectait scrupuleusement les limites

¹⁷ Région Bretagne et Conseils généraux de Bretagne administrative (à l'exception de celui d'Ille-et-Vilaine) pour l'APPB ; Conseil général des Côtes d'Armor pour ACT-Ouest.

interdépartementales, une seconde proposition, plus en conformité avec la réalité, a été proposée depuis sur la base du zonage de 2001. La cartographie correspondante est consultable grâce au lien suivant :

http://www.bretagne-info-nautisme.fr/IMG/pdf/bassins_navigation_rw.pdf

Quoique préférable, cette seconde proposition n'est pas pour autant irréprochable en ce sens qu'elle respecte strictement les limites communales. Or, le littoral de certaines communes est assurément concerné par deux bassins de navigation chevauchants (cas de Trégastel et Pleumeur-Bodou ou encore de Roscoff et de l'Île de Batz par exemple), voire contigus (Plouguerneau, Penmarc'h, Crozon, etc.).

- **ACT-Ouest, un zonage par bassin pour le département des Côtes d'Armor**

Dans le cadre de son schéma directeur de la plaisance, le Conseil général des Côtes d'Armor a fait appel en 2002-2003 au bureau d'étude ACT-Ouest spécialisé pour la réalisation d'études et de diagnostics dans le domaine du tourisme et du nautisme. Ce dernier a lui aussi opéré à un zonage par bassin de navigation du département des Côtes d'Armor. Il a en outre présenté un certain nombre de sous bassins et a souligné aussi la nécessité d'une approche trans-départementale en ce qui concerne les secteurs littoraux jouxtant les départements voisins de l'Ille-et-Vilaine et du Finistère.

1.2. Éléments à prendre en compte pour caractériser les bassins de navigation

- soit une carte de la Bretagne situant les principales concentrations de bateaux de plaisance et donc la **localisation des ports et mouillages** d'où partent l'essentiel des itinéraires en mer empruntés par les plaisanciers (les cales de mise à l'eau sont théoriquement à prendre en compte dans la mesure où elles participent elles aussi à la matérialisation des flux de plaisanciers¹⁸.) ;...
- ...puis une prise en compte des paramètres physiques susceptibles d'influer sur la pratique de la plaisance (morphologie et topographie littorale, vents, houle, courants, taux d'ensoleillement...). On s'attachera tout particulièrement à **localiser des objectifs de sorties en mer présumés** : îles et archipels en tête, points de convergence des principaux flux de navigation de plaisanciers.) ;...
- ... bien intégrer parallèlement la définition du bassin de navigation du SEATL¹⁹ ainsi que la **distance maximale de 15 à 20 milles nautiques** généralement couverte par le plaisancier adepte des sorties en mer à la journée ;...

¹⁸ Les cales de mise à l'eau étant dans leur grande majorité situées au sein ou à proximité immédiate des concessions portuaires et des zones de mouillages, elles ne justifient pas spécialement un recensement particulier dans le cadre de cette étude.

¹⁹ « Bassin de navigation : zone côtière accueillante de manière homogène, limitée à ses extrémités soit par un passage dangereux, soit par de longues distances sans abris, soit par un autre bassin de croisière présentant un style différent (vent, mer, courants...) » –SEATL, 1982–.

- la taille et le mode de propulsion d'un navire impliquant souvent une pratique spécifique et une certaine autorisation de navigation au large (en deçà de 5 milles pour les catégories dominantes), **le profil de la flottille** est également entré en ligne de compte pour chaque secteur. Estimer la diversité des pratiques plaisancières et leur ampleur respective, aide à déterminer sans grand risque d'erreur les objectifs de sorties en mer dominants permettant ainsi de confirmer les parcours présumés.

C'est à partir de ces quelques paramètres et des cartographies de bassins réalisées jusqu'ici par différents auteurs que nous avons postulé un zonage par bassin de navigation des abords maritimes de la Bretagne.

Infrastructures portuaires, types de bateaux (synonymes de pratiques plaisancières spécifiques) et objectifs de croisières sont donc étroitement interdépendants. Ils ne peuvent pas être appréhendés indépendamment les uns des autres si l'on souhaite caractériser objectivement les bassins de navigation.

1.2.1. Ports et mouillages : points de divergence et de convergence des flux plaisanciers au sein des bassins de navigation

A terre comme en mer, les structures d'accueil pour la plaisance participent grandement à l'inscription territoriale de cette activité. En tant que port ou mouillage d'attache, elles sont les lieux permanents de concentration des bateaux. En conséquence, beaucoup des principaux flux de plaisanciers en seront issus. Ces départs impliqueront souvent un retour au même endroit avant la fin de la journée. Lorsqu'ils sont lieux d'escales, ces ports et mouillages constituent des objectifs de croisières ou des étapes pour des plaisanciers de passage. Quant à ceux équipés en conséquence (zone de manutention des bateaux, station d'avitaillement carburant, aire de carénage, pompes à eaux noires...), ils peuvent également constituer le but d'une escale technique tant pour des plaisanciers de passage que pour les usagers habituels d'un bassin de navigation. Aussi est-il primordial de repérer précisément et le plus exhaustivement possible les infrastructures d'accueil pour la plaisance ainsi que leur capacité d'accueil respective et leurs spécificités (port d'équilibre²⁰, port-escale²¹, port-abri²² ou zone de mouillage, pôle de voile sportive ou port d'attache de bateaux de type pêche-promenade...).

²⁰ Sont communément appelés « ports d'équilibre » les infrastructures synonymes d'accessibilité et de protection permanentes et offrant un très haut niveau de prestation et notamment des équipements lourds (aire de carénage, moyens de levage et de manutention, station carburant, etc.).

²¹ S'il ne proposent pas l'ensemble des « équipements lourds » des ports d'équilibres, les « ports escales » disposent d'un panel de services relativement satisfaisant (pontons, eau et électricité, douches et sanitaires, capitaineries, etc.). Leur qualificatif « d'escale » doit beaucoup à l'attraction qu'ils exercent sur de nombreux plaisanciers en balade grâce à leurs services certes, mais aussi grâce à un environnement urbain ou paysager recherché (animation, beauté du site, etc.). A noter qu'en dépit de leur appellation, les ports d'équilibre sont eux aussi des ports d'escale.

²² Malgré leur appellation et bien qu'ils aient le statut juridique de port, les « ports-abri » offrent régulièrement une protection modeste et sont très sommairement équipés (postes d'amarrage sur bouées, cale de mise à l'eau, zone de stockage d'annexes, parfois une digue bien antérieure à l'activité plaisance, etc.). Aussi sont-ils physionomiquement bien plus proches des zones de mouillages.

1.2.2. Les objectifs de balade en mer, éléments conditionnant les parcours en mer et donc les flux maritimes de la plaisance

Une fois localisées les différentes zones de concentration de bateaux de plaisance (ports et mouillages) il nous est possible de repérer les objectifs de croisière ou de balade en mer les plus plausibles. Ces derniers seront d'abord caractérisés par une proximité relative permettant la possibilité de retour au port d'attache avant le soir. La qualité intrinsèque de la destination constituera le second élément déterminant (insularité, cadre naturel ou architectural, zone poissonneuse pour le pêcheur-plaisancier, espace adapté à la prise de vitesse pour les adeptes de sensations plus fortes, etc).

1.2.3. L'observation de la flottille de plaisance, clef de la déduction des pratiques plaisancières dominantes d'un bassin de navigation

Déterminer les objectifs de sorties en mer les plus plausibles d'un bassin de navigation ne peut se faire sans une observation de la flottille qui y stationne et y navigue habituellement. En effet, les critères indissociables d'un lieu d'escale ou d'un objectif de sortie en mer diffèrent selon le type de plaisancier (adepte de la simple balade en mer, pêcheur-plaisancier, régatier...). Or, à défaut d'une vaste enquête auprès des plaisanciers, le type de bateau reste un indicateur relativement fiable de la ou des pratique(s) plaisancière(s) dominante(s). Au préalable, il faut donc avoir pris soin d'évaluer l'importance numérique et / ou relative de chacune des catégories de bateaux selon leur taille et leur type à partir de l'observation des flottilles stationnant dans chaque port ou mouillage au sein d'un bassin de navigation. Il convient enfin de ne pas se limiter aux seuls bateaux stationnés à flot dans les ports et mouillages et de garder à l'esprit qu'une part importante des bateaux de plaisance est stationnée à terre dans des zones d'hivernage et de gardiennage ou encore dans les garages ou jardins de leurs propriétaires. Quoique difficilement observables dans leur ensemble, on sait que ces bateaux sont très majoritairement transportables à l'aide d'une remorque et pour la plupart motorisés.

2. L'option de l'enquête par questionnaire

Afin de caractériser les bassins de navigation bretons, un questionnaire d'enquête (**annexe 2**) a été réalisé et transmis aux gestionnaires de structures d'accueil pour bateaux de plaisance en Bretagne (ports et mouillages). Ce questionnaire était accompagné d'une lettre précisant le contexte et les objectifs de l'étude (**annexe 3**).

Pour éviter un double envoi relatif à une enquête annuelle de l'Association des Ports de Plaisance de Bretagne (APPB) auprès de ses 46 ports adhérents, le questionnaire pressenti a été fusionné en un seul à partir des informations demandées annuellement par l'APPB. Un courrier de l'APPB personnalisé pour chaque destinataire accompagnait également le questionnaire (**annexe 4**).

Notons enfin que la quasi-totalité des questionnaires furent transmis puis traités d'octobre à décembre 2008. Toutefois, quelques exemplaires ont été envoyés en mars 2011 dans le cadre d'une actualisation et d'une finalisation de la présente étude. Ces derniers concernaient les quelques ports de plaisance ayant ouvert depuis 2009 ainsi que de rares structures qui avaient échappé à notre vigilance à l'époque.

2.1. contenu du questionnaire d'enquête

Le questionnaire a été conçu de telle sorte que les réponses apportent les informations nécessaires à la caractérisation des bassins de navigation, soit pour chaque port ou mouillage :

- Le détail des capacités d'accueil en fonction des types de postes :
 - à quai, sur ponton, sur bouées ou à sec,
 - à flot ou à l'échouage,
 - postes d'accessibilité permanente ou temporaire (accès assujetti aux heures de marée ou à la présence d'un seuil ou d'une écluse) ;
- Le détail des services et équipements portuaires (eau et électricité, point carburant, aire de carénage, douches et sanitaires, etc.) et extra-portuaires nautiques (chantiers navals, voilerie...) ou non (bars, restaurants, commerces, distributeurs bancaires...) ;

- Les chiffres du passage (nombre de bateaux en escale et nombre de nuitées enregistrées par mois et par année) ;
- Des indicateurs de pression de la demande (nombre d'inscrits sur liste d'attente, temps d'attente pour l'obtention d'une place annuelle) ;
- Le repérage des pratiques plaisancières via la répartition par taille et par type des bateaux (voile légère, voile habitable, voile sportive, pêche-promenade...)
- L'événementiel nautique (régates, rassemblements de vieux gréements, salons nautiques...) et extra-nautique (fêtes foraines, festivals, salons, etc.) se déroulant sur ou aux abords du port ;
- L'aire d'influence terrestre des bassins de navigation par le repérage des lieux de domiciliation des plaisanciers et des inscrits sur liste d'attente.

Sous réserve d'un taux de retour significatif et de questionnaires suffisamment renseignés, ces différents points doivent contribuer à mettre en évidence le degré d'attractivité des bassins de navigation.

2.2. La transmission des questionnaires

Le questionnaire d'enquête a été transmis exclusivement par courriel à 210 destinataires représentant 438 ports ou mouillages sur les 846 installations de plaisance recensées en Bretagne en intégrant le nord de la Loire Atlantique jusqu'à Pornichet inclus. Précisons que l'ensemble des 58 ports dotés de places à flot sur pontons ou à quais ainsi que la totalité des ports à sec ont été destinataires. La majorité des installations ne l'ayant pas été consistent en des mouillages sous gestion DDE synonymes d'AOT²³ individuelles et parfois de mouillages non autorisés (mouillages sauvages).

Dans le détail les installations de plaisance se répartissent de la façon suivante (**fig. 5**) :

²³ AOT : Autorisation d'Occupation Temporaire (sous entendu du Domaine Public Maritime - DPM -)

Fig. 5. Nombre et proportion de ports et mouillages destinataires du questionnaire d'enquête

Nature de l'installation de plaisance	Nombre total d'installations du secteur étudié	Nombre total d'installations destinataires	Part des ports et mouillages destinataires sur l'ensemble des sites
Port à sec	11	11	100 %
Port doté de pontons ou de quai à flot	58	58	100 %
Port doté de postes sur bouées à flot ou de places à l'échouage sur bouées, à quai ou sur pontons	123	111	90,24 %
ZMEL ²⁴ (dont quelques zones de mouillages sauvages)	654	258	39,45 %
TOTAL	846	438	51,77 %

Cette phase fut relativement longue. En effet, pour qu'il soit rapide à remplir par les destinataires et afin d'assurer le meilleur taux de retour possible, le questionnaire a été prérenseigné par nos soins et par ceux de l'APPB (concernant ses ports adhérents) en fonction des informations déjà disponibles, et ce pour chaque port ou mouillage. Le destinataire n'avait donc qu'à modifier ou mettre à jour les données erronées ou caduques et compléter les parties du questionnaire pour lesquelles nous n'avions pas d'information.

Cette individualisation du questionnaire, impliquait bien sûr un envoi personnalisé pour chacun des 210 destinataires (représentant 438 ports ou mouillages) et ce que cela impliquait : appel téléphonique préalable à chacun pour les informer du lancement de l'étude, de l'envoi du questionnaire et pour l'obtention de leur adresse électronique, d'où des envois échelonnés dans le temps entre le 17 septembre et le 08 octobre 2008 et donc des délais de retours ainsi qu'une phase de relance téléphonique insistante (jusqu'à plus d'une demi-douzaine d'appels pour certains ports ou mouillages) et donc d'autant plus échelonnée (du 10 octobre au 08 décembre 2008).

2.3. Le taux de retour des questionnaires

Le taux de retour des questionnaire est très satisfaisant (88,57 % des gestionnaires pour 86,07 % des ports et mouillages destinataires). Il est à noter qu'il est particulièrement bon parmi les gestionnaires de l'APPB, association partenaire de l'étude (95,74 % des gestionnaires pour 85,25 % des sites).

Dans le détail, le taux de retour est de 100 % en ce qui concerne les principaux ports, soit les structures équipées de pontons. Quoique inférieur, le taux de retour atteint tout de même les 84 % pour les installations proposant des postes sur bouées, qu'il s'agisse de ports ou de zones de mouillages et près de 82 % pour les ports à sec (**fig. 6**).

²⁴ ZMEL : Zone de Mouillage et d'Equipements Légers

Fig. 6. Taux de retour des questionnaires d'enquête et pourcentage de ports et mouillages renseignés du secteur d'étude

Nature de l'installation de plaisance	Nombre total de ports et mouillages du secteur étudié	Nombre total de ports et mouillages destinataires	Nombre de ports et mouillages dont le questionnaire a été retourné	Taux de retour	% de ports et mouillages renseignés du secteur étudié
Port à sec	11	11	9	81,82 %	81,82 %
Port sur ponton	58	58	58	100 %	100 %
Port sur bouées	123	111	93	83,78 %	75,61 %
ZMEL (dont quelques mouillages sauvages)	654	258	217	84,11 %	33,18 %
TOTAL	846	438	377	86,07 %	44,56 %

Ce très bon taux de retour n'était pourtant que de 15 % avant l'active phase de relance. Il fut long à atteindre pour les raisons suivantes :

- envoi au cours de la période automnale, de la mi-septembre à la mi-novembre, une époque privilégiée pour les congés de plusieurs gestionnaires de port après l'intense activité estivale ;
- des contretemps relatifs au mode de fonctionnement des petites structures communales :
 - transmission du questionnaire et des courriers d'accompagnement au secrétariat de mairie qui transmet ensuite, soit au service technique concerné, soit dans la case courrier du responsable du port (qui ne passe pas forcément régulièrement en mairie) et / ou remise dans le même temps du questionnaire à l' élu concerné dont la présence en mairie est généralement limitée à une demi-journée par semaine,
 - attente dans certains cas du prochain Conseil municipal de la commune gestionnaire pour arrêter la marche à suivre après la réception du questionnaire,
 - renvoi relativement fréquent de la Municipalité vers des responsables d'associations de plaisanciers en charge de la gestion de mouillages et / ou plus à même de renseigner le questionnaire (avec là aussi des contretemps inhérents : horaires de présence réduites dans les locaux associatifs ou aléatoires au domicile des intéressés, pas d'adresse électronique du président de l'association d'où renvoi vers un autre membre du bureau, etc.).
- des retards imputables aux inévitables oublis après mise de côté du questionnaire, aux suppressions des messages porteurs des questionnaires ou encore à la plus ou moins bonne volonté des destinataires.

CHAPITRE III

LES BASSINS DE NAVIGATION BRETONS

0. Généralités sur les bassins de navigation bretons

Avec bien évidemment des nuances voire des différences notables d'un secteur à l'autre, les bassins de navigation bretons, au nombre d'une quinzaine (**fig. 7**), ont des caractéristiques communes tant sur le plan physique et morphologique qu'en terme de pratiques, de types et tailles de bateaux, d'infrastructures ou encore de mode de gestion des installations de plaisance.

0.1. Caractéristiques physiques des bassins de navigation bretons

Climat tempéré océanique, vents dominants de Norois, d'ouest et de suroît, marnages prononcés, courants de marées, trait de côte particulièrement échancré (estuaires, rias, abers, golfes, rades...) impliquant de multiples vasières mais aussi jalonné de nombreux caps, pointes et autres presqu'îles, multiples îles, îlots et archipels, alternance de côtes rocheuses et d'anses sableuses... autant d'éléments naturels caractérisant tout ou partie des bassins de navigation en Bretagne, certes à des degrés divers. Ainsi, les vents et les houles seront nettement plus marqués à l'ouest et au nord-ouest de la région, depuis la Pointe de Penmarc'h à la Côte de Granit rose. A l'inverse, la partie orientale de la péninsule présente des bassins moins soumis à ces phénomènes, notamment à l'Est du Morbihan. Les marnages, parmi les plus forts au monde en baie de Cancale, s'amenuisent progressivement au fur et à mesure que l'on suit la côte bretonne jusqu'à devenir communs au sud de la Bretagne. Pour sa part, le taux d'ensoleillement profite d'abord aux bassins méridionaux (plus de 2000 heures d'ensoleillement annuel sur les côtes du Morbihan et de Loire Atlantique contre environ 1800 à 1850 heures en Bretagne nord).

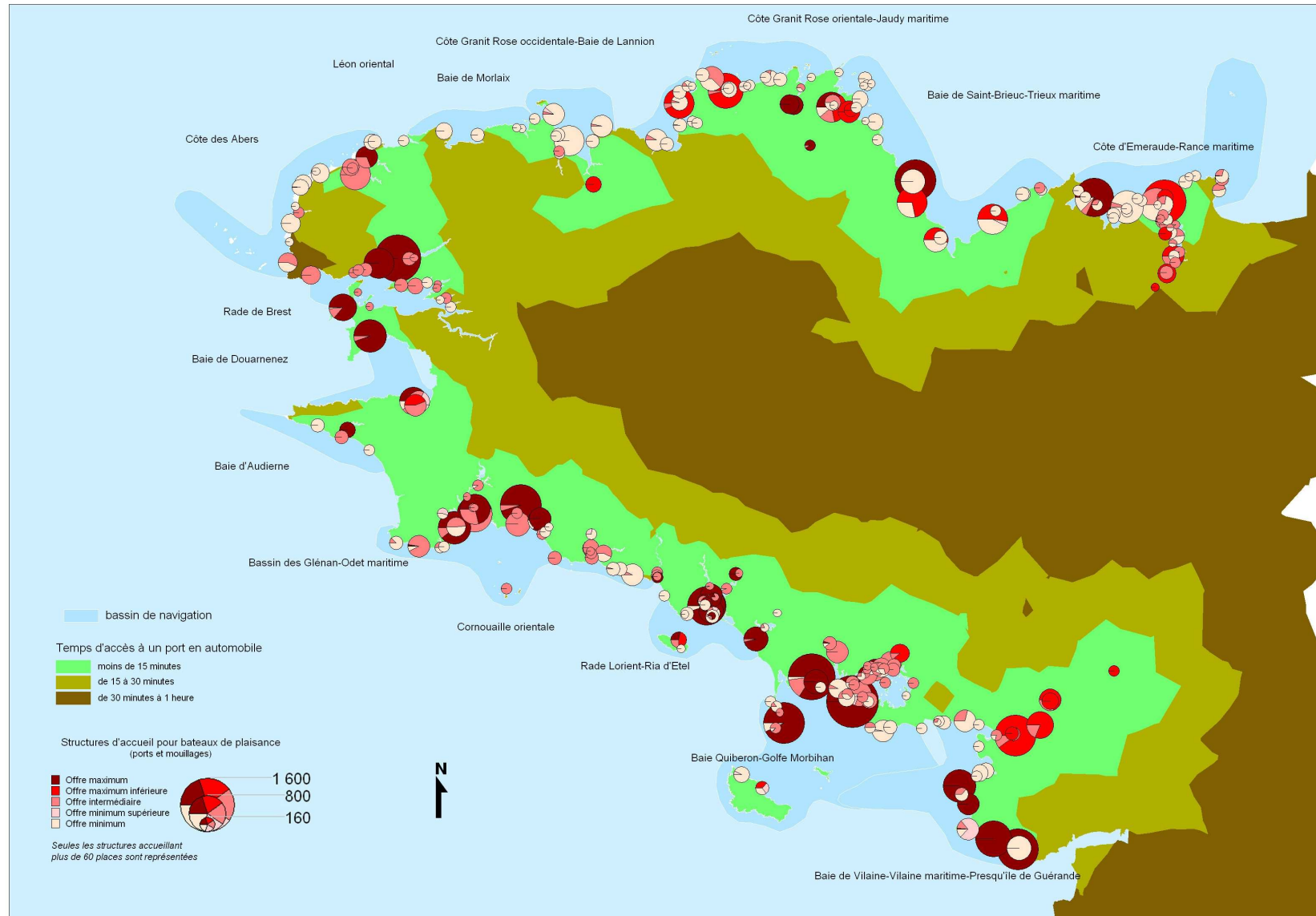
Certaines de ces caractéristiques physiques participent assurément au succès de la plaisance bretonne. On pense en premier lieu aux très nombreux espaces insulaires qui constituent autant d'objectifs de balades en mer très prisés²⁵, en dehors des îlots interdits d'accès afin d'en préserver la faune et la flore. Les multiples rias, abers et autres estuaires sont également remontés par une majorité de plaisanciers²⁶. Pour d'autres, certes moins nombreux et généralement particulièrement amarinés, les nombreux courants, les sauts de vents et les roches affleurantes rendent passionnante la navigation sur les côtes bretonnes.

Enfin, les abris naturels extrêmement nombreux du linéaire côtier breton ne sont pas sans incidence sur les installations de plaisance dont beaucoup peuvent être dispensées d'équipements de protection artificiels plus ou moins lourds (quais, jetées, etc.).

²⁵ Selon une enquête réalisée en 2004 dans le cadre d'une thèse de géographie (E. Sonnic, 2005) auprès d'un échantillon de 270 plaisanciers de quelques ports ou mouillages bretons (Le Crouesty, Saint-Quay-Portrieux, Vannes, Arradon, L'île aux Moines, et quelques mouillages du Golfe du Morbihan), 90 % des plaisanciers privilégient les îles comme objectifs de sortie en mer.

²⁶ Selon la même enquête, 54 % des plaisanciers optent aussi pour les remontées d'abers ou d'estuaires en guise d'objectifs de sorties en mer.

Fig. 7. Les bassins de navigation et les installations de plaisance en Bretagne (ports et zones de mouillages)



0.2. La plaisance bretonne : une capacité d'accueil très importante mais atomisée

Les infrastructures d'accueil pour la plaisance en Bretagne sont à la fois les plus petites et de loin les plus nombreuses de France (846 ports et mouillages pour 79.297 postes à flot, à l'échouage ou en port à sec depuis la baie de Cancale à Pornichet inclus – **annexe 5** – faisant de la Bretagne la première région française voire européenne en terme de capacité d'accueil). Ces installations sont bien sûr très hétérogènes depuis les mouillages n'offrant qu'une dizaine de postes sur bouées à la dizaine de ports disposant de 1000 à 1500 anneaux (Le Moulin-Blanc à Brest, Le Crouesty ou La Trinité sur Mer pour ne citer que les plus importants).

Une installation de plaisance bretonne propose en moyenne 99 places²⁷. En écartant les ZMEL²⁸, la capacité d'accueil moyenne des 192 structures ayant le statut juridique de port (**fig. 7**) s'élève à 266 emplacements, ce qui reste très en deçà des autres moyennes régionales en France (340 postes en Corse, 400 sur le reste du littoral Manche – Atlantique, 465 en PACA, 667 en Languedoc-Roussillon). Plus qu'ailleurs, la Bretagne présente une plaisance de proximité indissociable des postes d'amarrage sur bouées (64,6 % des places). D'ailleurs, la région totalise la moitié des mouillages du littoral de France métropolitaine. Cette plaisance est finalement atomisée, conformément à l'habitat dispersé caractéristique de la région. En fait, chaque village littoral, chaque hameau côtier ou presque dispose de son petit port ou de son mouillage parfois sauvage. Paroxysme de la proximité, il n'est pas rare d'observer des zones de mouillages rassemblant moins d'une demi-douzaine de corps-morts, en général non autorisés ou sous forme d'AOT individuelles (68 sites au minimum).

Cet éparpillement de la flottille de plaisance bretonne est d'autant plus important que de très nombreux bateaux sont stockés à terre et utilisent les multiples cales de mise à l'eau du littoral breton, tout du moins les plus fonctionnelles. Compte tenu des immatriculations et de la flotte active²⁹, il est vraisemblable qu'au moins 40 % des bateaux de plaisance bretons sont stationnés à terre, notamment dans les jardins ou garages de leurs propriétaires, mais aussi dans des chantiers navals, des terre-pleins portuaires ou des zones de gardiennage. Ce taux correspondrait à près de 50.000 embarcations.

0.3. Les entreprises de la filière nautique, la partie immergée de l'iceberg « plaisance »

De l'ordre d'un millier d'entreprises en lien avec la plaisance représentant 5 à 6000 emplois ETP (équivalent temps plein) gravite autour des ports de plaisance dans notre secteur d'étude (**fig. 8**).

²⁷ Chiffre obtenu en écartant les mouillages de moins de 5 places, au nombre de 47 en Bretagne.

²⁸ ZMEL : Zone de mouillage et d'équipements légers

²⁹ La flotte active est la flotte en état de naviguer. Cet indicateur est préférable à celui des immatriculations. En effet, les statistiques officielles enregistrent les immatriculations de navires mais pas les disparitions, en général non déclarées. Une analyse au niveau national à partir des données statistiques de 2001 a estimé que la flotte active correspondrait à 50-55 % des bateaux immatriculés de moins de 6 mètres et à 70 % des plus de 6 mètres.

Les plus nombreuses correspondent aux chantiers navals qui assurent la réparation et l'entretien des bateaux. Citons aussi les magasins d'accastillage, les voileries, les sociétés de location de navires ou encore les entreprises spécialisées dans l'électronique marine. D'autres types d'établissements, pour qui la proximité immédiate du port revêt une moindre importance, peuvent être évoqués : sociétés de convoyage de bateaux, cabinets d'expertise maritime, architectes navals, agences de bateaux-écoles (qui ont délivré environ 172.000 titres de navigation entre 1993 et 2010). Enfin si la plupart des entreprises portent leur attention sur les bateaux (construction, vente, entretien, accastillage...) d'autres sont spécialisées dans la fabrication ou l'entretien d'équipements collectifs : pontons flottants et catways, bers, éléments de mouillage (bouées d'amarrage, corps-morts, manilles, chaînes, etc.).

0.4. Ports et mouillages bretons : des modes de gestion essentiellement publics et d'une grande hétérogénéité

Les ports et mouillages bretons relèvent de modes de gestion très majoritairement publics : 93,23 % des ports (et même 98,9 % en excluant les ports à sec) et 100 % des ZMEL, alors que la gestion privée est de mise chez nos voisins européens (Grande-Bretagne, Espagne, Italie...). Cette prééminence du public est certes une spécificité française (bien moins marquée en région PACA toutefois), mais elle est particulièrement accentuée en Bretagne où elle se décline très diversement (pas moins de douze natures différentes de gestionnaires publics depuis les communes aux SEM³⁰ en passant par les CCI ou encore les Associations Loi 1901.

0.4.1. Les modes de gestion des ports de plaisance

- **Les ports sous gestion communale**

C'est de régies directes communales dont relèvent un peu plus de la moitié des 192 ports de plaisance bretons. Parallèlement, quelques dizaines de ports départementaux de pêche ou de commerce accueillant également des bateaux de plaisance, ont choisi de confier la gestion de la plaisance à la commune concernée (Binic, Paimpol, Lézardrieux, Douarnenez, Loctudy, Bénodet, Concarneau, etc.). Au total, les communes gèrent 131 ports de plaisance en régie directe ou en tant que délégataire, ce qui représente 70 % de l'ensemble (**fig. 9**).

³⁰ SEM : Société d'Economie Mixte

Fig. 9. Les gestionnaires de ports de plaisance en Bretagne par bassin de navigation

Bassin	Nombre total de ports	Gestionnaire									
		Commune	CCI	SEM	Syndicat mixte	SIVU	SIVOM	Association de plaisanciers	Yacht-Club	Privé	Non déterminé
Côte d'émeraude - Rance maritime	16	12	2	0	0	0	0	0	0	0	1
Baie de St-Brieuc - Trieux maritime	20	14	2	0	1	0	0	1	0	1	1
Côte de granit rose orientale – Jaudy maritime	8	7	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Côte de granit rose occidentale - Baie de Lannion	11	10	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Baie de Morlaix	7	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Léon oriental	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Côte des abers	10	6	2	0	0	0	1	1	0	0	0
Rade de Brest	14	12	0	2	0	0	0	0	0	0	0
Baie de Douarnenez	4	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Baie d'Audierne	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bassin des Glénan	20	16	0	1	0	0	0	0	0	2	1
Cornouaille orientale - Aven - Belon - Laïta	11	9	0	1	0	1	0	0	0	0	0
Rade de Lorient - Ria d'Etel	15	4	0	8	0	0	0	0	0	2	1
Baie de Quiberon - Golfe du Morbihan	26	17	0	6	0	0	0	0	1	1	1
Baie de Vilaine - Presqu'île de Guérande	21	6	4	3	0	0	0	4	0	4	0
TOTAL	192	131	11	21	1	1	1	7	1	13	5
en %	100%	70,05%	5,88%	11,23%	0,53%	0,53%	0,53%	3,74%	0,53%	6,95%	NPC*
TOTAL hors ports à sec	181	131	11	21	1	1	1	7	1	2	5
en % hors ports à sec	100%	74,43%	6,25%	11,93%	0,57%	0,57%	0,57%	3,98%	0,57%	1,14%	NPC*

* NPC = Non pris en compte dans la répartition en %

- **La diversité des régies publiques déléguées**

Si depuis les lois de décentralisation les communes se sont vu attribuer la gestion des ports de plaisance, certaines ont choisi de déléguer cette compétence. Les départements, compétents pour les ports de plaisance concernés par une activité de pêche ou de commerce ont également agi de la sorte. Le délégataire peut alors être :

- une commune dans la plupart des cas de délégation départementale,
- une SEM (11,23 % des gestionnaires de ports de plaisance),

- une CCI (5,88 % des ports),
- une association de plaisanciers (3,74 %),
- un SIVU (1 cas en Bretagne soit 0,53 % des ports),
- un SIVOM (0,53 %),
- un Syndicat Mixte associant la commune et le département concernés (0,53 %)
- et un Yacht-Club (0,53 %)

Si les SEM, les CCI et le syndicat mixte gèrent des ports de plaisance départementaux, les autres délégataires administrent essentiellement des ports communaux.

- **La gestion privée caractéristique des ports à sec**

Les gestionnaires privés gèrent seulement 13 ports de plaisance, soit 6,95 % des ports de plaisance bretons (**fig. 9**). Ce taux tombe même à 1,14 % si l'on fait abstraction des ports à sec. Ces derniers, au nombre de 11 en Bretagne, sont effectivement tous privés tandis que Trébeurden et Pornichet sont les seuls ports à flot gérés de la sorte dans la région.

Notons que les différents ports à sec correspondent soit à une activité exclusive de prestation portuaire, soit à une activité complémentaire développée récemment par un chantier naval préexistant et qui poursuit en parallèle son activité traditionnelle.

0.4.2. Le ponton, cible privilégiée des SEM et CCI

Si les gestions communales représentent 70 % des ports bretons, leur domination est moindre si l'on ne tient compte que des ports structurants (**fig. 10**). Ainsi comptera-t-on parmi les 58 ports dotés de quais ou de pontons à flot...

- ... 25 ports gérés par des communes (43,1 % de l'ensemble),
- 20 régis par des SEM (34,5 %), dont la majorité des ports de plus de 1000 places,
- 10 par des CCI (17,2 %),

- 2 par le privé (3,45 %)
- et 1 par un syndicat mixte (1,7 %)

Fig. 10. Les gestionnaires de ports structurants en Bretagne par bassin de navigation

Bassin	Nombre total de ports	Gestionnaire (ports pontons uniquement)								
		commune	CCI	SEM	Syndicat mixte	SIVU	SIVOM	Association de plaisanciers	Yacht-Club	Privé
Côte d'émeraude - Rance maritime	6	4	2	0	0	0	0	0	0	0
Baie de St-Brieuc - Trieux maritime	7	4	2	0	1	0	0	0	0	0
Côte de granit rose orientale – Jaudy maritime	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0
Côte de granit rose occidentale - Baie de Lannion	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Baie de Morlaix	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Léon oriental	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Côte des abers	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Rade de Brest	4	2	0	2	0	0	0	0	0	0
Baie de Douarnenez	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0
Baie d'Audierne	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Bassin des Glénan	5	4	0	1	0	0	0	0	0	0
Cornouaille orientale - Aven - Belon - Laïta	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Rade de Lorient - Ria d'Etel	9	1	0	8	0	0	0	0	0	0
Baie de Quiberon - Golfe du Morbihan	8	3	0	5	0	0	0	0	0	0
Baie de Vilaine - Presqu'île de Guérande	9	1	4	3	0	0	0	0	0	1
TOTAL	58	25	10	20	1	0	0	0	0	2
en %	100%	43,1%	17,24%	34,48%	1,72%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	3,45%

SEM, CCI, et gestionnaires privés se focalisant sur les ports pontons et les ports à sec, la part des gestions communales est mécaniquement d'autant plus importante au sein des petites structures portuaires : 85,4 % de l'ensemble (**fig. 11**). Les associations Loi 1901, petits gestionnaires s'il en est, et non concernées par la régie de ports structurants, apparaissent parmi les gestionnaires de petits ports (5,7 % des cas).

Fig. 11. Les gestionnaires de ports en Bretagne par bassin de navigation
 (hors ports structurants et ports à sec)

Bassin	Nombre total de ports	Gestionnaire (hors ports pontons et ports à sec)									
		Commune	CCI	SEM	Syndicat mixte	SIVU	SIVOM	Association de plaisanciers	Yacht-Club	Privé	Non déterminé
Côte d'émeraude - Rance maritime	10	8	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Baie de St-Brieuc - Trieux maritime	12	10	0	0	0	0	0	1	0	0	1
Côte de granit rose orientale – Jaudy maritime	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Côte de granit rose - Baie de Lannion	10	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Baie de Morlaix	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Léon oriental	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Côte des abers	9	6	1	0	0	0	1	1	0	0	0
Rade de Brest	10	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Baie de Douarnenez	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Baie d'Audierne	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bassin des Glénan	13	12	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Cornouaille orientale - Aven - Belon - Laïta	10	9	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Rade de Lorient - Ria d'Etel	4	3	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Baie de Quiberon - Golfe du Morbihan	17	14	0	1	0	0	0	0	1	0	1
Baie de Vilaine - Presqu'île de Guérande	9	5	0	0	0	0	0	4	0	0	0
TOTAL	123	105	2	1	0	1	1	7	1	0	5
en %	100%	85,37%	1,63%	0,81%	0,00%	0,81%	0,81%	5,69%	0,81%	0,00%	NPC*

* NPC = Non pris en compte dans la répartition en %

0.4.3. Les gestionnaires de ports de plaisance : des différences marquées d'un département à l'autre

Bien que l'ensemble des bassins de navigation bretons soient dominés par des gestions portuaires publiques, des différences existent. En effet, on observe que les délégataires seront de nature différente selon les départements, tout du moins en ce qui concerne les ports équipés de pontons (fig. 12).

Fig. 12. Les gestionnaires de ports structurants en Bretagne par département

Département	Nombre total de ports	Gestionnaire (ports pontons uniquement)									
		commune		CCI		SEM		Syndicat mixte		Privé	
		nombre de ports	%	nombre de ports	%	nombre de ports	%	nombre de ports	%	nombre de ports	%
Ille-et-Vilaine	3	1	33,33%	2	66,67%	0	0%	0	0%	0	0%
Côtes d'Armor	14	9	64,29%	3	21,43%	0	0%	1	7,14%	1	7,14%
Finistère	15	10	66,67%	2	13,33%	3	20%	0	0%	0	0%
Morbihan	22	5	22,73%	0	0%	17	77,27%	0	0%	0	0%
Loire Atlantique *	4	0	20%	3	75%	0	0%	0	0%	1	25%
TOTAL	58	25	43,10%	10	17,24%	20	34,48%	1	1,72%	2	3,45%

* Uniquement partie nord de la Loire Atlantique jusqu'à Pornichet inclus.

- **Ille-et-Vilaine, Côtes d'Armor et Loire Atlantique : l'option CCI**

Parmi les ports pontons, outre les ports gérés par des municipalités, ceux régis par des CCI sont présents dans l'ensemble des départements bretons à l'exception du Morbihan. Les ports CCI concernent ainsi 2 des 3 ports pontons d'Ille-et-Vilaine, 3 ports structurants costarmoricains (21,43 % de l'ensemble) et 3 ports sur les 4 de Loire Atlantique de notre périmètre d'étude.

- **Le Morbihan, le domaine des SEM**

La plaisance morbihannaise est indissociable de la gestion SEM grâce à la SELLOR (6 ports dans le pays de Lorient pour 1996 anneaux) et surtout la SAGEMOR (11 ports). Cette dernière est d'ailleurs le premier gestionnaire portuaire de France et probablement d'Europe avec 7724 places. Les SEM gèrent ainsi 17 des 22 ports dotés de quais ou pontons à flot du Morbihan dont les onze plus importants en terme de capacité d'accueil. Citons Le Crouesty, La Trinité-sur-Mer, Port-Haliguen, Arzal-Camoël ou encore Kernével pour ne citer que les plus grands d'entre eux.

- **Le Finistère, un mixte SEM - CCI**

Contrairement à ses homologues bretons, le département du Finistère comprend à la fois des ports gérés par les CCI (2 cas³¹, soit 13,3 % de l'ensemble) et d'autres sous administration SEM (3 unités, soit 20 % des ports de plaisance structurants du Finistère). Comme dans le

³¹ Un troisième port de plaisance finistérien est sous gestion CCI, à savoir celui du Conquet. Ce dernier ne dispose cependant pas de places sur pontons et n'offre que des postes d'amarrage sur bouées.

Morbihan, les SEM ont en charge les ports les plus importants du département, à savoir le Moulin-Blanc (par ailleurs premier ou second port breton selon le critère choisi³²) et Port-la-Forêt, respectivement gérés par la SOPAB³³ et la SODEFI³⁴.

0.4.4. Les zones de mouillages et d'équipements légers (ZMEL) : des gestions exclusivement publiques et majoritairement communales

Au contraire des ports, on ne trouvera ni le privé, ni même les CCI (à une exception près sur 654 cas, zones de mouillages sauvages comprises) ou les SEM parmi les gestionnaires de ZMEL. Dans leur immense majorité celles-ci sont régies...

- ...soit par des communes (pour 50 à 60 % d'entre elles),
- soit par des associations de plaisanciers (peut-être 20 %),
- soit encore par les subdivisions maritimes des DDTM (de l'ordre de 20 % également).

La gestion d'une ZMEL est régulièrement fonction du régime juridique dont elle relève (voire de son absence dans le cas des mouillages non autorisés) : AOT groupées (ou collectives) d'une part, AOT individuelles d'autre part. Ces autorisations sont délivrées par l'Etat sur le DPM (Domaine Public Maritime).

- **AOT individuelles, AOT groupées : les vases communicants**

La régie des ZMEL est à replacer dans le contexte du transfert de leur gestion en cours sur les côtes bretonnes depuis le milieu des années 1990. Concrètement, les mouillages traditionnellement gérés par les subdivisions maritimes des DDE et relevant d'AOT individuelles sont réorganisés et confiés aux communes sous forme d'AOT groupées. En conséquence, depuis près d'une quinzaine d'années, la part d'AOT individuelles (et donc de gestion DDTM) diminue au profit d'AOT groupées et de régies communales. Compte tenu du processus en cours, ces dernières devraient théoriquement concerner l'ensemble des mouillages à l'avenir.

³² Le Moulin-Blanc est le premier port de Bretagne si l'on ne tient compte que des seules places à flots. Il est en revanche deuxième si l'on tient compte des places en port à sec du port du Crouesty.

³³ SOPAB : Société des Parkings de Brest

³⁴ SODEFI : Société de Développement du Finistère

En 2010, l'état d'avancement du processus de réorganisation et de transfert de gestion des mouillages est très variable d'un secteur à l'autre. Il est pour ainsi dire achevé dans certains bassins ou sous-bassins (Golfe du Morbihan), mais tout juste engagé dans d'autres secteurs (Ria d'Étel, bassins du nord Finistère, etc.).

- **La gestion des ZMEL, de nombreux délégués possibles**

Les zones de mouillages, dès lors qu'elles relèvent d'AOT groupées, sont majoritairement gérées par les communes. Toutefois, assez nombreuses sont celles qui renoncent à leur priorité et choisissent de déléguer la gestion, le plus souvent à la ou aux association(s) locale(s) de plaisanciers. On dit que ces communes renoncent à leur droit de préférence. Outre les associations de plaisanciers, d'autres délégués sont privilégiés en de rares occurrences. Il peut s'agir :

- d'une commune voisine (cas de Baden qui gère aussi des mouillages situés sur le littoral de la commune de Crac'h en rivière d'Auray),
- d'un yacht-club (exemple de Saint-Lunaire sur la Côte d'Emeraude),
- d'un centre nautique (mouillages de La Richardais sur la Rance),
- d'un camping municipal (situation concernant une zone de mouillage à Cancale),
- d'un conseil général (cas relevé sur la commune de Ploemeur),
- voire d'une CCI (cas unique révolu depuis peu, relevé à Saint-Cast-le Guildo et concernant une ZMEL voisine du port de plaisance lors de sa construction).

- **Les mouillages non autorisés, un phénomène en recul mais toujours significatif**

En marge de ces mouillages relevant d'AOT groupées ou individuelles, existent des mouillages non autorisés, couramment qualifiés de « mouillages sauvages ». Installés à l'initiative de plaisanciers, ils correspondent à des pratiques locales remontant parfois aux débuts de la plaisance contemporaine. Si leur raréfaction voire leur quasi-disparition est réelle dans les communes ou les secteurs dont le processus de réorganisation des mouillages est achevé ou sur le point de l'être, ils peuvent demeurer nombreux ailleurs. Cependant, aucune donnée

précise n'existe à l'échelle régionale. Les différentes estimations indiquent pour leur part entre 5 et 8000 mouillages non autorisés³⁵ sur le DPM en Bretagne.

0.4.5. La nature du gestionnaire : quelles incidences ?

Ces modes de gestion ne sont pas sans effet dans le fonctionnement d'un port. Dans bien des ports communaux, certaines situations qui pourraient mériter une réponse rapide sont dépendantes de décisions prises en conseil municipal plusieurs jours voire semaines plus tard. Les régisseurs sont théoriquement plus réactifs en cas de gestion déléguée à une SEM ou une CCI par exemple. En revanche, les ports en régie communale directe sont souvent meilleur marché à prestation égale. Signalons toutefois que bien des professionnels considèrent les tarifs portuaires globalement sous évalués en Bretagne et en France. Cette situation est vraisemblablement liée à la perception du port par les pouvoirs publics dans le pays, à savoir un outil au service du développement économique local grâce à la population consommatrice plaisancière et non plaisancière que draine le port. Là où dominent les gestionnaires privés (Grande-Bretagne, Espagne...), c'est une logique d'entreprise avec un retour rapide sur investissement qui prévaut.

0.5. Une plaisance bretonne marquée par la voile, la pêche-promenade et des bateaux de petites tailles

Outre sa place de numéro 1 français, tant pour les immatriculations de navires et la flotte active³⁶ que pour les capacités d'accueil, la Bretagne est une région caractérisée par la petitesse de ses embarcations ainsi que par l'importance de la voile d'une part et celle de la pêche-promenade d'autre part.

0.5.1. Des bateaux de petites tailles

En moyenne les bateaux de plaisance stationnés dans les ports et mouillages bretons affichent une longueur de 6,86 mètres (7,68 m dans les ports dotés de pontons et 6,30 parmi les postes amarrage sur bouées). Ce chiffre est assurément inférieur si l'on tient compte des embarcations transportables stockées à terre. Bien évidemment, ces moyennes cachent des écarts très importants puisque l'on recense au sein des ports et mouillages bretons des canots de moins de 4 mètres et de rares voiliers pouvant avoisiner 17 ou 18 mètres. Mais le gros de la flottille se situe dans la catégorie des moins de 6 mètres avec plus de 48 % des bateaux à flot ou à l'échouage (**fig. 13**) et même 77 % de l'ensemble du parc immatriculé breton.

³⁵ La base de données du présent rapport tient compte de ces mouillages non autorisés. Il est ainsi probable que beaucoup de zones de mouillage dont le gestionnaire n'a pas été identifié rassemblent des mouillages sauvages.

³⁶ Plus grand nombre d'immatriculations en intégrant la partie nord de la Loire Atlantique comprise dans notre terrain d'étude. La seule Bretagne administrative demeure toutefois numéro 1 du point de vue des capacités d'accueil notamment grâce à ses nombreux mouillages.

Fig. 13. Répartition par taille des bateaux de plaisance dans les ports et mouillages bretons en 2008

	Répartition par taille des bateaux de plaisance dans les ports et mouillages bretons					TOTAL
	< 6 m	6-8 m	8-10 m	10-12 m	> 12 m	
Ports pontons	8108	11280	6267	3428	1044	30127
ZMEL et ports abris	27678	12626	2571	931	274	44080
TOTAL	35786	23906	8838	4359	1318	74207
Total en %	48,22%	32,22%	11,91%	5,87%	1,78%	100%

Résultats obtenus après extrapolation à l'ensemble des ports et mouillages bretons

0.5.2. Les pontons bretons ou le royaume déclinant de la voile

Comme ailleurs en France, la plaisance bretonne est dominée par le motonautisme. Mais, tant en valeur absolue qu'en valeur relative, la part des voiliers y est nettement plus importante³⁷. Ces derniers sont même régulièrement majoritaires sur les pontons et donc dans la plupart des ports structurants (54,3 % de voiliers en moyenne³⁸). En 2008, plusieurs accueillent de l'ordre de deux tiers à 80 % de voiliers parmi les bateaux stationnés à l'année (Dinan, Plouër sur Rance, Le Légué, Binic, Loctudy, Lorient, Kernével, Locmiquélic, Vannes, etc.) et quelques-uns avoisinent même les 85 à 90 % (Morlaix, Pontrieux, Saint-Malo Vauban).

Cependant, ces chiffres ne doivent pas cacher une tendance persistante depuis l'apparition du motonautisme, à savoir une érosion progressive de la part des « quillards ». En valeur relative, leur recul est tel que de plus en plus de ports pontons présentent soit un relatif équilibre voile – moteur (Lézardrieux, Tréguier, l'Aber Wrac'h, Port-Louis, Sainte-Marine, Port-Haliguen, Piriac, etc.), soit un retard accusé de la voile (environ 40 % de voiliers à Dahouet, Bénodet ou l'Île aux Moines, 30 à 35 % à Saint-Quay-Port d'Armor, Gâvres ou le Croisic et même seulement 15 à 20 % à Guidel ou Etel).

Ce faible taux de voiliers dans plusieurs ports s'explique diversement selon les sites : peu ou pas de places pour les bateaux de moyennes et grandes tailles au sein desquelles les voiliers dominent nettement en Bretagne (cas de Guidel ou Gâvres), base de départ peu adaptée pour la croisière (Etel, dont l'accès par la mer est assujéti au franchissement de la barre homonyme), zones à l'écart des principaux pôles urbains (lieux de vie de la plupart des « voileux ») et présentant une forte proportion de pêcheurs-plaisanciers (Saint-Quay-Port d'Armor, Dahouet, Etel, Gâvres), ports dont une part importante des pontons est concernée par un faible tirant d'eau, voire par l'échouage et est donc

³⁷ En 2010, les voiliers totalisent 30,5 % des bateaux de plaisance bretons, Loire Atlantique comprise. Leur part n'est que de 17,9 % en France, Bretagne non comprise (Direction Générale de la Mer et des Transports, 2008). Le secteur considéré pour l'étude (de Cancale à Pornichet) compte environ 37 % des voiliers de métropole.

³⁸ Ce taux et les différents chiffres annoncés dans ce point s'appuient sur les données fournies par 34 ports de plaisance dotés de pontons à flot (sur les quelque 58 existants et sollicités pour le questionnaire d'enquête - annexe 2).

inappropriée aux « quillards » (Le Croisic, La Baule), faible part de places sur pontons sur le total des places du port (Île-aux-Moines, Arradon).

0.5.3. Les postes sur bouées, le domaine des petites embarcations à moteur

Cette impression d'une prépondérance de la voile dans la région est bel et bien due à la visibilité des principaux ports. Aussi ne doit-elle pas cacher la réalité d'une plaisance bretonne elle aussi majoritairement motorisée (à près de 70 %), dans une moindre mesure qu'ailleurs en France toutefois (en valeur relative tout au moins³⁹).

Contrairement aux ports équipés de pontons, les ports ou mouillages n'offrant que des postes d'amarrage sur bouées sont largement dominés par les embarcations à moteur (73 % - cf. **fig. 14** -). Or, les installations de plaisance sur bouées représentent 59,5 % de la capacité d'accueil régionale et même 64,6 % de l'ensemble en tenant compte de postes sur bouées situés dans les ports dotés de pontons. De surcroît, la grande majorité des bateaux de plaisance stockés à terre (hors port à sec) et utilisant les multiples cales de mise à l'eau sont eux aussi à moteur. Ces derniers (probablement 40 % de la flotte active bretonne, rappelons-le) contribuent de façon significative à la mise en minorité de la voile.

Fig. 14. Répartition par taille et par type des bateaux de plaisance dans les ports et mouillages bretons en 2008

	voile					moteur					Total général	Total voile	Total moteur
	< 6 m	6-8 m	8-10 m	10-12 m	> 12 m	< 6 m	6-8 m	8-10 m	10-12 m	> 12 m			
Ports ponton	2033 6,7%	4963 16,5 %	5063 16,8 %	3034 10,1 %	845 2,8 %	6075 20,2 %	6317 21 %	1204 4 %	394 1,3 %	199 0,7 %	30127 100 %	15938 (52,9 %)	14189 (43,1 %)
Ports bouées	4740 10,7 %	4253 9,6 %	2004 4,5 %	711 1,6 %	175 0,4 %	22938 52 %	8373 19 %	567 1,3 %	220 0,5 %	99 0,2 %	44080 100 %	11883 (27 %)	32197 (73 %)
TOTAL	6773 9 %	9216 12,4 %	7067 9,5 %	3745 5 %	1020 1,4 %	29013 39,2 %	14690 19,8 %	1771 2,4 %	614 0,8 %	298 0,4 %	74207 100 %	27821 (37,5 %)	46386 (62,5 %)

Résultats obtenus après extrapolation à l'ensemble des ports et mouillages bretons

³⁹ Etant donné le nombre important de bateaux de plaisance en Bretagne depuis Cancale à Pornichet (près de 28 % des immatriculations françaises et environ 24,5 % des bateaux à moteur) et malgré un taux de motorisation inférieur à celui de toutes les autres régions, seule la région PACA compte davantage de bateaux à moteur que la Bretagne en valeur absolue.

0.6. Le passage (ou l'escale)

0.6.1. Généralités sur le passage en Bretagne

Le passage (ou l'escale) concerne pour l'essentiel des ports équipés de pontons. Quelques ports ou mouillages qui en sont dépourvus font toutefois exception à la règle sur certaines îles ou archipels (Bréhat, Glénan, Houat, Hoëdic...), dans d'autres sites jugés suffisamment dignes d'intérêt pour se « contenter » de postes d'amarrage sur bouées (Ploumanac'h) ou encore lorsque des structures mieux équipées font défaut à l'approche de certains passages délicats (port de l'Aber Ildut à proximité du chenal du four, Saint-Evette près du Raz de Sein).

Le passage dans les ports bretons est de deux ordres :

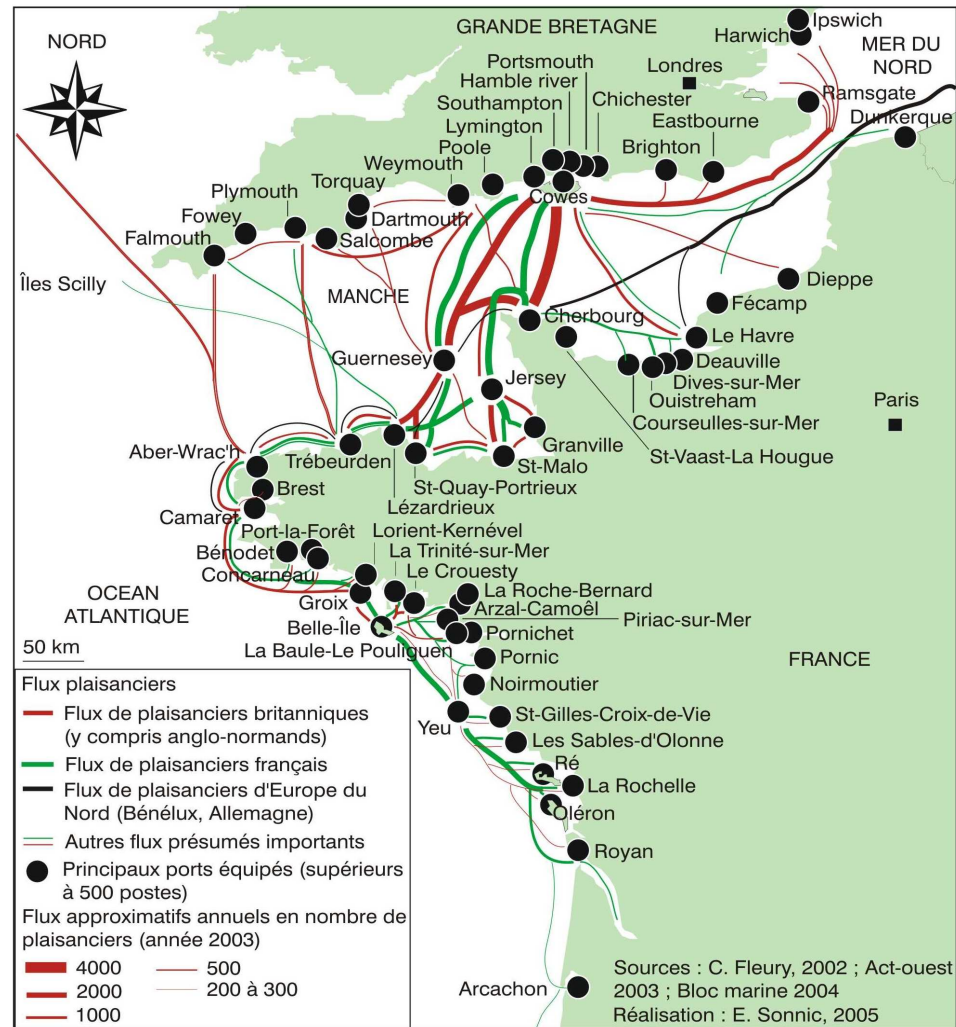
- d'une part une fréquentation que l'on peut qualifier d'endogène issue des ports et mouillages avoisinants, essentiellement à bord de petites embarcations (il peut s'agir pour les plaisanciers de s'avitailier en carburant ou tout simplement de profiter d'un site touristique),
- d'autre part une fréquentation exogène à bord de bateaux habitables, synonyme d'équipages adeptes de la croisière côtière (beaucoup plus rarement hauturière) en provenance d'autres bassins de navigation, d'autres régions ou d'autres pays (**fig. 15**).

Parmi les escales privilégiées on relèvera :

- des ports de séjours où les plaisanciers restent au moins 2 à 4 nuits. Ces structures offrent un bon niveau d'équipement et de services et donc un certain confort aux plaisanciers qui rayonnent chaque jour vers d'autres destinations avant d'y revenir le soir. Ces virées peuvent être maritimes (mouillages et petits ports insulaires et autres escales de charme) ou terrestres (randonnées, balades à vélo, promenades urbaines, visites d'équipements culturels et ou de loisirs, etc.). Sans surprise, on retrouvera dans cette catégorie beaucoup de ports urbains et de stations touristiques (Dinan, Saint-Malo, Saint-Quay-Portrieux, Paimpol, Morlaix, Brest, Concarneau, Lorient, Le Palais, La Trinité-sur-Mer, Vannes, Piriac, Pornichet...).
- des ports ou mouillages de très courts séjours où l'on ne s'attarde guère plus d'une nuit, les plaisanciers considérant que l'escale, bien que méritant le détour, n'offre pas suffisamment de buts de visites ou est trop inconfortable pour s'attarder (absence de services à terre...). Citons Dahouet, Tréguier, Ploumanac'h, Douarnenez, Saint-Nicolas au Glénan, Doëlan, Sauzon, Le Bono ou encore l'Île-aux-Moines.
- des ports de transit, soit des structures qui, de par leur localisation stratégique, seront abordées par les adeptes de la croisière côtière désireux de parcourir en quelques jours ou semaines de vastes linéaires côtiers. En conséquence, comme pour les ports de très courts séjours, l'escale moyenne n'excèdera guère plus d'une nuit. Ces ports sont situés à proximité de passages délicats,

souvent presque au contact de deux bassins de navigation (Saint-Evette, Port-Haliguen...). A quelques rares exceptions près, ces ports sont en fait à la fois des ports de très courts séjours, voire de séjours et des ports de transit (Aber Wrac'h, Aber Ildut, Camaret, Audierne).

Fig. 15. Les principaux flux plaisanciers de la Manche au Golfe de Gascogne



0.6.2. Les résultats de l'étude concernant le passage

Les chiffres qui vont suivre sont à appréhender avec beaucoup de précautions. Ils s'appuient d'abord sur les données fournies par les ports et mouillages ayant renseigné la rubrique « passage » du questionnaire d'enquête (cf. **annexe 2**), soit 64 sites sur les quelque 90 connaissant un passage significatif (de l'ordre de 50 nuitées par an au moins). Pour les structures non renseignées, nous nous sommes basés, le cas échéant, sur les chiffres d'études antérieures⁴⁰. Ceci a porté à 80 sur 90 le nombre de ports considérés. A ces structures affichant un passage substantiel, nous avons ajouté une dizaine de petites structures pour lesquelles nous n'avons pu obtenir les chiffres mais enregistrant peu d'escales (environ 130 nuitées en 2008 tous sites confondus).

Pour plusieurs raisons, les réponses obtenues sont disparates d'une structure à l'autre :

- certains gestionnaires n'ont renseigné que la colonne « nombre de bateaux de passage »,
- d'autres seulement la colonne « nombre de nuitées »,
- des gestionnaires ont fourni uniquement les chiffres 2008 (de janvier à septembre ou octobre selon les cas),
- d'autres uniquement les données 2007.

Afin d'essayer d'évaluer au mieux l'activité passage de l'année 2008 (l'exercice globalement le mieux renseigné), nous nous sommes risqué à quelques extrapolations à plusieurs niveaux :

- extrapolations pour les derniers mois non renseignés de 2008 à partir des chiffres correspondants de 2007 (peu de risque d'erreur compte tenu de la faiblesse de l'activité des trois derniers mois d'une année civile),
- extrapolations à partir du nombre moyen de nuitées obtenu soit directement grâce aux gestionnaires portuaires sur la base de leurs propres estimations, soit par la consultation des chiffres d'études antérieures sur le passage,
- extrapolations afin d'arrêter un nombre de nuitées à partir du nombre de bateaux,
- inversement, extrapolations pour estimer le nombre de bateaux sur la base du nombre de nuitées,

⁴⁰ Données 2002 pour les ports costarmoricains (étude ACT-Ouest), données 1999 pour les ports bretons (étude APPB).

Signalons enfin que seulement douze ports ont parfaitement renseigné la rubrique passage en mentionnant et les chiffres « nombre de bateaux de passage » et les chiffres « nombre de nuitées » pour l'ensemble des exercices depuis 2003.

- **Les chiffres globaux du passage**

Les 91 ports et mouillages bretons pour lesquels nous bénéficions d'informations sur l'escale ont peut-être accueilli de l'ordre de 124.520 bateaux pour 254.340 nuitées bateaux en 2008, soit plus d'un million de nuitées personnes compte tenu de l'équipage moyen⁴¹. Ces chiffres sont probablement sous estimés du fait des multiples ports ou mouillages ne comptabilisant pas ce passage, très vraisemblablement faible mais assurément existant.

Une fois ces chiffres bruts annoncés, il importe de distinguer les escales se prêtant à la consommation grâce à la présence de commerces (ports en milieu urbain ou au sein de stations touristiques) de celles qui en sont dépourvues. Si l'on fait abstraction de ces dernières (au nombre de 18), l'escale concerne encore 119.089 bateaux pour 245.723 nuitées. Etant donné le montant moyen des dépenses d'escale⁴², le passage aurait ainsi engendré 21,66 à 25,87 millions d'euros en 2008.

- **Les chiffres du passage par site**

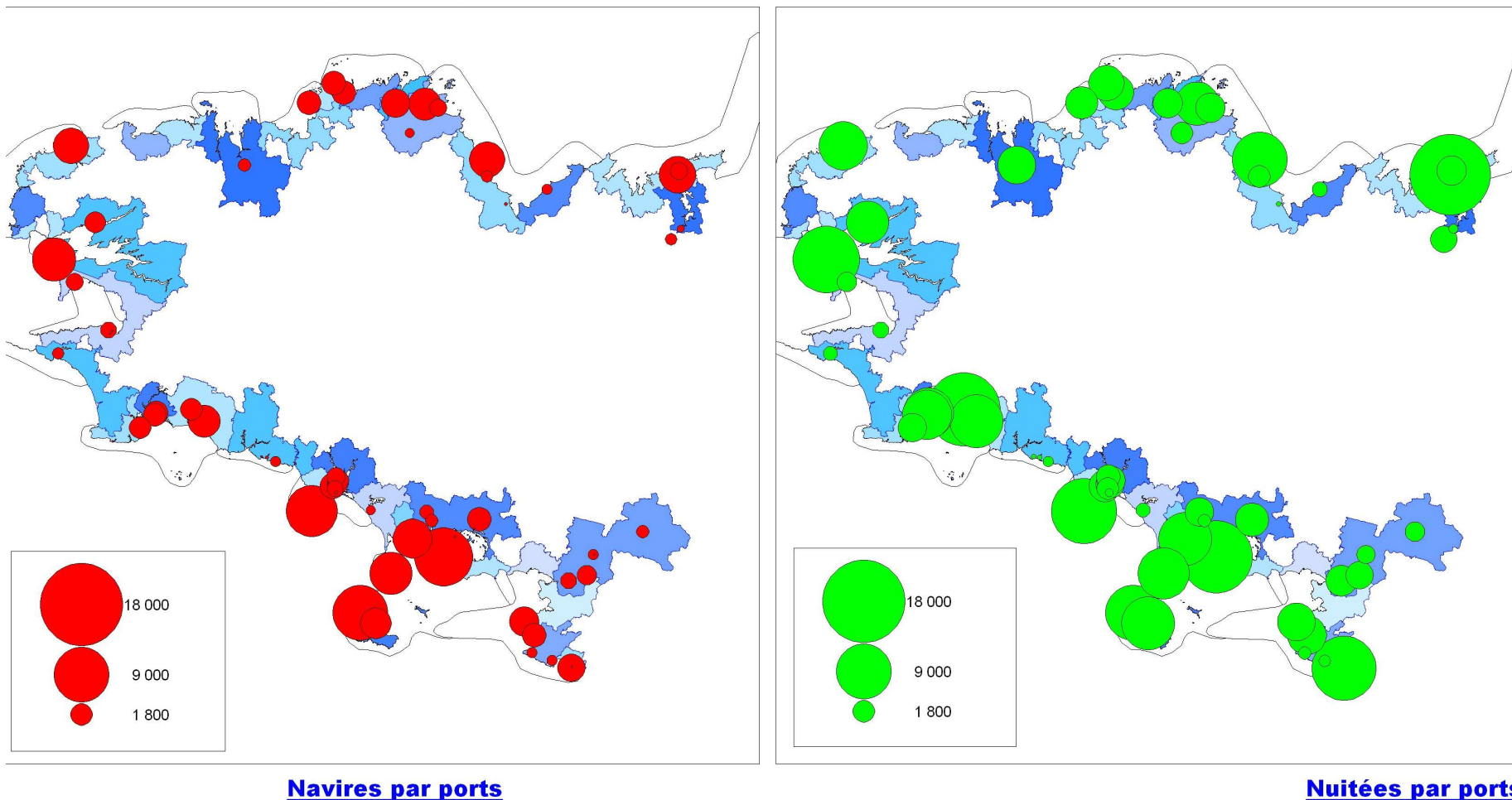
Outre le profil du port en terme de passage (port de séjour, port de transit...), les ports se distinguent par le nombre de bateaux et de nuitées qu'ils enregistrent (**fig. 16 et 17**). Les écarts sont souvent très importants d'une structure à l'autre : 8 à 11.000 bateaux par an à Port-Tudy, Sauzon ou au Crouesty (on notera au passage le pouvoir attractif des certains ports insulaires) contre seulement 3 à 500 à Binic, Etel ou Le Croisic.

En terme de passage, il est préférable de répartir les ports par fourchette plutôt que par une moyenne peu adéquate. En effet, pour diverses raisons (conditions météorologiques, conjoncture socioéconomique moins favorable, travaux dans un port...) les chiffres de l'escale peuvent varier considérablement d'une année sur l'autre (parfois 20 à 30 %).

⁴¹ Un équipage moyen compte environ 4 personnes selon les acteurs de la plaisance.

⁴² De l'ordre de 150 à 180 € de dépenses d'escale la première nuitée et 30 à 35 € chaque nuitée suivante.

Fig. 16 et 17. Nombre de bateaux de passage et nombre de nuitées bateaux par port de plaisance en 2008



0.7. Les listes d'attente

0.7.1. Les limites des listes d'attente pour l'évaluation de la pression de la demande

La saturation des ports de plaisance, discours régulièrement véhiculé par les professionnels du nautisme et de la plaisance, est indéniable. En tant qu'indicateur de la forte pression de la demande de places de port, voire de mouillage, les longues listes d'attente l'attestent.

Toutefois, si les listes d'attente constituent le principal baromètre de la demande, les gestionnaires de ports et de mouillages savent qu'il convient de les appréhender avec précaution. Deux principaux paramètres sont à considérer : la non correspondance entre l'offre et la demande de places dans certains ports d'une part, et surtout la nature des inscriptions d'autre part.

- **La non correspondance offre – demande**

Les ports de plaisance disposent généralement de plusieurs listes d'attente organisées en fonction de la taille et du tirant d'eau des bateaux des demandeurs de place. Aussi arrive-t-il qu'un même port dispose de places disponibles pour certaines tailles alors qu'il faut passer par la liste d'attente pour d'autres.

La nature des places proposées participe aussi à l'inadéquation offre – demande. Si dans chaque bassin ou sous-bassin de navigation l'obtention d'un poste sur ponton implique quasi systématiquement de s'inscrire sur liste d'attente, il arrive que des places sur bouées et à l'échouage soient disponibles à proximité. De ce constat, la question d'une demande non exprimée peut être posée : la création d'un port structurant dans un secteur qui en est dépourvu et où dominant les postes sur bouée créerait t-elle de la demande ? La réponse diffèrera probablement selon l'environnement du futur port : proximité d'une agglomération significative, nombre de résidences secondaires aux alentours, profil de la population environnante, nature des postes sur bouées avoisinants (pleine eau ou à l'échouage), etc.

- **La nature des inscriptions sur listes d'attente**

Les listes d'attente, dès lors qu'elles comptent de nombreuses inscriptions, demeurent néanmoins le signe d'une pression évidente de la demande. Ces listes sont cependant à minorer significativement car la plupart comportent :

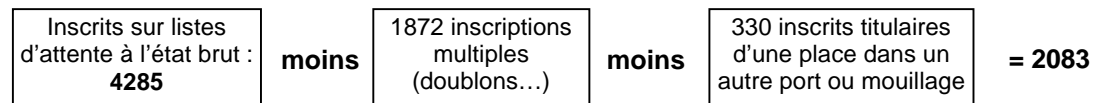
- une part importante de personnes inscrites dans plusieurs ports ou mouillages (doublons, triplons...),

- les inscriptions de non propriétaires de bateaux (certes compréhensibles compte tenu des temps d'attente pour l'obtention d'une place) dont certains ne passeront pas à l'acte d'achat pour différentes raisons (problèmes financiers, problèmes personnels familiaux ou de santé, déménagement, autres projets, etc.),

des demandeurs déjà titulaires d'une place dans une autre structure d'accueil pour la plaisance,

- les inscriptions sans conviction ou « au cas où » (s'inscrire sur une liste n'étant la plupart du temps qu'une déclaration d'intention et n'engageant à rien, il arrive que des gens n'acceptent pas une proposition de place une fois leur tour venu),
- éventuellement des personnes décédées depuis leur inscription.

Une analyse fine des listes d'attente en Rade de Lorient sur la base des données d'avril 2008 a conduit aux résultats suivants⁴³ :



En outre, ce chiffre de 2083 inscrits est assurément à minorer encore davantage. En plus des paramètres quantifiables (inscriptions multiples, inscrits déjà titulaires d'une place dans un autre port ou mouillage), certaines inscriptions malheureusement indétectables, sont à soustraire (inscriptions des non propriétaires qui ne passeront pas à l'acte d'achat, inscriptions sans conviction, etc.). La réalité de la demande en 2008, même en hypothèse haute, est très probablement inférieure à 2000 places sans que l'on puisse l'évaluer de façon satisfaisante (1800 ? 1500 ? moins ?), ce qui reste bien sûr un chiffre élevé. Quoi qu'il en soit la liste d'attente globale à l'état brut pour la Rade de Lorient est à diminuer d'au moins 55 %.

Nota : Ce résultat n'est nullement transposable à un autre secteur, chaque bassin de navigation présentant un profil spécifique (nature, nombre et densité des infrastructures d'accueil pour la plaisance, taille et proximité et/ou éloignement des pôles urbains, etc.).

⁴³ Pour plus de détails : *La pression de la demande de places pour bateaux de plaisance en rade de Lorient*, APPB, E. Sonnic, 2008

0.7.2. Les inscrits sur listes d'attente des ports de plaisance bretons

Conscients des incertitudes autour des listes d'attente à l'état brut, la plupart des gestionnaires de ports de plaisance font preuve d'une certaine prudence lorsqu'ils évoquent les besoins en place. Concernant notre secteur d'étude, ils évaluent les besoins entre 9000 et 9500 places. Un chiffre très inférieur à celui des inscriptions cumulées sur listes d'attente et que certains gestionnaires n'hésitent pourtant pas à minorer encore davantage en parlant de 7000 à 7500 emplacements. Aussi, les chiffres à l'état brut (**fig. 18**) ne peuvent aider à une évaluation satisfaisante de la demande. Leur seul intérêt est de permettre de distinguer les bassins ou sous-bassins de navigation subissant une forte pression de la demande de ceux dont la demande est faible voire nulle.

Parmi les bassins ou sous-bassins de navigation et compte tenu des facteurs de sous-évaluation de la demande (ports non renseignés ou n'ayant pas mis en place de liste d'attente), on relèvera :

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">- ceux soumis à une très forte pression de la demande :<ul style="list-style-type: none">▪ Baie de Quiberon – Golfe du Morbihan,▪ Baie de Vilaine – Vilaine maritime – Presqu'île de Guérande,▪ Rade de Lorient,▪ Bassin des Glénan – Odet maritime,▪ Baie de Saint-Malo
- ceux connaissant une forte pression de la demande :<ul style="list-style-type: none">▪ Rance maritime,▪ Baie de Saint-Brieuc,▪ Rade de Brest,▪ Cornouaille orientale – Aven – Belon – Laïta | <ul style="list-style-type: none">- ceux connaissant une pression de la demande modérée :<ul style="list-style-type: none">▪ Baie de Saint-Cast,▪ Côte de Penthièvre,▪ Jaudy maritime,▪ Côte de Granit rose occidentale – baie de Lannion▪ Baie de Morlaix,▪ Côte des abers,▪ Baie de Douarnenez,▪ Ria d'Étel,
- ceux connaissant une pression de la demande faible voire nulle :<ul style="list-style-type: none">▪ Baie de Cancale,▪ Baie de Saint-Cast,▪ Léon oriental,▪ Baie d'Audierne |
|--|--|

Fig. 18. Les listes d'attente à l'état brut en 2008 par bassin et sous-bassin de navigation

Bassin de navigation	Sous-bassin de navigation	nombre d'inscrits sur liste d'attente							Facteurs de sous évaluation de la demande Ports dont la rubrique "liste d'attente" est non renseignée	Facteurs de sur évaluation de la demande
		< 6 m	6-8 m	8-10 m	10-12 m	> 12 m	taille non précisée	TOTAL		
Côte d'émeraude	Baie de Saint-Malo	700	700	418	203	95	0	2116	Dinard	Inscriptions multiples (doublons, triplons...)
	Rance maritime	641	600	160	62	4	175	1642		
	Baie de Saint-Cast	8	3	0	0	0	0	11	Saint-Cast	
Baie de St-Brieuc	Penthièvre	210	178	99	54	0	0	541	Erquy*	
	Sud Goëlo	335	396	237	100	48	0	1116		
	Baie de Paimpol – Trieux maritime	158	96	94	5	0	1000	1353		
Jaudy maritime - côte de granit rose orientale	Jaudy maritime	107	85	48	34	12	0	286		
	Côte de granit rose orientale	?	?	?	?	?	?	?	Perros-G.*, Ploumanach*	
Côte de granit rose occidentale - baie de Lannion	Côte de granit rose occidentale	190	70	0	0	0	0	260		
	Baie de Lannion	71	23	0	0	0	0	94		
Baie de Morlaix		75	44	5	2	3	120	249	Morlaix*	Inscrits déjà titulaires d'une place de port ou de mouillage
Léon oriental		46	6	0	0	0	0	52		
Côte des abers	Abers Wrach et Benoît	69	71	14	15	5	0	174		
	Aber Ildut – ria du Conquet	38	32	4	0	0	40	114		
Rade de Brest	Rade de Brest nord	205	362	299	282	125	0	1273 **		
	Rade de Brest sud	129	99	66	41	0	0	335		
Baie de Douarnenez		0	0	0	0	0	0	0	Morgat, Douarnenez	
Baie d'Audierne		37	0	0	0	0	0	37	Audierne	Inscrits sans conviction
Bassin des Glénan – Odet maritime	Bassin des Glénan ouest – Odet maritime	421	853	440	171	138	134	2157		
	Bassin des Glénan Est	66	42	2	0	0	681	791	Port-la-Forêt	
Cornouaille orientale – Aven – Belon – Laïta		652	603	127	45	9	0	1436	Nevez	
Rade Lorient - ria d'Etel	Rade de Lorient	623	1375	1159	709	386	0	4252		inscriptions de non propriétaires de bateaux
	Groix	72	20	4	0	0	400	496		
	Ria d'Etel	138	81	50	24	10	0	303		
Baie de Quiberon – golfe du Morbihan	Belle-Île	24	16	10	4	0	0	54	Sauzon	
	Baie de Quiberon	377	479	359	210	85	2327	3837		
	Golfe du Morbihan	1158	1121	582	219	102	0	3182		
	Rhuys	644	886	240	82	10	2970	4832		
Baie de Vilaine – Vilaine maritime – presqu'île Guérande	Baie de Vilaine nord	175	30	0	0	0	205	410		
	Vilaine maritime	4	15	11	8	3	2344	2385		
	Baie de la Turballe – presqu'île de Guérande	639	704	426	182	32	3471	5454	Baule, Pornichet	
TOTAL		8012	8990	4854	2452	1067	13692	39067		

* ports n'ayant pas mis en place de liste d'attente

** chiffre à minorer en 2011, l'ouverture du port du Château ayant absorbé soudainement une part de la demande

En résumé, la plaisance bretonne de Cancale à Pornichet c'est :

- une quinzaine de bassins de navigation au sein desquels 34 sous-bassins ou micro bassins sont identifiables,
- Le plus grand nombre d'immatriculations et la plus importante flotte active de France métropolitaine avec plus du quart des bateaux (environ 37 % des voiliers et 23 % des bateaux à moteur),
- environ 70 % de bateaux à moteur (77 % parmi les moins de 6 mètres),
- des voiliers néanmoins toujours majoritaires sur les pontons (54 %) et parmi les navires habitables (82 % des 8 mètres et plus),
- des bateaux de petites tailles :
 - 6,86 mètres en moyenne dans les ports et mouillages (moins encore si l'on tient compte des embarcations transportables stockées à terre),
 - 77 % de bateaux inférieurs à 6 mètres au sein de la flotte active,
- la plus importante capacité d'accueil de France métropolitaine voire d'Europe avec 79.297 places de ports ou mouillages dont :
 - 25.863 sur ponton ou à quai à flot (32,6 % de l'ensemble),
 - 51.245 sur bouées à flot ou à l'échouage (64,6 %),
 - 2276 en port à sec (2,9 %)
- 846 installations de plaisance dont :
 - 192 ports au sens juridique du terme proposant 266 places en moyenne (99 places, ports et mouillages confondus),
 - dont 58 ports dits structurants proposant des places toujours à flot à quai ou sur ponton,
 - et 11 ports à sec,
 - 654 zones de mouillages relevant d'AOT individuelles, d'AOT groupées ou synonymes de mouillages sauvages,
- une gestion de type public pour plus de 92 % des ports (98,9 % sans les ports à sec) et 100 % des mouillages,
- 124.500 bateaux visiteurs pour 254.340 nuitées bateaux soit plus d'1 million de nuitées personnes en 2008 dans quelque 90 ports bretons,
- peut-être entre 22 et 26 millions d'euros de dépenses d'escale en 2008,
- une pression de la demande de places inégale d'un secteur à l'autre (de très forte à nulle selon les ports et bassins de navigation).

0 bis. Grille de lecture commune aux 15 bassins de navigation bretons

La Bretagne compte une quinzaine de bassins de navigation au sein desquels un certain nombre de sous-bassins, voire de micro-bassins sont parfois identifiables. Ces bassins seront présentés un à un dans les pages suivantes, à savoir dans l'ordre :

1. Côte d'Emeraude – Rance Maritime
2. Baie de Saint-Brieuc – Trieux maritime
3. Côte de granit rose orientale – Jaudy maritime
4. Côte de granit rose occidentale – baie de Lannion
5. Baie de Morlaix
6. Léon oriental
7. Côte des abers
8. Rade de Brest
9. Baie de Douarnenez
10. Baie d'Audierne
11. Bassin des Glénan – Odet maritime
12. Cornouaille orientale – Aven – Belon – Laïta
13. Rade de Lorient – ria d'Étel
14. Baie de Quiberon – golfe du Morbihan
15. Baie de Vilaine – Vilaine maritime – presqu'île de Guérande

Certains présentent un haut niveau d'équipement et de services, une activité importante et connaissent une pression très intense (tant sur les postes titulaires à l'année que sur les postes visiteurs en saison), tandis que d'autres sont très sommairement équipés et ne subissent pas de pression particulière. Afin de les hiérarchiser et proposer une typologie, seront notamment mis en exergue pour chacun :

- Les **services et équipements portuaires structurants** à savoir :
 - Les services de manutention lourds (élévateurs, grues...) permettant la manipulation de bateaux habitables de quelques tonnes au moins et qui seront donc à distinguer des grues de faible puissance pour petites embarcations,
 - Les stations d'avitaillement carburant dès lors qu'elles proposent à la fois du sans plomb et du gazole,
 - Les aires de carénage conformes aux normes européennes en vigueur,

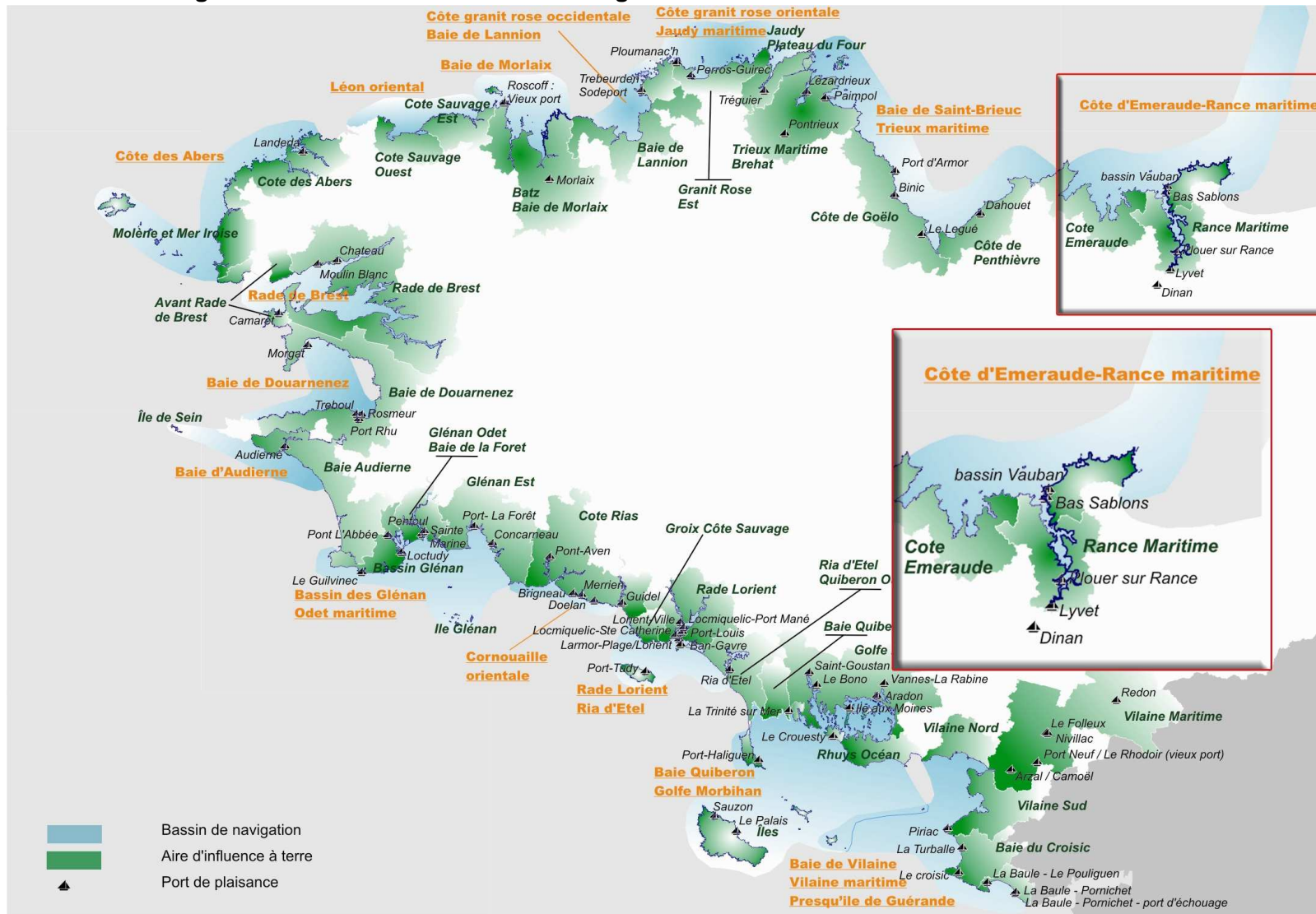
- Les systèmes de récupération des eaux usées (eaux noires, eaux grises et eaux de cales) en ignorant les ports non équipés pour la récupération des eaux noires même s'ils sont en mesure de récupérer eaux grises et/ou eaux de cale,
- La récupération des huiles usagées,
- Internet (seuls seront considérés les ports proposant aux plaisanciers à la fois une borne Internet et la wifi)
- Les **capacités d'accueil** en distinguant⁴⁴ :
 - l'Offre dite **maximum** (postes toujours à flot) synonyme de protection et d'accessibilité directe et constante tant par la terre (ponton ou quai) que par la mer (places en pleine eau et non assujetties au franchissement d'un seuil ou d'une écluse).
 - l'Offre dite **maximum inférieure** (postes toujours à flot) synonyme de protection constante, d'accessibilité directe et constante par la terre (ponton, quai), mais intermittente par la mer (impliquant le franchissement d'un seuil ou d'une écluse dont l'ouverture est assujettie aux marées),
 - l'Offre dite **intermédiaire** (postes toujours à flot) synonyme d'accessibilité indirecte par la terre (postes sur bouées impliquant l'utilisation d'une annexe ou d'un service de rade) mais constante par la mer (excepté pour les postes sur bouées maintenus à flot grâce à un seuil ou une écluse),
 - l'Offre dite **minimum supérieure** synonyme d'accessibilité directe par la terre (ponton, quai) mais intermittente par la mer (postes à l'échouage)
 - et l'Offre dite **minimum** synonyme d'accessibilité indirecte par la terre (postes sur bouées impliquant l'utilisation d'une annexe ou d'un service de rade) et intermittente par la mer (postes à l'échouage).

Les places en ports à sec, selon les cas, seront associées soit à l'offre maximum, soit à l'offre maximum inférieure s'il existe une écluse entre la zone de mise à l'eau et le cœur du bassin de navigation.

⁴⁴ La hiérarchisation suivante est inspirée d'une déclinaison déjà employée par l'APPB (La plaisance en Bretagne. Ports et mouillages, 2001) mais qui ne distinguait que 3 niveaux hiérarchiques : *Offre maximum*, *Offre intermédiaire* et *Offre minimum*.

1. Côte d'Émeraude – Rance maritime

Fig. 19. Localisation du bassin de navigation de la Côte d'Émeraude – Rance maritime



Le bassin de navigation de la Côte d'Émeraude – Rance maritime s'étend de part et d'autre de l'estuaire de la Rance depuis la Baie de Cancale comprise à l'est jusqu'au Cap Fréhel à l'ouest (**fig. 19**). Il recouvre la Rance maritime dans son ensemble jusqu'au port de Dinan inclus. Au large, il se prolonge vers le nord-est pour englober l'archipel de Chausey, d'où ses très grandes dimensions (600 km² environ). Cet objectif de balade en mer très prisé par les plaisanciers appartient également à un second bassin de navigation, en l'occurrence celui de Granville. Bien plus près des côtes, de nombreux îlots sont autant d'objectifs de balades en mer pour les nombreux plaisanciers privilégiant les sorties à la journée.

Le voisinage de la Baie du Mont Saint-Michel, dont les amplitudes de marée sont parmi les plus importantes au monde, confère à ce secteur de très forts marnages. Aussi les estrans représentent-ils plus de 15 % de la superficie de ce bassin de navigation et l'échouage représente près de la moitié des capacités d'accueil pour bateaux de plaisance. Un seul port est accessible en permanence. Plusieurs disposent de bassins maintenus toujours à flot par des écluses ou des seuils. Ce fort marnage n'est pas sans incidence technique ou financière sur l'aménagement des ports de Bretagne nord en général et de ce bassin en particulier.

1.1. L'offre des ports et mouillages

1.1.1. Les capacités d'accueil

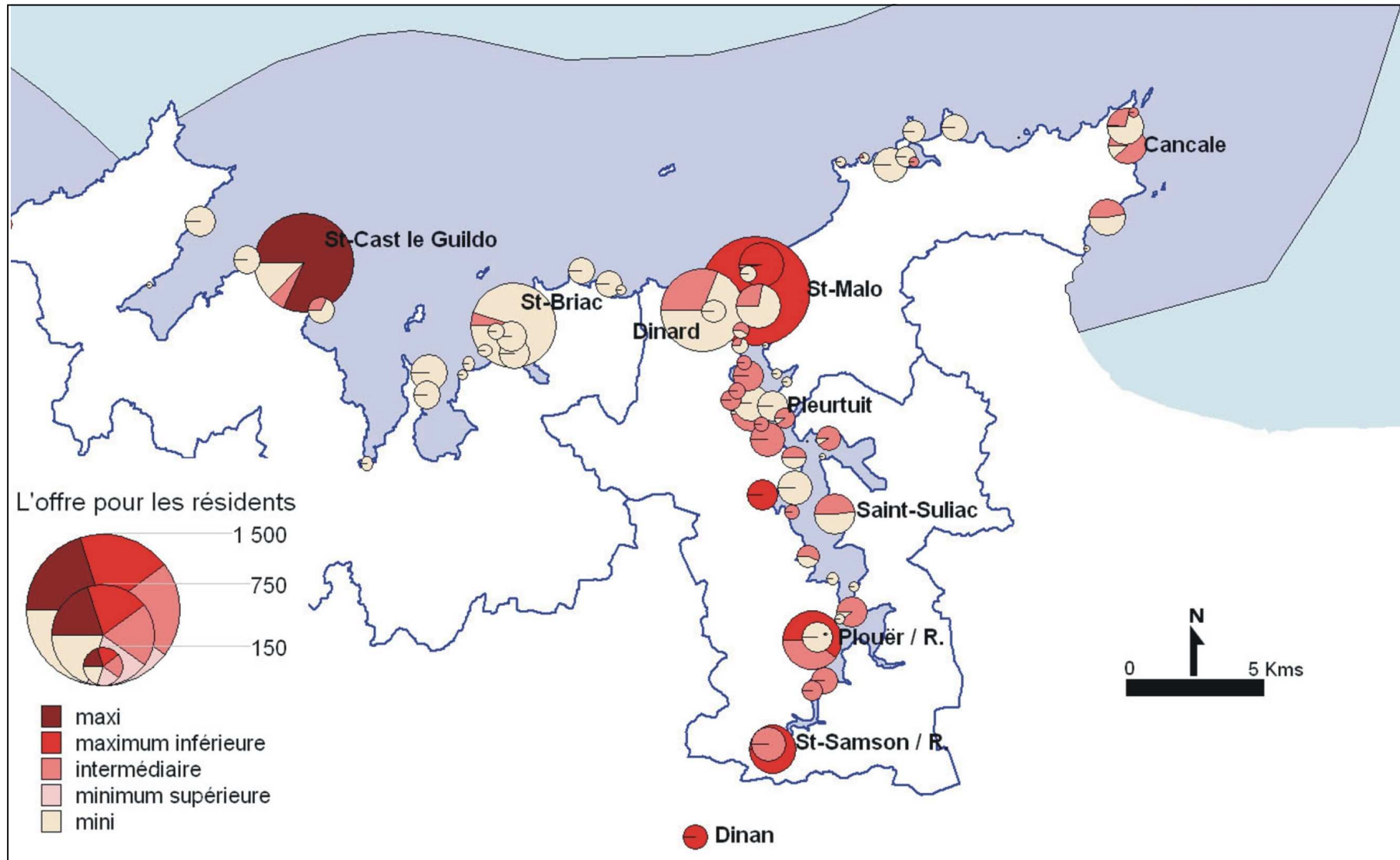
Le bassin de la Côte d'Émeraude – Rance maritime, deuxième de Bretagne en terme de capacité d'accueil (9573 places), compte une demi-douzaine de ports structurants, un port à sec, neuf ports abris et 62 zones de mouillages répartis dans quatre sous-bassins⁴⁵ (**fig. 20, 21 et Annexe 5.1.**). L'offre étant très disparate de l'un à l'autre, il convient de les décrire tour à tour.

Fig.20. L'offre de places du bassin de la Côte d'Émeraude – Rance maritime

Côte d'émeraude - Rance maritime													
Sous-bassin de navigation	dpt(s)	Capacités accueil (hors visiteurs)					TOTAL postes annuels	Accueil visiteurs					TOTAL VISITEURS
		offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum		offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	
Baie de Cancale	35	2	0	290	0	244	536	0	0	6	0	0	6
Baie de Saint-Malo	35	0	1354	351	0	1538	3243	0	117	0	0	28	145
Rance maritime	35/22	0	695	1458	1	978	3132	0	67	11	31	0	109
Baie de Saint-Cast	35/22	760	0	125	0	1777	2662	40	0	20	0	4	64
TOTAL		762	2049	2224	1	4537	9573	40	184	37	31	32	324
TOTAL en %		7,96	21,4	23,23	0,01	47,39	100	12,35	56,79	11,42	9,57	9,88	100

⁴⁵ Un cinquième sous-bassin, en l'occurrence celui de l'archipel de Chausey qu'il convient statistiquement de rattacher au bassin de Granville, sera également présenté en tant qu'objectif de sortie en mer privilégié par de nombreux plaisanciers de la Baie de Saint-Malo.

Fig. 21. Localisation des ports et mouillages du bassin de la Côte d'Emeraude – Rance maritime



- **La Baie de Cancale**

A l'extrémité est du bassin, au sud de la Pointe du Grouin, la Baie de Cancale accueille un peu plus de 530 bateaux sur la seule commune homonyme, soit seulement 2,5 % de l'offre du secteur. En outre les places à quai ou sur ponton sont pour ainsi dire inexistantes, tant et si bien que c'est l'offre intermédiaire (54,1 % de l'ensemble) qui constitue l'offre de référence de ce micro bassin. Sans surprise, aucun port n'est suffisamment équipé pour l'accueil dans de bonnes conditions de bateaux en escale. La Baie de Cancale est caractérisée par une plaisance très largement locale dominée par la pêche-promenade.

- **L'est de la côte d'Émeraude : la Baie de Saint-Malo**

Au cœur du bassin de la Côte d'Émeraude – Rance maritime, depuis la Pointe du Grouin jusqu'à Saint-Lunaire inclus en passant par le nord de l'estuaire de la Rance en aval de l'usine marémotrice, la Baie de Saint-Malo accueille un peu plus de 3240 places. Cela représente 33,9 % de l'offre globale mais 48,2 % de l'offre sur ponton du secteur. Cette dernière ne relève cependant pas de l'offre maximum mais de l'offre maximum inférieure, les pontons malouins n'étant accessibles qu'après le franchissement d'un seuil ou d'une écluse. Cette offre de référence à l'échelle du sous-bassin équivaut à 41,8 % de l'offre globale et se concentre en totalité dans les deux ports malouins (les Bas Sablons et Port Vauban). Ces pontons sont dominés par des bateaux habitables, caractéristiques de la croisière. Il s'agit de voiliers dans leur grande majorité.

En dehors de Saint-Malo, l'offre minimum, sous forme de poste à l'échouage sur bouées, domine largement. La petite plaisance y est certes présente sans pour autant être majoritaire. C'est l'une des spécificités de ce sous-bassin au sein duquel de nombreux mouillages accueillent une forte proportion de voiliers habitables même en zone d'échouage. Cette situation s'observe dans l'ensemble des communes du secteur. Il est probable qu'une part significative de ces voiliers à l'échouage attende une place sur ponton dans l'un des ports malouins où la pression de la demande est particulièrement forte. Ceci dit, il ne faut pas perdre de vue qu'à de très rares exceptions près, les petits bateaux de plaisance, essentiellement à moteur, dominant de façon écrasante la plupart des mouillages et petits ports dotés de postes sur bouées des bassins de navigation bretons, notamment sur le littoral nord.

Saint-Malo constitue logiquement une base de départ très attractive pour la croisière, notamment du fait de la proximité des îles anglo-normandes. Outre la réputation de la Côte d'Émeraude, le contact immédiat de deux aires urbaines totalisant ensemble près de 100.000 habitants (Saint-Malo et Dinard), le voisinage de l'agglomération rennaise (pour qui ce bassin de navigation est le plus proche) ainsi que la proximité relative du bassin parisien, contribuent également au succès de la plaisance malouine. Jusqu'au réaménagement du port de Saint-Cast le Guildo achevé en 2009, le port malouin des Bas Sablons demeurait le seul véritablement structurant du bassin de navigation et en particulier du sous-bassin de la Baie de Saint-Malo.

- **La Rance maritime**

La Rance maritime en amont de l'usine marémotrice constitue un vaste abri naturel où sont stationnés plus de 3130 bateaux. En terme de capacités d'accueil, ce sous-bassin représente 32,7 % de l'offre globale du bassin de navigation. Comme en Baie de Saint-Malo, les places sur pontons ou à quai à flot relèvent de l'offre maximum inférieure et correspondent à 22,2 % des emplacements du sous-bassin. Deux sous ensembles peuvent être distingués en Rance maritime. D'une part la partie nord allant de l'usine marémotrice à l'écluse du Châtelier et structurée par le port de Plouër-sur-Rance, d'autre part la partie méridionale en amont de l'écluse (**fig. 21**). La première totalise 2645 places majoritairement à l'échouage dont 86,5 % sur bouées tandis que la seconde est continuellement maintenue à flot et accueille 487 bateaux dont près de 70 % sur pontons ou à quai grâce au port du Lyvet à La Vicomté-sur-Rance et à celui de Dinan.

- **L'ouest de la Côte d'Emeraude : la Baie de Saint-Cast le Guildo**

A l'ouest, depuis Saint-Briac jusqu'à la Pointe de la Latte, la côte est abritée des vents dominants d'ouest et de norois par une succession de cap et de pointes (Cap Fréhel, Pointe de la Latte, Pointe de Saint-Cast, Pointe du Chevet). Ce secteur s'organise autour du port de Saint-Cast le Guildo qui accueille depuis sa restructuration et son extension en 2009 la totalité de l'offre maximum du sous-bassin mais aussi du bassin de navigation dans son ensemble : 930 places dont 760 sur pontons toujours à flot s'y sont substituées aux 232 postes sur bouées antérieurs. Ces places au ponton représentent à peine 8 % de l'offre globale du bassin de navigation de la Côte d'Emeraude – Rance maritime, mais 28,5 % de celle du sous-bassin de la Baie de Saint-Cast par ailleurs largement dominé par la petite plaisance et la balade à la journée (pêche-promenade, voile légère...) ainsi que par l'échouage qui concerne les deux tiers des postes dans cette partie ouest de la Côte d'Emeraude.

Par sa restructuration, le port de Saint-Cast a pu s'ouvrir à la croisière et contribue désormais au maillage portuaire du Golfe normano-breton à mi-chemin entre les ports de plaisance de Granville à l'est et Saint-Quay-Portrieux à l'ouest. Il constitue une destination supplémentaire pour les plaisanciers anglo-normands, dont les grands bateaux fréquentent assidûment les principaux ports de plaisance du Cotentin et de Bretagne nord. Le port de Saint-Cast renforce en outre de façon significative la structuration de la plaisance locale en offrant une plate-forme technique aux plaisanciers des nombreux petits ports et mouillages environnants.

- **L'archipel de Chausey**

Un dernier ensemble identifiable du bassin de navigation de la Côte d'Emeraude – Rance maritime correspond à l'archipel de Chausey. Il présente une centaine de places sur bouées et principalement à l'échouage pour les plaisanciers locaux (résidents secondaires pour la plupart). S'il convient statistiquement de les intégrer au bassin de navigation de Granville plutôt qu'à celui de la Baie de Saint-Malo (notre base de données ne tient d'ailleurs pas compte des mouillages chausiens), l'archipel est bel et bien commun aux deux en ce qui concerne la

fréquentation des plaisanciers visiteurs extrêmement nombreux l'été et lors de grandes marées. On ne peut donc l'ignorer en tant qu'objectif de sortie en mer majeur du bassin de navigation de la Côte d'Emeraude – Rance maritime.

1.1.2. Les services et équipements portuaires structurants

Seule la Baie de Saint-Malo, qui accueille la majorité des bateaux habitables tant à l'année qu'en escale, rassemble l'ensemble des prestations portuaires de haut niveau (fig. 22). Récemment, la Baie de Saint-Cast a quasiment comblé son retard grâce au réaménagement du port de plaisance homonyme, rééquilibrant ainsi l'offre entre l'est et l'ouest dans ce bassin de navigation. Seule manque encore une aire de carénage aux normes dans ce secteur. Pour sa part, la Rance maritime présente un certain déficit de services bien qu'elle accueille 18 % de bateaux de plus que la Baie de Saint-Cast et pratiquement autant que la Baie de Saint-Malo (il s'agit il est vrai en grande majorité de petites embarcations). En outre le passage est loin d'être négligeable dans ses ports (cf. 1.2.1. **Le passage**). Si la Rance propose une seconde aire de carénage dans un chantier naval du Minihic-sur-Rance, celle-ci n'est pas conforme aux normes européennes. Enfin, le modeste sous-bassin de la Baie de Cancale ne dispose d'aucune prestation significative.

Fig. 22. Services et équipements portuaires structurants (Côte d'Emeraude – Rance maritime)

Sous-bassin de navigation	Port de plaisance	carburant (GO + SP)	manutention navires habitables	récupération eaux usées	aire carénage aux normes	récupération huiles usagées	Internet et wifi
Baie de Cancale	Cancale	non	non	non	non	non	non
Baie de St-Malo	St-Malo Vauban	non	non	oui	oui	oui	wifi seulement
Baie de St-Malo	St-Malo Sablons	oui	oui	oui	oui	oui	oui
Baie de St-Malo	Dinard	oui	oui	non	non	oui	non
Rance maritime	La Vicomté sur Rance (Le Lyvet)	non	oui *	non	oui ?	oui	non
Rance maritime	Dinan	non	oui	non	non	oui	non
Rance maritime	Saint-Suliac	non	oui *	non	non	non	non
Rance maritime	Plouer sur Rance (La Minotais)	non	oui *	non	non	oui	non
Rance maritime	Portminic (Port à sec)	non	oui	non	non	oui	non
Baie de St-Cast	Saint-Briac	non	oui *	non	non	non	non
Baie de St-Cast	Saint-Cast le Guildo	oui	oui	oui	non	oui	oui

oui? Information « normes européennes » non communiquée

* prestataire privé hors port

1.1.3. Le profil de la flottille des ports et mouillages

Cas unique en Bretagne, et alors qu'elle est moins représentée en Bretagne nord, la voile est majoritaire au sein des ports et mouillages du bassin de navigation de la Côte d'Emeraude – Rance maritime (55 %⁴⁶). Plus que la voile légère pourtant mieux représentée que dans la plupart des autres bassins bretons (13 % contre 9,1 % pour la moyenne régionale), c'est bel et bien la voile habitable (45 % des bateaux), synonyme de croisière, qui explique un tel taux (fig. 23). Même les postes sur bouées accueillent en nombre la voile qu'elle soit légère ou habitable (47,2 % soit près de trois fois plus que la moyenne régionale !). Mécaniquement, les petites embarcations à moteur, essentiellement synonymes de pêche-promenade sont peu représentées : 24,5 % de moins de 6 mètres, soit le plus faible taux de Bretagne. Le contact direct des citadins malouins et la proximité de l'agglomération rennaise expliquent largement une telle représentation de la voile. Ces chiffres sont d'autant plus significatifs que ce bassin accueille la seconde flottille bretonne avec 9573 bateaux. Le biais généré par la présence de nombreux pontons, généralement dominés par les voiliers, a donc un impact somme toute relativement modéré sur les résultats généraux.

Fig. 23. La flottille 2008 des ports et mouillages (Côte d'Emeraude – Rance maritime)

Côte d'Emeraude - Rance maritime	voile					moteur					Total
	< 6 m	6-8 m	8-10 m	10-12 m	> 12 m	< 6 m	6-8 m	8-10 m	10-12 m	> 12 m	
Ports pontons	10,95%	26,80%	22,37%	6,21%	4,91%	14,69%	8,34%	2,95%	1,13%	1,65%	2077
Bouées	13,84%	18,35%	10,32%	3,95%	0,76%	28,70%	21,02%	2,13%	0,93%	0,00 %	6677
TOTAL	13,00%	21,00%	14,00%	5,00%	2,00%	24,50%	16,50%	2,50%	1,00%	0,50%	8754

1.2. La pression de la demande

Historiquement, le pôle malouin et ses deux ports subissent naturellement la plus forte pression tant à l'année au regard des listes d'attente qu'en saison compte tenu de la fréquentation par des bateaux visiteurs. Les chiffres mentionnés ci-après, qui datent de 2008, en témoignent. Il convient désormais de tenir compte du port de Saint-Cast le Guildo. Ce dernier est parfaitement adapté à l'accueil des navires de passage depuis sa restructuration en 2009. Le panel de prestations qu'il propose depuis lui confère également une attractivité vis-à-vis des demandeurs de places à l'année.

⁴⁶ Données 2008 avant l'extension et la mise à disposition de 760 places sur pontons au port de Saint-Cast le Guildo.

1.2.1. Le passage

Le bassin de navigation de la Côte d'Emeraude – Rance maritime se caractérise par une importante activité de croisière⁴⁷. Le nombre de bateaux faisant escale dans ses différents ports (6500 à 10.000) et le nombre de nuitées enregistrées chaque année (23 à 27.000) l'attestent. En outre, le nombre de bateaux fréquentant l'archipel de Chausey, assurément considérable mais non comptabilisé dans le présent rapport, contribue très largement au succès de la croisière dans ce bassin de navigation. La proximité des îles anglo-normandes, émettrices de nombreux plaisanciers visitant assidûment les ports du Cotentin et de Bretagne septentrionale, expliquent en grande partie le grand nombre d'escales dans ce secteur.

En dehors de Chausey, le passage se répartit dans trois sous-bassins :

- la Baie de Saint-Malo : de l'ordre de 5 à 6000 bateaux pour 20 à 22.000 nuitées bateaux par an dans les deux ports malouins (Les Bas-Sablons -données 1999- et Port Vauban -données 2002 et 2007-2008-),
- la Rance maritime : 1300 à 2000 bateaux visiteurs pour 3000 à 4500 nuitées bateaux par an pour trois ports (Dinan, Lyvet, Minotais - période 2002-2007),
- la Baie de Saint-Cast : 220 à 273 bateaux pour 300 à 550 nuitées pour la période 2002-2007 avant la mise en ponton du port de plaisance homonyme qui connaît très probablement depuis une fréquentation bien supérieure.

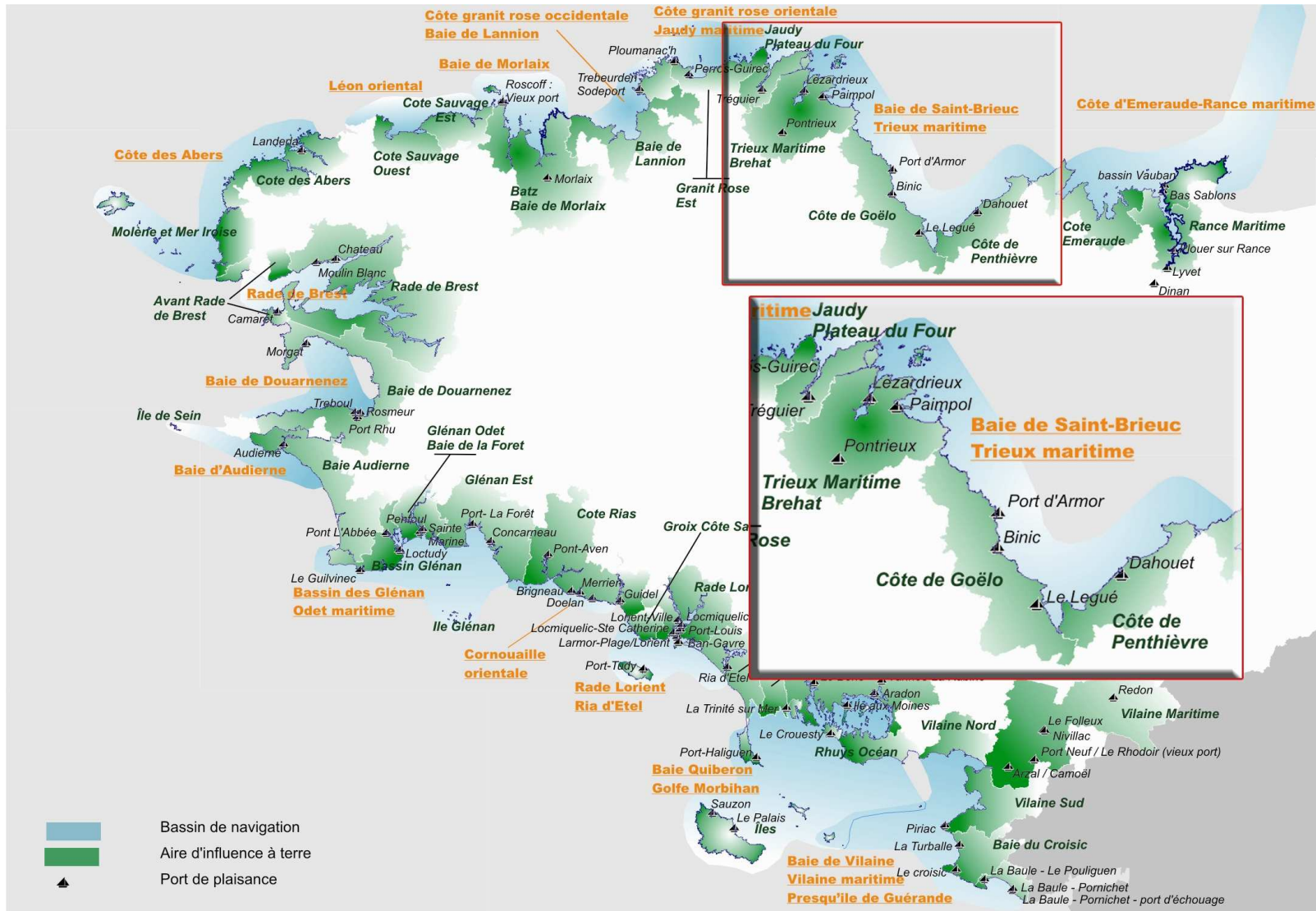
1.2.2. Les listes d'attente

En 2008, les listes d'attente à l'état brut du bassin de la Côte d'Emeraude – Rance maritime font état d'environ 3800 inscrits. Si ce chiffre ne peut refléter la réalité de la demande, il n'en demeure pas moins que celle-ci est importante voire très importante, en particulier en Baie de Saint-Malo (2116 inscrits à elle seule) et dans une moindre mesure en Rance maritime (1642 noms). Le port de Saint-Cast le Guildo, non renseigné en 2008 mais affichant 736 inscrits au 1^{er} janvier 2011, concentre vraisemblablement la plupart des demandes de son sous-bassin.

⁴⁷ Nous entendons par croisière dans le présent rapport, non pas la croisière à bord de ferries et autres paquebots, mais la croisière à bord de bateaux de plaisance habitables de moins de 24 mètres (les navires de 24 mètres et plus relevant pour leur part de la grande plaisance). Les « plaisanciers croisiéristes » pratiquent ce qu'on appelle la croisière côtière, s'ils naviguent de port en port sans trop s'éloigner des côtes, ou hauturière pour ceux bien plus rares s'éloignant à plusieurs dizaines de milles nautiques d'un port et s'adonnant parfois à la navigation transocéanique voire circumterrestre.

2. Baie de Saint-Brieuc – Trieux maritime

Fig. 24. Localisation du bassin de navigation de la Baie de Saint-Brieuc – Trieux maritime



Le bassin de navigation de la Baie de Saint-Brieuc – Trieux maritime couvre une superficie d'environ 425 km² depuis le Cap Fréhel à l'est au Sillon de Talbert à l'ouest (**fig. 24**). Il intègre Bréhat, une destination particulièrement prisée des plaisanciers et comprend le fond de la Baie de Saint-Brieuc jusqu'au port du Légué et l'anse d'Yffiniac inclus ainsi que le Trieux maritime jusqu'au port de Pontrieux. En plus de Bréhat, de nombreux îlots souvent situés à quelques centaines de mètres des côtes, en particulier au large de Paimpol, sont approchés ou rejoints par de nombreux plaisanciers adeptes de la pêche-promenade ou de la balade en mer.

Comme pour le bassin de la Côte d'Emeraude – Rance maritime, les amplitudes de marées sont accusées. Toutefois, quelques ports restent accessibles en permanence, soit du fait de leur localisation dans le lit d'une rivière (Lézardrieux, Pontrieux), soit au prix d'aménagements lourds (Saint-Quay-Port d'Armor).

2.1. L'offre des ports et mouillages

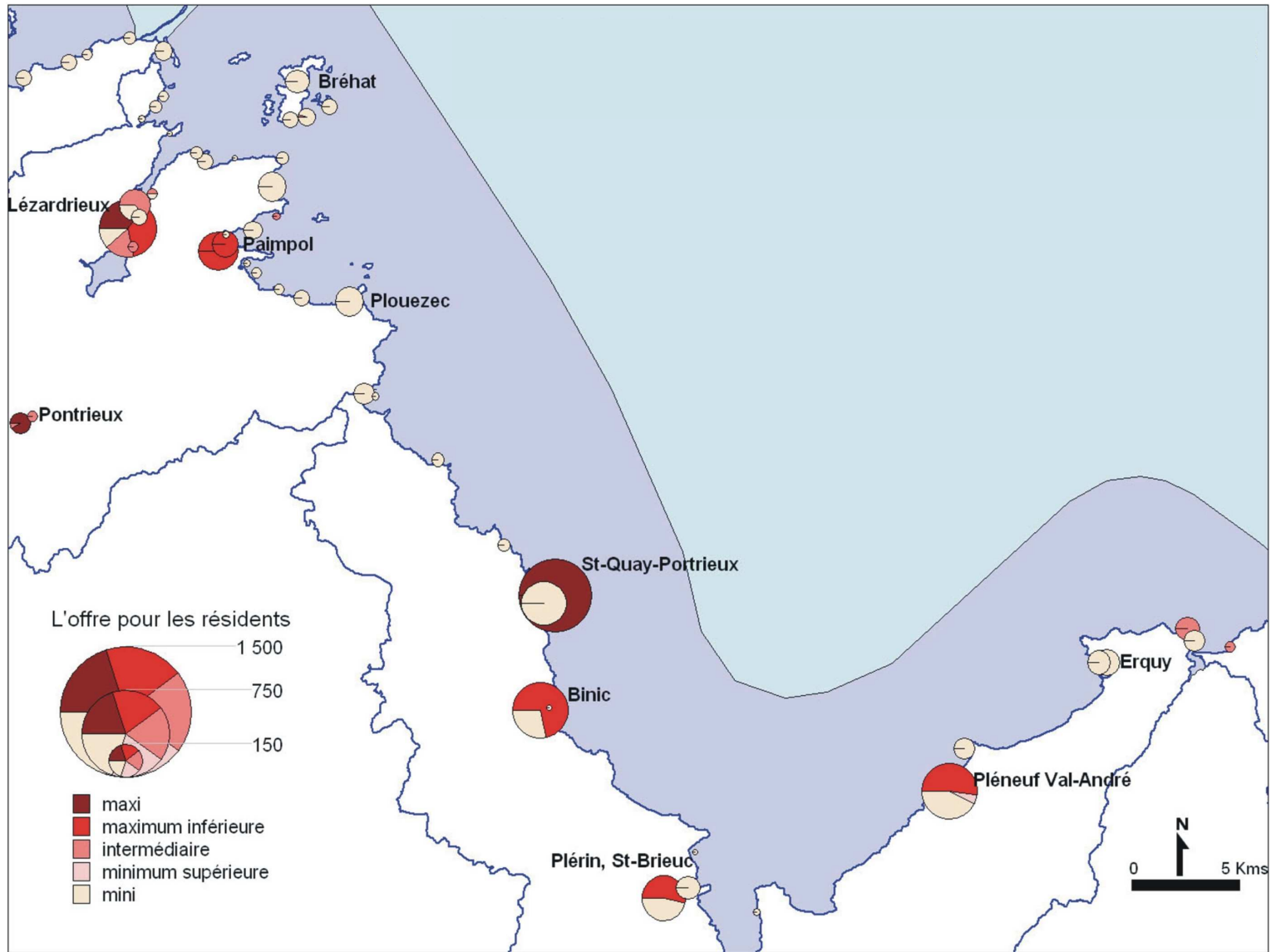
2.1.1. Les capacités d'accueil

Le bassin de la Baie de Saint-Brieuc – Trieux maritime compte sept ports structurants, un port à sec, une petite douzaine de ports abris et 35 zones de mouillages pour 7109 places. Sans surprise compte tenu de ses vastes dimensions, 3 sous-bassins se partagent cette offre (**fig. 25, 26 et annexe 5.2.**) :

Fig. 25. L'offre de places du bassin de la Baie de Saint-Brieuc – Trieux maritime

Baie de Saint-Brieuc - Trieux maritime													
Sous bassin de navigation	dpt	Capacités accueil (hors visiteurs)					TOTAL postes annuels	Accueil visiteurs					TOTAL VISITEURS
		offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum		offre maximum	offre maximum supérieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	
Penthièvre	22	0	329	157	32	834	1352	0	25	0	0	3	28
Sud Goëlo	22	930	685	0	0	1065	2680	100	80	0	0	15	195
Baie de Paimpol - Trieux maritime	22	330	715	465	0	1567	3077	80	35	23	0	12	150
TOTAL		1260	1729	622	32	3466	7109	180	140	23	0	30	373
TOTAL en %		17,72	24,32	8,75	0,45	48,76	100	48,25	37,53	6,16	0	8,04	100

Fig. 26. Localisation des ports et mouillages du bassin de la Baie de Saint-Brieuc – Trieux maritime



- **La Côte de Penthièvre**

Sur le versant est de la Baie de Saint-Brieuc, exposé aux vents dominants d'ouest et de nord-ouest, la Côte de Penthièvre accueille 1352 bateaux à 64 % à l'échouage, soit 19 % de l'offre du bassin. Il est commandé par le port de Dahouet qui, lové dans une petite ria, constitue assurément le seul bon abri du secteur. Aussi propose-t-il près de 630 places dont 329 en bassin à flot sur pontons, soit la totalité de l'offre de référence de ce sous-bassin (offre maximum inférieure). Un peu plus au nord, si la commune d'Erquy accueille 560 bateaux répartis sur 4 sites, elle ne propose ni les mêmes protections, ni les mêmes services. Comme la plupart des bassins ou sous-bassins de Bretagne nord, celui-ci est orienté vers la pêche-plaisance à telle enseigne que même les pontons de Dahouet sont nettement dominés par le moteur (63,5 % des embarcations).

- **Sud Goëlo**

Depuis les vastes estrans sablonneux-vaseux de l'anse d'Yffiniac et des abords du port du Légué jusqu'à la Pointe du Minard sur la commune de Bréhec, le sud Goëlo totalise 2680 places. Ce sous-bassin, exposé aux vents d'est et de nordet, fait face à celui de Penthièvre. Il est structuré en premier lieu par le port de plaisance en eau profonde de Saint-Quay-Portrieux (Port d'Armor) et ses 1030 places sur pontons (dont 100 réservées au passage) qui correspondent à l'ensemble de l'offre maximum du sud Goëlo et à 34,7 % de l'offre globale. Deux autres ports, s'inscrivant dans l'offre maximum inférieure, contribuent dans une moindre mesure à la structuration du sous-bassin : Binic (627 places dont 455 sur pontons) et Le Légué (430 dont 230 à quai ou sur pontons). Compte tenu des forts marnages, l'offre intermédiaire est inexistante. Pour sa part, l'offre minimum se répartit principalement sur 3 sites : le port d'échouage de Saint-Quay-Portrieux, au contact immédiat du port en eau profonde, et les avant-ports de Binic et du Légué.

- **Nord Goëlo – Baie de Paimpol – Bréhat – Trieux maritime**

Le littoral du Nord Goëlo s'étire de la Pointe de Plouëzec au Sillon de Talbert. Il recouvre l'archipel de Bréhat ainsi que le Trieux jusqu'au Port de plaisance de Pontrieux et propose 3077 places dont 10,7 % relevant de l'offre maximum exclusivement dans les ports du Trieux (Lézardrieux et, dans une moindre mesure, Pontrieux). Deux secteurs peuvent être distingués au sein de ce sous-bassin : le premier autour du port de Paimpol d'une part (330 places dans l'offre maximum inférieure auxquelles on peut ajouter les 150 emplacements du port à sec voisin du site de Kerpallud), le second correspondant au Trieux maritime et commandé par le port de Lézardrieux. Chacun s'ouvre sur l'archipel de Bréhat et de multiples îlots et cailloux. En dehors des trois ports précédemment cités, l'offre minimum domine très largement. Les postes sur bouées à l'échouage totalisent d'ailleurs près de 51 % de l'offre globale du sous-bassin.

2.1.2. Les services et équipements portuaires structurants

Par l'association de ses deux ports mitoyens, Saint-Quay-Portrieux est le seul pôle à proposer l'ensemble des prestations portuaires structurantes (**fig. 27**). Le sud Goëlo est d'autant mieux loti que le duo Binic – Le Légué offre des prestations comparables à l'exception du carburant. Le nord Goëlo est également bien équipé puisqu'il offre la totalité des prestations de haut niveau entre les ports de Paimpol et Lézardrieux. En revanche, la Côte de Penthièvre accuse un certain retard par l'absence de plusieurs prestations majeures (carburant, récupération des eaux usées, voire une aire de carénage aux normes en vigueur).

Fig. 27. Services et équipements portuaires structurants (Baie de Saint-Brieuc – Trieux maritime)

Sous-bassin de navigation	Port de plaisance	carburant (SP + GO)	manutention navires habitables	récupération eaux usées	aire carénage aux normes	récupération huiles usagées	Internet et wifi
Côte de Penthièvre	Erquy	non	oui	non	non	oui	non
Côte de Penthièvre	Dahouet	non	non	non	oui ?	oui	wifi seulement
Sud Goëlo	Le Légué	non	oui	non	oui	oui	Internet seulement
Sud Goëlo	Binic	non	oui *	oui	oui	oui	wifi seulement
Sud Goëlo	St-Quay Port d'échouage	non	non	oui	non	oui	non
Sud Goëlo	St-Quay Port d'Armor	oui	oui	non	oui	oui	oui
Nord Goëlo	Paimpol	non	oui	oui	oui	oui	oui
Nord Goëlo	Kerpaldud	non	oui	non	non	non	non
Nord Goëlo	Pontrieux	non	oui	non	oui ?	oui	non
Nord Goëlo	Lézardrieux	oui	oui *	non	non	oui	wifi seulement

oui? Information « normes européennes » non communiquée

* prestataire privé hors port

2.1.3. Le profil de la flotte

Conformément à la pratique plaisancière dominante en Bretagne nord (pêche-promenade), les ports et mouillages de la Baie de Saint-Brieuc accueillent en 2008 une majorité de petites embarcations à moteur (51,5 % - cf. **fig. 28**). Si l'on ne tient compte que des seuls mouillages, ce bassin affiche même le plus fort taux de Bretagne avec près de 85 % de bateaux à moteur de moins de 6 mètres. La voile, qui représente 31 % des bateaux, demeure néanmoins majoritaire dans les ports structurants (53 % de la flotte).

Fig. 28. La flottille 2008 des ports et mouillages (Baie de Saint-Brieuc – Trieux maritime)

Baie de Saint-Brieuc – Trieux maritime	voile					moteur					Total
	< 6 m	6-8 m	8-10 m	10-12 m	> 12 m	< 6 m	6-8 m	8-10 m	10-12 m	> 12 m	
Ports	13,00%	15,17%	13,61%	8,36%	2,93%	20,01%	20,31%	4,44%	1,53%	0,56%	3855
ZMEL et ports abris	6,73%	0,43%	0,20%	0,00%	0,00%	84,78%	7,87%	0,00%	0,00%	0,00%	3254
TOTAL	9,99%	8,00%	7,09%	4,30%	1,51%	51,51%	14,26%	2,28%	0,79%	0,29%	7109

2.2. La pression de la demande

2.2.1. Le passage

A l'instar du bassin de la Côte d'Emeraude – Rance maritime, la Baie de Saint-Brieuc jouit de la proximité des îles anglo-normandes. Les voiliers habitables et les plaisanciers puissamment motorisés en provenance de Guernesey ou Jersey constituent ainsi une part importante des visiteurs des ports du Goëlo et en particulier de Saint-Quay Port d'Armor et Lézardrieux, toujours accessibles. Au total, 10 à 13.000 bateaux font annuellement escale dans les ports de la baie pour un nombre de nuitées bateaux compris entre 20 et 26.000. Par sous-bassin, le passage se répartit comme suit :

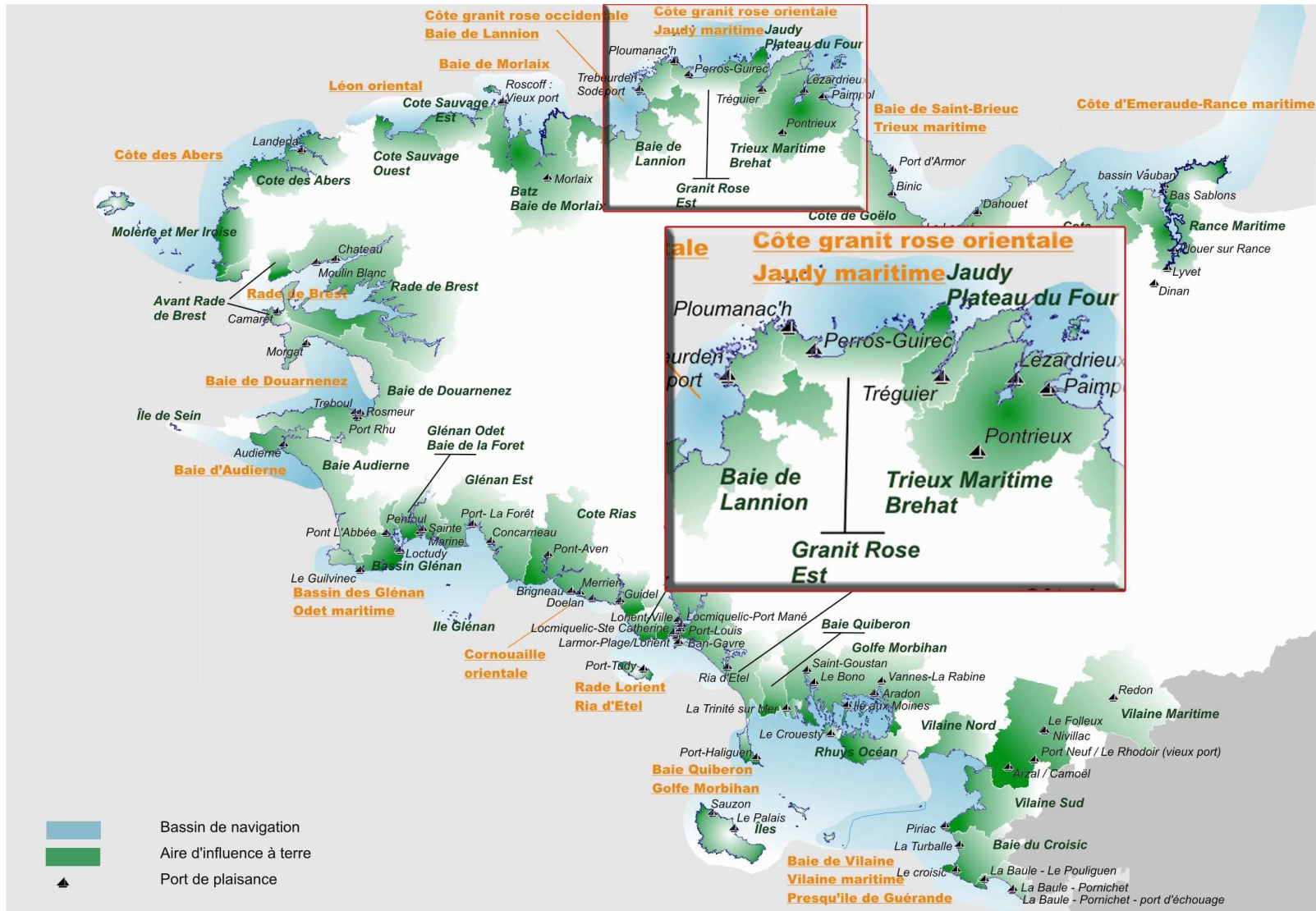
- Nord Goëlo : 5 à 6800 bateaux visiteurs pour 10 à 13.000 nuitées dans trois ports (Paimpol, Pontrieux et surtout Lézardrieux – 3500 à 4500 bateaux pour 5800 à 8000 nuitées à lui seul),
- Sud Goëlo : 4500 à 5300 bateaux pour 9500 à 11.600 nuitées dans deux ports, Binic et Saint-Quay Port d'Armor dont 4200 à 4700 bateaux pour 8700 à 9800 nuitées pour ce dernier),
- Côte de Penthièvre : 520 à 730 bateaux pour 700 à 870 nuitées essentiellement dans le port de Dahouet,

2.2.2. Les listes d'attente

A l'état brut, les listes d'attente des ports et mouillages de la Baie de Saint-Brieuc affichent environ 3000 noms. On peut qualifier de forte la pression de la demande. Certains sites sont particulièrement concernés : Lézardrieux (1000 inscrits), Saint-Quay Port d'Armor et Dahouet (de l'ordre de 500 à 600 noms).

3. Côte de Granit rose orientale – Jaudy maritime

Fig. 29. Localisation du bassin de navigation de la Côte de Granit rose orientale – Jaudy maritime



A l'ouest du Sillon de Talbert, commence le bassin de navigation de la Côte de Granit rose orientale – Jaudy maritime qui s'étend sur 190 km² jusqu'à Trégastel inclus (**fig. 29**). Il comprend l'archipel des Sept îles et le Jaudy maritime. Bassin le plus septentrional de Bretagne, particulièrement exposé aux vents de nord et de nord-est, il présente de nombreuses difficultés : cailloux, forts courants de marées mais aussi des côtes parmi les plus réputées de Bretagne pour leur beauté et donc un certain succès auprès des plaisanciers visiteurs. Comme souvent en Bretagne nord les îlots sont nombreux et leurs abords sont largement fréquentés par les pêcheurs-plaisanciers.

Là encore, les amplitudes de marées sont importantes et, grâce à sa situation dans le lit du Jaudy, seul le port de Tréguier demeure continuellement accessible tout en offrant le confort des pontons.

3.1. L'offre des ports et mouillages

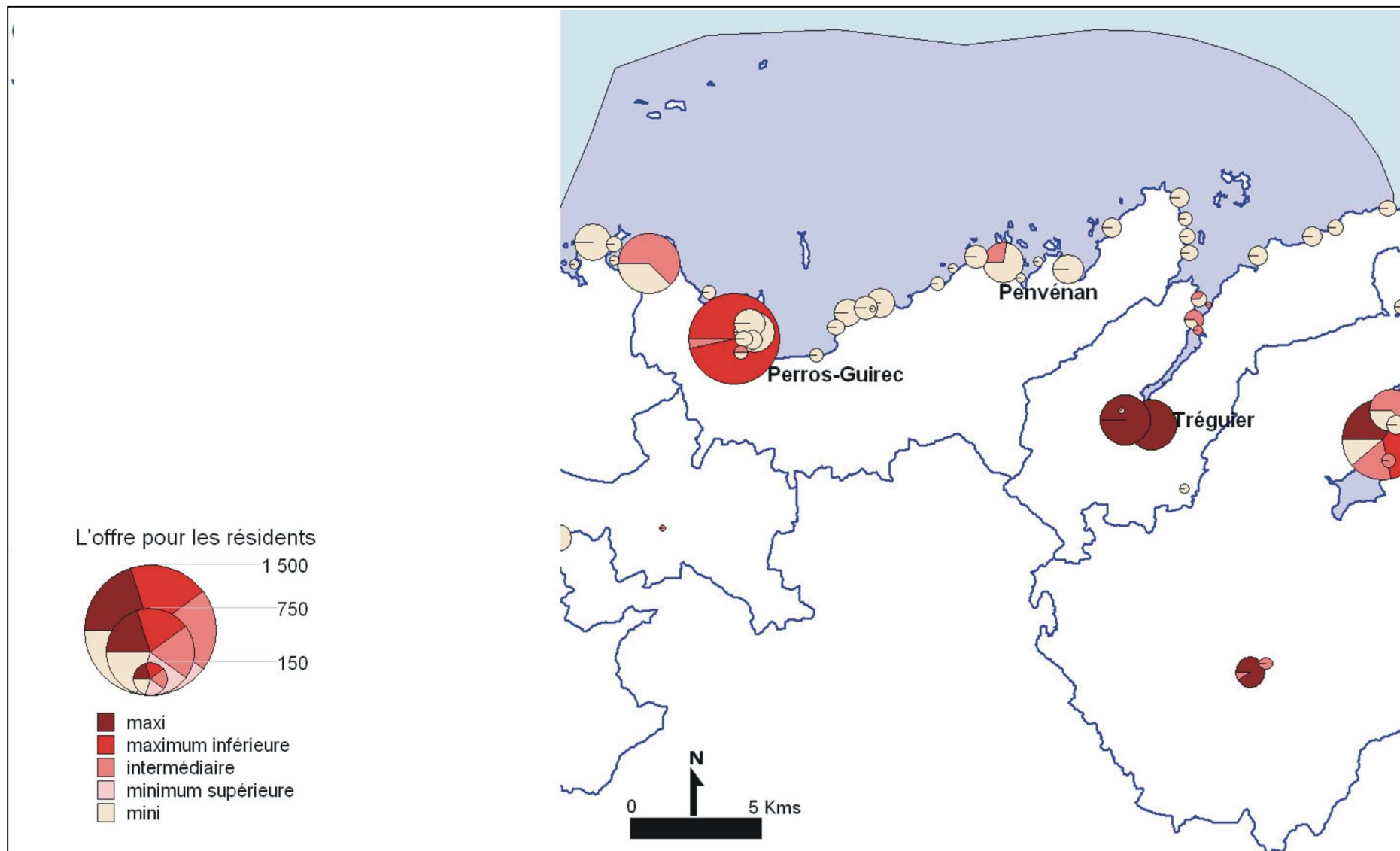
3.1.1. Les capacités d'accueil

Le bassin de la Côte de Granit rose orientale – Jaudy maritime compte deux ports structurants, un parc à bateaux assimilable à un port à sec, cinq ports abris et plus d'une quarantaine de zones de mouillages pour 4075 places réparties dans deux sous-bassins (**fig. 30, 31 et annexe 5.3.**).

Fig.30. L'offre de places du bassin de la Côte de Granit rose orientale – Jaudy maritime

Côte de granit rose orientale – Jaudy maritime													
Sous bassin de navigation	dpt	Capacités accueil (hors visiteurs)						Accueil visiteurs					
		offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL postes annuels	offre maximum	offre maximum supérieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL VISITEURS
Jaudy maritime	22	590	0	148	0	374	1112	45	0	0	0	0	45
Côte de granit rose orientale	22	0	770	355	0	1838	2963	0	60	25	0	12	97
TOTAL		590	770	503	0	2212	4075	45	60	25	0	12	142
TOTAL en %		14,48	18,9	12,34	0	54,28	100	31,69	42,25	17,61	0	8,45	100

Fig. 31. Localisation des ports et mouillages du bassin de la Côte de Granit rose orientale – Jaudy maritime



- **Le Jaudy maritime**

A l'est du bassin de navigation, le Jaudy et la baie sur laquelle il s'ouvre proposent 1112 places. Cet espace est commandé par le port du Tréguier qui propose 310 places représentant l'ensemble de l'offre maximum à flot du bassin de navigation et donc de ce sous-bassin. Tréguier accueille aussi un parc à bateaux de 280 places que l'on peut intégrer à cette offre maximum. Le port de Tréguier correspond à 37 % de l'offre globale de ce dernier. Une fois n'est pas coutume en Bretagne nord, l'offre minimum ne concerne qu'une part relativement faible de l'ensemble des places du sous-bassin (33,6 %). La présence d'un port à sec et surtout du Jaudy, dont le lit demeure toujours en eau permettant ainsi à de nombreux postes d'être continuellement à flot et donc de relever au pire de l'offre intermédiaire, explique cette modeste part de postes à l'échouage.

- **La Côte de Granit rose orientale**

Une fois franchie la Pointe du Château, au nord de la commune de Plougrescant, commence le second sous-bassin. Ce secteur est structuré par le port de plaisance de Perros-Guirec et ses 770 emplacements sur pontons dans un bassin maintenu à flot grâce à un seuil et impliquant donc un accès assujéti aux horaires de marée. Aussi ces places relèvent-elles de l'offre maximum inférieure. Cette offre représente 26 % de la capacité d'accueil globale du sous-bassin. Compte tenu la faible part de l'offre intermédiaire (12 %), les bouées à l'échouage sont largement majoritaires comme dans bien des bassins de Bretagne nord (62 % de l'ensemble des places).

3.1.2. Les services et équipements portuaires structurants

Bien qu'il soit le seul dans l'offre maximum, le port de Tréguier ne présente pas un haut niveau de prestations portuaires (ce n'est somme toute guère surprenant étant donné ses modestes capacités d'accueil). Il s'affiche néanmoins comme un véritable port escale en proposant notamment carburant, l'accès à Internet et la wifi (**fig. 32**). C'est en fait vers Perros-Guirec, seul grand port du bassin, qu'il convient de se tourner pour bénéficier de l'ensemble des prestations de haut niveau. A l'extrémité est du bassin, sur la commune de Pleubian, un projet d'aire de carénage est à l'étude.

Fig. 32. Services et équipements portuaires structurants (Côte de Granit rose orientale – Jaudy maritime)

Sous-bassin de navigation	Port de plaisance	carburant (SP + GO)	manutention navires habitables	récupération eaux usées	aire carénage aux normes	récupération huiles usagées	Internet et wifi
Jaudy maritime	Tréguier	oui	oui *	non	oui ?	oui	oui
Jaudy maritime	West riviera yachting (port à sec, Tréguier)	non	oui	non	non	non	non
Côte de granit rose orientale	Penvénan (Port-Blanc)	non	oui *	non	non	non	non
Côte de granit rose orientale	Perros-Guirec	oui	oui	oui	oui	oui	oui
Côte de granit rose orientale	Ploumanac'h	non	non	non	oui ?	oui	oui

oui? Information « normes européennes » non communiquée

* prestataire privé hors port

3.1.3. Le profil de la flotte des ports et mouillages

Sans surprise, étant donné l'importance de la pêche-promenade en Bretagne septentrionale, les navires à moteur de moins de 6 mètres sont majoritaires dans les ports et mouillages de ce bassin (63 % en 2008. cf. fig. 33). Comme en Baie de Saint-Brieuc, leur domination est incontestable dans les mouillages (83 %). La voile, qui demeure majoritaire sur les pontons, n'occupe pour sa part que 29 % des places du bassin de navigation.

Fig. 33. La flotte 2008 des ports et mouillages (Côte de granit rose orientale – Jaudy maritime)

Côte de Granit rose orientale – Jaudy maritime	voile					moteur					Total
	< 6 m	6-8 m	8-10 m	10-12 m	> 12 m	< 6 m	6-8 m	8-10 m	10-12 m	> 12 m	
Ports	2,34%	18,82%	15,59%	13,87%	8,20%	13,51%	21,53%	2,34%	2,43%	1,35%	1110
ZMEL et ports abris	16,75%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	83,25%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	2710
TOTAL	12,57%	5,47%	4,53%	4,03%	2,38%	62,98%	6,26%	0,68%	0,71%	0,39%	3820

3.2. La pression de la demande

3.2.1. Le passage

Trois ports se partagent l'essentiel du passage dans le bassin de navigation de la Côte de Granit rose orientale. Malgré d'évidentes difficultés de navigation, le nombre de bateaux visiteurs est relativement important : de l'ordre de 5800 à 6600 pour 8200 à 9000 nuitées⁴⁸ réparties comme suit :

- Jaudy maritime : 2800 à 3500 bateaux pour 3000 à 3787 nuitées dans le seul port de Tréguier (période 2003-2008),
- Côte de Granit rose orientale : 3000 bateaux pour 5200 nuitées en 2202 essentiellement dans deux ports (Perros-Guirec et Ploumanac'h).

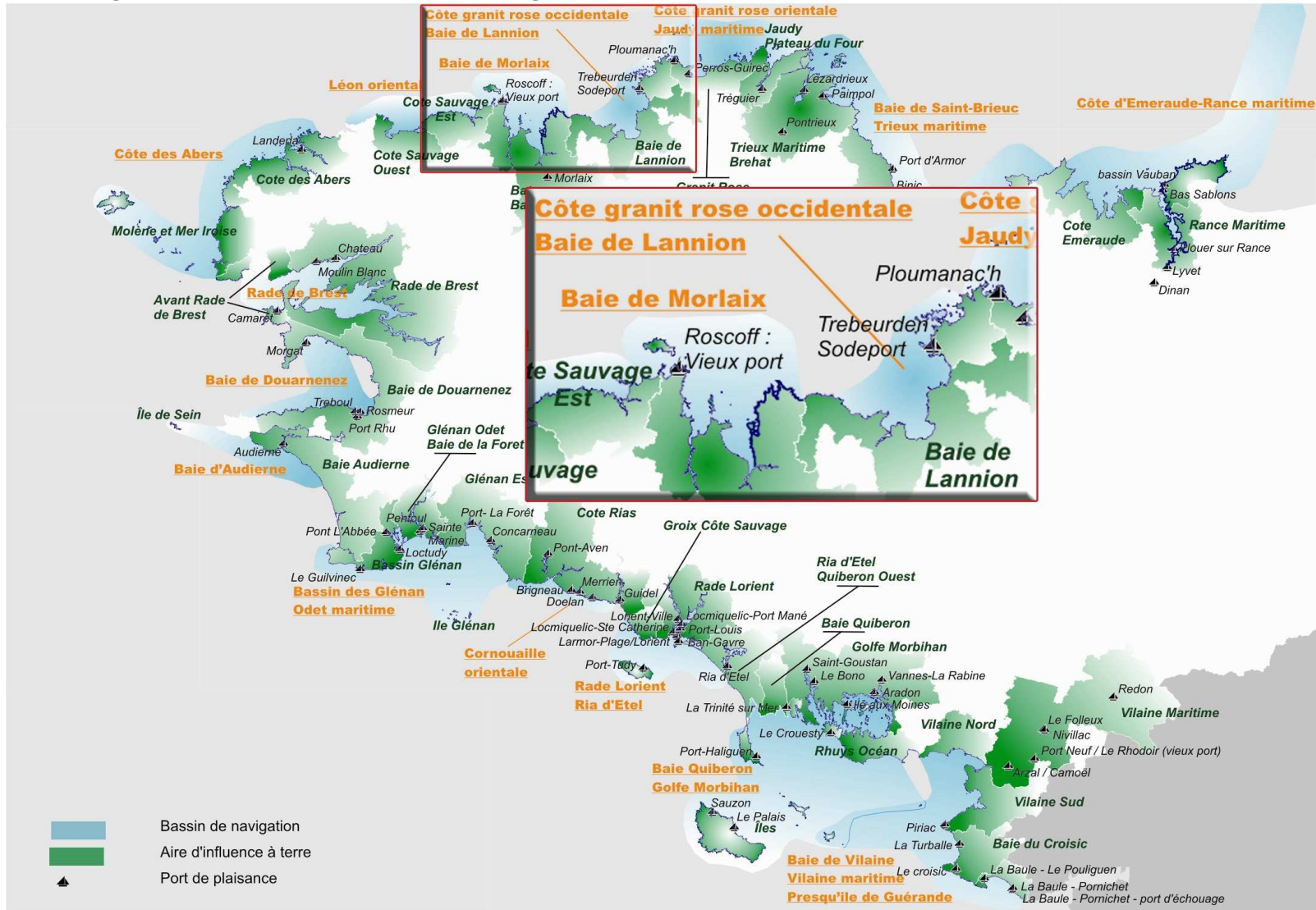
3.2.2. Les listes d'attente

Les ports de Perros-Guirec (Perros et Ploumanac'h), n'ayant pas mis en place de listes d'attente, ce bassin de navigation se caractérise très vraisemblablement par une demande non exprimée. Pour sa part, la liste d'attente du port de plaisance de Tréguier affiche quelque 290 inscrits en 2008.

⁴⁸ Chiffres qu'il convient d'appréhender avec précaution puisque seul le port de Tréguier a fourni ses données pour la période 2003-2008. Les données de Perros-Guirec et Ploumanac'h proviennent pour leur part d'une étude antérieure et font référence au seul exercice 2002.

4. Côte de Granit rose occidentale – baie de Lannion

Fig. 34. Localisation du bassin de navigation de la Côte de Granit rose occidentale – baie de Lannion



Depuis les côtes de Pleumeur-Bodou, voire de Trégastel⁴⁹, jusqu'à celles de Guimaec entre les Pointes de Locquirec et de Primel, le bassin de navigation de la Côte de Granit rose occidentale – baie de Lannion couvre une superficie d'environ 80 km² (**fig. 34**). Il comprend le Léguer maritime jusqu'à Lannion. Sa partie nord, de loin la plus vaste, est exposée aux vents d'ouest et de nord-ouest, et est parsemée de multiples îlots et cailloux se raréfiant au niveau de l'estuaire du Léguer. Quant à la partie méridionale du bassin, c'est une succession d'anses et de pointes offertes aux vents de nord.

4.1. L'offre des ports et mouillages

4.1.1. Les capacités d'accueil

Trébeurden est l'unique port structurant de ce bassin de navigation qui compte en outre une dizaine de ports abris et autant de zones de mouillages pour 2322 places (**fig. 35, 36 et annexe 5.4.**). Il est à noter qu'aucun port ou mouillage n'est à plus de 7 milles nautiques de Trébeurden (environ 12,5 km). Aussi, même s'il est possible d'arrêter deux sous-bassins (l'un au nord depuis Pleumeur-Bodou au Léguer inclus, l'autre au sud de Trédrez-Locquémeau à Guimaec), la situation relativement centrale du port de Trébeurden nous a incité à ne pas subdiviser ce bassin de navigation.

Fig. 35. L'offre de places du bassin de la Côte de granit rose occidentale – baie de Lannion

Côte de granit rose occidentale - Baie de Lannion													
dpt	Capacités accueil (hors visiteurs)							Accueil visiteurs					
	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL postes annuels	offre maximum	offre maximum supérieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL VISITEURS	
22/29	0	595	111	2	1614	2322	0	65	4	1	27	97	
TOTAL en %	0	25,62	4,78	0,1	69,51	100	0	67	4,12	1,03	27,8	97	

Les forts marnages indissociables de la Bretagne septentrionale font que l'offre minimum domine très nettement en totalisant près de 70 % des capacités d'accueil du bassin. Quant à l'offre de référence (offre maximum inférieure), confinée au port de Trébeurden, elle n'en représente qu'un peu plus du quart.

⁴⁹ Les côtes de Trégastel sont intégrées au bassin de navigation « Côte de granit rose orientale – Jaudy maritime dans le présent rapport.

Fig. 36. Localisation des ports et mouillages du bassin de la Côte de Granit rose occidentale – baie de Lannion



4.1.2. Les services et équipements portuaires structurants

Seul le port de Trébeurden présente un panel complet de prestations portuaires (fig. 37). Sa position plutôt centrale atténue donc quelque peu le sous équipement manifeste des autres structures du bassin de navigation. Notons qu'il existe une aire de carénage sur la commune de Pleumeur-Bodou au nord du secteur ainsi qu'une autre au port de Locquirec au sud. Cependant, celles-ci ne sont pas conformes aux normes européennes en vigueur.

Fig. 37. Services et équipements portuaires structurants (Côte de Granit rose occidentale – baie de Lannion)

Bassin de navigation	Port de plaisance	Carburant (GO + SP)	manutention navires habitables	récupération eaux usées	aire carénage aux normes	récupération huiles usagées	Internet et wifi
Côte de granit rose occidentale - Baie de Lannion	Trébeurden	non	non	non	non	oui	non
Côte de granit rose occidentale - Baie de Lannion	Trébeurden	oui	oui	non	oui	oui	oui
Côte de granit rose occidentale - Baie de Lannion	Locquirec	non	oui *	non	non	non	non

* prestataire privé hors port

4.1.3. Le profil de la flotte des ports et mouillages

ATTENTION ! N'ayant pu obtenir la répartition voile / moteur pour le port de Trébeurden, seules les données « mouillages et ports abris » sont relativement fiables. Toutefois, le gestionnaire de Trébeurden ayant fourni la répartition par taille, nous nous sommes risqué à quelques taux pour les petites et grandes tailles au sein de ce port (en italique dans le tableau ci-dessous).

Fig. 38. La flotte 2008 des ports et mouillages (Côte de granit rose occidentale – baie de Lannion)

Côte de granit rose occidentale – baie de Lannion	voile					moteur					Total
	< 6 m	6-8 m	8-10 m	10-12 m	> 12 m	< 6 m	6-8 m	8-10 m	10-12 m	> 12 m	
Ports	5 %	?	?	7 %	3 %	41 %	?	?	3 %	1 %	635
ZMEL et ports abris	10,50%	7,25%	0,29%	0,00%	0,06%	61,19%	20,65%	0,06%	0,00%	0,00%	1687
TOTAL	8,9 %	?	?	2,00 %	0,8 %	55,8 %	?	?	0,8 %	0,3 %	2322

Signe d'une prépondérance de la pêche promenade, les bateaux à moteur inférieurs à 6 mètres représentent près de 56 % de la flotte du bassin de la Côte de granit rose occidentale – baie de Lannion (fig. 38). La part relativement importante de bateaux à moteur compris entre 6

et 8 mètres (plus de 20 %), embarcations également souvent orientées vers la pêche-promenade, renforce l'importance de cette pratique dans ce secteur. Les bateaux de plaisance de plus de 8 mètres, pour l'essentiel amarrés à Trébeurden et orientés vers la croisière, représentent quant à eux 11 % de la flottille.

4.2. La pression de la demande

4.2.1. Le passage

Fort de la totalité de l'offre de référence et de l'ensemble des prestations portuaires de haut niveau du bassin de navigation, le port de Trébeurden résume le passage dans ce secteur. Il accueille bon an mal an de 2100 à 3300 bateaux pour 3500 à 4800 nuitées bateaux (période 2002-2008).

4.2.2. Les listes d'attente

Le cumul des listes d'attente du bassin font état de 354 inscrits dont 150 pour le port de Trébeurden. Il est à noter que si les listes de l'ensemble des sites concernent des bateaux de moins de 8 mètres, Trébeurden dispose de places libres pour les embarcations de tailles supérieures.

5. Baie de Morlaix

Fig. 39. Localisation du bassin de navigation de la Baie de Morlaix



Ouverte au nord, la Baie de Morlaix est une vaste échancrure d'une centaine de km² (**fig. 39**). Ses marges septentrionales se situent entre la Pointe de Primel et l'île de Batz. Cette dernière fait partie intégrante de ce bassin de navigation, auquel elle est statistiquement rattachée dans le présent rapport, mais également du bassin voisin du Léon oriental. Pour sa part, le port de Morlaix, au fond de la rivière homonyme, marque la limite sud. Au sud-ouest, une seconde rivière dépendant elle aussi du bassin de navigation débouche sur la baie : la Penzé.

Comme souvent en Bretagne nord, îlots et archipels sont nombreux. Ils parsèment la baie et leurs abords constituent un terrain de jeu apprécié des pêcheurs-plaisanciers.

5.1. L'offre des ports et mouillages

5.1.1. Les capacités d'accueil

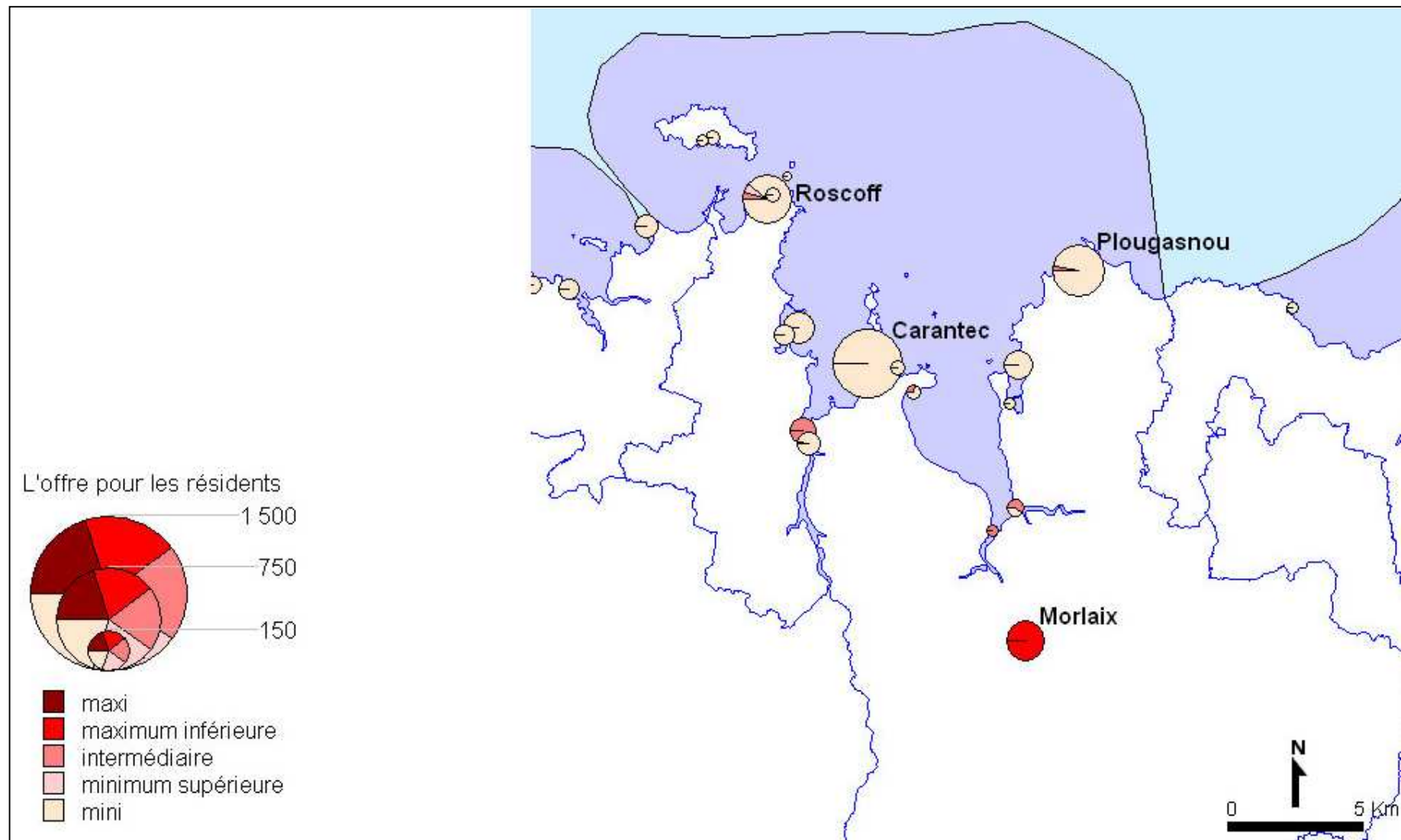
Seul port structurant du bassin, Morlaix offre la totalité de l'offre de référence de la baie (offre maximum inférieure). Cet exceptionnel port d'hivernage ne représente toutefois que 8,6 % de l'offre globale. Une fois n'est pas coutume, et en attendant l'aménagement du port de plaisance de Blosson à Roscoff dont l'achèvement est attendu pour 2012, l'offre intermédiaire, plus proche des principaux flux de la croisière, a son importance dans ce bassin. On la retrouve notamment au port de Primel – Le Diben à Plougasnou. Elle ne représente pourtant que 8,7 % de l'offre d'un bassin de navigation largement dominé par l'échouage sur bouées : 81,8 % des postes (**fig. 40, 41** et **Annexe 5.5.**). Nul doute que cette offre minimum ultra majoritaire diminuera sensiblement avec l'ouverture du port de Blosson.

Fig. 40. L'offre de places du bassin de la Baie de Morlaix

Baie de Morlaix													
	dpt	Capacités accueil (hors visiteurs)						Accueil visiteurs					
		offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL postes annuels	offre maximum	offre maximum supérieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL VISITEURS
	29	0	224	225	21	2119	2589	0	30	12	0	37	79
TOTAL en %		0	8,65	8,69	0,81	81,85	100 %	0	37,97	15,19	0	46,84	100
Total en % envisagé en 2012 *		19,44	6,97	7,0	0,65	65,93	100 %						

* suite à la mise en service du port de plaisance de Roscoff - Blosson

Fig. 41. Localisation des ports et mouillages du bassin de la Baie de Morlaix



5.1.2. Les services et équipements portuaires structurants

En 2011, aucun port ne présente un niveau d'équipement complet en Baie de Morlaix. De plus, la plupart des prestations se trouvent isolées dans le port homonyme situé tout au fond de la baie. La partie nord est largement sous équipée. Au vieux port de Roscoff, on peut toutefois signaler la présence d'un service de carburant incomplet (gazole uniquement) et d'une aire de carénage non conforme aux normes en vigueur. Toutefois, la situation est sur le point de considérablement s'améliorer compte tenu de la création en cours du port de plaisance de Bloscon, toujours à Roscoff, dont l'inauguration est attendue en 2012. Celui-ci proposera un panel complet d'équipements et de services. L'imminence de son ouverture nous a conduit à l'intégrer dans la figure suivante (fig. 42).

Fig. 42. Services et équipements portuaires structurants (Baie de Morlaix)

Bassin de navigation	Port de plaisance	carburant (GO + SP)	manutention navires habitables	récupération eaux usées	aire carénage aux normes	récupération huiles usagées	Internet et wifi
Baie de Morlaix	Primel - Le Diben (Plougasnou)	non	oui *	non	non	oui	non
Baie de Morlaix	Térenez (Plougasnou)	non	oui *	non	non	oui	non
Baie de Morlaix	Le Dourduff (Plouezoch)	non	oui *	non	non	non	non
Baie de Morlaix	Morlaix	non	oui *	oui	oui	oui	oui
Baie de Morlaix	Saint-Pol de Léon	non	oui *	non	non	non	non
Baie de Morlaix	Roscoff (vieux port)	GO seulement	oui *	non	non	oui	non
Baie de Morlaix	Roscoff - Bloscon (2012)	oui (2012)	oui (2012)	oui (2012)	oui (2012)	oui (2012)	oui (2012)

* prestataire privé hors port

5.1.3. Le profil de la flotte des ports et mouillages

A l'instar de ses voisins, le bassin de navigation de la Baie de Morlaix se caractérise par une majorité de bateaux orientés vers la pêche-promenade (58 % de bateaux à moteur de moins de 6 mètres – fig. 43). Les bateaux de 6-8 mètres motorisés (19 % de la flotte) sont assurément le signe de pêcheurs plaisanciers supplémentaires. Les voiliers, qui totalisent un peu moins du quart des embarcations, sont en revanche très bien représentés sur les quais de Morlaix où ils occupent 87 % des emplacements. Leur proportion à l'échelle du bassin devrait augmenter avec la mise en service des 625 places sur pontons et en eau profonde du port de plaisance de Roscoff – Bloscon en 2012.

Fig. 43. La flottille 2008 des ports et mouillages (Baie de Morlaix)

Baie de Morlaix	voile					moteur					Total
	< 6 m	6-8 m	8-10 m	10-12 m	> 12 m	< 6 m	6-8 m	8-10 m	10-12 m	> 12 m	
Ports	0,00%	16,14%	37,67%	18,83%	14,35%	3,59%	4,93%	2,69%	1,35%	0,45%	224
ZMEL et ports abris	7,43%	8,17%	2,20%	1,47%	0,00%	57,98%	18,58%	2,12%	2,04%	0,00%	2394
TOTAL	6,81%	8,83%	5,16%	2,92%	1,20%	53,44%	17,44%	2,17%	1,98%	0,04%	2618

5.2. La pression de la demande

5.2.1. Le passage

La Baie de Morlaix accueille probablement entre 800 et 1000 bateaux visiteurs chaque année pour sans doute 2400 à 3000 nuitées dans 3 ports (Morlaix, Roscoff et Primel – Le Diben à Plougasnou). Morlaix représente vraisemblablement 60 % de ce passage⁵⁰. Malgré l'absence de ponton et un niveau de prestation plutôt faible mais plus proches des principaux flux de la croisière, les ports de Roscoff et de Primel – Le Diben participent donc de façon assez significative à l'accueil des visiteurs. D'ailleurs chacun est concerné sur site ou à proximité par un projet d'aménagement portuaire. Alors que celui de Roscoff est sur le point de se concrétiser, celui de Primel – Le Diben a tout du serpent de mer et est plus incertain. L'un des enjeux est de proposer entre côte de granit rose et côte des abers, un port susceptible d'accueillir dans de bonnes conditions les voiliers habitables et autres bateaux de croisière.

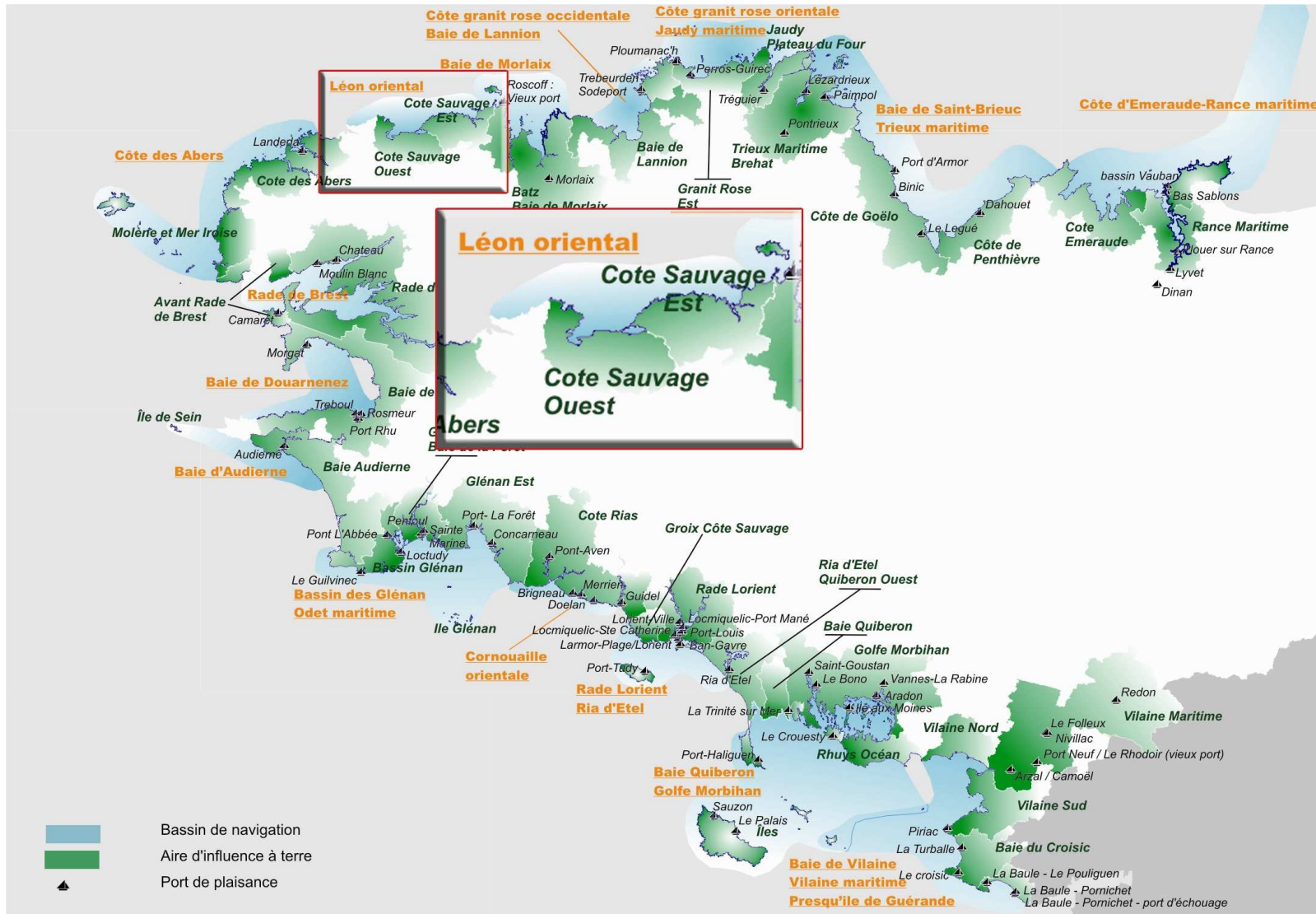
5.2.2. Les listes d'attente

En 2008, les listes d'attente en Baie de Morlaix affichent environ 250 noms essentiellement et à peu près équitablement répartis entre les ports de Primel – Le Diben et de Roscoff (vieux port). Pour sa part, le gestionnaire du port de Morlaix n'a pas mis en place de liste d'attente. On ne peut donc exclure l'existence d'une demande non exprimée dans ce bassin de navigation. Ceci dit, l'ouverture en 2012 du port de plaisance de Blosson confirmera peut-être l'existence possible d'une telle demande compte tenu du manque de ports accessibles et très bien équipés jusqu'à présent. Indépendamment de l'ouverture de Roscoff-Blosson, la pression de la demande exprimée est toutefois modérée dans ce secteur.

⁵⁰ Les chiffres fournis par le port de Morlaix ont été volontairement minorés car ils cachent parmi les postes visiteurs un certain nombre de bateaux louant à la semaine voire au mois et appartenant non pas à des plaisanciers croisiéristes de passage à Morlaix mais bien des plaisanciers possédant leur résidence principale ou secondaire à Morlaix ou dans les environs.

6. Léon oriental

Fig. 44. Localisation du bassin de navigation du Léon oriental



Plutôt qu'un seul et unique bassin de navigation, le Léon oriental est plutôt une succession de micro-bassins plus ou moins chevauchants tous dédiés à une activité de pêche-plaisance. Il couvre une centaine de km² depuis Roscoff et l'île de Batz (dont les ports et mouillages sont statistiquement intégrés à la Baie de Morlaix) jusqu'au nord de la commune de Plouguerneau (fig. 44). Le littoral léonard présente une myriade d'îlots et de cailloux aux abords desquels les pêcheurs-plaisanciers s'adonnent à leur loisir.

6.1. L'offre des ports et mouillages

6.1.1. Les capacités d'accueil

Le Léon oriental présente 1415 places relevant à 99,3 % de l'offre minimum (Fig. 45, 46 et annexe 5.6.). En outre l'offre de référence de ce bassin, forcément minime, correspond à l'offre intermédiaire. Elle ne consiste qu'en des postes sur bouées en pleine eau au nombre d'une dizaine. Trois sous-bassins ou plus exactement micro bassins sont identifiables d'est en ouest.

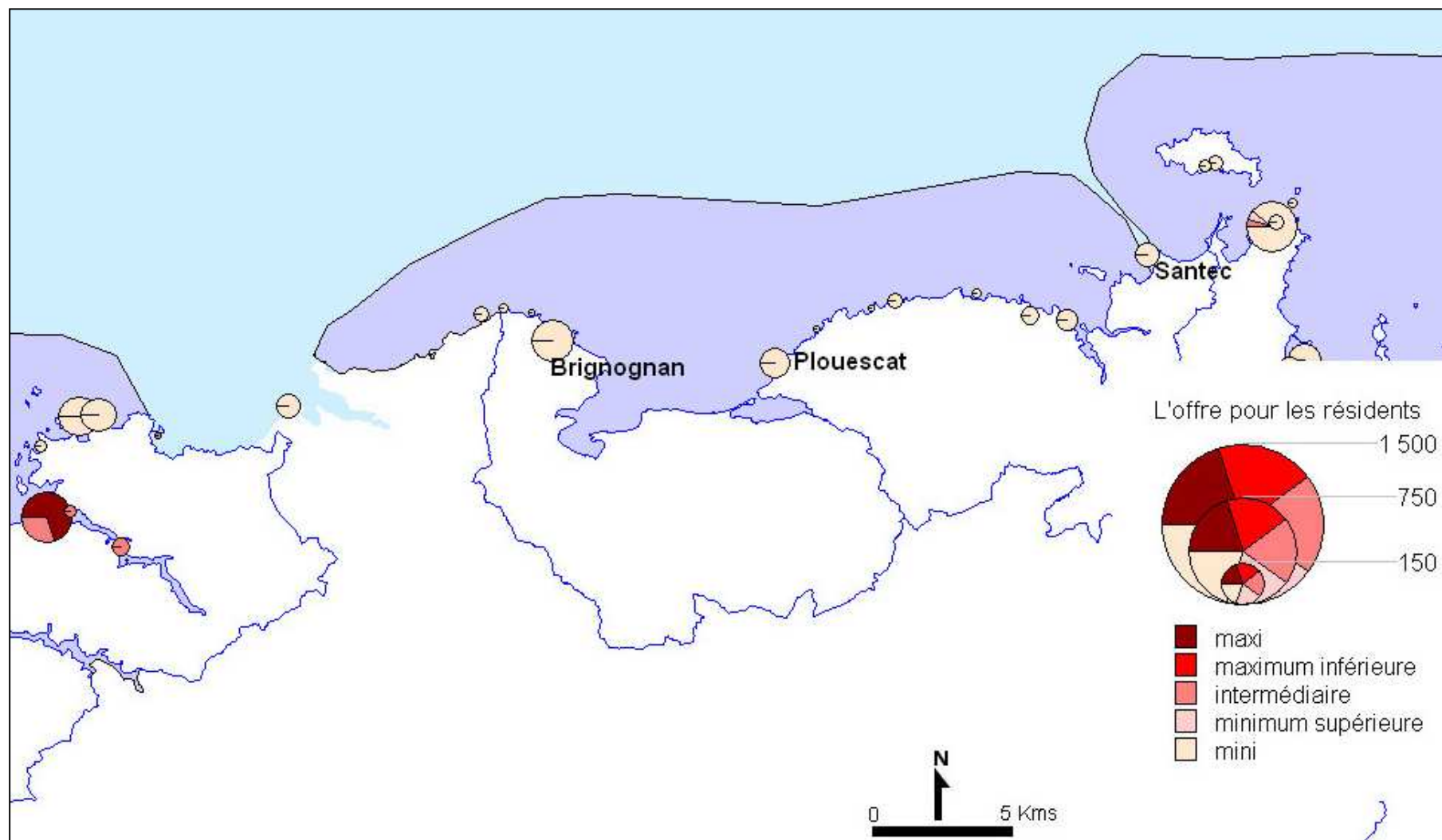
Fig.45. L'offre de places du bassin du Léon oriental

Léon oriental														
Sous-bassin de navigation	dpt	Capacités accueil (hors visiteurs)					Total	Accueil visiteurs					Total visiteurs	
		offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum		offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum		
Santec – Cléder	29	0	0	0	0	460	460	3	0	0	0	0	2	5
Baie Plouescat et Brignogan	29	0	0	0	0	599	599	0	0	0	0	0	7	7
Guisseny – Plouguerneau	29	0	0	10	0	346	356	0	0	0	0	0	1	1
TOTAL		0	0	10	0	1405	1415	3	0	0	0	0	10	13
TOTAL en %		0 %	0 %	0,7 %	0 %	99,3 %		23,1 %	0	0	0	0	76,9 %	

- **Santec – Cléder**

A l'est du bassin de navigation, les communes de Santec et Cléder proposent 369 places exclusivement sur bouées et à l'échouage, autrement dit dans l'offre minimum. Elles se répartissent dans sept ports abris ou mouillages. Cet espace est délimité à l'est par l'île de Batz et le vieux port de Roscoff, statistiquement compris dans le bassin de la Baie de Morlaix. En effet, les abords de Batz peuvent servir de terrain de jeu aux pêcheurs-plaisanciers de Santec et Cléder tandis que Roscoff leur propose certaines prestations qu'il ne peuvent trouver plus près (carénage...). La structuration par Roscoff de ce micro bassin sera assurément renforcée par l'aménagement prochain du port de plaisance de Bloscon.

Fig. 46. Localisation des ports et mouillages du bassin du Léon oriental



- **Baie de Plouescat et Brignogan**

Ce micro bassin s'étend de part et d'autre de la Baie depuis Plouescat à l'est à Kerlouan à l'ouest. Paradoxalement, c'est de part et d'autre de cette baie ouverte au nord que sont accueillis les presque 400 bateaux de plaisance de cette zone. La Baie en elle-même est synonyme de zone de protection (réserve ornithologique, cordon dunaire, etc.) et n'accueille aucun bateau de plaisance. A l'est, la commune de Plouescat dont le littoral s'offre aux vents dominants de nord-ouest accueille près de 160 embarcations essentiellement dans le port de mouillage de Porsguen. A l'est la commune de Brignogan-Plage offre assurément le meilleur abri au fond d'une petite baie ou est niché le port de Pontusval. Ce dernier représente à lui seul un peu plus de la moitié des capacités d'accueil de ce secteur qu'il structure autant que faire se peut grâce à une aire de carénage hors normes européennes.

- **Guisseny – Plouguerneau**

A l'extrémité ouest du bassin de navigation, depuis l'anse de Tresseny jusqu'à la pointe de Roc'h Pelgunt au nord de Plouguerneau, le troisième micro bassin accueille quant à lui un peu moins de 270 bateaux dans une anse ouverte au nord. Si l'offre minimum n'est ici pas exclusive au contraire des deux précédents, elle demeure ultra majoritaire (plus de 96 % des postes). Le minuscule port abri de Koréjou à Plouguerneau (seulement 10 places) résume à lui seul l'offre intermédiaire (et donc l'offre de référence) du micro bassin et même de l'ensemble du bassin de navigation.

6.1.2. Les services et équipements portuaires structurants

Le bassin du Léon oriental est dépourvu de la plupart des prestations portuaires significatives (**fig. 47**). Les plaisanciers des ports et mouillages des micro bassins est et ouest peuvent toutefois se tourner respectivement vers les ports de Roscoff et de l'Aber Wrac'h pour certains services. Au cœur du Léon oriental, seul le port de Plouescat présente quelques services notables. On notera une aire de carénage non conforme aux normes européennes au port de pontusval à Brignogan-Plage.

Fig. 47. Services et équipements portuaires structurants (Léon oriental)

Sous-bassin de navigation	Port de plaisance	carburant (GO + SP)	manutention navires habitables	récupération eaux usées	aire carénage aux normes	récupération huiles usagées	Internet et wifi
Santec - Cléder	Poulenu et Kerfissien (Cléder)	non	non	non	non	non	non
Baie de Plouescat et Brignogan	Porsguen (Plouescat)	oui	oui *	non	non	oui	non
Baie de Plouescat et Brignogan	Pontusval (Brignogan)	non	oui *	non	non	non	non
Guissény - Plouguerneau	Koréjou (Plouguerneau)	non	non	non	non	non	non

* prestataire privé hors port

6.1.3. Le profil de la flottille des ports et mouillages

Premier bassin de navigation breton de ce point de vue, et signe d'une prépondérance de la pêche-promenade là encore, les petites embarcations à moteur représentent plus de 70 % de la flottille des ports et mouillages du Léon oriental (fig. 48). C'est 7,5 points de plus que le deuxième bassin. L'absence de port structurant et donc d'alternative aux postes sur bouées contribue naturellement à un tel taux. Elle explique aussi une présence non négligeable des voiliers habitables au sein des mouillages léonards : près de 12 % des embarcations, qui plus est dans cette zone d'échouage qui implique souvent le béquillage des « quillards ». Dans les autres bassins de Bretagne nord, les propriétaires de voiliers privilégieront naturellement les ports pontons, d'où des taux parfois supérieurs à 70 % concernant le nombre de bateaux à moteur au sein des bouées. Compte tenu de la faiblesse de l'offre de ce bassin, conjuguée à l'éloignement des pôles urbains, les bateaux de taille moyenne supérieure sont rares (1,75 % de 8-10 mètres) et ceux de grande taille probablement inexistant (aucun navire recensé au-delà de 10 mètres).

Fig. 48. La flottille 2008 des ports et mouillages (Léon oriental)

Léon oriental	voile					moteur					Total
	< 6 m	6-8 m	8-10 m	10-12 m	> 12 m	< 6 m	6-8 m	8-10 m	10-12 m	> 12 m	
ZMEL et ports abris	7,37%	10,13%	1,75%	0,00%	0,00%	70,44%	10,31%	0,00%	0,00%	0,00%	1086

6.2. La pression de la demande

Tant au niveau du passage que des listes d'attente, la pression de la demande est pour ainsi dire nulle dans les ports et mouillages du Léon oriental : seulement une cinquantaine de bateaux accueillis en 1999⁵¹ dans le seul port de Pontusval et autant d'inscrits sur listes d'attente équitablement répartis entre ce même port et celui de Plouescat. Pour leur part les plaisanciers croisiéristes évitent les escales en Léon oriental au profit des ports des bassins voisins, port de l'Aber Wrac'h en tête.

⁵¹ Données 2003-2008 non communiquées.

7. Côte des Abers

Fig. 49. Localisation du bassin de navigation de la Côte des Abers



A l'extrémité nord-ouest de la Bretagne, la Côte des Abers recouvre près de 260 km². L'île vierge et la Pointe Saint-Mathieu marquent respectivement ses marges nord et sud tandis que Ouessant clôt le bassin de navigation à l'ouest (**fig. 49**). Comme son nom l'indique, ce bassin est caractérisé par un certain nombre d'abers parfois profonds qui accueillent une part importante des bateaux de plaisance du secteur. Plus qu'ailleurs, les abris naturels sont primordiaux dans ce bassin faisant face à la houle et aux vents dominants d'ouest et de nord-ouest et indissociables de passages délicats aux noms évocateurs (fromveur⁵²) et de naufrages restés dans les mémoires. Là encore les îlots de proximité sont nombreux et laissent supposer à juste titre l'existence d'une activité affirmée de pêche-plaisance.

7.1. L'offre des ports et mouillages

7.1.1. Les capacités d'accueil

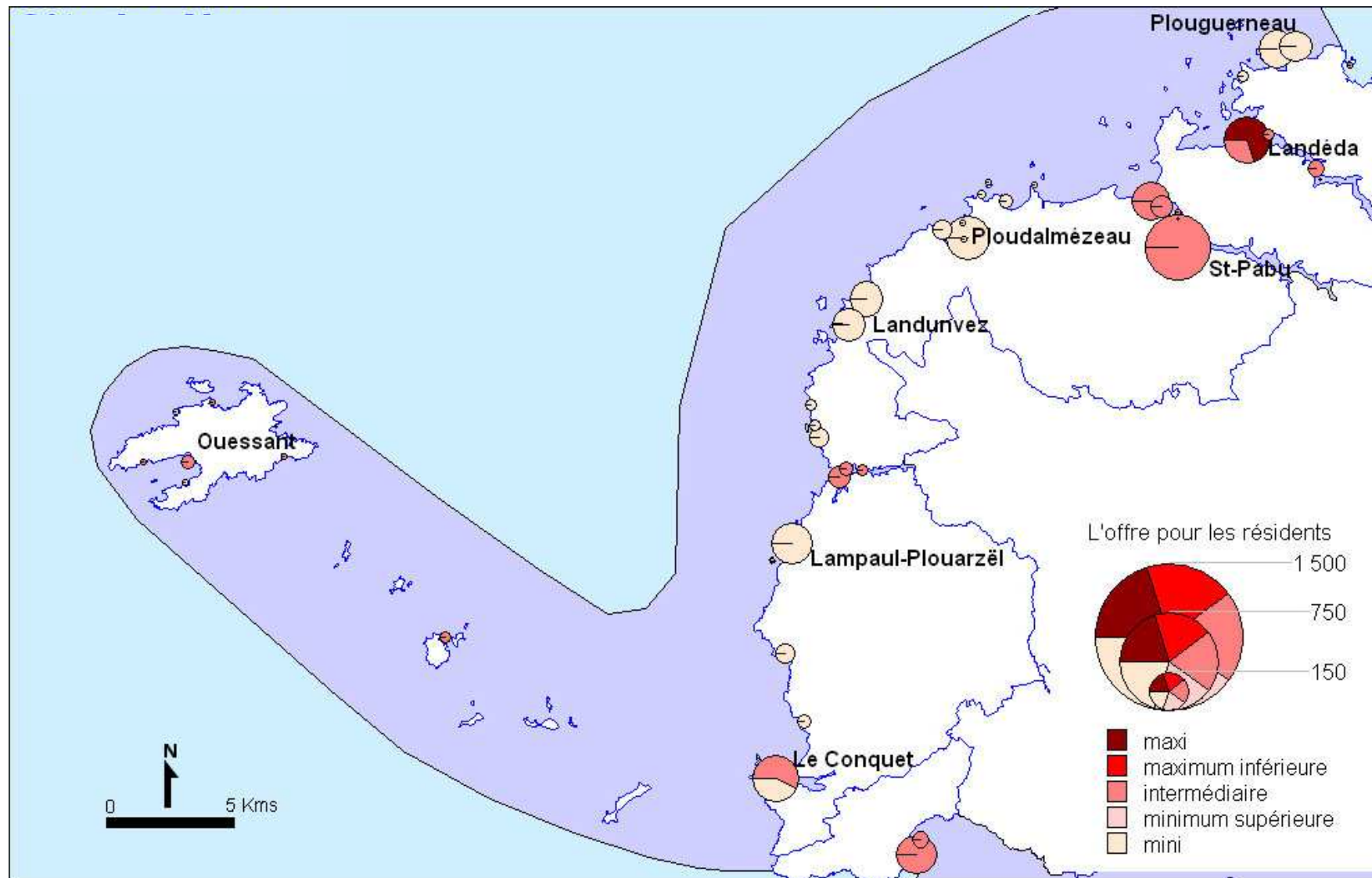
La Côte des Abers accueille 4579 bateaux stationnés dans un port structurant, une petite dizaine de ports abri et 62 zones de mouillages. Ils se répartissent dans quatre sous-bassins de navigation. Bien que les marnages soient là encore importants, l'offre minimum n'est pas aussi dominante que dans la plupart des bassins de Bretagne nord bien qu'elle demeure majoritaire (53,6 % des places). En effet, les lits des différents abers ont permis le développement de nombreux postes toujours à flot, principalement dans l'offre intermédiaire (41,5 % de l'offre globale), mais aussi dans l'offre maximum (4,9 % des capacités) exclusivement présente dans le port de l'Aber Wrac'h (**Fig. 50, 51 et annexe 5.7.**).

Fig.50. L'offre de places du bassin de la Côte des Abers

Côtes des abers													
Sous-bassin de navigation	dpt	Capacités accueil (hors visiteurs)					Total	Accueil visiteurs					Total visiteurs
		offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum		offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	
Abers Wrac'h et Benoît	29	222	0	1126	0	1076	2424	80	0	40	0	0	120
Aber Ildut	29	2	0	448	0	1088	1538	0	0	41	0	0	41
Ria du Conquet	29	0	0	178	0	258	436	0	0	11	0	0	11
Ouessant – Molène	29	0	0	149	0	32	181	0	0	17	0	0	17
TOTAL		224	0	1901	0	2454	4579	80	0	109	0	0	189
TOTAL en %		4,89 %	0 %	41,52 %	0 %	53,59 %		42,3 %	0	57,7 %	0	0 %	

⁵² Fromveur : « Grande peur » en breton

Fig. 51. Localisation des ports et mouillages du bassin de la Côte des Abers



Plutôt qu'en sous-bassins, précisons que la Côte des Abers aurait pu être scindée en trois voire quatre bassins de navigation distincts compte tenu du peu d'interdépendances observables entre :

- la partie nord autour des Abers Wrac'h et Benoît polarisée par le port de l'Aber Wrac'h,
- la partie médiane entre les Pointes de Landunvez et de Corsen de part et d'autre de l'Aber Ildut au sein duquel le port homonyme offre un niveau d'équipement et de services relativement satisfaisant,
- et la partie sud entre la Pointe de Corsen et la ria du Conquet incluse, sous-bassin comprenant pour sa part un micro-bassin insulaire autour de Ouessant et Molène.

- **Les Abers Wrac'h et Benoît (Côte des Abers nord)**

Sur une soixantaine de km² entre l'île Vierge et l'anse de Portsall incluse, la partie nord de la Côte des Abers regarde vers le nord-ouest. Elle accueille 2424 bateaux dans 46 ports et mouillages et est commandée par l'unique port structurant du bassin de navigation, en l'occurrence celui de l'Aber Wrac'h grâce auquel l'offre maximum représente 9,2 % des capacités d'accueil de ce sous bassin. Conséquence de la présence des deux plus vastes abers du bassin de navigation, l'offre intermédiaire est plutôt bien représentée (46,5 % des postes).

- **L'Aber Ildut (Côte des Abers centre)**

Sur une vingtaine de km², entre les pointes de Landunvez et de Corsen, de part et d'autre de l'Aber Ildut, la partie médiane de la Côte des Abers comprend quatorze ports et mouillages pour 1538 places. L'Aber Ildut constitue le cœur de ce sous-bassin par les services portuaires qui s'y trouvent et sa qualité d'abri naturel au sein d'un sous-bassin par ailleurs très exposé aux vents et à la houle d'ouest. L'essentiel de l'offre de référence de ce secteur relève de l'offre intermédiaire et correspond à 29,1 % des capacités d'accueil. Elle se concentre essentiellement dans l'Aber alors que l'offre minimum (échouage sur bouées) domine en dehors de celui-ci.

- **La Ria du Conquet (Côte des Abers sud)**

Au sud de la Pointe de Corsen, un troisième ensemble est identifiable. Il s'étend jusqu'à la Ria du Conquet incluse, laquelle accueille près de 72 % des bateaux du secteur grâce au port du même nom. Celui-ci accueille en outre l'intégralité de l'offre de référence sous forme de postes relevant de l'offre intermédiaire et qui correspondent à 40,8 % des capacités d'accueil de ce sous-bassin. Outre les îlots et rochers de

proximité caractéristiques de la Bretagne septentrionale, ce sous-bassin présente une île à moins de 3 milles au large du Conquet, Béniguet, qui annonce l'archipel de Molène.

- **Ouessant - Molène**

De part et d'autres du Fromveur, sur une zone recouvrant une centaine de km² environ, Ouessant et Molène proposent respectivement 101 et 80 places sur bouées, soit 3,9 % des capacités d'accueil du bassin de navigation. A l'exception du passage relatif à des plaisanciers croisiéristes, le micro bassin Ouessant – Molène fonctionne finalement en vase clos via les seuls plaisanciers insulaires. En effet, rares sont les flux plaisanciers entre ces îles et les abris continentaux les plus proches compte tenu de l'éloignement relatif de ces derniers (à 6 milles de Molène et 11 de Ouessant) et surtout de conditions de navigation particulièrement délicates. Concernant l'offre, un peu plus des trois quarts se situent dans l'offre intermédiaire. Le faible nombre de places explique pour partie la faible part de l'offre minimum (24,4 %) en comparaison aux taux bien supérieurs existants sur le continent.

7.1.2. Les services et équipements portuaires structurants

Grâce au port de l'Aber Wrac'h, la Côte des Abers présente la totalité des prestations de haut niveau (**fig. 52**). Cependant, sa situation très excentrée au nord du bassin tempèrera ce propos. La donne est encore moins flatteuse si l'on considère ce secteur comme une succession de bassins de navigation distincts et non pas comme quelques sous-bassins relevant d'un même ensemble. Les services et équipements de la partie sud présenteraient donc un certain déficit tant pour les plaisanciers locaux (carénage aux normes) que pour les visiteurs (eaux usées, Internet / wifi).

Fig. 52. Services et équipements portuaires structurants (Côte des Abers)

Sous-bassin de navigation	Port de plaisance	carburant (GO + SP)	manutention navires habitables	récupération eaux usées	aire carénage aux normes	récupération huiles usagées	Internet et wifi
Côte des abers nord	L'Aber Wrac'h	oui	oui	oui	oui	oui	oui
Côte des abers nord	Portsall (Ploudalmézeau)	non	non	non	non	oui	non
Côte des abers nord	Trémazan (Landunvez)	non	oui *	non	non	non	non
Côte des abers centre	Argenton	non	oui *	non	non	non	non
Côte des abers centre	L'Aber Ildut	oui	oui	non	oui ?	oui	non
Côte des abers sud	Le Conquet	non	oui *	non	non	oui	non

* prestataire privé hors port

oui? Information « normes européennes » non communiquée

7.1.3. Le profil de la flottille des ports et mouillages

La Côte des Abers présente une forte propension à la pêche-promenade (52,5 % de bateaux à moteur de moins de 6 mètres – **fig. 53**). Les pêcheurs plaisanciers sont vraisemblablement plus nombreux encore compte tenu de la part des 6-8 mètres motorisés (près de 26 % des embarcations). Quant aux voiliers, habitables pour plus de la moitié d'entre eux, ils représentent le cinquième de la flottille stationnée dans les ports et mouillages.

Fig. 53. La flottille 2008 des ports et mouillages (Côte des Abers)

Côte des abers	voile					moteur					Total
	< 6 m	6-8 m	8-10 m	10-12 m	> 12 m	< 6 m	6-8 m	8-10 m	10-12 m	> 12 m	
Ports	9,03%	12,77%	10,90%	8,41%	3,43%	31,15%	19,94%	3,74%	0,31%	0,31%	321
ZMEL et ports abris	8,48%	5,83%	3,19%	0,29%	0,13%	54,37%	25,73%	1,96%	0,00%	0,00%	3785
TOTAL	8,52%	6,38%	3,80%	0,93%	0,39%	52,55%	25,28%	2,09%	0,02%	0,02%	4106

7.2. La pression de la demande

7.2.1. Le passage

De l'ordre de 4700 à 5000 bateaux font annuellement escale sur la Côte des Abers pour environ 6800 à 9200 nuitées bateaux. Le port de l'Aber Wrac'h, assurément le mieux adapté à l'accueil visiteurs entre la Côte de Granit rose et Brest ou Camaret totalise à lui seul 80 à 86 % du passage du bassin de navigation. Par sous bassin, la répartition est la suivante :

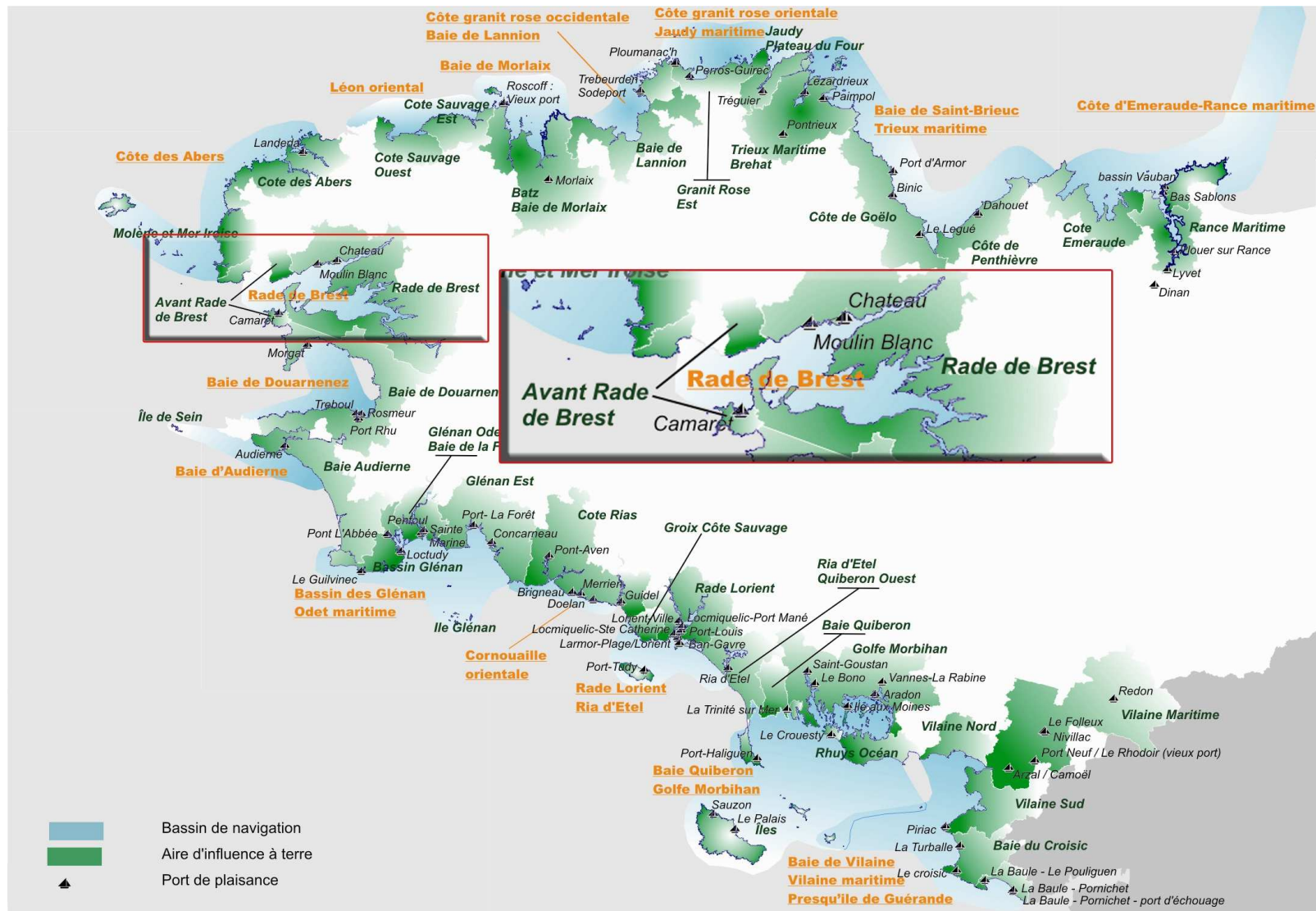
- Côte des Abers nord : 4200 à 4300 bateaux visiteurs pour 5300 à 7200 nuitées dans deux ports (celui de l'Aber Wrac'h – 4000 bateaux pour 5 à 7000 nuitées à lui seul – et Le Paluden situé plus en amont),
- Côte des Abers centre : 380 à 520 bateaux pour 1300 à 1650 nuitées dans le seul port de l'Aber Ildut
- Côte des Abers sud : 40 à 45 bateaux pour 50 à 60 nuitées essentiellement dans le port du Conquet,
- Ouessant – Molène : 70 à 75 bateaux pour 140 à 145 nuitées enregistrées à Molène (aucun chiffre n'a pu être obtenu concernant le passage dans les ports et mouillages ouessantins).

7.2.2. Les listes d'attente

Les ports et mouillages de la Côte des Abers avancent près de 290 inscriptions sur listes d'attente dont un peu plus de 60 % pour le port de l'Aber Wrac'h. Les quelques autres sites renseignés affichent entre une dizaine et 40 noms (Aber Ildut, Porspaul, Le Conquet, Argenton). Selon les sites du bassin de navigation, la pression de la demande peut être considérée de faible à modérée.

8. Rade de Brest

Fig. 54. Localisation du bassin de navigation de la Rade de Brest



Ce bassin de navigation de près de 250 km² ne correspond pas stricto-sensu à la Rade de Brest puisqu'il la déborde au-delà de son goulet (fig. 54). Ses marges occidentales s'inscrivent entre le littoral de la commune de Plougonvelin au nord et les Tas de Pois voire la Pointe de Dinan à l'extrémité ouest de la Presqu'île de Crozon. A l'est, le bassin remonte profondément l'Elorn jusqu'à Landerneau et l'Aulne jusqu'à Châteaulin. La Rade en elle-même constitue un exceptionnel abri naturel d'environ 175 km² si on lui adjoint les cours de l'Elorn et de l'Aulne. Elle est semble-t-il prédestinée à l'accueil des équipements légers pour la plaisance. Si ces derniers y sont particulièrement nombreux, ils côtoient également des infrastructures plus importantes, en particulier au contact de Brest au nord de la Rade. Aussi les bateaux de pêche-promenade côtoient-ils ceux taillés pour la croisière.

8.1. L'offre des ports et mouillages

8.1.1. Les capacités d'accueil

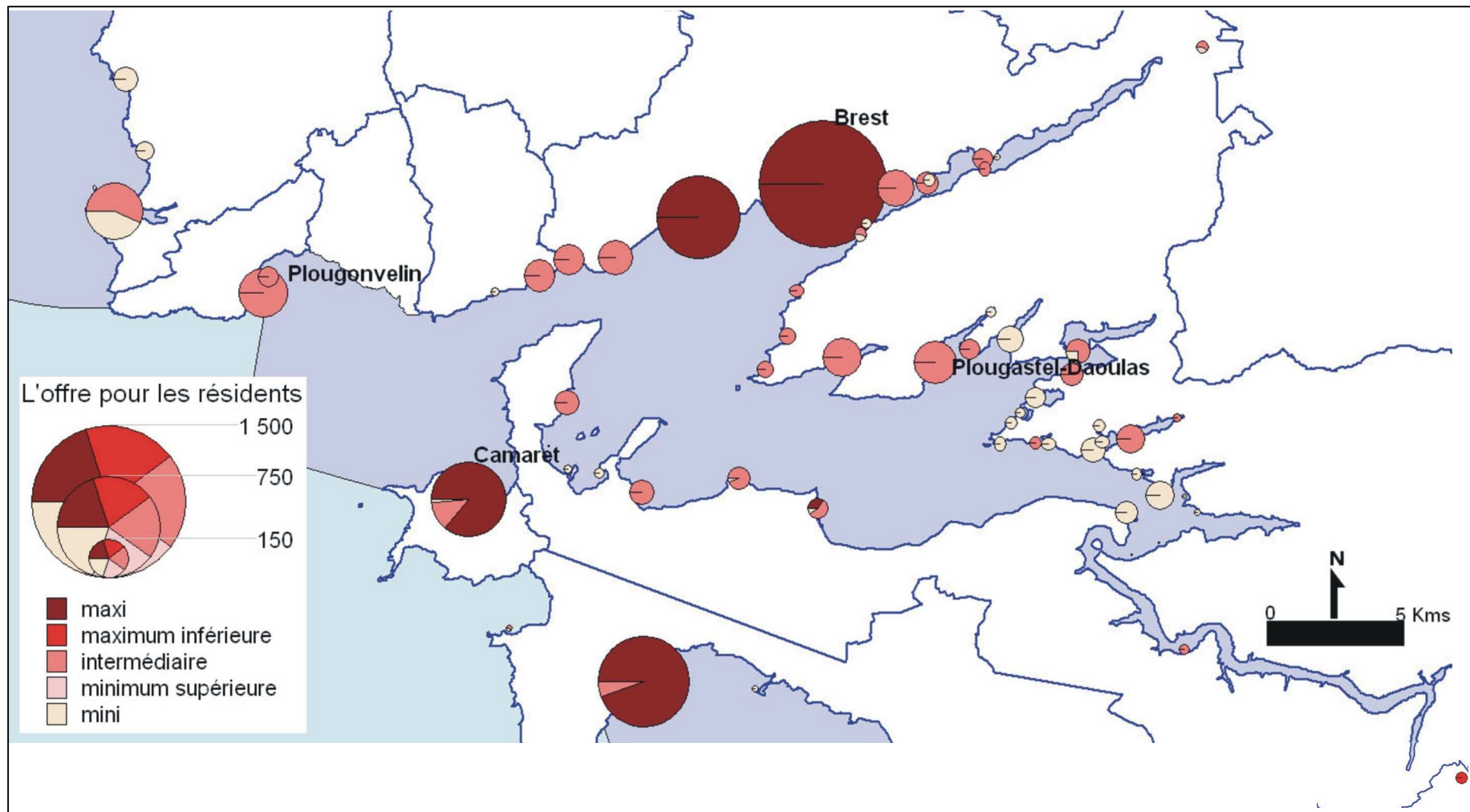
Le bassin de navigation de la Rade de Brest accueille 6121 bateaux dans 4⁵³ ports structurants, une dizaine de ports abri et 71 zones de mouillages. Grâce à ses ports structurants, dont le premier de Bretagne en terme de capacités d'accueil à flot, l'offre maximum de la Rade de Brest représente 39,5 % de l'offre globale. L'offre intermédiaire dépasse pour sa part les 42 %, tant et si bien qu'avec 17,2 % de postes à l'échouage sur bouées, l'offre minimum est très loin des taux affichés dans les bassins de Bretagne nord, tous proches voire très supérieurs à 50 % (Fig. 55, 56 et annexe 5.8.).

Fig. 55. L'offre de places du bassin de la Rade de Brest

Rade de Brest														
Sous-bassin de navigation	dpt	Capacités accueil (hors visiteurs)						Accueil visiteurs						
		offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	Total	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	Total visiteurs	
Rade de Brest – Elorn - Aulne	29	1968	40	2175	13	1037	5233	220	10	13	15	15	273	
Avant rade	29	450	0	425	0	13	888	200	0	30	0	0	230	
TOTAL		2418	40	2600	13	1050	6121	420	10	43	15	15	503	
TOTAL en %		39,5 %	0,65 %	42,47 %	0,21 %	17,15 %	100	83,5 %	1,99 %	8,55 %	2,98 %	2,98 %	100	

⁵³ Outre trois ports structurants incontestables (Le Moulin-Blanc, Camaret et le tout récent port du Château), un quatrième site, aux prestations modestes il est vrai, a été considéré comme tel : Port-Launay. Des capacités d'accueil à quai toujours à flot et une fréquentation estivale non négligeable facilitée par certains services (douches, sanitaires, eau et électricité à quai) ont plaidé en sa faveur. Néanmoins, si ce port situé sur l'Aulne attire un certain nombre de plaisanciers croisiéristes notamment britanniques, il ne polarise en rien la plaisance locale puisqu'il n'assure ni l'avitaillement en carburant, ni le carénage pas plus que la manutention des bateaux ou la récupération des huiles usagées.

Fig. 56. Localisation des ports et mouillages du bassin de la Rade de Brest



Deux sous ensembles peuvent être considérés dans ce bassin de navigation : d'une part la Rade de Brest au sens strict (comprenant néanmoins les parties aval de l'Elorn jusqu'à Landerneau et de l'Aulne jusqu'à Châteaulin), délimitée par le Goulet homonyme et commandée par les ports brestois (Le Moulin-Blanc et le port du Château), d'autre part le secteur que l'on peut qualifier d'avant rade autour du port de Camaret.

- **La Rade de Brest – Elorn – Aulne**

Totalisant plus de 70 % de la superficie totale du bassin de navigation, et naturellement mieux protégée que l'avant rade, cet ensemble représente 85,5 % des capacités d'accueil. Si les parties nord et sud-ouest de la rade bénéficient de la proximité des ports brestois, les ports et mouillages situés au sud-est, en particulier sur l'Aulne, sont pour leur part très excentrés (ce secteur aurait d'ailleurs pu être appréhendé comme un sous-bassin à part entière). Dans la Rade de Brest stricto sensu, la répartition de l'offre est approximativement la même que celle du bassin de navigation dans son ensemble : 37,6 % pour l'offre maximum, 41,6 % pour l'intermédiaire et 19,8 % pour l'offre minimum. Il est vrai que le second sous bassin influe assez peu sur ces taux puisqu'il ne représente que 14,5 % des capacités d'accueil globale du bassin de navigation.

- **L'avant-Rade**

Deux anses se faisant face constituent l'essentiel de ce sous bassin : l'anse de Berthaume au nord-ouest qui accueille environ 350 mouillages dépendant de la commune de Plougonvelin et l'anse de Camaret au sud-est où se situe le port homonyme et ses 525 places en majorité sur pontons. Un peu plus au sud, au-delà de la Pointe de Pen Hir et des Tas de Pois, l'Anse de Dinan accueille une petite dizaine d'embarcations au mouillage. L'offre maximum représente un peu plus de la moitié de l'offre du sous bassin (50,7 %) et l'offre intermédiaire un peu moins (47,9 %). L'offre intermédiaire, synonyme d'échouage, est quant à elle négligeable (moins de 1,5 %).

8.1.2. Les services et équipements portuaires structurants

Chacun des deux ports brestois assure l'ensemble des prestations de haut niveau (**fig. 57**). Celui de Camaret présente un panel assez complet. Il y manque toutefois une aire de carénage et son service n'est que partiel concernant le carburant (seul le plein en gazole y est possible). On relèvera le sous équipement manifeste de la moitié sud-est du bassin de navigation.

Fig. 57. Services et équipements portuaires structurants (Rade de Brest)

Sous-bassin de navigation	Port de plaisance	carburant (GO + SP)	manutention navires habitables	récupération eaux usées	aire carénage aux normes	récupération huiles usagées	Internet et wifi
Rade de Brest	Le Château	oui	oui	oui	oui	oui	oui
Rade de Brest	Le Moulin Blanc	oui	oui	oui	oui	oui	oui
Rade de Brest	Le Tinduff (Plougastel-Daoulas)	non	oui *	non	oui ?	oui	non
Rade de Brest	Le Fret	non	oui *	non	non	non	non
Rade de Brest	Roscanvel	non	oui *	non	non	non	non
Avant rade	Camaret	non	oui	oui	non	oui	oui

* prestataire privé hors port

oui? Information « normes européennes » non communiquée

8.1.3. Le profil 2008 de la flotte des ports et mouillages

ATTENTION ! N'ayant pu obtenir la répartition voile / moteur pour les ports structurants, seules les données « mouillages et ports abris » sont relativement fiables. Toutefois, les gestionnaires des ports du Moulin-Blanc et de Camaret ayant fourni la répartition par taille, nous nous sommes risqué à quelques taux pour les petites et grandes tailles au sein des ports pontons (en italique dans le tableau ci-dessous).

Sans que nous puissions l'évaluer de façon précise, et bien que minoritaire, la part des voiliers est assurément importante en Rade de Brest étant donné le nombre important de bateaux de moyenne et grande taille (près de 40 % d'embarcations comprises entre 6 et 8 mètres et plus de 16 % de 8 mètres et plus – **fig. 58**). Il est assez vraisemblable que la voile représente plus de 40 % de la flotte des ports et mouillages. Quant aux seuls voiliers habitables, ils représentent probablement 30 à 35 % des bateaux stationnés dans la Rade. La proximité immédiate d'une importante agglomération et la présence d'environ 2500 places sur pontons contribuent à une telle proportion. Ceci dit, les bateaux à moteur de moins de 6 mètres, synonymes de pêche-promenade, sont là encore la catégorie la mieux représentée, même si leur majorité n'est plus que relative (sans doute plus de 38 % du total). De surcroît, grâce aux embarcations à moteur comprises entre 6 et 8 mètres, la pêche-plaisance concerne probablement plus de la moitié de la flotte.

Fig. 58. La flotte 2008 des ports et mouillages (Rade de Brest)

Rade de Brest	voile					moteur					Total
	< 6 m	6-8 m	8-10 m	10-12 m	> 12 m	< 6 m	6-8 m	8-10 m	10-12 m	> 12 m	
Ports	4,10%	?	?	7,30%	2,70%	20,40%	?	?	0,80%	0,30%	2528
ZMEL et ports abris	5,39%	9,80%	1,97%	0,00%	0,00%	52,93%	29,91%	0,00%	0,00%	0,00%	3593
TOTAL	4,91%	?	?	3,02%	1,11%	39,49%	?	?	0,33%	0,13%	6121

8.2. La pression de la demande

8.2.1. Le passage

En 2007 et 2008, le bassin de navigation de la Rade de Brest a accueilli entre 7600 et 8900 bateaux par an pour environ 17 à 22.000 nuitées bateaux. Situé au contact des grands flux de croisières longeant l'ouest du Finistère, le port de plaisance de Camaret accueille à lui seul 80 % des bateaux visiteurs pour « seulement » 72 % des nuitées. Outre le charme certain du site, la localisation de ce port, juste avant le Raz de Sein ou la Pointe Saint-Mathieu selon que l'on vienne du nord ou du sud de la Bretagne, explique en grande partie son succès (4^e port breton pour le nombre de bateaux visiteurs). Camaret étant situé à l'extérieur de la Rade, celle-ci n'accueille finalement que 1600 à 1700 bateaux par an environ, pour l'essentiel sur Brest (1200 à 1350 bateaux pour 4100 à 5700 nuitées) et Port-Launay dans une moindre mesure (300 bateaux pour 350 à 400 nuitées).

Pour sa part, le port du Château a accueilli plus de 1500 bateaux pour plus de 3100 nuitées tant en 2009, année de son ouverture, qu'en 2010. Il est difficile de dire si sa présence influe à la hausse sur la fréquentation globale du bassin de navigation. Il est tout aussi possible qu'un nombre comparable de plaisanciers visiteurs se répartissent désormais essentiellement sur trois ports et non plus deux.

8.2.2. Les listes d'attente

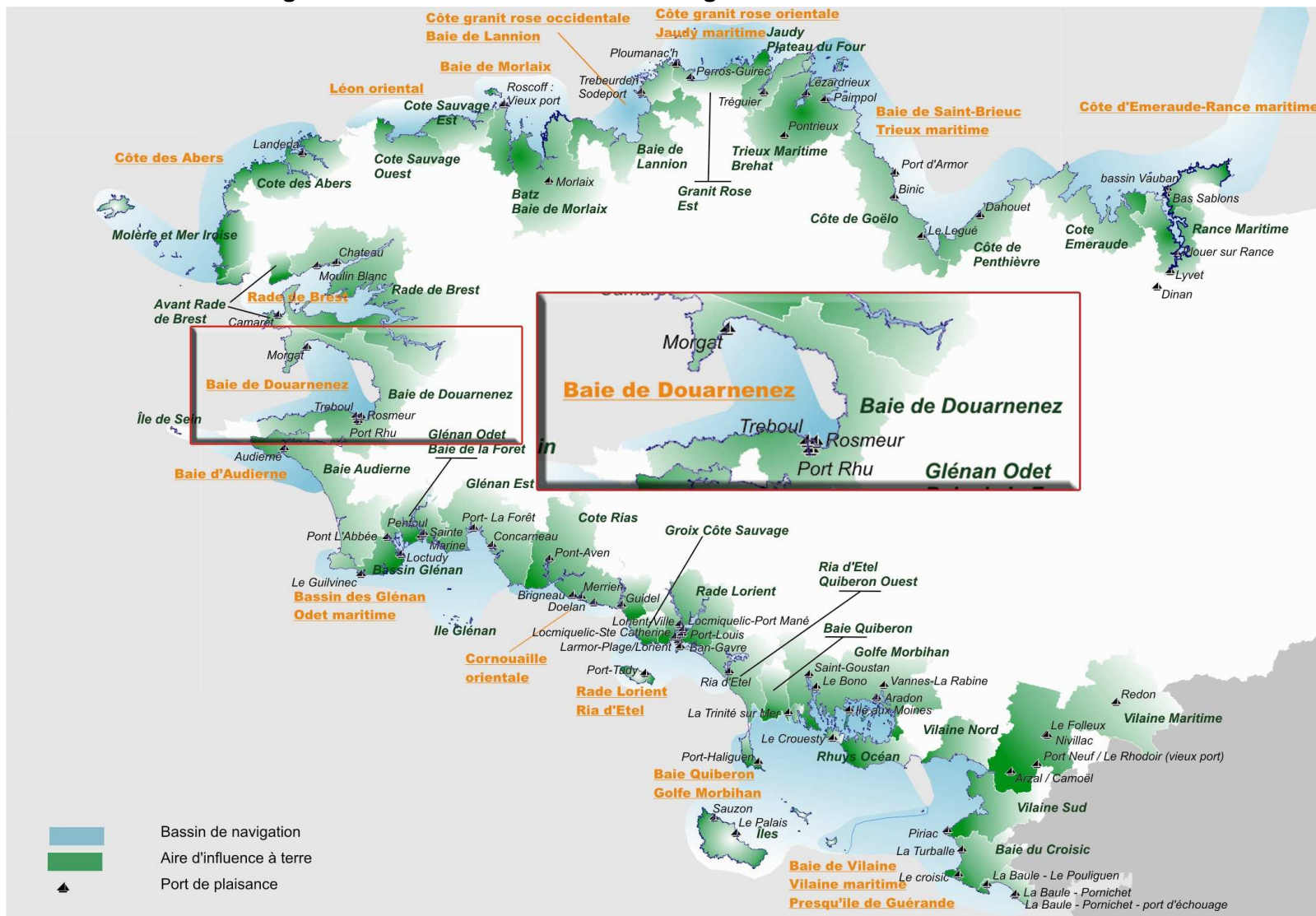
En 2008, près de 1300 noms sont inscrits sur les listes d'attente des ports et mouillages de la Rade de Brest dont près de 72 % au Moulin-Blanc et un peu moins de 22 % à Camaret. Pour leur part les quelques petits ports ou mouillages ayant renseigné la rubrique liste d'attente affichent entre 10 et 30 inscriptions.

L'ouverture du port de plaisance du Château a changé la donne en satisfaisant d'un coup plusieurs centaines de demandeurs. En mai 2011, la demande sur Brest ne correspondait plus qu'à 784 noms (445 au Moulin-Blanc et 339 au Château). Quant à la liste d'attente de Camaret, elle s'est allongée progressivement : 280 inscrits en 2008 contre plus de 300 en juin 2010.

Bien que ces chiffres doivent être appréhendés avec prudence, on peut considérer comme modérée à assez forte la pression de la demande d'un port structurant à l'autre. Bien qu'existante, elle semble en revanche assez faible sur les mouillages.

9. Baie de Douarnenez

Fig. 59. Localisation du bassin de navigation de la Baie de Douarnenez



Sur environ 200 km², entre la Presqu'île de Crozon au nord et le Cap Sizun au sud s'étend la Baie de Douarnenez. Les marges occidentales de ce bassin de navigation se situent de part et d'autres d'une ligne reliant l'extrémité sud du Cap de la Chèvre au nord à la Pointe du Van au sud, deux pointes terminant respectivement la Presqu'île de Crozon et le Cap Sizun (**fig. 59**).

Contrairement à la plupart des autres secteurs littoraux bretons, le trait de côte n'est pas réellement échanuré. Il n'offre donc que très peu d'abris naturels, à telle enseigne que le quart nord-est de la baie, dépourvu du moindre port ou mouillage ne dépend pas du bassin de navigation. Ailleurs, la Baie de Douarnenez n'offre que peu d'infrastructures d'accueil pour la plaisance. De par la morphologie littorale, rares sont les abris épargnés par les houles et vents dominants d'ouest, de noroïs et de suroît. Ce type de côte est naturellement peu propice aux équipements légers qui, une fois n'est pas coutume en Bretagne, sont ici très rares.

9.1. L'offre des ports et mouillages

9.1.1. Les capacités d'accueil

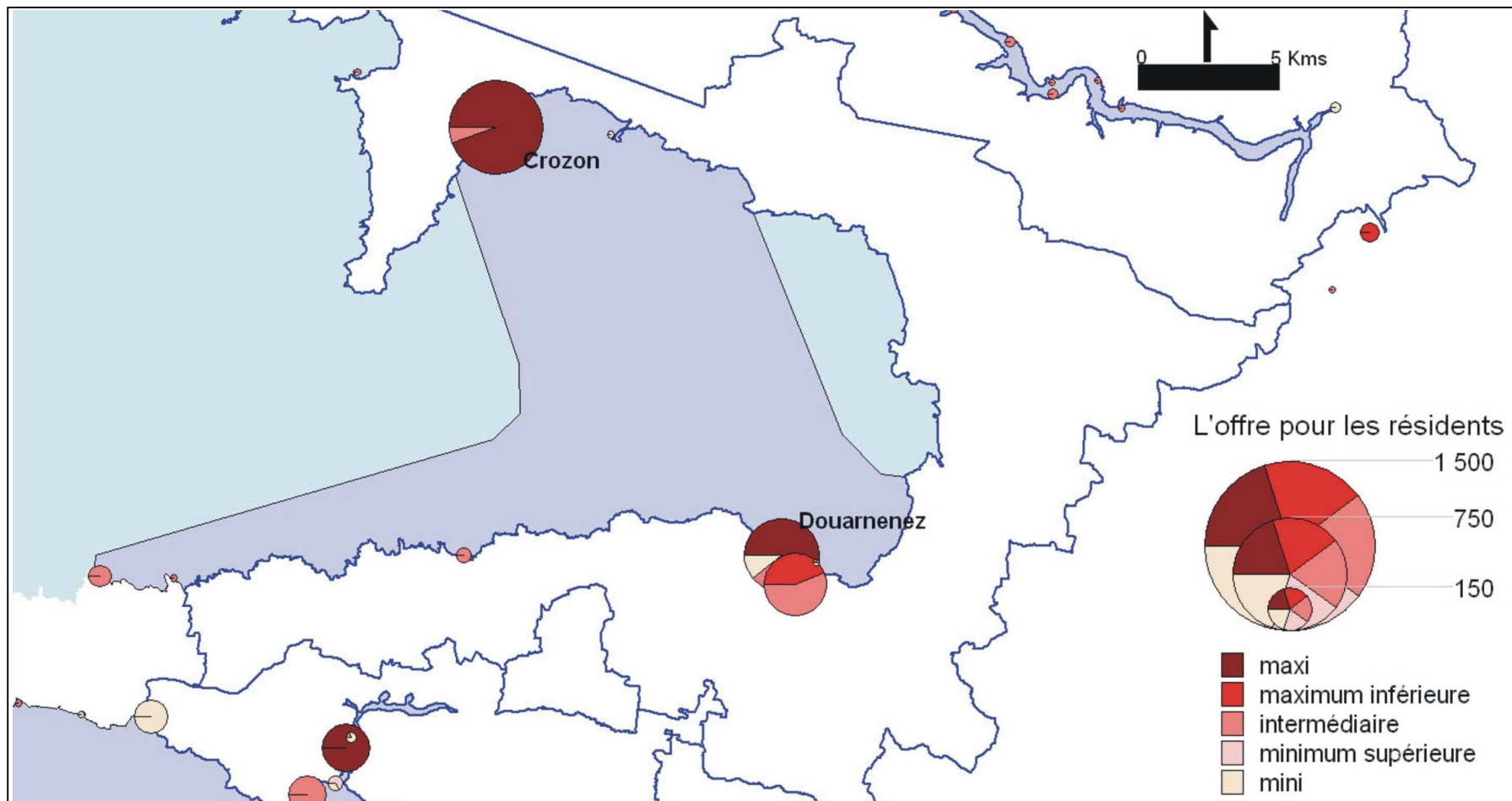
Le Baie de Douarnenez totalise 2038 bateaux dans 3⁵⁴ ports structurants, un unique port-abri et seulement six modestes zones de mouillages. Ce nombre très faible d'installations de plaisance dépareille parmi les bassins de navigation de la région. Du fait de la part très importante des ports structurants dans l'offre globale (près de 78 % des capacités d'accueil), la répartition de l'offre est atypique pour un bassin breton : 52,3 % pour l'offre maximum (près de 58,8 % en intégrant l'offre maximum inférieure) et une offre minimum de seulement 10,7 % ! (**Fig. 60, 61 et annexe 5.9.**). Paradoxalement, l'essentiel de cette offre minimum se situe dans les ports, les mouillages relevant quant à eux de l'offre intermédiaire. On relèvera trois zones de concentration de navires dans la baie : le port de plaisance de Crozon-Morgat au nord (35,3 % des capacités d'accueil), l'ensemble constitué des trois sites portuaires de Douarnenez au sud-est (Tréboul, Port-Rhu et Rosmeur – 58,6 % de l'offre –), enfin la côte nord du Cap Sizun au sud-ouest qui accueille ça et là quelques mouillages (5,6 % des postes du bassin).

Fig. 60. L'offre de places du bassin de la Baie de Douarnenez

Baie de Douarnenez													
dpt	Capacités accueil (hors visiteurs)						Accueil visiteurs						
	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL postes annuels	offre maximum	offre maximum supérieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL VISITEURS	
29	1065	160	515	80	218	2038	175	30	1	0	0	206	
TOTAL en %	52,26 %	7,85 %	25,27 %	3,92 %	10,7 %	100 %	85 %	14,6 %	0,5 %	0 %	0 %		

⁵⁴ Les ports de plaisance de Port-Rhu et Douarnenez-Tréboul, parfois considérés comme une seule structure éclatée sur 2 sites et dont le gestionnaire est le même, sont ici dissociés compte tenu du dédoublement de certains services (capitaineries, sanitaires...)

Fig. 61. Localisation des ports et mouillages du bassin de navigation de la Baie de Douarnenez



9.1.2. Les services et équipements portuaires structurants

A l'exception d'Internet et de la wifi, l'ensemble des prestations de haut niveau existent dans le bassin de navigation que ce soit à Crozon-Morgat ou à Douarnenez (fig. 62).

Fig. 62. Services et équipements portuaires structurants (Baie de Douarnenez)

Sous-bassin de navigation	Port de plaisance	carburant (GO + SP)	manutention navires habitables	récupération eaux usées	aire carénage aux normes	récupération huiles usagées	Internet et wifi
Baie de Douarnenez nord	Morgat	oui	oui	oui	oui	oui	wifi seulement
Baie de Douarnenez sud-est	Port-Rhu - Tréboul	oui	oui	oui	oui	oui	wifi seulement

9.1.3. Le profil de la flottille des ports et mouillages

ATTENTION ! N'ayant pu obtenir la répartition voile / moteur, ni même la répartition par taille pour les ports structurants, seules les données « mouillages et ports abris » sont disponibles.

Fig. 63. La flottille des ports et mouillages (Baie de Douarnenez)

Baie de Douarnenez	voile					moteur					Total
	< 6 m	6-8 m	8-10 m	10-12 m	> 12 m	< 6 m	6-8 m	8-10 m	10-12 m	> 12 m	
Ports	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	1565
ZMEL et ports abris	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	83,38%	16,62%	0,00%	0,00%	0,00%	325
TOTAL	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	1890

Plus de 83 % des usagers des quelques mouillages de la Baie de Douarnenez possèdent un bateau à moteur de moins de 6 mètres (fig. 63). Toutefois, les zones de mouillages et ports abris ne représentant que 23,2 % des capacités d'accueil du bassin. Il est donc délicat d'estimer la répartition par taille et par type de propulsion de la flottille dans la baie. Une seule chose est sûre : bateaux de pêche-promenade et voiliers se côtoient sur les pontons.

9.2. La pression de la demande

9.2.1. Le passage

Aucune donnée n'a été obtenue sur ce point pour ce bassin de navigation. On sait néanmoins que le passage se partage entre Morgat et Douarnenez et que les données de 1999 récoltées par l'APPB étaient les suivantes :

- Douarnenez (Tréboul et Port-Rhu) : 968 bateaux pour 1015 nuitées,
- Crozon-Morgat : 1173 bateaux pour 1484 nuitées,

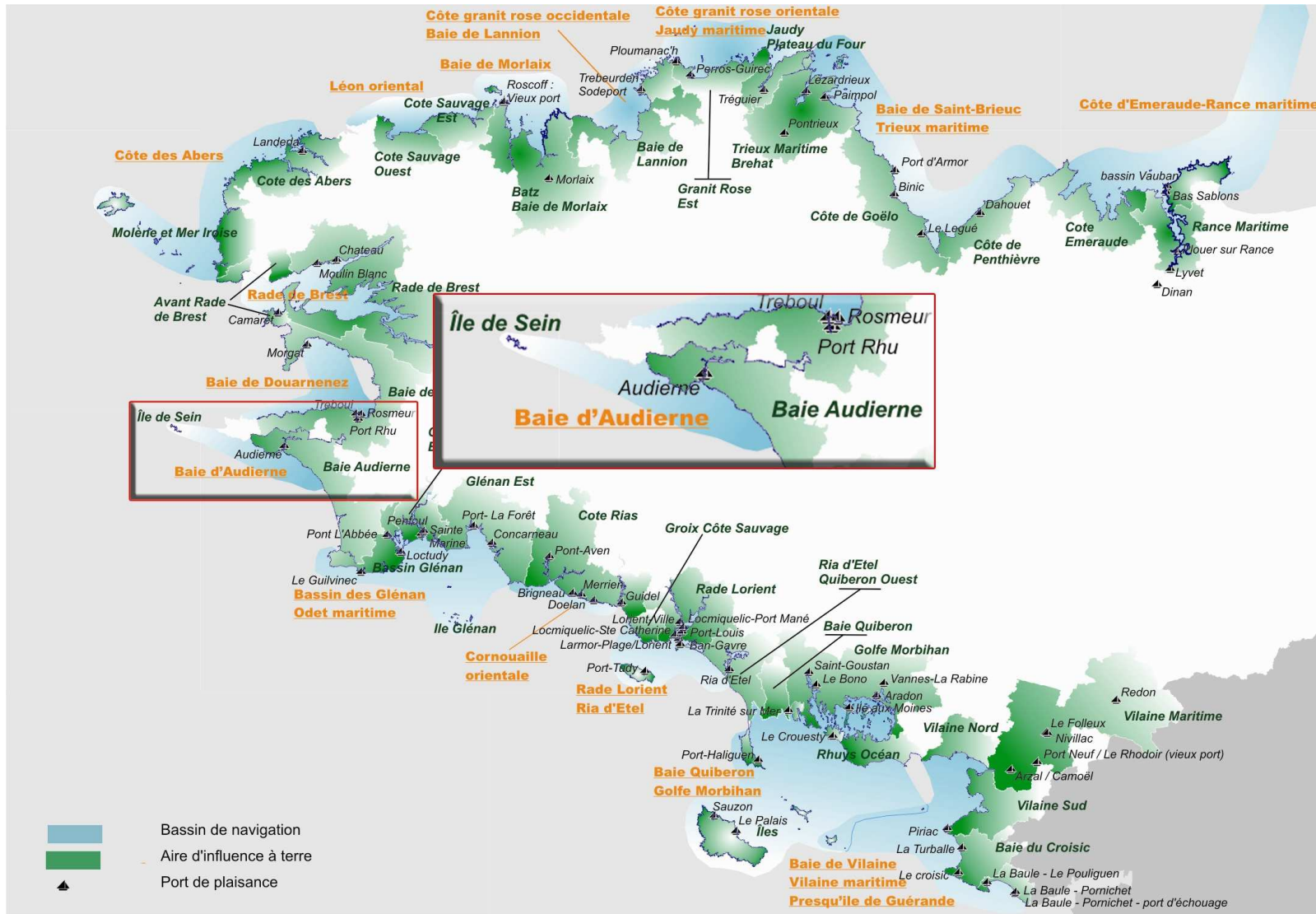
Soit l'ordre de 2100 bateaux pour environ 2500 nuitées bateaux au total.

9.2.2. Les listes d'attente

Informations non communiquées.

10. Baie d'Audierne

Fig. 64. Localisation du bassin de navigation de la Baie d'Audierne



Sur environ 80 km² (135 si on le prolonge jusqu'à l'île de Sein), ce bassin de navigation est confiné à la partie nord de la Baie d'Audierne (**fig. 64**) ; la moitié sud, dépourvue de toute installation de plaisance, demeurant pour sa part le domaine des surfeurs. Il s'étend depuis Plogoff jusqu'à Pouldreuzic, de part et d'autre du port d'Audierne situé en amont de l'embouchure du Goyen, et fait face aux vents de sud et de sud-ouest. Archétype du bassin isolé, la Baie d'Audierne est le plus petit bassin de navigation breton en terme de capacité d'accueil, mais également un bassin stratégique pour la croisière juste avant ou après le franchissement du Raz de Sein selon que l'on vienne du sud ou du nord de la Bretagne.

10.1. L'offre des ports et mouillages

10.1.1. Les capacités d'accueil

Le bassin de navigation de la Baie d'Audierne accueille à peine plus de 940 bateaux dans treize installations de plaisance (un port structurant, trois ports abris et neuf zones de mouillages) sur un modeste linéaire côtier il est vrai. L'offre maximum (un peu moins du quart de l'offre globale) ne se trouve que dans le port d'Audierne. L'offre intermédiaire (23,6 %) concerne essentiellement l'ouest du bassin depuis Plogoff jusqu'à l'île de Sein tandis que l'offre minimum (49 % du total) est caractéristique de la partie orientale (**Fig. 65, 66** et **annexe 5.10.**). Il convient de distinguer deux secteurs dans ce bassin de navigation : d'une part la Baie en elle-même, d'autre part l'île de Sein.

Fig. 65. L'offre de places du bassin de la Baie d'Audierne

Baie d'Audierne													
Sous-bassin de navigation	dpt	Capacités accueil (hors visiteurs)						Accueil visiteurs					
		offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	Total	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	Total visiteurs
Baie d'Audierne	29	232	0	181	25	462	900	0	0	25	8	0	25
Sein	29	0	0	41	0	0	41	0	0	0	0	0	0
TOTAL		232	0	222	25	462	941	0	0	25	8	0	33
TOTAL en %		24,65 %	0 %	23,59 %	2,66 %	49,1 %		0 %	0 %	75,76 %	24,24 %	0 %	

Fig. 66. Localisation des ports et mouillages du bassin de navigation de la Baie d'Audierne



- **La Baie d'Audierne**

Compte tenu du faible nombre de bateaux stationnés sur l'île de Sein, les taux de la seule Baie d'Audierne ne diffèrent que légèrement par rapport à ceux du bassin dans son ensemble. Les 900 places relèvent à 25,8 % de l'offre maximum, 20,1 % de l'offre intermédiaire et 51,3 % de l'offre minimum.

- **L'île de Sein**

Le micro bassin de l'île de Sein couvre environ 16 km². Il accueille une quarantaine de bateaux uniquement dans l'offre intermédiaire. A l'instar de son homologue Ouessant – Molène (cf. Côte des Abers), il fonctionne en vase clos grâce aux seuls plaisanciers insulaires (exception faite du passage relatif aux plaisanciers croisiéristes). En effet, compte tenu de conditions de navigation difficiles, et de l'éloignement relatif des ports et mouillages continentaux les plus proches, les flux plaisanciers entre ces derniers et l'île sont rares.

10.1.2. Les services et équipements portuaires structurants

Mises à part une station carburant ne proposant que du gazole et une aire de carénage au port de Saint-Evette (**fig. 67**) et sous réserve que cette dernière soit conforme aux normes en vigueur, la Baie d'Audierne est dépourvue de toute prestation portuaire significative (la récupération des huiles, assurée au port d'Audierne, constituant somme toute un service présent dans de nombreux petits ports en Bretagne). Ajoutons que s'il existe une seconde aire de carénage à Audierne, celle-ci n'est pas en conformité avec les normes européennes.

Fig. 67. Services et équipements portuaires structurants (Baie d'Audierne)

Bassin de navigation	Port de plaisance ou zone de mouillage	carburant (GO + SP)	manutention navires habitables	récupération eaux usées	aire carénage aux normes	récupération huiles usagées	Internet et wifi
Baie d'Audierne	Saint-Evette	oui	oui *	non	oui ?	non	non
Baie d'Audierne	Audierne	non	oui *	non	non	oui	non
Baie d'Audierne	Penhors (Pouldreuzic)	non	oui **	non	non	non	non

oui? Information « normes européennes » non communiquée

* prestataire privé hors port

** treuil de mise à l'eau

10.1.3. Le profil de la flottille des ports et mouillages

ATTENTION ! N'ayant pu obtenir la répartition voile / moteur, ni même la répartition par taille pour le port d'Audierne, seules les données « mouillages et ports abris » sont relativement fiables.

Fig. 68. La flottille des ports et mouillages (Baie d'Audierne)

Baie d'Audierne	voile					moteur					Total
	< 6 m	6-8 m	8-10 m	10-12 m	> 12 m	< 6 m	6-8 m	8-10 m	10-12 m	> 12 m	
Ports	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	232
ZMEL et ports abris	5,83%	11,33%	3,17%	0,00%	0,00%	58,17%	21,50%	0,00%	0,00%	0,00%	709
TOTAL	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	941

Les mouillages et ports abris du bassin de navigation présentent une flottille composée à 58,2 % de bateaux à moteur de moins de 6 mètres (**fig. 68**). Si ce taux est assurément moindre en intégrant le port de plaisance d'Audierne, leur proportion demeure vraisemblablement supérieure à 50 % sachant que les postes d'amarrage sur bouées totalisent 72 % de la capacité d'accueil globale du bassin de navigation. La pêche promenade est donc ici encore majoritaire, d'autant plus que les embarcations à moteur comprises entre 6 et 8 mètres sont nombreuses (21,5 % des navires occupant un poste sur bouée). La voile habitable occupe pour sa part 14,5 % des postes dans les mouillages et ports abris. Ce taux est bien évidemment supérieur si l'on tient compte des pontons du port d'Audierne.

10.2. La pression de la demande

10.2.1. Le passage

Le bassin de navigation de la Baie d'Audierne accueille annuellement 3400 à 4300 bateaux pour 3600 à 4600 nuitées. L'île de Sein accueille à elle seule 56 à 58 % des bateaux de passage pour 54 à 55 % des nuitées. On pressent par ces chiffres le succès de l'insularité malgré les difficultés de navigation locale. Pour sa part, la Baie d'Audierne occupe une position stratégique pour la croisière de par sa localisation à proximité du Raz de Sein. La répartition Sein / Baie d'Audierne est la suivante :

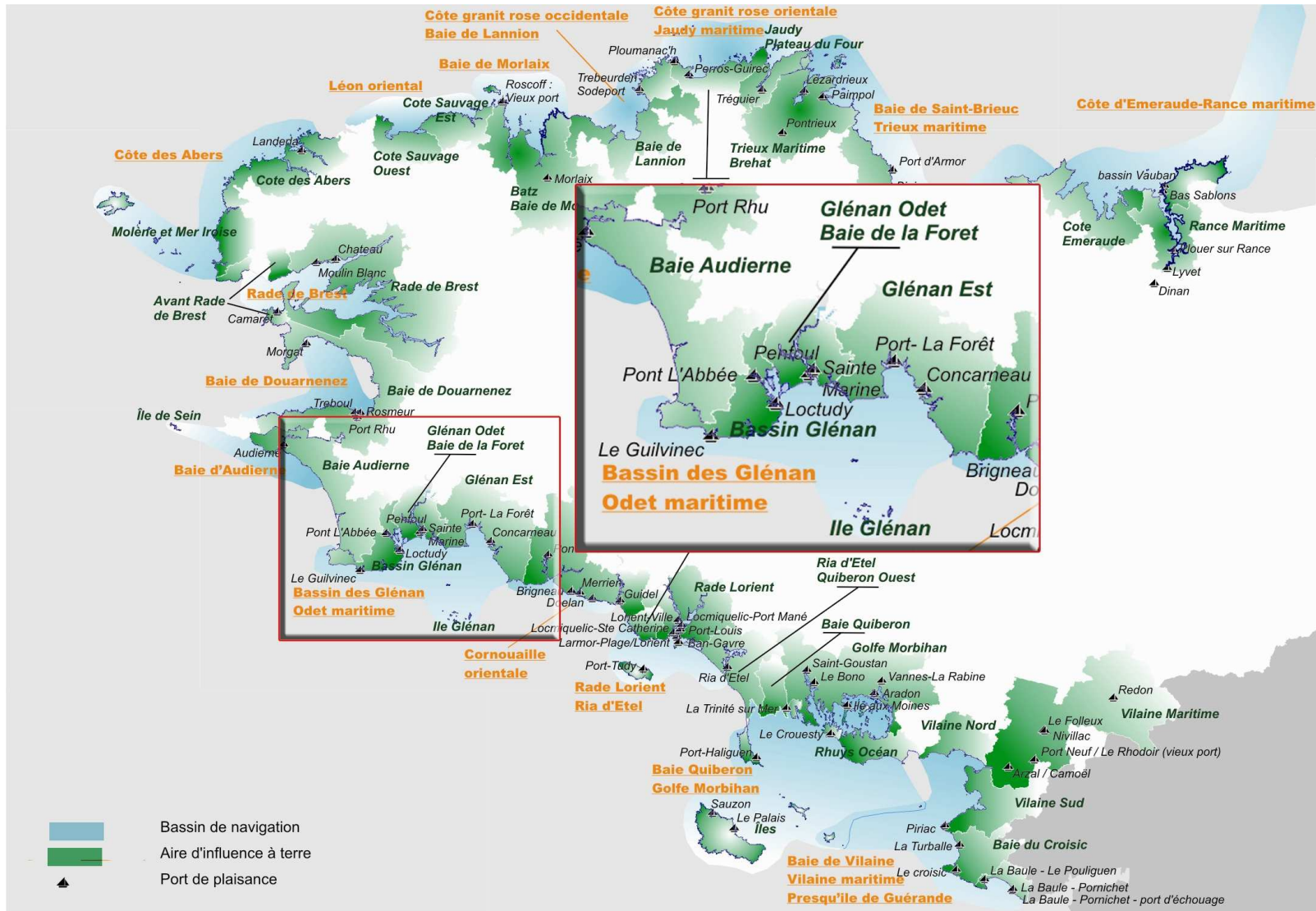
- Baie d'Audierne : 1450 à 1900 bateaux visiteurs pour 1600 à 2100 nuitées dans deux ports : Audierne pour lequel nous ne disposons que des données 1999 (595 bateaux pour 733 nuitées) et Saint-Evette, abri le plus proche du Raz de Sein (850 à 1300 bateaux pour 890 à 1400 nuitées – exercices 2005 à 2008 –),
- Ile de Sein (port de La Croix) : 1990 à 2410 bateaux enregistrés pour 2000 à 2500 nuitées (années 2007 et 2008),

10.2.2. Les listes d'attente

Informations non communiquées.

11. Bassin des Glénan – Odet maritime

Fig. 69. Localisation du bassin de navigation des Glénan – Odet maritime



Le vaste bassin de navigation des Glénan⁵⁵, couvre environ 385 km². Un long linéaire côtier depuis la Pointe de Penmarc'h incluse à celle de Trévignon et surtout un objectif de sortie en mer situé à 6 ou 7 milles nautiques des côtes (l'archipel de Glénan) expliquent ses grandes dimensions (**fig. 69**). Il remonte jusqu'au petit port de Pont-L'Abbé via la rivière homonyme et surtout l'Odet quasiment jusqu'à Quimper. Si la partie occidentale du bassin est en de nombreux points comparable à ses homologues d'Iroise et du nord Finistère (côtes très exposées à la houle et aux vents dominants, population plaisancière très autochtone et largement orientée vers la pêche-promenade, part importante de postes à l'échouage), il est en revanche bien plus abrité et davantage « touristique » sur une très large moitié est depuis Loctudy à Concarneau. Il annonce ainsi les caractéristiques de la plaisance de Bretagne sud.

11.1. L'offre des ports et mouillages

11.1.1. Les capacités d'accueil

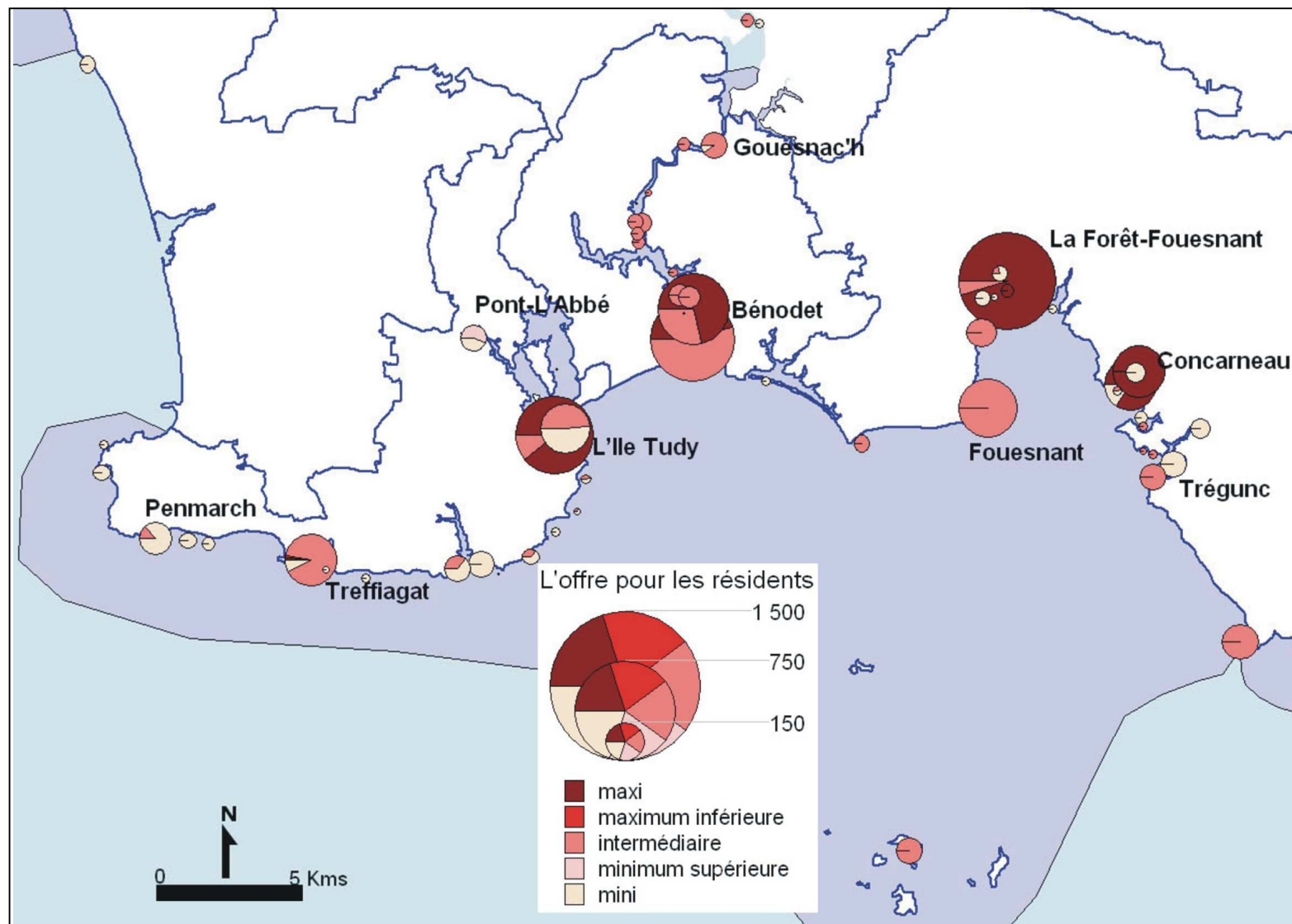
Le bassin des Glénan totalise 7161 bateaux dans cinq ports structurants, deux ports à sec, quatorze de ports abris et 43 zones de mouillages. L'offre maximum est importante (40,9 % de l'offre globale) et l'offre intermédiaire l'est un peu plus encore (41,4 %). En conséquence, l'offre minimum n'atteint pas 17 % (**Fig. 70, 71 et Annexe 5.11.**). Il s'agit là du plus faible taux de Bretagne si l'on excepte le cas très particulier de la Baie de Douarnenez. Il convient de distinguer l'offre en trois sous bassins : Penmarc'h – Lesconil, Odet maritime – Anse de Bénodet et Baie de la Forêt.

Fig. 70. L'offre de places du bassin des Glénan – Odet maritime

Bassin des Glénan – Odet maritime													
Sous-bassin de navigation	dpt	Capacités accueil (hors visiteurs)						Accueil visiteurs					
		offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	Total	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	Total visiteurs
Penmarc'h - Guilvinec - Lesconil	29	4	4	389	0	555	952	0	0	28	0	0	28
Odet maritime – anse de Bénodet	29	1329	0	1293	54	255	2931	165	0	25	3	0	193
Baie de la Forêt - Glénan	29	1598	0	1283	0	397	3333	173	0	12	0	0	185
TOTAL		2931	4	2965	54	1207	7161	338	0	65	3	0	406
TOTAL en %		40,93 %	0,06 %	41,4 %	0,75 %	16,86 %		83,25 %	0 %	16,01 %	0,74 %	0 %	

⁵⁵ Il est d'usage d'orthographier le terme « Glénan » au pluriel pour désigner l'école de voile mais au singulier quand il s'agit de l'archipel. Les associations courantes d'un déterminant au pluriel et du nom au singulier (« les Glénan » ou « l'archipel des Glénan ») est en fait une contraction parfois inconsciente des formulations « Les îles de Glénan » ou « l'archipel des îles de Glénan ».

Fig. 71. Localisation des ports et mouillages du bassin de navigation des Glénan – Odet maritime



- **Penmarc'h – Lesconil**

Sur une quarantaine de km², le littoral bigouden depuis Penmarc'h à Plobannalec (Lesconil) accueille 952 bateaux de plaisance dont 35 % dans le seul port de Guilvinec – Léchiagat sur la commune de Tréffiagat. La forte proportion de l'offre minimum (58,3 % des postes à l'échouage) assimilerait davantage ce sous-bassin à la Bretagne nord et la mer d'Iroise qu'à la Bretagne sud. La faiblesse de l'offre maximum, pour ainsi dire inexistante, le confirme (0,8 % des places en comprenant l'offre maximum inférieure).

- **Odet maritime – anse de Bénodet – Glénan**⁵⁶

Ce sous-bassin couvre une superficie de 115 km². Il s'apparente à un long corridor depuis les Glénan jusqu'au continent entre Loctudy et Bénodet et se poursuivant dans l'Odet d'une part et la rivière de Pont-L'Abbé d'autre part. Il est structuré par les ports de Loctudy, Sainte-Marine et Bénodet qui lui confèrent une offre maximum très importante (45,3 % de l'offre globale). L'échouage sur bouée est en revanche peu représenté : 8,7 % des postes.

- **Baie de la Forêt – Glénan**

D'une superficie d'environ 180 km², ce dernier sous-bassin s'étend depuis Fouesnant à l'ouest à la Pointe de Trévignon à l'est et se prolonge au large jusqu'aux Glénan. Les ports structurants sont ici Port-La-Forêt, haut lieu de la course au large, et Concarneau. Avec 47,9 % des capacités d'accueil dans l'offre maximum et à peine 12 % dans l'offre minimum, il présente des taux comparables au sous-bassin précédent. Notons la présence de deux ports à sec à Port-la-Forêt (30 places) et Concarneau (330) compris dans l'offre maximum.

11.1.2. Les services et équipements portuaires structurants

Deux des trois sous-bassins affichent l'ensemble des prestations portuaires de haut niveau (**fig. 72**) : Odet maritime – anse de Bénodet et la Baie de la Forêt. En revanche, le secteur de Penmarc'h – Lesconil, certes moins touristique et qui accueille beaucoup moins de bateaux que ses voisins, est plutôt dépourvu en la matière (une voire deux aires de carénage aux normes).

⁵⁶ L'archipel des Glénan, que l'on a statistiquement rattaché au sous-bassin de la Baie de la Forêt puisque dépendant de la commune de Fouesnant, fait également partie du bassin Odet maritime – Anse de l'Odet.

Fig. 72. Services et équipements portuaires structurants (bassin des Glénan – Odet maritime)

Sous bassin de navigation	Port de plaisance	carburant (GO + SP)	manutention navires habitables	récupération eaux usées	aire carénage aux normes	récupération huiles usagées	Internet et wifi
Penmarc'h Lesconil	Saint-Pierre - Kerity	non	non	non	oui	non	non
Penmarc'h Lesconil	Le Guilvinec - Léchiagat	non	oui *	non	Oui ?	non	non
Penmarc'h Lesconil	Plobannalec - Lesconil	non	oui *	non	non	non	non
Odet maritime - anse de Bénodet	Loctudy	oui	oui	non	oui	oui	non
Odet maritime - anse de Bénodet	Sainte-Marine	non	non	non	non	oui	oui
Odet maritime - anse de Bénodet	Penfoul	oui	oui	oui	oui	oui	non
Baie de la Forêt	Beg meil et Cap coz (Fouesnant)	non	oui *	non	non	non	non
Baie de la Forêt	Port La Forêt	oui	oui	oui	oui	oui	oui
Baie de la Forêt	Port La Forêt (port à sec)	non	oui	oui		oui	non
Baie de la Forêt	Concarneau	oui	oui *	non	non	oui	oui
Baie de la Forêt	Concarneau (port à sec)	non	oui	oui	oui	oui	non
Baie de la Forêt	Poulduhan - Pors Breing (Trégunc)	non	oui *	non	non	non	non
Baie de la Forêt	Trévignon (Trégunc)	non	oui *	non	non	oui	non

oui? Information « normes européennes » non communiquée

* prestataire privé hors port

11.1.3. Le profil de la flotte des ports et mouillages

Fig. 73. La flotte 2008 des ports et mouillages (bassin des Glénan – Odet maritime)

Bassin des Glénan	voile					moteur					Total
	< 6 m	6-8 m	8-10 m	10-12 m	> 12 m	< 6 m	6-8 m	8-10 m	10-12 m	> 12 m	
Ports	5,58%	15,93%	11,80%	12,30%	2,39%	16,97%	29,24%	2,89%	1,56%	1,33%	3679
ZMEL et ports abris	8,94%	7,48%	4,13%	3,16%	0,74%	45,10%	26,37%	1,95%	1,06%	1,06%	3482
TOTAL	7,21%	11,81%	8,06%	7,85%	1,59%	30,69%	27,84%	2,43%	1,32%	1,19%	7161

Quoique nombreux (plus de 30 % de la flotte – **fig. 73**), les bateaux à moteur de moins de 6 mètres sont moins bien représentés dans le bassin des Glénan que dans ceux de Bretagne nord et d'Iroise où ils totalisaient entre 40 et 70 % des embarcations (excepté sur la Côte d'Emeraude : 24,5 % seulement). La pêche-promenade reste malgré tout bien représentée puisqu'elle concerne une partie des 6-8 mètres à

moteur⁵⁷ qui couvrent près de 28 % des bateaux des ports et mouillages du bassin (plus fort taux de Bretagne). La voile occupe quant à elle 36,5 % des emplacements notamment grâce à la voile habitable, ce qui est conforme aux taux caractérisant la plupart des bassins de Bretagne sud.

11.2. La pression de la demande

11.2.1. Le passage

Si les données fournies par les ports affichent un maximum de 14.200 bateaux visiteurs pour 35.800 nuitées, il est vraisemblable qu'entre 12.250 et 13.500 bateaux visiteurs pour 28.400 à 35.800 nuitées soient en fait accueillis chaque année dans le bassin des Glénan. Il convient en effet de minorer les données compte tenu de la nature de certains occupants (des résidents au mois ou à la semaine occupant des postes visiteurs étant donné le manque de places destinées aux titulaires dans les ports de Sainte-Marine, Bénodet et Port-la-Forêt).

Le passage au sein du bassin des Glénan se répartit de la façon suivante :

- Penmarc'h – Lesconil : 165 à 216 bateaux visiteurs pour 200 à 300 nuitées pour le port du Guilvinec-Léchiagat (période 2003-2007),
- Odet maritime – Anse de l'Odet : 5000 à 5900 bateaux enregistrés pour 9900 à 15.300 nuitées dans trois ports : Loctudy, Sainte-Marine et Bénodet (période 2003-2008),
- Baie de la Forêt : 7000 à 7400 bateaux pour 18.300 à 20.200 nuitées dans trois sites : Port-la-Forêt, Concarneau et Saint-Nicolas⁵⁸ sur l'archipel des Glénan (période 2007-2008).

11.2.2. Les listes d'attente

Environ 2940 inscriptions concernent les listes d'attente des ports et mouillages du bassin des Glénan (une douzaine de sites renseignés). Ce chiffre ne tient pas compte de Port-la-Forêt dont les données n'ont pas été communiquées. Loctudy, Sainte-Marine, Bénodet et Concarneau affichent des listes d'attente comprises entre 550 et 680 noms et représentent 83,2 % du nombre d'inscrits. Ce bassin de navigation connaît une très forte pression de la demande, excepté sur le secteur Penmarc'h – Lesconil où on la qualifiera de modérée.

⁵⁷ Parmi les bateaux de plaisance à moteur compris entre 6 et 8 mètres on recense pour l'essentiel des pêche-promenade d'une part et des embarcations synonymes de balade en mer à la journée d'autre part. Les premiers appartiennent souvent à des plaisanciers autochtones et sont globalement mieux représentés en Bretagne nord. Les seconds seront plus nombreux dans les secteurs les plus « touristifiés » et donc dans les bassins de navigation de Bretagne sud.

⁵⁸ Précisons que si 2350 bateaux pour 2400 nuitées ont été enregistrés en 2008 à Saint-Nicolas, le nombre de bateaux visiteurs est assurément très supérieur aux Glénan.

12. Cornouaille orientale – Aven – Belon – Laïta

Fig. 74. Localisation du bassin de navigation de Cornouaille orientale – Aven – Belon – Laïta



Parfois dénommé « Côte des rias », nous avons opté pour l'appellation « Cornouaille orientale – Aven – Belon – Laïta » afin de mieux préciser la localisation de ce bassin de navigation. D'une superficie d'environ 40 km², il s'agit du plus petit de Bretagne. Il s'étend depuis l'Île de Raguénez et l'Île Verte à l'ouest jusqu'à l'estuaire de la Laïta inclus à l'ouest (**fig. 74**). Il est caractérisé par la présence d'une demi-douzaine de rias plus ou moins profondes où vont se concentrer la quasi-totalité de sa capacité d'accueil essentiellement sous forme de ports abris et de mouillages.

12.1. L'offre des ports et mouillages

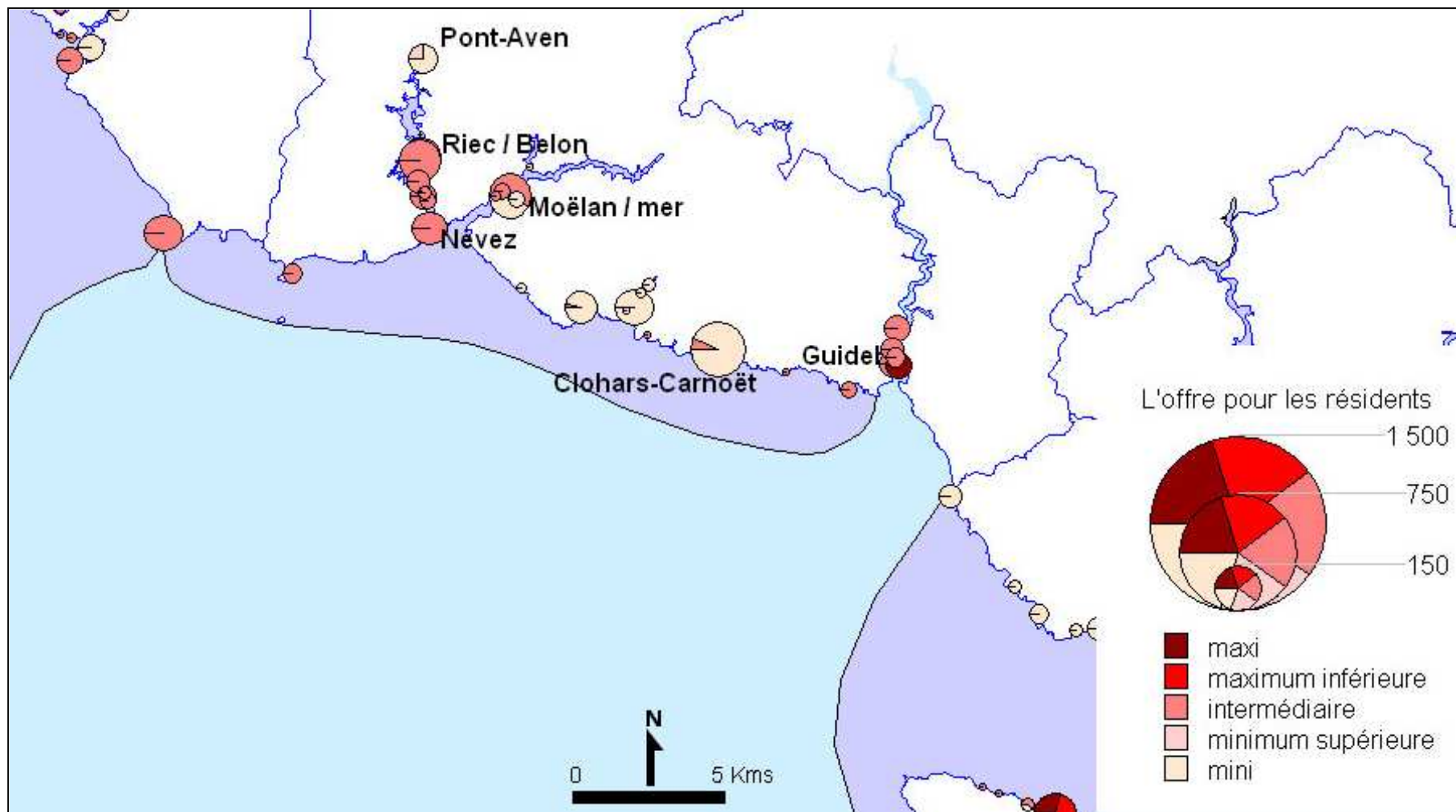
12.1.1. Les capacités d'accueil

Le bassin de Cornouaille orientale propose 2559 places réparties dans un port doté de pontons, une dizaine de ports abris et 23 zones de mouillages. Deux sous-bassins peuvent être distingués. Le premier à l'ouest recouvre l'Aven et le Belon tandis que le second comprend les petites rias des communes de Moëlan-sur-Mer et Clohars-Carnoët ainsi que la partie aval de la Laïta. L'offre maximum ne représente que 4 % de l'offre globale et n'existe qu'à Guidel. L'offre intermédiaire est majoritaire (57 % du total) mais très inégalement répartie (près de 77 % pour le sous-bassin Aven – Belon mais seulement 33,6 % pour la partie orientale du bassin). Inversement, l'offre minimum (37,8 % de l'ensemble du bassin de navigation) est mieux représentée à l'est (57,6 % - cf. **fig. 75, 76** et **Annexe 5.12.**).

Fig. 75. L'offre de places du bassin de Cornouaille orientale – Aven – Belon – Laïta

Cornouaille orientale		Capacités accueil (hors visiteurs)						Accueil visiteurs					
Sous-bassin de navigation	dpt	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	Total	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	Total visiteurs
Aven – Belon	29	0	0	1062	30	291	1383	0	0	23	10	0	33
Brigneau Merrien Doëlan Laïta	29	104	0	395	0	677	1176	0	0	10	0	6	16
TOTAL		104	0	1457	30	968	2559	0	0	33	10	6	49
TOTAL en %		4,06 %	0 %	56,94 %	1,17 %	37,83 %		0 %	0 %	67,35 %	20,41 %	12,24 %	

Fig. 76. Localisation des ports et mouillages du bassin de navigation de Cornouaille orientale – Aven – Belon – Laïta



- **Aven – Belon**

Commandé par quelques petits ports (Pont-Aven, Rosbras, Kerdruc et le port du Belon), l'offre intermédiaire est très largement majoritaire dans ce sous-bassin où les lits des rivières sont suffisamment profonds (76,8 % des emplacements). Elle constitue l'offre de référence. L'offre minimum (21 % des postes) concernera quelques petites anses et la partie la plus en amont de l'Aven où les plus faibles profondeurs sont davantage synonymes d'échouage.

- **Brigneau – Merrien – Doëlan – Laïta**

Ce sous-bassin est le seul à proposer des places relevant de l'offre maximum (8,8 % des emplacements). Pour autant, l'offre minimum est majoritaire et présente près de 58 % des places. En dehors de la Laïta, les rias sont en effet peu profondes. Aussi sous entendent-elles de nombreuses places à l'échouage.

12.1.2. Les services et équipements portuaires structurants

La Cornouaille orientale affiche un faible niveau d'équipement et de services. Outre la récupération des huiles usagées, possible dans une demi-douzaine de sites (**fig. 77**), tout juste relèvera-t-on un service de manutention à Doëlan, voire deux aires de carénage à Pont-Aven et au port du Belon, sous réserve que celles-ci soient conformes aux normes européennes. Deux aires supplémentaires hors normes existent à Kerdruc et à Doëlan.

Fig. 77. Services et équipements portuaires structurants (Cornouaille orientale – Aven – Belon – Laïta)

Sous-bassin de navigation	Port de plaisance	carburant (GO + SP)	manutention navires habitables	récupération eaux usées	aire carénage aux normes	récupération huiles usagées	Internet et wifi
Aven - Belon	Port Manech	non	oui *	non	non	non	non
Aven - Belon	Pont-Aven	non	oui *	non	oui ?	non	non
Aven - Belon	Kerdruc	non	oui	non	non	oui	non
Aven - Belon	Rosbras	non	oui *	non	non	oui	non
Aven - Belon	Le Belon	non	oui *	non	oui ?	oui	non
Brigneau Merrien Doelan Laïta	Merrien	non	oui *	non	non	oui	non
Brigneau Merrien Doelan Laïta	Brigneau	non	oui	non	non	oui	non
Brigneau Merrien Doelan Laïta	Doëlan	non	oui	non	non	oui	non
Brigneau Merrien Doelan Laïta	Pouldu Laïta - Porsmorvic	non	oui *	non	non	non	non
Brigneau Merrien Doelan Laïta	Guidel	non	oui *	non	non	oui	non

oui? Information « normes européennes » non communiquée

* prestataire privé hors port

12.1.3. Le profil de la flottille des ports et mouillages

Fig. 78. La flottille des ports et mouillages (Cornouaille orientale – Aven – Belon – Laïta)

Cornouaille orientale	voile					moteur					Total
	< 6 m	6-8 m	8-10 m	10-12 m	> 12 m	< 6 m	6-8 m	8-10 m	10-12 m	> 12 m	
Ports	5,88%	5,88%	3,92%	0,00%	0,00%	31,37%	49,02%	3,92%	0,00%	0,00%	102
ZMEL et ports abris	8,68%	18,45%	4,56%	1,76%	0,44%	39,90%	25,45%	0,68%	0,00%	0,08%	2457
TOTAL	8,57%	17,95%	4,54%	1,69%	0,42%	39,56%	26,37%	0,81%	0,00%	0,08%	2559

Malgré la rareté des pontons (4 % des postes), la voile représente le tiers des embarcations des ports et mouillages de Cornouaille orientale (fig. 78). C'est certes le plus faible taux de Bretagne sud mais c'est davantage que la plupart des bassins de la côte nord et d'Iroise. Les bateaux à moteur de moins de 6 mètres, synonymes de pêche-promenade, totalisent près de 40 % de la flottille. Comme partout en Bretagne, ils sont les mieux représentés. Toutefois, comme dans l'ensemble des bassins de Bretagne sud leur majorité n'est que relative alors qu'ils totalisent plus de la moitié des navires dans les bassins de Bretagne nord, à l'exception de la Côte d'Emeraude. Compte tenu de la part importante de bateaux à moteur compris entre 6 et 8 mètres (plus de 26 %), on peut avancer sans grand risque d'erreur que la pêche-promenade concerne plus de la moitié des embarcations du bassin.

12.2. La pression de la demande

12.2.1. Le passage

A l'exception de Doëlan, aucun port du bassin de navigation n'a transmis les données relatives au passage. Les données récoltées par l'APPB pour l'année 1999, peuvent néanmoins donner une idée de la fréquentation dans ce secteur. Ces informations sont bien sûr à utiliser avec précautions pour deux raisons principales :

- d'une part leur ancienneté et le fait qu'elles ne concernent qu'un seul exercice,
- d'autre part la grande probabilité de contrats semaine non pris en compte comme tels et intégrés aux données passage.

En ayant pris soin d'exclure d'éventuels contrats semaine, le bassin Cornouaille orientale a accueilli en 1999 environ 1450 bateaux pour 1700 nuitées bateaux. Deux ports concentraient plus de 90 % du passage :

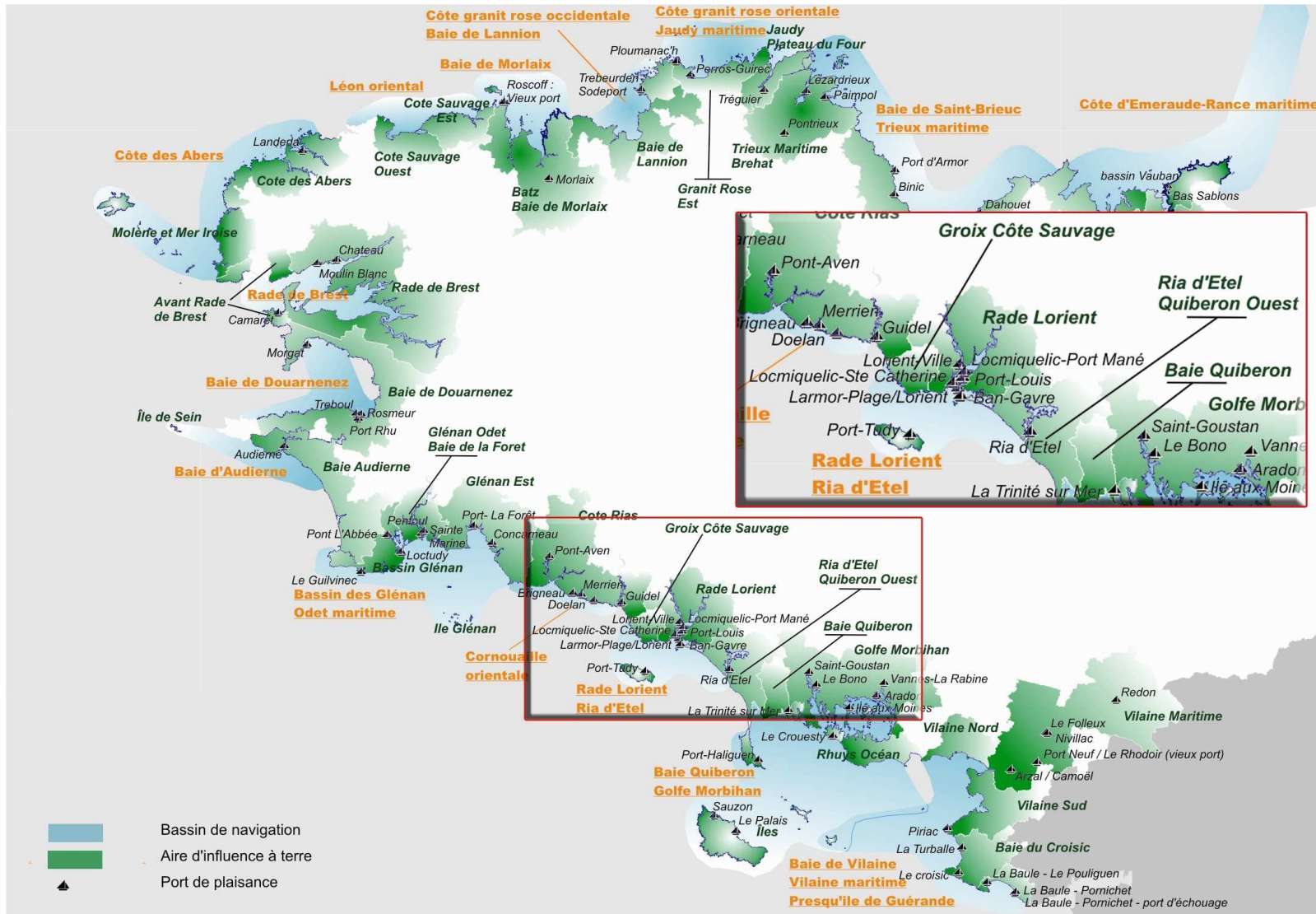
- le port du Belon (865 bateaux pour 1093 nuitées bateaux en 1999),
- et celui de Doëlan (430 à 588 bateaux pour 451 à 753 nuitées pour la période 2003-2008).

12.2.2. Les listes d'attente

Le cumul des listes d'attente des ports et mouillages de Cornouaille orientale font état de 1436 noms. Sur les 7 sites renseignés, 5 se détachent en affichant entre 200 et 400 inscrits : Le Belon, Merrien, Brigneau, Doëlan et Guidel. En dépit de la rareté des pontons, ils témoignent d'une assez forte pression de la demande sur l'ensemble du bassin.

13. Rade de Lorient – Ria d'Étel

Fig. 79. Localisation du bassin de navigation de la Rade de Lorient – ria d'Étel



Centré sur la Rade de Lorient au contact d'une aire urbaine de plus de 180.000 habitants, le bassin de navigation de la Rade de Lorient – ria d'Étel couvre 150 km². Il s'étire d'ouest en est depuis le Fort-Bloqué sur la commune de Ploemeur jusqu'à la Ria d'Étel incluse (notons qu'il est possible de lui adjoindre l'estuaire de la Laïta au nord-ouest, secteur relevant aussi du bassin de la Cornouaille orientale auquel il est statistiquement rattaché dans le présent rapport). Il s'étend au large jusqu'à l'île de Groix (**fig. 79**). Les ports les plus anciens de ce bassin sont d'ailleurs historiquement liés aux ports de l'île de Groix (Port-Tudy, Port-Lay...), autrefois orientés vers la pêche au thon. Cette proximité continue à faire le bonheur des plaisanciers durant l'été et les week-ends de printemps.

13.1. L'offre des ports et mouillages

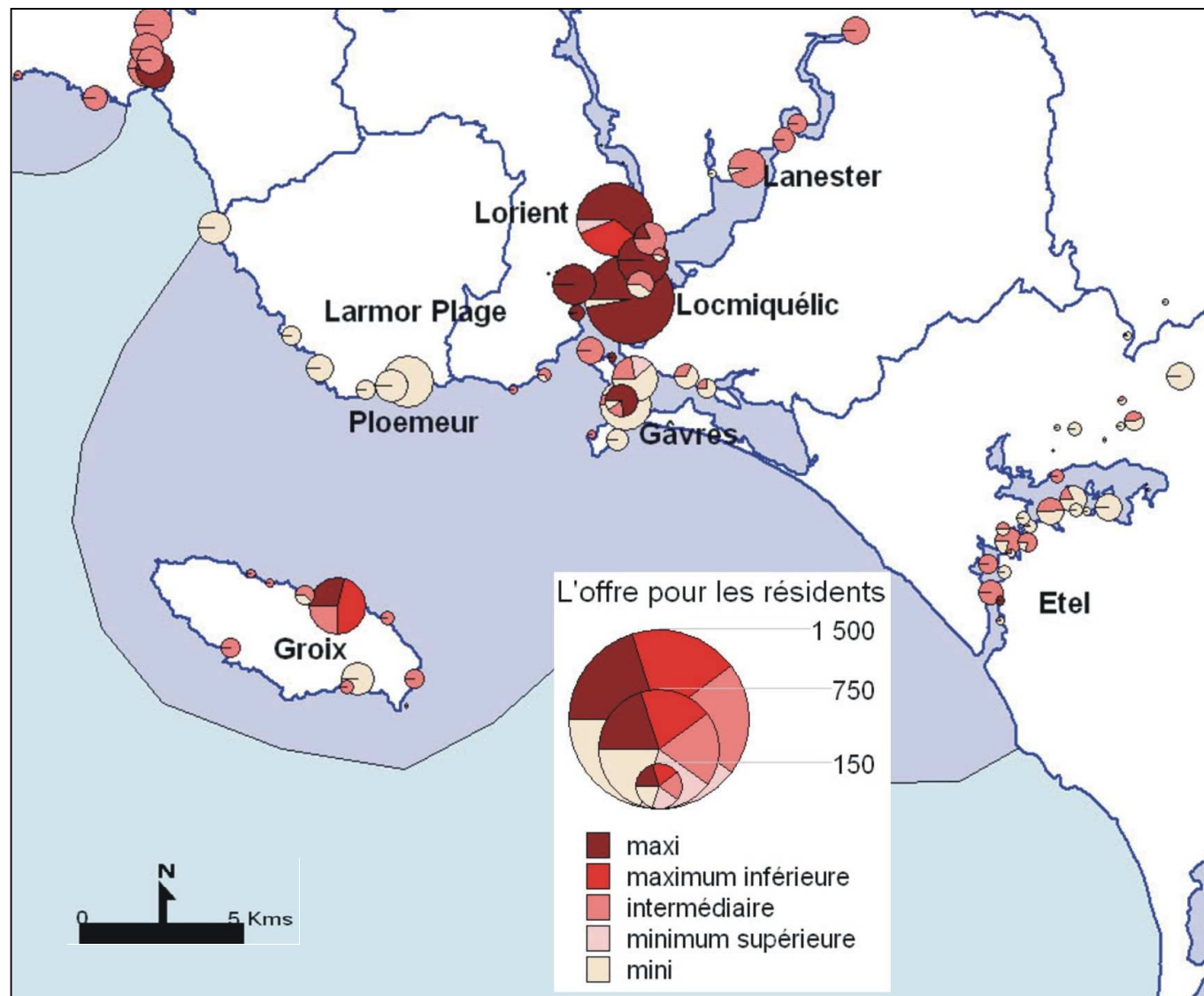
13.1.1. Les capacités d'accueil

Le bassin de la Rade de Lorient – ria d'Étel, dispose de 6431 places réparties dans neuf ports structurants ou dotés de pontons, deux ports à sec, quatre ports abris, et 73 zones de mouillages. Trois sous-bassins se partagent cette offre : la Rade de Lorient et la Ria d'Étel donc, mais aussi le micro-bassin de l'île de Groix. Ce qui interpelle pour un bassin aussi significatif en terme de capacité d'accueil, c'est l'importance de l'offre maximum : 3074 postes soit près de 48 % des capacités d'accueil. Le taux atteint même 50,8 % en intégrant l'offre maximum inférieure (**Fig. 80, 81** et **annexe 5.13.**). Mais cette moyenne cache des différences très importantes d'un sous-bassin à l'autre : offre maximum proche de 56 % en Rade de Lorient mais autour de 30 % en Ria d'Étel et 13,5 % sur Groix.

Fig. 80. L'offre de places du bassin de la Rade de Lorient – Ria d'Étel

Rade de Lorient - ria d'Étel													
Sous bassin de navigation	dpt	Capacités accueil (hors visiteurs)						Accueil visiteurs					
		offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL postes annuels	offre maximum	offre maximum supérieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL VISITEURS
Rade de Lorient	56	2616	110	756	48	1151	4681	254	0	1	0	36	291
Ria d'Étel	56	403	0	413	0	528	1344	20	0	4	0	0	24
Groix	56	55	85	174	0	92	406	45	15	100	0	0	160
TOTAL		3074	195	1343	48	1771	6431	319	15	105	0	36	475
TOTAL en %		47,8 %	3,03	20,88	0,75	27,54	100	67,15	3,16	22,1	0	7,58	100

Fig. 81. Localisation des ports et mouillages du bassin de navigation de la Rade de Lorient – ria d'Etel



- **La Rade de Lorient – côte ploemeuroise**

Cet ensemble totalise à lui seul près de 72,8 % de l'offre globale et plus de 85 % de l'offre maximum du bassin de navigation. Il couvre environ 30 km² dont une vingtaine pour la seule Rade de Lorient. Si ce sous-bassin affiche déjà près de 56 % de places dans l'offre maximum, ce taux passe à plus de 67 % pour la rade stricto sensu et même près de 87 % en ayant pris soin d'écartier ses appendices naturels dominés par les bouées : petite mer de Gâvres, Blavet jusqu'à Hennebont et Scorff sur environ 3 km (jusqu'au pont Saint-Christophe). On y dénombre une demi-douzaine de ports structurants. Il s'agit là d'une concentration unique en Bretagne sur une si petite superficie. Pour sa part la côte ploemeuroise débute à l'ouest de l'embouchure de la rade. Elle accueille ça et là quelques zones de mouillages dans les quelques anses et abris qu'offre son littoral.

- **La Ria d'Etel**

Séparée de la Rade de Lorient par un cordon dunaire d'une douzaine de km, la rivière d'Etel, constitue un second sous bassin de navigation physionomiquement très différent de la rade. Moins urbanisé, il est dominé par les postes d'amarrage sur bouées (30,7 % des postes dans l'offre intermédiaire auxquels s'ajoutent les 39,3 % de places relevant de l'offre minimum) et ce malgré la récente extension du port d'Etel. Avec ses quelque 400 places sur pontons, celui-ci constitue l'unique port structurant de la ria. Il concentre ainsi l'ensemble de l'offre maximum. Cette ria, isolée du reste du bassin est en outre relativement difficile d'accès du fait d'une difficulté de navigation notable : la fameuse barre d'Etel. Aussi fonctionne-t-elle quasiment en vase clos. En effet, la quasi-totalité des plaisanciers du secteur, utilisateurs de petites embarcations et adeptes de la pêche-promenade, ne quittent jamais la ria. Les plaisanciers croisiéristes et propriétaires de bateaux habitables sont même minoritaires dans le port d'Etel (21 %).

- **Groix**

Au large, l'île de Groix clôt le bassin vers le sud. Principale structure de l'île, Port-Tudy, comme beaucoup de ports insulaires équipés de pontons, se caractérise par une fréquentation estivale intense par les plaisanciers de passage. Outre Port-Tudy, quelques zones de mouillages se succèdent sur les côtes nord et sud-est de l'île, mieux protégées de la houle et des vents dominants. Elles accueillent de petites embarcations appartenant à des insulaires et certaines font également office de mouillages forains aux beaux jours. L'offre maximum correspond à 13,5 % des capacités d'accueil de ce micro-bassin (plus de 34 % avec l'offre maximum inférieure), tandis que l'offre intermédiaire y est la mieux représentée avec près de 43 % des postes.

13.1.2. Les services et équipements portuaires structurants

Dans le bassin de navigation de la Rade de Lorient – ria d'Étel, le niveau de prestation est assez hétérogène d'un sous-bassin à l'autre (**fig. 82**). La Rade de Lorient présente l'ensemble des prestations portuaires de haut niveau. A Groix, seuls la manutention et Internet / wifi feront défaut. Pour sa part la Ria d'Étel n'assure ni l'avitaillement en carburant, ni la récupération des eaux usées.

Fig. 82. Services et équipements portuaires structurants (Rade de Lorient – ria d'Étel)

Sous-bassin de navigation	Port de plaisance	carburant (GO + SP)	manutention navires habitables	récupération eaux usées	aire carénage aux normes	récupération huiles usagées	Internet et wifi
Rade de Lorient	Kernével	oui	oui *	oui	oui	oui	oui
Rade de Lorient	Base Sous-Marins **	non	oui	non	non	oui	oui
Rade de Lorient	Lorient-Ville	non	oui	non	oui	oui	wifi seulement
Rade de Lorient	Locmiquélic (Ste-Catherine)	non	oui *	oui	non	oui	oui
Rade de Lorient	Locmiquélic (Pen Mané)	non	oui *	non	oui	oui	oui
Rade de Lorient	La Pointe (Port-Louis)	non	oui *	non	non	non	wifi seulement
Rade de Lorient	Gâvres	non	non	non	non	oui	non
Ria d'Étel	Etel	non	oui *	non	oui	oui	oui
Groix	Port-Tudy	oui *	non	oui	oui	oui	non

* prestataire privé hors port

** Port réservé aux professionnels et au passage

13.1.3. Le profil de la flotte des ports et mouillages

Fig. 83. La flotte des ports et mouillages (Rade de Lorient – ria d'Étel)

Rade de Lorient – ria d'Étel	voile					moteur					Total
	< 6 m	6-8 m	8-10 m	10-12 m	> 12 m	< 6 m	6-8 m	8-10 m	10-12 m	> 12 m	
Ports	6,69%	21,80%	17,63%	14,37%	5,05%	17,70%	10,86%	4,46%	1,02%	0,40%	3529
ZMEL et ports abris	4,84%	2,74%	0,43%	0,00%	0,00%	77,36%	13,82%	0,81%	0,00%	0,00%	2902
Ports et ZMEL	5,84%	13,02%	9,70%	7,75%	2,72%	45,20%	12,21%	2,78%	0,55%	0,22%	6431

Les ports et mouillages du bassin de navigation de la Rade de Lorient – ria d'Étel accueillent 39 % de voiliers (le tiers des navires pour la seule voile habitable), 45 % d'embarcations à moteur de moins de 6 mètres et plus de 12 % comprises entre 6 et 8 mètres (**fig. 83**). Ces chiffres soulignent l'importance de la pêche-promenade d'une part et celle de la croisière d'autre part (respectivement plus de la moitié et plus du tiers des bateaux). En outre, ce bassin illustre bien les disparités existantes entre ports pontons et mouillages sur bouées. Les premiers affichent presque deux tiers de voiliers et moins de 18 % de navires à moteur de moins de 6 mètres. A l'inverse, ces derniers l'emportent avec une écrasante majorité dans les mouillages (plus de 77 % contre seulement 8 % de voiliers).

13.2. La pression de la demande

13.2.1. Le passage

Le bassin de navigation de la Rade de Lorient – ria d'Étel accueille annuellement 13.900 à 16.300 bateaux visiteurs pour 20.700 à 25.800 nuitées. La répartition de ce passage par sous-bassin fait état de très grandes différences :

- de l'ordre de 5550 à 6050 bateaux visiteurs pour 8900 à 10150 nuitées en Rade de Lorient, essentiellement dans quatre ports (Kernével, Lorient, Locmiquélic et Port-Louis),
- environ 8000 à 9850 bateaux pour 11.000 à 14770 nuitées enregistrées dans le seul port de Groix (Port-Tudy, 2^e ou 3^e port breton pour le nombre de bateaux visiteurs), soit un niveau de fréquentation très élevé caractéristiques des escales insulaires de Bretagne sud,
- et 350 à 400 bateaux pour la Ria d'Étel (dans le port d'Étel uniquement).

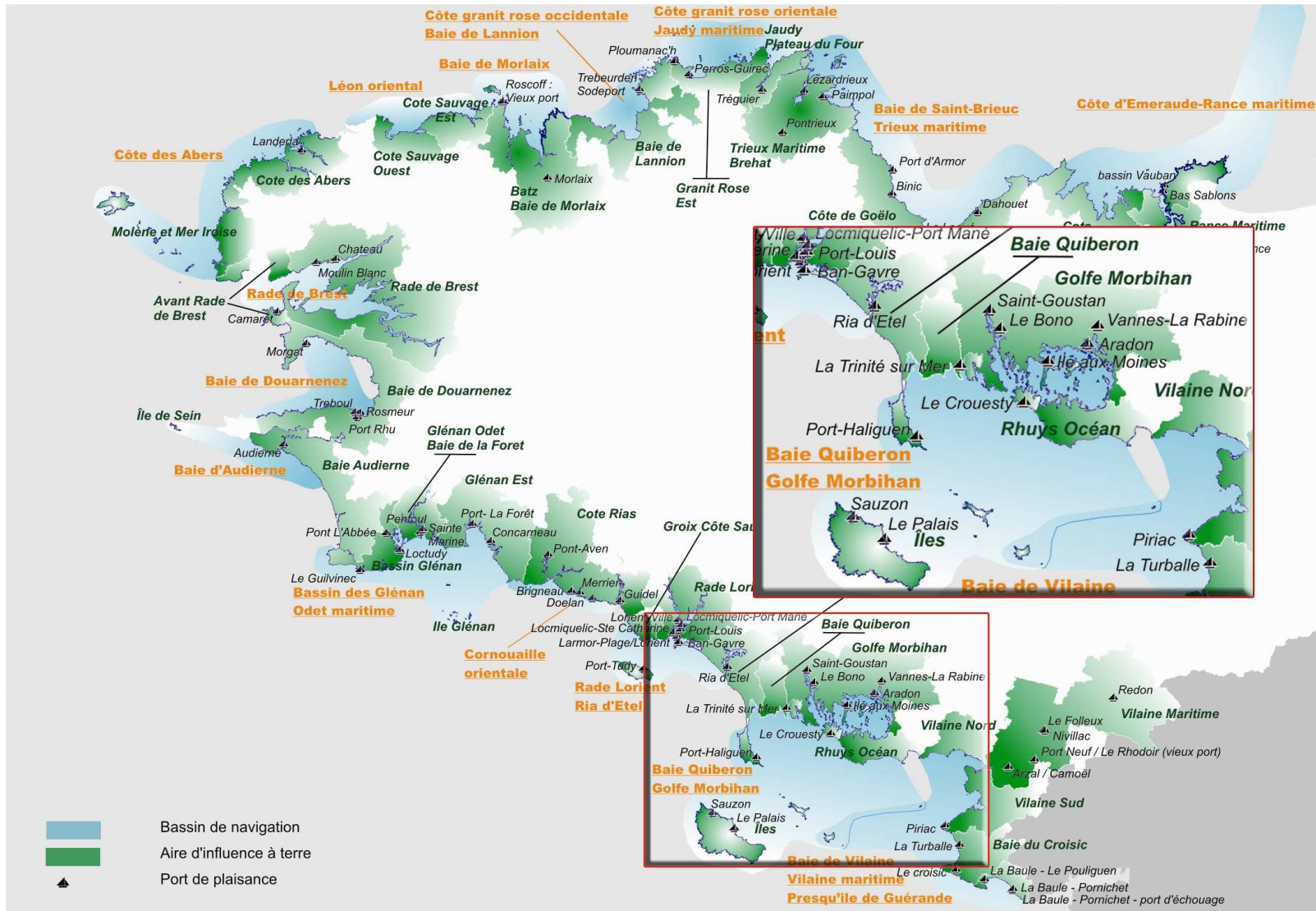
13.2.2. Les listes d'attente

Grâce à une étude détaillée de l'APPB⁵⁹, les ports et mouillages pour lesquels nous disposons du nombre d'inscrits sur listes d'attente sont particulièrement nombreux dans ce bassin de navigation : 26 structures qui affichaient environ 5050 noms en 2008 (environ 4250 pour la Rade de Lorient, près de 500 pour Groix, et environ 300 pour la Ria d'Étel). Les sept principales structures portuaires représentent près de 85 % des inscrits à l'état brut. Aussi la pression de la demande peut-elle être considérée comme très forte en Rade de Lorient, forte sur Groix et enfin modérée en Ria d'Étel.

⁵⁹ APPB, SONNIC E., 2008, *La pression de la demande de places pour bateaux de plaisance en rade de Lorient*.

14. Baie de Quiberon – golfe du Morbihan

Fig. 84. Localisation du bassin de navigation de la Baie de Quiberon – golfe du Morbihan



Le bassin de navigation de la Baie de Quiberon – golfe du Morbihan s'étend d'ouest en est depuis la Presqu'île de Quiberon incluse jusqu'à la Pointe de Penvins et la petite île de Dumet qui dépend également du bassin de navigation voisin (**fig. 84**). Il comprend le Golfe du Morbihan et se prolonge au sud jusqu'aux îles de Belle-Île, Houat et Hoëdic dont l'éloignement relatif (à une vingtaine de km au large de Quiberon) explique une telle superficie. Ce bassin est celui des superlatifs à l'échelle de la Bretagne, voire de la façade Manche - Atlantique : la plus vaste superficie (plus de 1100 km²), la capacité d'accueil la plus importante tant pour les pontons et les bouées que pour les places en port à sec, le plus grand nombre de ports et mouillages, d'objectifs de balades en mer insulaires, d'inscrits sur listes d'attente, de plaisanciers visiteurs, etc. La conjugaison de nombreux facteurs explique le succès de ce bassin de navigation. Citons notamment la multiplicité des îles, une qualité d'abri exceptionnelle, la proximité d'une agglomération notable (Vannes), une politique départementale depuis longtemps orientée sur le tourisme et le nautisme, un climat extrêmement favorable à l'échelle de la région.

14.1. L'offre des ports et mouillages

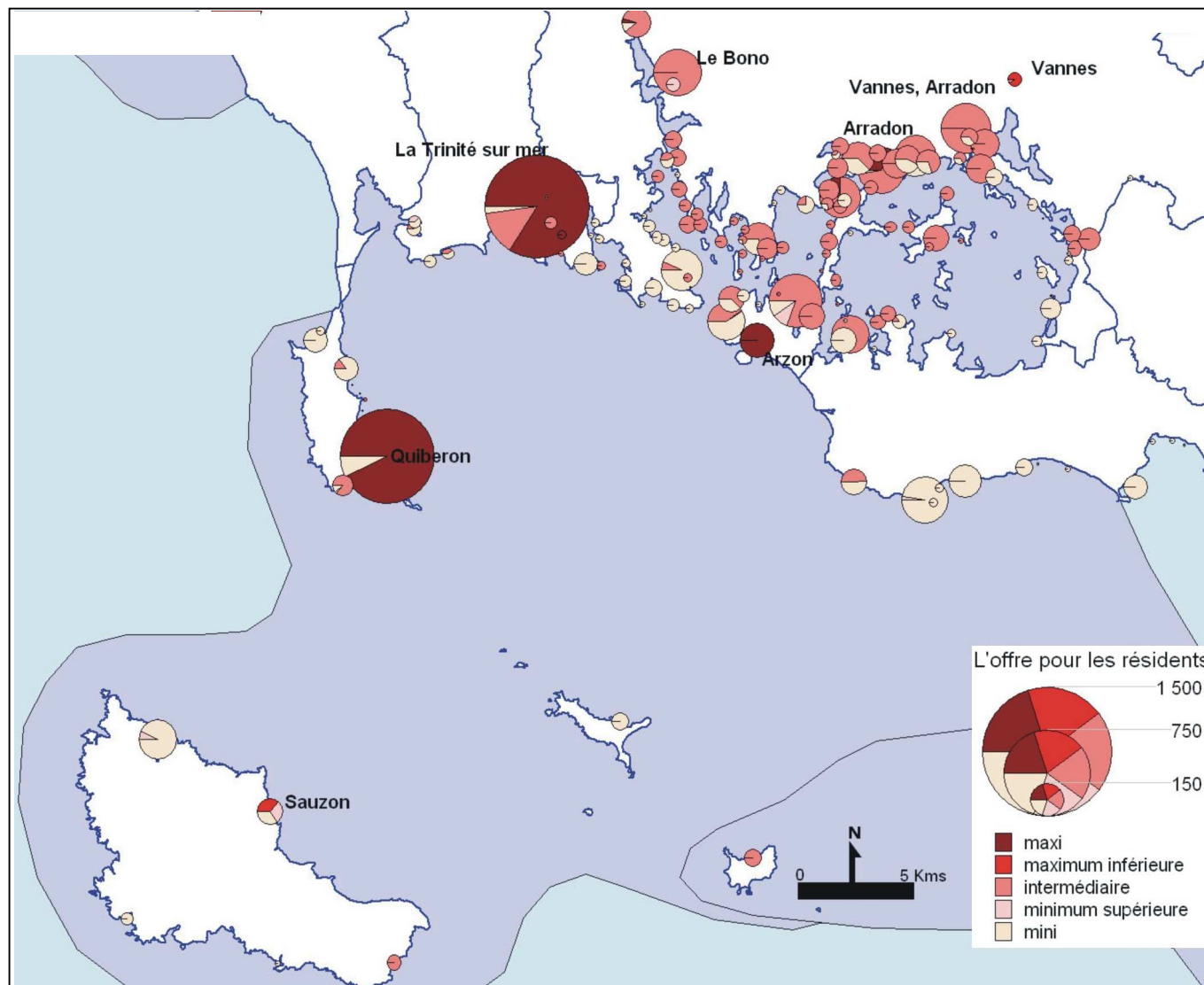
14.1.1. Les capacités d'accueil

L'ensemble Baie de Quiberon – golfe du Morbihan présente 13.809 places. Elles se répartissent entre 8 ports structurants (dont deux accueillant des places en port à sec en plus des postes à flot), un port exclusivement à sec, 17 ports abris et 127 zones de mouillages. Ces structures se partagent entre trois sous-bassins : le Golfe du Morbihan, la Baie de Quiberon et le secteur rassemblant les îles de Belle-Île, Houat et Hoëdic. L'offre maximum représente 31 % de l'ensemble des capacités d'accueil. L'offre intermédiaire est la mieux représentée (plus de 39 % de l'ensemble) et l'offre minimum concerne quant à elle un peu plus du quart des postes (**Fig. 85, 86 et annexe 5.14.**). Ces taux varient toutefois considérablement d'un sous-bassin à l'autre.

Fig. 85. L'offre de places du bassin de la Baie de Quiberon – golfe du Morbihan

Baie de Quiberon – golfe du Morbihan													
Sous bassin de navigation	dpt	Capacités accueil (hors visiteurs)						Accueil visiteurs					
		offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL postes annuels	offre maximum	offre maximum supérieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL VISITEURS
Golfe du Morbihan	56	203	250	4857	87	1734	7131	124	0	53	2	0	179
Baie de Quiberon - Rhuys	56	4073	0	444	18	1535	6070	0	0	0	0	30	30
Belle-Île - Houat -Hoëdic	56	0	94	113	52	349	608	0	10	259	0	110	379
TOTAL		4276	344	5414	157	3618	13809	124	10	312	2	140	588
TOTAL en %		30,96 %	2,49 %	39,21 %	1,14 %	26,2 %		21,09 %	1,7 %	53,06 %	0,34 %	23,81 %	

Fig. 86. Localisation des ports et mouillages du bassin de navigation de la Baie de Quiberon – golfe du Morbihan



- **Le Golfe du Morbihan**

Le Golfe du Morbihan constitue un vaste abri naturel de 145 km². Avec plus d'une centaine de zones de mouillages et de petits ports dépourvus de pontons, c'est le royaume des postes d'amarrage sur bouées. Ces derniers représentent plus de 92 % des 7131 places pour les bateaux de plaisance de la « petite mer ». La part de l'offre maximum y est donc faible : 2,8 % des postes (6,4 % en intégrant l'offre maximum inférieure). L'offre intermédiaire concerne le gros de l'offre : un peu plus de 68 % des emplacements.

- **Baie de Quiberon – Rhuys**

Ce sous-bassin ne correspond pas à la Baie de Quiberon stricto sensu puisqu'il comprend également la façade occidentale de la Presqu'île de Quiberon ainsi que le littoral océanique de la presqu'île de Rhuys, couvrant ainsi une superficie d'un peu plus de 300 km². En concentrant à lui seul 3 des 10 ports bretons de plus de 1000 anneaux, ce sous-bassin affiche un très grand nombre de places sur pontons. L'offre maximum totalise ainsi 67,1 % de l'offre globale constituant en quelque sorte un négatif du Golfe du Morbihan.

- **Belle-Île – Houat – Hoëdic**

Une fois n'est pas coutume en Bretagne sud, la majorité des postes de ce sous-bassin insulaire d'environ 275 km² relève de l'offre minimum (57,4 %). Précisons que ce taux tombe à 46,5 % si l'on tient compte des nombreux postes réservés aux navires visiteurs. Pour sa part l'offre de référence (en l'occurrence l'offre maximum inférieure) ne correspond qu'à seulement 15,5 % de l'offre globale. Elle n'est présente qu'à Belle-Île.

14.1.2. Les services et équipements portuaires structurants

Complet en Baie de Quiberon, le panel d'équipements et de services de haut niveau ne comprend ni l'avitaillement en carburant, ni Internet / wifi dans le Golfe du Morbihan (**fig. 87**). Concernant ce sous-bassin, on notera que certains services ne sont présents qu'à Port-Navalo. Le nord du secteur, quelque peu excentré, est donc peu doté. Si deux aires de carénages existent à Vannes et Auray, celles-ci ne sont probablement pas conformes aux normes européennes. Quant à Belle-Île, sous réserve que l'aire de carénage de Sauzon soit aux normes en vigueur, seuls lui manquent la récupération des eaux usées et l'Internet / wifi.

Fig. 87. Services et équipements portuaires structurants (Baie de Quiberon – golfe du Morbihan)

Sous-bassin de navigation	Port de plaisance ou zone de mouillages	carburant (GO + SP)	manutention navires habitables	récupération eaux usées	aire carénage aux normes	récupération huiles usagées	Internet et wifi
Golfe du Morbihan	Locmariaquer	non	oui *	non	non	oui	Internet seulement
Golfe du Morbihan	Auray (Saint-Goustan)	non	oui *	non	non	non	non
Golfe du Morbihan	Le Bono	non	oui	non	non	non	non
Golfe du Morbihan	Vannes	non	oui *	oui	oui ?	oui	non
Golfe du Morbihan	Arradon	non	oui *	non	non	non	wifi seulement
Golfe du Morbihan	Port-Blanc - Île aux Moines	non	oui *	non	non	oui	oui
Golfe du Morbihan	Port-Navalo	non	oui	oui	non	oui	non
Baie de Quiberon	Port-Haliguen	oui	oui	non	oui	oui	oui
Baie de Quiberon	La Trinité sur mer	oui	oui	oui	non	oui	oui
Baie de Quiberon	Multipole 56 (port à sec)	non	oui	non	non	non	non
Baie de Quiberon	Le Crouesty	oui	oui	oui	oui	oui	oui
Baie de Quiberon	Saint-Jacques	non	oui	non	non	oui	non
Belle-Île - Houat - Hoedic	Sauzon (Belle Île)	non	oui *	non	non	oui	non
Belle-Île - Houat - Hoedic	Le Palais (Belle Île)	oui	oui	non	oui ?	oui	non
Belle-Île - Houat - Hoedic	Port d'Argol (Hoedic)	non	non	non	non	oui	non

oui? Information « normes européennes » non communiquée

* prestataire(s) privé(s)

14.1.3. Le profil de la flottille des ports et mouillages

Fig. 88. La flottille des ports et mouillages (Baie de Quiberon – golfe du Morbihan)

Baie de Quiberon – golfe du Morbihan	voile					moteur					Total
	< 6 m	6-8 m	8-10 m	10-12 m	> 12 m	< 6 m	6-8 m	8-10 m	10-12 m	> 12 m	
Ports	3,36%	12,82%	21,57%	12,11%	2,21%	19,63%	22,10%	4,87%	0,98%	0,36%	5696
ZMEL et ports abris	10,73%	11,39%	9,51%	3,70%	1,32%	37,15%	20,99%	2,88%	1,35%	0,99%	8113
Ports et ZMEL	6,88%	12,13%	15,80%	8,09%	1,78%	28,01%	21,57%	3,92%	1,15%	0,66%	13809

Le bassin de la Baie de Quiberon – golfe du Morbihan, présente le second taux de voiliers de Bretagne (44,7 % - **fig. 88**). Même au sein des mouillages leur part est importante (36,7 %). Comparée à la moyenne régionale, la proportion de bateaux à moteur de moins de 6 mètres est particulièrement faible (28 %) mais compensée, comme souvent en Bretagne sud, par un taux important de 6-8 mètres pour ce même type de propulsion (21,6 %).

C'est un vrai bassin de plaisanciers croisiéristes avec au moins 43 % de bateaux habitables au sein des ports et mouillages. Toutefois, sans que l'on puisse l'estimer précisément compte tenu de la part incertaine des pêcheurs-plaisanciers propriétaires d'un 6-8 mètres, la pêche-promenade, quoique moins bien représentée que dans la plupart des autres bassins, demeure une pratique importante là encore (peut-être entre un tiers et 40 % des bateaux au sein de cette catégorie).

14.2. La pression de la demande

Tant à l'année sur les postes titulaires qu'en saison sur les places visiteurs, la pression de la demande est extrêmement forte en Baie de Quiberon – golfe du Morbihan. Ce secteur totalise en effet près de 31 % des inscrits sur listes d'attente et accueille près du tiers des bateaux visiteurs pour le quart des nuitées enregistrées dans les quinze bassins de navigation bretons. La Baie de Quiberon comprend cinq des huit ports les plus fréquentés de Bretagne. Bien qu'intense sur l'ensemble du bassin, la pression diffère selon les sous-bassins et selon les sites portuaires.

14.2.1. Le passage

Bon an mal an, la Baie de Quiberon – golfe du Morbihan accueille 36.500 à 41.380 bateaux visiteurs pour 56.000 à 64.700 nuitées bateaux dans une grosse douzaine de sites. Par sous-bassin, le passage se décline comme suit :

- Le Golfe du Morbihan : 5600 à 6500 bateaux pour 10.000 à 11.800 nuitées dans 8 ports (dont cinq totalisent près de 98 % des escales : Vannes et l'île-aux-Moines -plus du tiers du passage chacun-, Saint-Goustan à Auray, Le Bono et Arradon),
- La Baie de Quiberon : entre 19.500 et 21.550 bateaux pour 29.530 à 32.430 nuitées dans trois ports : Le Croesty (1^{er} port de Bretagne pour l'escale), Port-Haliguen et la Trinité-sur-Mer (respectivement 5^e et 6^e ports bretons pour le nombre de bateaux visiteurs),

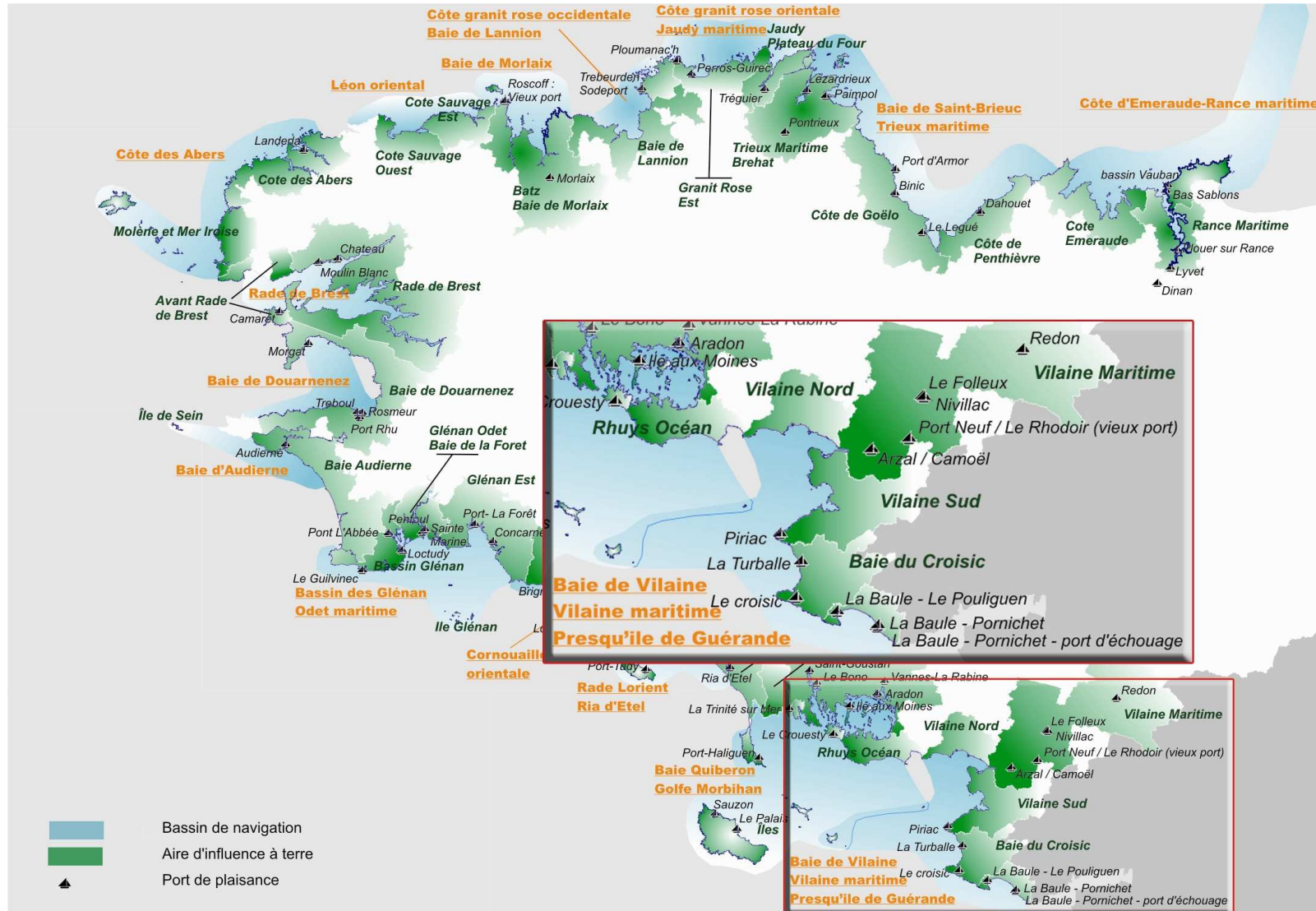
- Belle-Île : 11.400 à 13.340 bateaux pour 16.440 à 20.470 nuitées dans deux ports bellillois : Sauzon (2^e ou 3^e port breton pour le passage) et le Palais (8^e). Signalons en outre que les petits ports de Houat et Hoëdic, assurément très fréquentés eux aussi, n'ont pas fourni de chiffres sur le passage.

14.2.2. Les listes d'attente

Les listes d'attente à l'état brut du bassin de navigation Baie de Quiberon – golfe du Morbihan font état de 11.900 inscriptions. Les deux plus longues listes de Bretagne s'y trouvent : la Trinité-sur-Mer (plus de 2300 noms) et le Crouesty (près de 3000). Port-Haliguen affiche pour sa part un peu moins de 1400 inscrits. Outre les quelques autres ports dotés de pontons (Vannes, l'Île-aux-Moines, Arradon), même les structures ne proposant que des postes sur bouées sont largement concernées par le phénomène. Ainsi, sept ports mouillages ou communes gestionnaires de zones de mouillages affichent quelques centaines de noms (Locmariaquer, Le Bono, Baden, Arradon, Port-Navalo, Kerners, Saint-Jacques). Peut-être plus qu'ailleurs, la proximité des différents sites laisse supposer la présence de très nombreux doublons.

15. Baie de Vilaine – Vilaine maritime – presqu'île de Guérande

Fig. 89. Localisation du bassin de navigation de la Baie de Vilaine – Vilaine maritime – presqu'île de Guérande



Le bassin de navigation de la Baie de Vilaine – Vilaine maritime – presqu'île de Guérande s'étend depuis la rivière de Pénerf incluse jusqu'à la Pointe du Croisic (**fig. 89**). Il se prolonge jusqu'à Redon via la Vilaine et s'étend au large jusqu'aux îles de Dumet et d'Hoëdic (cette dernière étant statistiquement rattachée au bassin de la Baie de Quiberon dans le présent rapport). On relèvera que ce bassin concerne trois départements et deux régions administratives. Pour les besoins de l'étude nous avons choisi d'adjoindre à ce bassin la Baie de la Baule. Cette dernière dépend certes du bassin voisin de la Baie de Loire, mais les plaisanciers fréquentant les îles de Dumet et Hoëdic y sont nombreux, notamment à partir des ports de Pornichet et de La Baule – Le Pouliguen. C'est un bassin particulièrement étendu : environ 490 km² dont une cinquantaine pour la Baie de la Baule.

15.1. L'offre des ports et mouillages

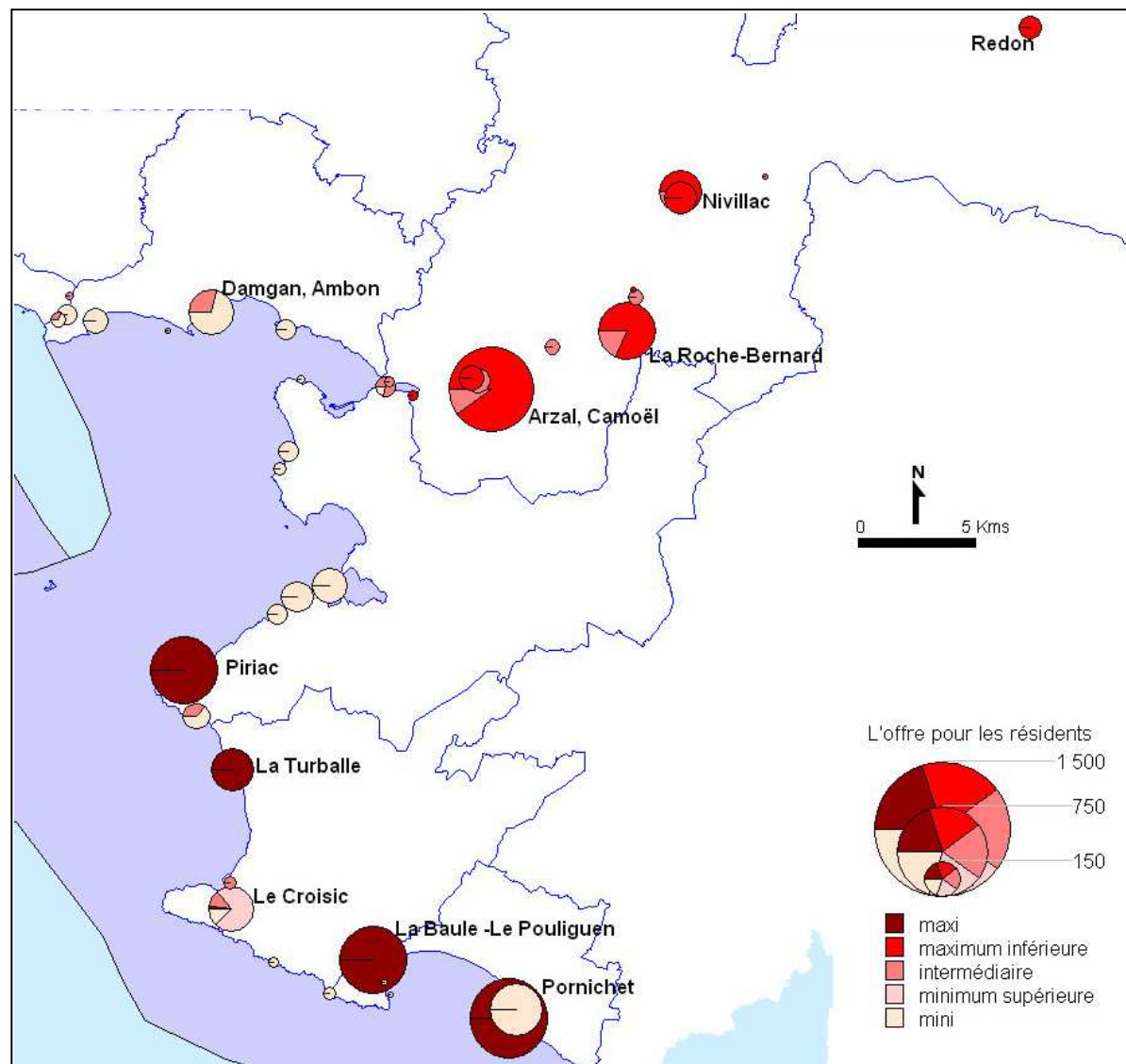
15.1.1. Les capacités d'accueil

Baie de La Baule comprise, le bassin de navigation de la Baie de Vilaine – Vilaine maritime – presqu'île de Guérande compte près de 8430 places réparties dans une dizaine de ports structurants, 8 ports abris, 24 zones de mouillages et 3 ports à sec. L'offre maximum totalise près de 34 % de l'offre globale. Elle est avantageusement compétée par l'offre maximum inférieure : 25,6 %, un taux identique à celui de l'offre minimum. En conséquence, l'offre intermédiaire est assez peu présente : 11,6 % de l'ensemble (**Fig. 90, 91** et **annexe 5.15.**). Trois sous-bassins se partagent cette offre : l'un comprend la Baie de Vilaine et la Vilaine maritime, un autre la Baie de la Turballe, le troisième la Baie de la Baule. Chacun présente un profil très différent concernant l'offre de places.

Fig. 90. L'offre de places du bassin de la Baie de Vilaine – Vilaine maritime – presqu'île de Guérande

Baie de Vilaine – Vilaine maritime – presqu'île de Guérande													
Sous bassin de navigation	Dpt(s)	Capacités accueil (hors visiteurs)						Accueil visiteurs					
		offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL postes annuels	offre maximum	offre maximum supérieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL VISITEURS
Baie Vilaine - Vilaine maritime	56/44/35	750	2282	853	0	1503	5388	30	20	9	0	44	103
Baie de La Turballe	44	334	0	116	279	152	881	20	0	0	10	0	30
Baie de La Baule	44	1770	0	0	0	623	2393	180	0	0	0	10	190
TOTAL		2854	2282	969	279	2278	8662	230	20	9	10	54	323
TOTAL en %		32,95 %	26,34 %	11,19 %	3,22 %	26,3 %		71,2 %	6,2 %	2,8 %	3,1 %	16,7 %	

Fig. 91. Localisation des ports et mouillages du bassin de navigation de la Baie de Vilaine – presqu'île de Guérande



- **Baie de Vilaine – Vilaine maritime**

C'est de loin le plus gros sous-bassin du bassin de navigation en terme de capacité d'accueil : 5388 places dont 56,4 % dans la zone d'hivernage de premier ordre que constitue la Vilaine maritime. Les nombreux pontons de la Vilaine correspondent à l'offre maximum inférieure (leur accès étant assujéti au passage du barrage d'Arzal). Localisés dans les ports d'Arzal-Camoël, La Roche-Bernard, Folleux et Redon, ils représentent 41,5 % de l'offre du sous-bassin. L'offre maximum (14,4 %) n'est présente qu'au port de Piriac à l'extrémité sud de la Baie de Vilaine. Les postes sur bouées correspondent à 43,7 % des emplacements et relèvent assez largement de l'offre minimum.

- **Baie de La Turballe**

Structurée par le port homonyme, la Baie de la Turballe est un petit sous-bassin d'une demi-douzaine de ports et mouillages pour une capacité d'accueil de 881 places relevant à 37,9 % de l'offre maximum. Ouverte à l'ouest et faisant face à Hoëdic, la baie est caractérisée par une part importante de places à l'échouage sur pontons (31,5 %) toutes situées au Croisic. Le reste de l'offre se répartit équitablement entre l'offre intermédiaire et l'offre minimum.

- **Baie de La Baule**

La Baie de la Baule, à laquelle on adjoindra la côte sud de la presqu'île guérandaise, n'accueille guère plus de ports et mouillages que la Baie de la Turballe. La capacité d'accueil du bassin y est en revanche bien plus importante : 2393 places. Elles relèvent pour près des trois quarts de l'offre maximum. Cette offre de référence est présente dans les ports de plaisance de Pornichet et La Baule – Le Pouliguen. Le restant de l'offre correspond à des postes à l'échouage sur bouées, essentiellement dans le port d'échouage de Pornichet.

15.1.2. Les services et équipements portuaires structurants

Le sous-bassin de la Baie de Vilaine – Vilaine maritime présente l'ensemble des prestations portuaires de haut niveau, notamment sur deux sites (Arzal-Camoël et Piriac – **fig. 92**). Malgré l'absence d'aire de carénage, la Baie de la Turballe peut être considérée comme complète compte tenu de la proximité de Piriac qui, bien que statistiquement rattaché à la Baie de Vilaine, appartient dans les faits aussi bien à l'un ou l'autre des sous-bassins. Enfin, seul l'Internet / wifi fait défaut en Baie de la Baule.

Fig. 92. Services et équipements portuaires structurants (Baie de Vilaine – Vilaine maritime – presqu'île de Guérande)

Sous-bassin de navigation	Port de plaisance ou zone de mouillages	carburant (GO + SP)	manutention navires habitables	récupération eaux usées	aire carénage aux normes	récupération huiles usagées	Internet et wifi
Baie de Vilaine - Vilaine maritime	Pénerf (Damgan)	non	non	non	non	non	oui
Baie de Vilaine - Vilaine maritime	Billiers	non	non	non	non	oui	non
Baie de Vilaine - Vilaine maritime	Redon	GO seulement	oui	non	non	oui	non
Baie de Vilaine - Vilaine maritime	Folleux	non	oui *	oui	non	oui	wifi seulement
Baie de Vilaine - Vilaine maritime	Multinautique (Port à sec)	non	non	oui	non	non	oui
Baie de Vilaine - Vilaine maritime	La Roche-Bernard	non	oui	oui	oui	oui	oui
Baie de Vilaine - Vilaine maritime	Camoël Nautique (port à sec)	non	oui	oui	non	oui	non
Baie de Vilaine - Vilaine maritime	Arzal-Camoël	oui	oui	oui	oui	oui	oui
Baie de Vilaine - Vilaine maritime	Tréhiguer (Pénestin)	non	oui *	non	non	non	non
Baie de Vilaine - Vilaine maritime	Toul ru (Mesquer)	non	oui *	non	non	non	non
Baie de Vilaine - Vilaine maritime	Piriac	oui	oui	oui	oui	oui	oui
Baie de La Turballe	La Turballe	oui	oui	oui	non	oui	oui
Baie de La Turballe	Le Croisic	non	oui	oui	non	oui	oui
Baie de La Baule	La Baule -Le Pouliguen	oui	oui	non	oui	oui	non
Baie de La Baule	Pornichet (port d'échouage)	non	non	non	non	oui	non
Baie de La Baule	Pornichet	oui	oui	oui	oui	oui	non

* prestataire privé hors port

15.1.3. Le profil de la flotte des ports et mouillages

Fig. 93. La flotte des ports et mouillages (Baie de Vilaine – Vilaine maritime – presqu'île de Guérande)

Baie de Vilaine - Vilaine maritime - presqu'île de Guérande	voile					moteur					Total
	< 6 m	6-8 m	8-10 m	10-12 m	> 12 m	< 6 m	6-8 m	8-10 m	10-12 m	> 12 m	
Ports	5,49%	14,42%	12,29%	7,00%	1,13%	26,88%	26,82%	3,78%	1,83%	0,36%	5242
ZMEL et ports abris	16,92%	13,12%	5,12%	0,00%	0,00%	51,99%	11,71%	1,13%	0,00%	0,00%	3185
Ports et ZMEL	9,81%	13,93%	9,58%	4,36%	0,70%	36,37%	21,11%	2,78%	1,14%	0,23%	8427

Avec 38,4 % de voiliers (**fig. 93**) et vraisemblablement 30 à 35 % de bateaux habitables (voile et moteur confondus), ce bassin présente les caractéristiques d'une zone « touristifiée » à l'instar des autres secteurs de Bretagne méridionale. Les navires de pêche-promenade sont néanmoins nombreux (sans doute 40 à 45 % des embarcations). Comme ailleurs la flottille des ports structurants présente un profil différent de celle des mouillages et autres ports abris, mais dans une moindre mesure que dans d'autres bassins compte tenu des conditions d'accueil particulières de certains ports structurants : faible tirant d'eau peu adapté aux quillards (La Baule – Le Pouliguen), pontons à l'échouage (Pornic).

15.2. La pression de la demande

Tant à l'année sur les postes titulaires qu'en saison sur les places visiteurs, la pression de la demande est forte en Baie de Vilaine – Vilaine maritime – presqu'île de Guérande. En particulier dans le sous-bassins de la Baie de Vilaine – Vilaine maritime ainsi que dans celui de la Baie de La Baule.

15.2.1. Le passage

Dans une petite dizaine de ports, le bassin Baie de Vilaine – Vilaine maritime – presqu'île de Guérande reçoit chaque année entre 11.000 et 14.000 bateaux visiteurs pour 28.830 à 39.500 nuitées bateaux. Rapportée au nombre de ports de chaque sous-bassin, la répartition de ce passage est relativement homogène :

- Baie de Vilaine – Vilaine maritime : 5360 à 7240 bateaux pour 11.320 à 18.520 nuitées dans 4 ports : Piriac (42 % de l'ensemble), Arzal-Camoël, La Roche-Bernard et Redon (Les chiffres du port du Folleux, probablement concerné par un nombre significatif d'escales, n'ont pas été communiqués),
- Baie de La Turballe : 2590 à 3230 bateaux pour 5460 à 6700 nuitées dans 2 ports : La Turballe (82 % à 85 % des escales) et Le Croisic,
- Baie de La Baule : 3150 à 3560 bateaux pour 12.000 à 14.260 nuitées dans 2 ports : Pornichet (85 % du total) et La Baule – Le Pouliguen.

15.2.2. Les listes d'attente

Alors que les ports de Pornichet et de La Baule – Le Pouliguen n'ont pas communiqué sur ce point, près de 6270 demandeurs sont inscrits sur les listes d'attente de la Baie de Vilaine – Vilaine maritime – presqu'île de Guérande. La pression de la demande peut donc être considérée comme très forte dans ce bassin de navigation. Ce chiffre concerne une grosse douzaine de ports ou mouillages. Trois sites représentent plus de 64 % de l'ensemble en affichant entre 1200 et 1500 noms (Piriac, La Turballe et Arzal-Camoël). Quelques autres ont des listes de quelques centaines de noms : La Roche-Bernard (750), Le Folleux (480), Le Croisic (380) ou encore le port d'échouage de Pornichet (200 inscriptions).

CONCLUSION

De nombreux outils relevant peu ou prou d'une gestion intégrée et d'un aménagement intégré des zones côtières concernent les littoraux bretons (SCoT et PLU littoraux, SMVM, Chartes de PNR ou de pays littoraux, PNM, loi littoral, loi sur l'eau...). Ceux-ci préconisent voire imposent des objectifs économiques et sociaux ainsi que le maintien ou la reconquête de la qualité environnementale. Par conséquent, la plaisance ne peut se départir d'équipements parfois onéreux destinés à la préservation de l'environnement (qualité de l'eau notamment) et qu'il convient de mutualiser pour affecter de manière économe et responsable les fonds publics ou privés. C'est notamment dans cette perspective qu'a été rédigé le présent rapport.

Ainsi, grâce à cette description détaillée de chaque bassin et sous-bassin de navigation, il est désormais possible d'appréhender tout nouveau projet de port de plaisance à l'aune de son environnement en terme de services et d'équipements destinés à la plaisance. Il s'agit là d'un paramètre qu'il convient de prendre en compte dans la perspective d'une utilisation de la grille RST02⁶⁰ adaptée aux projets portuaires de plaisance. En effet, un projet de port dépourvu de telle ou telle prestation (service de carénage aux normes en vigueur, station d'avitaillement en carburant, systèmes de récupération des eaux usées, etc.) peut paradoxalement se justifier si de tels services existent préalablement à proximité. Auquel cas, il convient bien sûr de veiller à ce que ces derniers soient en mesure de répondre à l'inévitable augmentation des demandes, par exemple en opération de carénage ou en matière d'approvisionnement en carburant, compte tenu de l'accroissement de la flotille indissociable de tout nouveau projet de création ou d'extension portuaire. Inversement, un projet intégrant une aire de carénage aux normes, évidemment plus coûteux, n'est pas forcément pertinent si une installation préexistante proche est susceptible de répondre aux besoins de la flotille supplémentaire.

Les informations de cette base de données sont donc susceptibles d'aider les décideurs souhaitant encourager une politique d'optimisation des services et équipements destinés à la plaisance. Compte tenu de la dispersion extrême des structures accueillant des bateaux de plaisance en Bretagne qui sont, rappelons-le, à la fois les plus nombreuses et les plus modestes de France, il convient de soutenir autant que faire se peut une approche visant à mutualiser un maximum d'équipements et de services. Les coûts de mise en service et / ou de fonctionnement pourraient ainsi être répartis entre plusieurs structures et plusieurs gestionnaires quels que soient leurs statuts. Une telle réflexion peut en outre être portée tant sur des installations à venir que sur des prestations déjà existantes. De la même façon, la mutualisation peut également concerner des moyens humains susceptibles d'intervenir pour le compte de plusieurs gestionnaires de sites accueillant des navires de plaisance.

⁶⁰ La grille RST (RST 02 pour la deuxième version) est un outil méthodologique, fruit d'un travail collectif du Réseau Scientifique et Technique du MEEDDAT, destiné à évaluer les projets d'aménagement au regard du développement durable.

ANNEXES



E. Sonnic, 2004

Annexe 1 : Annexe scientifique de la convention de recherche établie entre l'ex Direction Régionale de l'Équipement et l'UMR ESO

Annexe 2 : Exemple de questionnaire d'enquête pré-renseigné transmis aux gestionnaires de ports de plaisance ou de zone de mouillages

Annexe 3 : Courrier d'accompagnement DRE / ESO des questionnaires d'enquête

Annexe 4 : Courrier d'accompagnement APPB des questionnaires d'enquête

Annexe 5 : Capacités d'accueil par ports et mouillages des bassins de navigation bretons

ANNEXE 1

Annexe scientifique de la convention de recherche établie en 2008 entre l'ex Direction Régionale de l'Équipement Bretagne (aujourd'hui DREAL) et l'Unité Mixte de Recherche ESO (Espaces et Sociétés)

Contexte :

Le développement rapide de la plaisance depuis une dizaine d'années pose la question sensible de l'accueil des navires.

Les projets de création ou d'extension des ports de plaisance sont souvent les premières réponses données au besoin d'accueil. Les ports de plaisance sont au carrefour de plusieurs préoccupations d'intérêt général. Ils peuvent assurer une mission de service public pour la pratique des sports nautiques. Ils sont un vecteur du développement local par l'économie qu'ils engendrent. Ils renforcent l'image touristique des villes portuaires. Mais, ils sont également à l'origine d'inquiétudes notamment pour leurs impacts sur l'environnement, les paysages, les populations littorales et les autres usages et activités socioéconomiques des zones côtières.

De nombreux projets de création et d'extension de ports de plaisance émergent sans que nous ayons une vision globale de l'accueil de la plaisance ni une réflexion sur le caractère durable des solutions proposées pour répondre aux besoins en places.

La présente convention a pour objectif de structurer une réflexion sur l'accueil des bateaux de plaisance en Bretagne en mobilisant les travaux et les concepts développés par la recherche universitaire.

Problématique :

La question de l'accueil de la plaisance est souvent abordée uniquement port par port ou ville par ville sans prendre en compte la réalité de la pratique qui s'inscrit dans un espace en mer, « le bassin de navigation », et à terre, « l'aire d'influence ».

L'objectif de la présente convention est de favoriser la diffusion de ces concepts confortés par la recherche universitaire (« La navigation de plaisance : Territoires de pratiques et territoires de gestion en Bretagne » thèse d'Ewan Sonnic 2005) afin de promouvoir une approche globale de la question de l'accueil de la plaisance. La présentation de la plaisance, à travers le prisme de ces concepts, permettra de renouveler l'approche de l'accueil des navires de plaisance et la question de l'augmentation de la capacité d'accueil.

L'objectif est également de promouvoir la prise en compte du développement durable dans le domaine de la plaisance en participant à l'adaptation d'outils existants aux projets de création ou d'extension des ports

Des outils comme le référentiel RST 02 représentent une base intéressante pour organiser un dialogue entre les services de l'Etat et les porteurs de projet. Le but est de promouvoir le développement durable et de viser à une intégration concrète de cet objectif dans des projets d'aménagement. Il s'agit également d'examiner dans quelle mesure le référentiel RST 02 permet de prendre en compte l'objectif de gestion intégrée des zones côtières lors de la création ou de l'extension de ports de plaisance.

Le contenu de la convention et la méthodologie proposée

La convention repose sur un partenariat entre la DRE, le CETE de l'Ouest et l'UMR ESO. Le CETE de l'Ouest est un service du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire qui a été chargé par la DRE de réaliser une étude sur la plaisance en Bretagne.

Dans le cadre de la présente convention, l'UMR ESO sera chargé d'une part de structurer la connaissance de la plaisance en Bretagne et d'autre part d'apporter un appui scientifique au CETE de l'Ouest.

Au titre de la connaissance de la plaisance en Bretagne, il est fait appel à des spécialistes universitaires de la plaisance pour connaître les modalités d'accueil de la plaisance au sein des 15 à 18 bassins de navigations bretons et identifier leur aire d'influence à terre. L'UMR ESO s'attachera à :

- Présenter des 15 à 18 bassins bretons et de leur aire d'influence,
- Décrire les pratiques (usages) et la demande
- Identifier l'offre d'accueil dans les ports et les mouillages

Au titre de son appui scientifique, le laboratoire accompagnera le CETE de l'Ouest dans les missions qui ont été confiées à ce dernier visant à :

- Identifier l'attractivité des bassins,
- Connaître la stratégie tarifaire dans les ports et les zones de mouillages,
- Evaluer l'activité de proximité liée à la plaisance,
- Elaborer d'une grille d'analyse des projets et participer aux tests appliqués à 2 ou 3 projets.

ANNEXE 2

Exemple de questionnaire d'enquête pré-remplé transmis aux gestionnaires de ports de plaisance ou de zone de mouillages

Comme chaque année, l'APPB actualise les informations relatives à ses ports adhérents grâce au formulaire ci-après. Dans la partie intitulée « Base de données 2007 – Mise à jour 2008 » et afin que ce questionnaire soit rapide à compléter, seuls sont à remplir les points ayant fait l'objet d'un changement depuis 2007. Les points surlignés en jaune n'étaient pas demandés dans le questionnaire 2007 et sont à remplir tout particulièrement.

Si la plupart des questions n'impliquent qu'un faible investissement en terme de temps, certaines nouvelles demandes, **surlignées en jaune**, sont un peu plus longues à apporter. Si vous ne pouvez y consacrer le temps nécessaire, et conscients que vos impératifs professionnels sont nombreux, nous vous serions reconnaissants d'indiquer, le cas échéant, des estimations à défaut de chiffres précis. Si certains points s'avéraient trop difficile à estimer, **merci de nous renvoyer le questionnaire même incomplet**.

Merci de préciser dans cette
 colonne uniquement les
 changements intervenus en 2008

PORT DE : AUDIERNE	
Adresse : Bureau du port - place de la Liberté 29770 AUDIERNE	
Tél : 02.98.75.04.93 / 06.72.91.70.52	
Fax : 02.98.70.25.62	
Mail : plaisance.mairie.audierne@wanadoo.fr	
Site internet : www.audierne.info	
Responsable d'exploitation : Alain BOSSENNEC	
Responsable technique : Alain BOSSENNEC	
Responsable financier ou société d'exploitation : Mairie Nom du contact : Robert BANIEL Fonction : Délégué titulaire à l'APPB Adresse : 12, quai Jean JAURES AUDIERNE Tél : 02.98.70.08.47 Mail :	
Concédant : Département du Finistère Concessionnaire : Commune	

CAPACITÉ D'ACCUEIL :		
	Nombre total de postes 2007 Merci de préciser s'il y a eu des changements en 2008	Dont nombre de postes visiteurs
Quai pleine eau	0	
Quai échouage	0	
Ponton pleine eau	232	
Ponton bassin à flot	9	
Ponton échouage	0	
Bouées pleine eau	0	
Bouées bassin à flot	0	
Bouées échouage	0	
Corps mort	0	
Port à sec	0	
TOTAL		
Base de données 2007		Mise à jour 2008 Merci de préciser dans cette colonne uniquement les changements intervenus en 2008
Personnes permanentes : 1		
Personnes saisonnières : 1		
Gas Oil : NON		Non Oui
SP 95 : NON		Non Oui
SP 98 : NON		Non Oui
GPL : NON		Non Oui
Carburant 24/24 : NON		Non Oui
Manutention port : NON		Non Oui
Manutention hors port : OUI		Non Oui
Elévateur : NON		Non Oui puissance :
Grue T : NON		Non Oui puissance :
Cales de mise à l'eau : 1 gratuite		Non Oui Nbre : Payante : Non Oui Prix :
Eau sur pontons : OUI		Non Oui
Eau à quai : OUI		Non Oui
Electricité sur pontons : OUI		Non Oui
Electricité à quai : OUI		Non Oui
Météo : OUI		Non Oui
Douches : 3 dont 1 handicapés		Non Oui Nbre : Payante : Non Oui Prix :
WC : 4		Non Oui Nbre :
Bacs à vaisselle : NON		Non Oui Nbre :
Pompes à eaux noires : NON		Non Oui Nbre :

L'ACCUEIL DES NAVIRES DE PLAISANCE EN BRETAGNE DANS LA PERSPECTIVE D'UNE GIZC

E. Sonnic (UMR ESO CNRS 6590 – Université de Rennes 2) / D. Alkan, J.-J. Duhayon et P.-Y. Quantin (CETE de l'ouest)

Pompes eaux de cales : NON	Non	Oui	Nbre :
Récupération des huiles : 1 sur TP CCI	Non	Oui	Nbre :
Nombre de poubelles : 3 Tri sélectif : NON	Non	Oui	Nbre :
Barrages anti-pollution (hydrocarbures)	Non	Oui	
Glace : NON	Non	Oui	
Parking auto	Non	Oui	Distance au port : Réservé plaisanciers : Non Oui Payant : Non Oui
Vélos : NON	Non	Oui	Nbre : Payante : Non Oui Prix :
Yacht-club ou société de régates	Non	Oui	
Centre nautique ou école de voile	Non	Oui	
Commerces à proximité	Non	Oui	
Shipchandler	Non	Oui	Distance au port :
Chantiers navals	Non	Oui	Distance au port :
Voilerie	Non	Oui	Distance au port :
Electronique marine	Non	Oui	Distance au port :
Location bateaux	Non	Oui	Distance au port :
Magasin de vêtements de mer	Non	Oui	Distance au port :
Distributeur(s) bancaire(s)	Non	Oui	Distance au port :
Hôtel(s)	Non	Oui	Distance au port :
Restaurant(s), pizzeria...	Non	Oui	Distance au port :
Bar(s)	Non	Oui	Distance au port :
Glaciers	Non	Oui	Distance au port :
Supermarché	Non	Oui	Distance au port :
Epicerie - alimentation	Non	Oui	Distance au port :
Boulangerie	Non	Oui	Distance au port :
Boucherie - charcuterie	Non	Oui	Distance au port :
Tabac presse	Non	Oui	Distance au port :
Laverie automatique	Non	Oui	Distance au port :
Office de tourisme	Non	Oui	Distance au port :
Pharmacie	Non	Oui	Distance au port :
Transports publics urbains	Non	Oui	Distance au port :
Yacht-club, société de régates	Non	Oui	Distance au port :
Parcours de golf	Non	Oui	Distance au port :
Casino	Non	Oui	Distance au port :
Discothèque	Non	Oui	Distance au port :
WIFI : NON	Non	Oui	
Borne accès Internet : NON	Non	Oui	

Aire de carénage : OUI	Non	Oui	surface :
Normes Européennes (NE) : NON	Non	Oui	
Stockage à terre (surface terre plein) : NON	Non	Oui	surface :
Pavillon bleu d'Europe des ports de plaisance : NON	Non	Oui	
Certification ISO 14001	Non	Oui	
Partenariat inter-port : NON	Non	Oui	lequel :
ORIGINES DES ÉQUIPEMENTS			
Pontons :	Marque : Métalu		
Bornes électriques : _	Marque : ?		
Moyens de levage (grue, travlift) :	Marque : _		
Logiciel de gestion d'emplacement :	Marque : NON		
Pompes à eaux noires et eaux de cale :	Marque : NON		

MANIFESTATIONS NAUTIQUES

(hors voile légère et entraînements)

Nom de la manifestation	Type de manifestation (salon nautique, départ ou arrivée de transat, régata, rassemblement de vieux gréements...)	Durée en jour(s)	Rythme (annuel, bisannuel, caractère exceptionnel...)	Période de l'année	Nombre de bateaux

MANIFESTATIONS EXTRA NAUTIQUES

Nom de la manifestation	Type de manifestation (Festival musical, artistique, culturel..., fête foraine, fête de la musique...)	Durée en jour(s)	Rythme (annuel, bisannuel, caractère exceptionnel...)	Période de l'année	Distance au port

RÉPARTITION DES PLAISANCIERS A L'ANNÉE

Selon la taille et le type de navire

Longueur bateau	Type	Nombre ou %	Dont quai ou ponton	Dont bouées	Dont à sec
< 6 m	voile				
	moteur				
6 à 7,99 m	voile				
	moteur				
8 à 9,99 m	voile				
	moteur				
10 - 11,99 m	voile				
	moteur				
≥ 12 m	voile				
	moteur				
TOTAL					

% de pêche-promenade parmi bateaux moteur

% de voile sportive parmi les voiliers

Selon le type de propriétaire

	Particuliers	Sociétés de location	autres
Nombre ou % de bateaux			

Selon lieu de résidence principale des usagers

	en %
Moins de 30 km	
Département	
Région	
Quart nord-ouest de la France	
Ile de France	
Est et sud de la France	
Etranger	Îles britanniques
	Bénélux, Allemagne
	Autre Europe
	Hors Europe

CONTRATS MOIS ET SEMAINE

		Nombre de bateaux
Contrats semaine		
Contrats mois		
Autres contrats courts		

PLAISANCIERS DE PASSAGE

(Le nombre de bateaux mentionné ne tiendra compte ni des contrats mois et semaine, ni des bateaux participant aux manifestations nautiques)

Année	Mois	Nombre de bateaux	Nombre de nuitées	Nombre moyen de nuitées
2008	Sept.			
	Août			
	Juillet			
	Juin			
	Mai			
	Avril			
	Mars			
	Février			
2007	Janvier			
	Déc.			
	Nov.			
	Oct.			
	Sept.			
	Août			
	Juillet			
	Juin			
Total 2007				
Total 2006				
Total 2005				
Total 2004				
Total 2003				

LISTE D'ATTENTE

Selon la taille et le type de bateau

Longueur bateau	Type	Nombre d'inscrits	Dont pontons	Dont bouées
< 6 m	Voile			
	moteur			
6 à 7,99 m	Voile			
	moteur			
8 à 9,99 m	Voile			
	moteur			
10 à 11,99 m	Voile			
	moteur			
> 12 m	Voile			
	moteur			
TOTAL				

Selon le lieu de résidence principale des inscrits

	%
Moins de 30 km	
Département	
Région	
Quart nord-ouest de la France	
Ile de France	
Est et sud de la France	
Etranger	Îles britanniques
	Belgique, Pays-Bas, Allemagne
	Autre Europe
	Hors Europe

Nombre approximatif de demandes satisfaites

Année	Contrats annuels	Contrats mois	Contrats semaine	Autres contrats
2007				
2006				
2005				
2004				

	oui	non
La liste d'attente du port est-elle actualisée chaque année ?		

Sinon, année de la dernière actualisation	
---	--

Commentaires ou compléments d'informations

ANNEXE 3

Courrier d'accompagnement DRE / ESO des questionnaires d'enquête



RESO
Université de Rennes 2
Maison de la Recherche en Sciences Sociales
Place du Recteur Henri Le Moal
35043 RENNES Cedex

Mesdames et Messieurs les gestionnaires de
ports de plaisance de Bretagne

Objet : étude sur la plaisance en Bretagne

Madame, Monsieur,

A la demande de la Direction Régionale de l'Équipement et sous la tutelle du CNRS et de l'université de Rennes 2, le laboratoire RESO, antenne rennaise de l'unité mixte de recherche ESO (Espaces et Sociétés), est en charge d'une étude sur la plaisance en Bretagne confiée à Ewan SONNIC, chargé de recherche.

Cette étude s'inscrit dans la continuité du rapport Gauthier au sujet des projets de développement des capacités d'accueil pour la plaisance. Son objectif est de définir pour l'Etat une stratégie d'accompagnement des différents projets dans une logique de développement durable.

En réunissant un certain nombre d'informations pour chaque port, le questionnaire ci-joint, élaboré en partenariat avec l'Association des Ports de Plaisance de Bretagne, doit permettre de caractériser et d'actualiser les données relatives aux différents bassins de navigation bretons, espaces de références pour les projets de développement des capacités d'accueil de la plaisance.

L'ACCUEIL DES NAVIRES DE PLAISANCE EN BRETAGNE DANS LA PERSPECTIVE D'UNE GIZC

E. Sonnic (UMR ESO CNRS 6590 – Université de Rennes 2) / D. Alkan, J.-J. Duhayon et P.-Y. Quantin (CETE de l'ouest)

Afin de mener à bien cette étude, nous vous serions reconnaissants de nous renvoyer le questionnaire ci-joint dûment complété pour le vendredi 1^{er} octobre 2008 de préférence par voie électronique ou à défaut par courrier postal aux coordonnées ci-dessous :

ewan.sonnice@free.fr

ou

Ewan SONNIC
RESO
Maison de la Recherche en Sciences Sociales
Place du Recteur Henri Le Moal
35043 RENNES Cedex

En vous remerciant par avance de votre contribution, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, nos respectueuses salutations.

Fait à Rennes le 15 septembre 2008

Le Directeur Régional de l'Équipement

Monsieur Laurent FAYEIN

Le Directeur du RESO

Directeur du laboratoire RESO/UMR 6590 CNRS

Olivier DAVID

Monsieur Olivier DAVID

ANNEXE 4

Courrier d'accompagnement APPB des questionnaires d'enquête



Monsieur Alain BOSSENNEC
Bureau du port - place de la Liberté
29770 AUDIERNE

Larmor Plage,
Le 18 Septembre 2008

Réf. : FB/ES/10508
Objet : étude sur la plaisance en Bretagne
P. J. : questionnaire

Monsieur,

Comme chaque année, l'APPB actualise les informations relatives à ses ports adhérents grâce au formulaire ci-joint. Afin qu'il soit rapide à compléter, seuls sont à remplir les points ayant fait l'objet d'un changement depuis un an.

A titre exceptionnel, le formulaire vous est transmis en septembre et s'est en outre vu enrichi de nouvelles demandes d'information. Il s'agit là d'éviter l'envoi d'un second questionnaire relatif à une étude en cours commandée par la Direction Régionale de l'Équipement et que soutient l'APPB. Ce travail a été confié au laboratoire RESO (voir courrier joint) et plus précisément à Ewan SONNIC notre ancien chargé de mission qui y est rattaché.

Cette étude nous permettra d'actualiser certaines des nombreuses informations obtenues il y a plusieurs années par l'APPB, à l'occasion de la mission régionale 2000 des ports de plaisance.

L'ACCUEIL DES NAVIRES DE PLAISANCE EN BRETAGNE DANS LA PERSPECTIVE D'UNE GIZC
E. Sonnic (UMR ESO CNRS 6590 – Université de Rennes 2) / D. Alkan, J.-J. Duhayon et P.-Y. Quantin (CETE de l'ouest)

Nous vous remercions par avance du temps que vous accorderez à ce questionnaire et vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos cordiales et maritimes salutations.

Le Président

Le Secrétaire Général

Michaël QUERNEZ

Jean-Michel GAINÉ

ANNEXE 5

Capacités d'accueil par ports et mouillages des bassins de navigation bretons

- Annexe 5.1.** Côte d'émeraude – Rance Maritime
- Annexe 5.2.** Baie de Saint-Brieuc – Trieux maritime
- Annexe 5.3.** Côte de granit rose orientale – Jaudy maritime
- Annexe 5.4.** Côte de granit rose occidentale – baie de Lannion
- Annexe 5.5.** Baie de Morlaix
- Annexe 5.6.** Léon oriental
- Annexe 5.7.** Côte des abers
- Annexe 5.8.** Rade de Brest
- Annexe 5.9.** Baie de Douarnenez
- Annexe 5.10.** Baie d'Audierne
- Annexe 5.11.** Bassin des Glénan – Odet maritime
- Annexe 5.12.** Cornouaille orientale – Aven – Belon – Laïta
- Annexe 5.13.** Rade de Lorient – ria d'Étel
- Annexe 5.14.** Baie de Quiberon – golfe du Morbihan
- Annexe 5.15.** Baie de Vilaine – Vilaine maritime – presqu'île de Guérande
- Annexe 5.16.** Répartition des capacités d'accueil en Bretagne par bassin de navigation et par type de structure
- Annexe 5.17.** Répartition des capacités d'accueil en Bretagne par bassin de navigation et par type de poste
- Annexe 5.18.** Répartition des capacités d'accueil en Bretagne par bassin de navigation et selon le statut de l'installation de plaisance
- Annexe 5.19.** Répartition des installations de plaisance en Bretagne par bassin de navigation

Annexe 5.1. Côte d'émeraude – Rance maritime

5.1. Côte d'émeraude - Rance maritime (1 sur 3)

	Côte d'émeraude - Rance maritime			Capacités accueil (hors visiteurs)						Accueil visiteurs						Date de mise à jour	Gestionnaire	
	Port, Port à sec ou zone de mouillages	Commune	dpt	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL postes annuels	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL VISITEURS			
1	Le Vivier / Cherrueix	Cherrueix, Le vivier/mer	35	0	0	0	0	5	5	0	0	0	0	0	0	0	2007	?
2	Roches Noires	St-Mélor des O., Cancale	35	0	0	0	0	12	12	0	0	0	0	0	0	0	2005	DDE
3	La Houle (abri des flots)	Cancale	35	0	0	80	0	87	167	0	0	3	0	0	3	2010	Association	
4	Port Pican-Port Briac	Cancale	35	0	0	139	0	20	159	0	0	1	0	0	1	2008	Commune	
5	Port Mer	Cancale	35	2	0	48	0	120	170	0	0	2	0	0	2	2008	Commune	
6	Barbe Brûlée	Cancale	35	0	0	23	0	0	23	0	0	2	0	0	2	2008	Camping munic.	
7	Anse du Guesclin	St-Coulomb	35	0	0	0	0	5	5	0	0	0	0	0	0	2005	DDE	
8	Meinga (La Touesse)	St-Coulomb	35	0	0	0	0	95	95	0	0	0	0	0	0	2005	Association	
9	Île Besnard / Petit Chevret	St-Coulomb	35	0	0	0	0	70	70	0	0	0	0	0	0	2005	Association	
10	Île Besnard / Le Lupin	St-Coulomb	35	0	0	0	0	60	60	0	0	0	0	0	0	2005	Association	
11	Havre du Lupin	St-Coulomb	35	0	0	20	0	0	20	0	0	0	0	0	0	2005	Association	
12	Rothéneuf - La Roche	St-Malo	35	0	0	0	0	150	150	0	0	0	0	0	0	2009	Association	
13	Rothéneuf - Le Val	St-Malo	35	0	0	4	0	19	23	0	0	0	0	0	0	2009	Association	
14	Le Minihic - La Varde	St-Malo	35	0	0	0	0	18	18	0	0	0	0	0	0	2009	Association	
15	Avant port	St-Malo	35	0	0	0	0	50	50	0	0	0	0	0	0	2009	Association	
16	Port Vauban	St-Malo	35	0	225	7	0	0	232	0	50	0	0	0	50	2008	CCI	
17	Bas sablons	St-Malo	35	0	1129	0	0	0	1129	67	0	0	0	0	67	2008	Commune	
18	Tour Solidor / Le Rosais	St-Malo	35	0	0	66	0	168	234	0	0	0	0	25	25	2009	DDE	
19	La Briantais	St-Malo	35	0	0	0	0	8	8	0	0	0	0	0	0	2009	DDE	
20	Baie de Troctin	St-Malo	35	0	0	0	0	20	20	0	0	0	0	0	0	2009	DDE	
21	La Passagère / Pte Grouin	St-Malo	35	0	0	0	0	117	117	0	0	0	0	0	0	2009	Association	
22	Île Chevret	St-Jouan des G.	35	0	0	48	0	90	138	0	0	0	0	0	0	2007	?	
23	Val ès Bouillis - Île Harteau	St-Jouan des G.	35	0	0	31	0	3	34	0	0	0	0	0	0	2007	DDE	
24	Le Valion	St-Jouan des G.	35	0	0	63	0	9	72	0	0	0	0	0	0	2007	Association	
25	Pointe du Puits	Saint-Suliac	35	0	0	0	0	15	15	0	0	0	0	0	0	2007	DDE	
27	Saint-Suliac	Saint-Suliac	35	0	0	102	0	110	212	0	0	3	1	0	4	2010	Commune	
28	Le Vigneux	La Ville ès Nonais	35	0	0	0	0	15	15	0	0	0	0	0	0	2008	Commune	

5.1. Côte d'émeraude - Rance maritime (2 sur 3)

	Côte d'émeraude - Rance maritime			Capacités accueil (hors visiteurs)						Accueil visiteurs						Date de mise à jour	Gestionnaire
	Port, Port à sec ou zone de mouillages	Commune	dpt	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL postes annuels	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL VISITEURS		
29	Port St-Jean, Le Vigneux	La Ville ès Nonais	35	0	0	98	0	12	110	0	0		0		0	2008	Commune
30	Mordreuc	Pleudihen / R.	22	0	0	107	0	0	107	0	0	2	0	0	2	2008	Commune
31	Le Lyvet	La Vicomté / R.	22	0	257	0	0	0	257	0	25	0	0	0	25	2008	Commune
32	Dinan	Dinan	22	0	80	0	0	0	80	0	30	0	0	0	30	2008	Commune
33	Le Chatelier	St-Samson / R.	22	0	0	150	0	0	150	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
34	Moulin de Rochefort	Plouër / R.	22	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	2007	?
35	La Moinerie	Plouër / R.	22	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0	0	0	2007	Commune
36	Péhou, Plumazon, Herdiais	Plouër / R.	22	0	0	19	0	0	19	0	0	0	0	0	0	2007	?
37	La Minotais	Plouër / R.	22	0	228	151	0	0	379	0	12	3	0	0	15	2008	Commune
38	Moulin de Plouër	Plouër / R.	22	0	0	29	0	126	155	0	0	0	0		0	2007	?
39	Port St-Hubert	Plouër / R.	22	0	0	0	0	15	15	0	0	0	0		0	2007	?
40	Le Bas Bout	Plouër / R.	22	0	0	0	0	19	19	0	0	0	0		0	2007	?
41	Anse du Roué	Langrolay / R.	22	0	0	45	0	35	80	0	0	2	0	0	2	2008	Commune
42	La Herviais	Langrolay / R.	22	0	0	30	0	0	30	0	0	1	0	0	1	2008	Commune
43	Port de Garance	Minihic / R.	35	0	0	0	0	150	150	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
44	Portminic	Minihic / R.	35	0	130	0	0	0	130	0	0	0	30	0	0	2008	Privé
45	Trégonde	Minihic / R.	35	0	0	0	0	24	24	0	0	0	0	0	0	2007	
46	La Landriais	Minihic / R.	35	0	0	35	0	35	70	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
47	Poriou / Jouvente	Pleurtuit	35	0	0	86	1	10	97	0	0	0	0		0	2007	Commune
48	Jouvente	Pleurtuit	35	0	0	30	0	0	30	0	0	0	0		0	2008	Commune
49	Mont Marin	Pleurtuit	35	0	0	0	0	125	125	0	0	0	0		0	2007	?
50	Cancaval	Pleurtuit	35	0	0	180	0	5	185	0	0	0	0		0	2008	Commune
51	Cancaval nord	Pleurtuit	35	0	0	0	0	41	41	0	0	0	0	0	0	2007	
52	Le Moulin	La Richardais	35	0	0	37	0	0	37	0	0	0	0	0	0	2008	Centre nautique
53	Le Chenal	La Richardais	35	0	0	64	0	0	64	0	0	0	0	0	0	2008	Centre nautique
54	Anse des rivières	La Richardais	35	0	0	112	0	0	112	0	0	0	0	0	0	2008	Centre nautique
55	Le Pissot	La Richardais	35	0	0	31	0	0	31	0	0	0	0	0	0	2008	Centre nautique
56	La Pagnais	Dinard	35	0	0	15	0	35	50	0	0	0	0		0	2005	Association
57	Pointe de la Vicomté	Dinard	35	0	0	30	0	20	50	0	0		0		0	2009	?

5.1. Côte d'émeraude - Rance maritime (3 sur 3)

	Côte d'émeraude - Rance maritime			Capacités accueil (hors visiteurs)						Accueil visiteurs						Date de mise à jour	Gestionnaire
	Port, Port à sec ou zone de mouillages	Commune	dpt	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL postes annuels	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL VISITEURS		
58	Le Prieuré	Dinard	35	0	0	0	0	79	79	0	0	0	0	0	0	2009	?
59	Dinard	Dinard	35	0	0	209	0	461	670	0	0	0	0	3	3	2011	Commune
60	Le Nick / Pointe Bellefard	St-Lunaire	35	0	0	0	0	100	100	0	0	0	0	0	0	2007	Association
61	Fosse aux Vaux	St-Lunaire	35	0	0	0	0	8	8	0	0	0	0	0	0	2007	DDE
62	Grande plage	St-Lunaire	35	0	0	0	0	92	92	0	0	0	0	0	0	2008	Yacht-Club
63	Grande plage / le décollé	St-Lunaire	35	0	0	0	0	100	100	0	0	0	0	0	0	2007	?
64	Saint-Briac (4 sites)	St-Briac	35	0	0	35	0	700	735	0	0	10	0	0	10	2008	Commune
65	Le Rieul	Lancieux	22	0	0	0	0	114	114	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
66	Port de l'Islet	Lancieux	22	0	0	0	0	116	116	0	0	0	0	3	3	2008	Commune
67	La Cerisaie	Lancieux	22	0	0	0	0	40	40	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
68	Hautonnières	Lancieux	22	0	0	0	0	30	30	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
69	Panorama	Lancieux	22	0	0	0	0	25	25	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
70	Pêcherie	Lancieux	22	0	0	0	0	20	20	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
71	Port du Châtelet	St-Jacut de la mer	22	0	0	0	0	95	95	0	0	0	0		0	2003	Commune
72	Port de la Houle causeul	St-Jacut de la mer	22	0	0	0	0	180	180	0	0	0	0	0	0	2003	Commune
73	Le Guildo	Créhen	22	0	0	0	0	49	49	0	0	0	0		0	2007	?
74	La Garde	St-Cast le Guildo	22	0	0	40	0	69	109	0	0	0	0	0	0	2007	CCI
75	St-Cast le Guildo	St-Cast le Guildo	22	760	0	50	0	120	930	40	0	10	0	0	50	2011	CCI
76	La Fresnaye	St-Cast le Guildo	22	0	0	0	0	96	96	0	0	0	0	0	0	2007	Commune
77	Port Nieux	Plévenon	22	0	0	0	0	10	10	0	0	0	0	0	0	2008	?
78	St-Géran en Plévenon	Plévenon	22	0	0	0	0	113	113	0	0	0	0	1	1	2008	Association
TOTAL				762	2049	2224	1	4537	9573	107	117	39	31	32	326		

Annexe 5.2. Baie de Saint-Brieuc – Trieux maritime

5.2. Baie de Saint-Brieuc - Trieux maritime (1 sur 2)

	Baie de St-Brieuc - Trieux maritime			Capacités accueil (hors visiteurs)					Accueil visiteurs					Date de mise à jour	Gestionnaire		
	Port, <i>Port à sec</i> ou zone de mouillages	Commune	dpt	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL postes annuels	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure			offre minimum	TOTAL VISITEURS
1	Port Barrier / Sables d'or	Fréhel	22	0	0	30	0	0	30	0	0	0	0	1	1	2003	Association
2	Les Hôpitaux	Erquy	22	0	0	0	0	120	120	0	0	0	0		0	2008	Commune
3	Îlot Saint-Michel	Erquy	22	0	0	127	0	0	127	0	0		0	0	0	2008	Commune
4	<i>Erquy Vieux port</i>	Erquy	22	0	0	0	0	170	170	0	0	0	0		0	2008	Commune
5	<i>Erquy Nouveau port</i>	Erquy	22	0	0	0	0	143	143	0	0	0	0		0	2008	Commune
6	<i>Plégu</i>	Pléneuf Val-André	22	0	0	0	0	118	118	0	0	0	0	2	2	2008	Commune
7	<i>Dahouet</i>	Pléneuf Val-André	22	0	329	0	32	267	628	0	25	0	0	0	25	2010	Commune
8	Saint-Guimon	Hillion	22	0	0	0	0	16	16	0	0	0	0	12	12	2005	Commune
9	<i>Le Légué</i>	Plérin, St-Brieuc	22	0	230	0	0	200	430	0	20	0	0	0	20	2009	CCI / Asso
10	Sous la tour	Plérin	22	0	0	0	0	14	14	0	0	0	0	0	0	2007	Association
11	Les Bleurets	Plérin	22	0	0	0	0	10	10	0	0	0	0	0	0	2007?	
12	<i>Binic</i>	Binic	22	0	455	0	0	172	627	0	60	0	0	0	60	2010	Commune
13	<i>St-Quay Port d'échouage</i>	St-Quay-Portrieux	22	0	0	0	0	442	442	0	0	0	0	8	8	2008	Commune
14	<i>St-Quay Port d'Armor</i>	St-Quay-Portrieux	22	930	0	0	0	0	930	100	0	0	0	0	100	2009	Syndicat mixte
15	Saint-Marc	Tréveneuc	22	0	0	0	0	42	42	0	0	0	0	2	2	2008	Association
16	Gwin Zegal	Plouha	22	0	0	0	0	52	52	0	0	0	0	5	5	2009	Association
17	<i>Bréhec</i>	Plouezec	22	0	0	0	0	110	110	0	0	0	0		0	2008	Commune
18	Anse de Bréhec	Plouezec	22	0	0	0	0	23	23	0	0	0	0	0	0	2007	DDE
19	Port Lazo	Plouezec	22	0	0	0	0	193	193	0	0	0	0		0	2008	Commune
20	Boulgueff	Plouezec	22	0	0	0	0	61	61	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
21	Pointe de Kerarzac	Paimpol	22	0	0	0	0	32	32	0	0	0	0	0	0	2007	DDE
22	Anse de Beauport	Paimpol	22	0	0	0	0	40	40	0	0	0	0	0	0	2007	DDE
23	Baie de Poulafret	Paimpol	22	0	0	0	0	18	18	0	0	0	0		0	2007?	
24	Pointe de Guilben	Paimpol	22	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0		0	2007	DDE
25	<i>Paimpol</i>	Paimpol	22	0	330	0	0	0	330	0	20	0	0	0	20	2009	Commune
26	sis avant port	Paimpol	22	0	0	0	0	5	5	0	0	0	0	0	0	2007	
27	<i>Kerpaldud</i>	Paimpol	22	0	150	0	0	0	150	0	0	0	0	0	0	2010	Privé

5.2. Baie de Saint-Brieuc - Trieux maritime (2 sur 2)

	Baie de St-Brieuc - Trieux maritime			Capacités accueil (hors visiteurs)					Accueil visiteurs					Date de mise à jour	Gestionnaire		
	Port, Port à sec ou zone de mouillages	Commune	dpt	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL postes annuels	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure			offre minimum	TOTAL VISITEURS
28	Pointe de Porz Don	Ploubazlanec	22	0	0	0	0	24	24	0	0	0	0	0	0	2007	DDE
29	Pors Even	Ploubazlanec	22	0	0	25	0	100	125	0	0		0	0	0	2007	Commune
30	Anse de Launay	Ploubazlanec	22	0	0	0	0	200	200	0	0	0	0		0	2007	?
31	Pointe de l'Arcouest	Ploubazlanec	22	0	0	0	0	50	50	0	0	0	0	0	0	2007	DDE
32	Guerzido, Port-clos (2 sites)	Bréhat	22	0	0	0	0	68	68	0	0	0	0		0	2003	DDE
33	La Chambre	Bréhat	22	0	0	4	0	81	85	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
34	Pont ar prad	Bréhat	22	0	0	0	0	34	34	0	0	0	0	0	0	2007	?
35	Crech Esquern	Bréhat	22	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0	0	0	2007	?
36	Port de La Corderie	Bréhat	22	0	0	0	0	150	150	0	0	2	0	7	9	2008	Commune
37	Crech Tarec	Bréhat	22	0	0	0	0	10	10	0	0	0	0	0	0	2007	?
38	Nod Goven	Bréhat	22	0	0	9	0	9	18	0	0	0	0	0	0	2007	?
39	Traou Pell	Ploubazlanec	22	0	0	0	0	10	10	0	0	0	0	0	0	2007	DDE
40	Anse de Gwern	Ploubazlanec	22	0	0	0	0	60	60	0	0	0	0	0	0	2007	DDE
41	Loguivy	Ploubazlanec	22	0	0	0	0	57	57	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
42	Coz Castel	Paimpol (Trieux)	22	0	0	40	0	3	43	0	0	0	0	0	0	2007	DDE
43	Roche Donan (2 sites)	Paimpol (Trieux)	22	0	0	59	0	2	61	0	0	0	0		0	2007	?
44	Kergrist	Paimpol (Trieux)	22	0	0	22	0	0	22	0	0		0	0	0	2007	?
45	Toul ar huilled	Plourivo	22	0	0	9	0	4	13	0	0	0	0	0	0	2007	?
46	Goaz Villinic	Quemper-Guézennec	22	0	0	37	0	0	37	0	0	1	0	0	1	2007	Commune
47	Pontrieux	Pontrieux	22	100	0	10	0	0	110	60	0	0	0	0	60	2009	CCI
48	Lézardrieux	Lézardrieux	22	230	235	110	0	75	650	20	15	20	0	0	55	2009	Commune
49	Kermenguy, Lan Caradec	Lézardrieux	22	0	0	140	0	80	220	0	0		0		0	2007	DDE
50	Kernouster / L'Île à Bois	Lézardrieux	22	0	0	0	0	14	14	0	0	0	0	0	0	2007	DDE
51	Le Paradis (Baie de Plommelin)	Lanmodez	22	0	0	0	0	25	25	0	0	0	0	0	0	2006	non autorisés
52	Porz Guyon	Lanmodez	22	0	0	0	0	45	45	0	0	0	0	5	5	2008	Association
53	Beg Sable	Lanmodez	22	0	0	0	0	30	30	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
54	Laneros	Pleubian	22	0	0	0	0	81	81	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
TOTAL				1260	1729	622	32	3466	7109	180	140	23	0	42	385		

Annexe 5.3. Côte de granit rose orientale - Jaudy maritime

5.3. Côte de granit rose orientale - Jaudy maritime (1 sur 2)

Côte de granit rose orientale - Jaudy maritime			Capacités accueil (hors visiteurs)							Accueil visiteurs					Date de mise à jour	Gestionnaire	
Port, Port à sec ou zone de mouillages	Commune	dpt	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL postes annuels	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL VISITEURS			
1	Pors Rand	Pleubian	22	0	0	0	0	42	42	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
2	Port la Chaîne	Pleubian	22	0	0	0	0	38	38	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
3	Kermagen	Pleubian	22	0	0	0	0	60	60	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
4	Port Béni (5 sites)	Pleubian	22	0	0	0	0	62	62	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
5	Bellevue	Kerbors	22	0	0	11	0	0	11	0	0		0	0	0	2008	Association
6	Le Loup	Kerbors	22	0	0	17	0	0	17	0	0		0	0	0	2008	Association
7	Saint-Votrom	Trédarzec	22	0	0	5	0	1	6	0	0	0	0	0	0	2007	?
8	Kersalün / Beg Mezeven	Trédarzec	22	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	2007	?
9	Crech Urustal	Trédarzec	22	0	0	1	0	5	6	0	0	0	0	0	0	2007	?
10	Ty nod	Trédarzec	22	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	2007	
11	Pouldouran	Pouldouran	22	0	0	0	0	10	10	0	0	0	0	0	0	2007	?
12	Tréguier	Tréguier	22	310	0	0	0	0	310	45	0	0	0	0	45	2009	Commune
13	West riviera yachting	Tréguier	22	280	0	0	0	0	280	0	0	0	0	0	0	2011	Privé
14	Saint-François / Guindy	Plouguiel	22	0	0	12	0	2	14	0	0	0	0		0	2007	DDE
15	Le Kestellic	Plouguiel	22	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0		0	2007	DDE
16	Pointe Jaune	Plouguiel	22	0	0	26	0	7	33	0	0	0	0		0	2007	DDE
17	La Roche-Jaune	Plouguiel	22	0	0	39	0	12	51	0	0	0	0		0	2007	DDE
18	Keraret / Le Palud	Plouguiel	22	0	0	21	0	5	26	0	0	0	0		0	2007	DDE
19	Kermanach	Plouguiel	22	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0		0	2007	DDE
20	Beg Vilin	Plougrescant	22	0	0	11	0	7	18	0	0	0	0	0	0	2007	DDE
21	Le Castel / An Hinkin	Plougrescant	22	0	0	0	0	36	36	0	0	0	0	0	0	2007	DDE
22	Le Varlen / Pors-Hir	Plougrescant	22	0	0	0	0	26	26	0	0	0	0	0	0	2007	DDE
23	Kericu (2 sites)	Plougrescant	22	0	0	0	0	58	58	0	0	0	0	0	0	2007	DDE
24	Poul-Stripo	Plougrescant	22	0	0	0	0	40	40	0	0	0	0	0	0	2007	DDE
25	Pors-Scarff	Plougrescant	22	0	0	0	0	57	57	0	0	0	0	0	0	2007	DDE
26	Buguéles	Penvénan	22	0	0	0	0	132	132	0	0	0	0	3	3	2007	Commune
27	Coz Castel	Penvénan	22	0	0	0	0	15	15	0	0	0	0	0	0	2007	DDE

5.3. Côte de granit rose orientale - Jaudy maritime (2 sur 2)

Côte de granit rose orientale - Jaudy maritime				Capacités accueil (hors visiteurs)						Accueil visiteurs						Date de mise à jour	Gestionnaire
Port, Port à sec ou zone de mouillages	Commune	dpt	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL postes annuels	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL VISITEURS			
28	Anse de Pellinec	Penvénan	22	0	0	0	0	19	19	0	0	0	0	0	0	2007	DDE
29	Port-Blanc	Penvénan	22	0	0	60	0	154	214	0	0	5	0	0	5	2006	Commune
30	Port-Blanc (Rohannick)	Penvénan	22	0	0	0	0	85	85	0	0	0	0	0	0	2006	Commune
31	Les Dunes	Penvénan	22	0	0	0	0	15	15	0	0	0	0	0	0	2007	DDE
32	Le Royau	Trévou-Tréguignec	22	0	0	0	0	31	31	0	0	0	0	3	3	2008	Association
33	Port Le Goff	Trévou-Tréguignec	22	0	0	0	0	123	123	0	0	0	0	0	0	2008	Association
34	Kerieg	Trélévern	22	0	0	0	0	10	10	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
35	Diverses zones	Trélévern	22	0	0	0	0	75	75	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
36	Port l'épine	Trélévern	22	0	0	0	0	88	88	0	0	0	0	1	1	2008	Commune
37	Pors Garo	Trélévern	22	0	0	0	0	40	40	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
38	Nantouar	Louannec	22	0	0	0	0	30	30	0	0	0	0	0	0	2006	?
39	Le Len	Louannec	22	0	0	15	0	15	30	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
40	La douane	Perros-Guirec	22	0	0	0	0	120	120	0	0	0	0	0	0	2011	Commune
41	Port du Linkin	Perros-Guirec	22	0	770	30	0	0	800	0	60	0	0	0	60	2011	Commune
42	Mouillage du Linkin	Perros-Guirec	22	0	0	0	0	200	200	0	0	0	0	0	0	2011	Commune
43	Les arcades	Perros-Guirec	22	0	0	0	0	60	60	0	0	0	0	0	0	2011	Commune
44	Pors-ar-Goret	Perros-Guirec	22	0	0	0	0	40	40	0	0	0	0	0	0	2011	Commune
45	Trestraou	Perros-Guirec	22	0	0	0	0	25	25	0	0	0	0	0	0	2011	Commune
46	Ploumanac'h	Perros-Guirec	22	0	0	250	0	150	400	0	0	20	0	0	20	2011	Commune
47	Baie de Sainte-Anne	Trégastel	22	0	0	0	0	15	15	0	0	0	0	0	0	2007	?
48	Ile Renote	Trégastel	22	0	0	0	0	57	57	0	0	0	0	0	0	2007	?
49	Coz Pors	Trégastel	22	0	0	0	0	195	195	0	0	0	0	5	5	2010	Commune
50	Toul Bihan	Trégastel	22	0	0	0	0	47	47	0	0	0	0	0	0	2007	?
TOTAL				590	770	503	0	2212	4075	45	60	25	0	12	137		

Annexe 5.4. Côte de granit rose occidentale – baie de Lannion

5.4. Côte de granit rose occidentale – baie de Lannion (1 sur 1)

Côte de granit rose occidentale – baie de Lannion			Capacités accueil (hors visiteurs)						Accueil visiteurs						Date de mise à jour	Gestionnaire	
Port ou zone de mouillages	Commune	dpt	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL postes annuels	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL VISITEURS			
1 Landrellec plage	Pleumeur-Bodou	22	0	0	0	0	42	42	0	0	0	0	0	0	0	2003	Commune
2 Landrellec port	Pleumeur-Bodou	22	0	0	0	0	79	79	0	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
3 Port-Gelin-Ile Grande	Pleumeur-Bodou	22	0	0	13	0	82	95	0	0	2	0	0	2	2	2008	Commune
4 St-Sauveur - Ile Grande	Pleumeur-Bodou	22	0	0	0	0	165	165	0	0	0	0	0	2	2	2008	Commune
5 Toëno	Trébeurden	22	0	0	0	0	60	60	0	0	0	0	0	0	0	2006	?
6 Pors Termen	Trébeurden	22	0	0	0	0	47	47	0	0	0	0	0	0	0	2007	?
7 Trozoul	Trébeurden	22	0	0	10	0	190	200	0	0	0	0	10	10	10	2008	Commune
8 Sodeport	Trébeurden	22	0	595	40	0	0	635	0	65	0	0	0	65	65	2008	Privé
9 Pors Mabo	Trébeurden	22	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0	0	0	0	2007	?
10 Beg Hent	Lannion	22	0	0	0	0	95	95	0	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
11 Pors Nevez	Lannion	22	0	0	0	0	88	88	0	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
12 Corderie	Lannion	22	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	2005	Association
13 Le Yaudet	Ploulec'h	22	0	0	10	0	45	55	0	0	0	0	0	0	0	2008	Association
14 Locquémeau-Port	Trédrez-Locquémeau	22	0	0	0	2	161	163	0	0	0	0	6	6	6	2008	Commune
15 Toul Billi	Trédrez-Locquémeau	22	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	2007	?
16 Toul ar Vilin	St-Michel en Grève	22	0	0	0	0	20	20	0	0	0	0	0	0	0	2007	?
17 Beg Douar	Plestin les grèves	22	0	0	0	0	141	141	0	0	0	0	2	2	2	2008	Commune
18 Toul an Hery	Plestin les grèves / Locquirec	22	0	0	0	0	54	54	0	0	0	0	0	0	0	2007	?
19 Roche rouge / Le lièvre	Locquirec	22	0	0	2	0	10	12	0	0	0	0	0	0	0	2007	?
20 Locquirec	Locquirec	29	0	0	26	0	299	325	0	0	2	1	5	8	8	2008	Commune
21 Beg ar ri	Guimaec	29	0	0	0	0	30	30	0	0	0	0	2	2	2	2008	Commune
TOTAL			0	595	111	2	1614	2322	0	65	4	1	27	97			

Annexe 5.5. Baie de Morlaix

Annexe 5.5. Baie de Morlaix (1 sur 2)

	Baie de Morlaix			Capacités accueil (hors visiteurs)						Accueil visiteurs					Date de mise à jour	Gestionnaire	
	Port ou zone de mouillages	Commune	dpt	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL postes annuels	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum			TOTAL VISITEURS
1	Primel -Le Diben	Plougasnou	29	0	0	10	0	340	350	0	0	12	0	3	15	2008	Commune
2	Port de Térénez	Plougasnou	29	0	0	0	0	141	141	0	0	0	0	9	9	2008	Commune
3	Kernéléhen	Plougasnou	29	0	0	0	0	41	41	0	0	0	0	0	0	2007	?
4	Le Dourduff	Plouezoc'h	29	0	0	33	0	21	54	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
5	Morlaix	Morlaix	29	0	224	0	0	0	224	0	30	0	0	0	30	2009	CCI
6	Le Bruly / Rubalan	Locquéolé	29	0	0	30	0	10	40	0	0	0	0	0	0	2006	?
7	Roch blaz	Carantec	29	0	0	0	0	70	70	0	0	0	0	0	0	2011	
8	Le Clouet / Pors Trez	Carantec	29	0	0	13	0	119	132	0	0	0	0	0	0	2011	
9	Le Cosmeur	Carantec	29	0	0	0	0	225	225	0	0	0	0	0	0	2011	DDE
10	Saint-Carantec / Kelenn	Carantec	29	0	0	0	0	70	70	0	0	0	0	0	0	2011	Commune
11	Pors-Pol, Grève Blanche	Carantec	29	0	0	0	0	128	128	0	0	0	0	0	0	2011	DDE
12	Le port	Carantec	29	0	0	0	0	90	90	0	0	0	0	0	0	2011	DDE
13	divers sites	Carantec	29	0	0	0	0	49	49	0	0	0	0	0	0	2011	DDE
14	divers sites échouage	Henvic	29	0	0	0	0	16	16	0	0	0	0	0	0	2007	?
15	Pont ar vilin	Henvic	29	0	0	0	0	11	11	0	0	0	0	0	0	2007	?
16	Pont de la Corde	Henvic	29	0	0	0	1	100	101	0	0	0	0	0	0	2008	Association
17	Saint-Yves / Pont de la Corde	Plouéan	29	0	0	125	0	0	125	0	0	0	0	0	0	2009	Syndicat intercom.
18	Pempoul	St-Pol de Léon	29	0	0	0	0	83	83	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
19	Groue (Îlot Saint-Anne ?)	St-Pol de Léon	29	0	0	0	0	167	167	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
20	Penpra / Grande grève	Roscoff	29	0	0	0	0	28	28	0	0	0	0	0	0	2007	
21	Roscoff (Vieux port)	Roscoff	29	0	0	14	20	283	317	0	0	0	0	25	25	2008	Commune
22	Rochigo	Roscoff	29	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0	0	0	2007	
23	Rosko goz	Roscoff	29	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0	0	0	2007	
24	L'aber	Roscoff	29	0	0	0	0	6	6	0	0	0	0	0	0	2007	
25	Ruguel	Roscoff	29	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0	0	0	2007	
26	Perharidi	Roscoff	29	0	0	0	0	7	7	0	0	0	0	0	0	2007	
27	Enez Jacopin	Roscoff	29	0	0	0	0	18	18	0	0	0	0	0	0	2007	

Annexe 5.5. Baie de Morlaix (2 sur 2)

Baie de Morlaix			Capacités accueil (hors visiteurs)							Accueil visiteurs						Date de mise à jour	Gestionnaire
	Port ou zone de mouillages	Commune	dpt	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL postes annuels	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL VISITEURS		
28	Jardin colonial	Ile de Batz	29	0	0	0	0	6	6	0	0	0	0	0	0	2007	?
29	Pors an Eok	Ile de Batz	29	0	0	0	0	35	35	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
30	Porz Kernok	Ile de Batz	29	0	0	0	0	45	45	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
TOTAL				0	224	225	21	2119	2589	0	30	12	0	37	79		

Annexe 5.6. Léon oriental

Annexe 5.6. Léon oriental (1 sur 2)

	Léon oriental			Capacités accueil (hors visiteurs)						Accueil visiteurs					Date mise à jour	Gestionnaire	
	Port ou zone de mouillages	Commune	dpt	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL postes annuels	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum			TOTAL VISITEURS
1	Porz an aotrou / Pouldu	Santec	29	0	0	0	0	35	35	0	0	0	0	0	0	2007?	
2	Corn al loa	Santec	29	0	0	0	0	55	55	0	0	0	0	0	0	2007	
3	Le Staol	Santec	29	0	0	0	0	24	24	0	0	0	0	0	0	2007	
4	Porz ar vil	Santec	29	0	0	0	0	41	41	0	0	0	0	0	0	2007	
5	Beg ar billou	Santec	29	0	0	0	0	13	13	0	0	0	0	0	0	2007	
6	Siec	Santec	29	0	0	0	0	10	10	0	0	0	0	0	0	2007	
7	Moguériec	Sibiril	29	0	0	0	0	82	82	3	0	0	0	0	3	2008	Commune
8	Port Neuf	Sibiril	29	0	0	0	0	61	61	0	0	0	0	1	1	2008	Commune
9	Poulenou	Cléder	29	0	0	0	0	49	49	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
10	Kervaliou	Cléder	29	0	0	0	0	23	23	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
11	Kerfissien	Cléder	29	0	0	0	0	47	47	0	0	0	0	1	1	2008	Commune
12	An Amied	Cléder	29	0	0	0	0	5	5	0	0	0	0	0	0	2007	
13	Poulfoen	Plouescat	29	0	0	0	0	7	7	0	0	0	0	0	0	2007	
14	Cam Louis	Plouescat	29	0	0	0	0	8	8	0	0	0	0	0	0	2007	
15	Saint-Eden	Plouescat	29	0	0	0	0	5	5	0	0	0	0	0	0	2007	
16	Menfig	Plouescat	29	0	0	0	0	5	5	0	0	0	0	0	0	2007?	
17	Porsguen	Plouescat	29	0	0	0	0	140	140	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
18	Allée couverte	Plouescat	29	0	0	0	0	5	5	0	0	0	0	0	0	2008	
19	Palud bihan	Plouescat	29	0	0	0	0	17	17	0	0	0	0	0	0	2008	
20	Beg ar Groaz	Plouneour-Trez	29	0	0	0	0	20	20	0	0	0	0	0	0	2008	
21	Beg an Toullou	Plouneour-Trez	29	0	0	0	0	11	11	0	0	0	0	0	0	2008	
22	Lividic	Plouneour-Trez	29	0	0	0	0	12	12	0	0	0	0	0	0	2008	
23	Pontusval	Brignognan	29	0	0	0	0	230	230	0	0	0	0	7	7	2008	Commune
24	Chardons bleus	Brignognan	29	0	0	0	0	7	7	0	0	0	0	0	0	2008?	
25	Phare	Brignognan	29	0	0	0	0	15	15	0	0	0	0	0	0	2008?	
26	Creмиou / Pors Guenval	Kerlouan	29	0	0	0	0	24	24	0	0	0	0	0	0	2007?	
27	Menez Ham / Pors Doun	Kerlouan	29	0	0	0	0	21	21	0	0	0	0	0	0	2007?	

Annexe 5.6. Léon oriental (2 sur 2)

Léon oriental				Capacités accueil (hors visiteurs)						Accueil visiteurs						Date de mise à jour	Gestionnaire	
N°	Port ou zone de mouillages	Commune	dpt	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL postes annuels	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL VISITEURS			
				28	Rudoloc / Nodeven	Kerlouan	29	0	0	0	0	18	18	0	0	0	0	0
29	Kerlouan / La digue	Kerlouan	29	0	0	0	0	30	30	0	0	0	0	0	0	0	2007	?
30	Boutrouilles	Kerlouan	29	0	0	0	0	12	12	0	0	0	0	0	0	0	2007	?
31	Men Breach / Dizoudou	Kerlouan	29	0	0	0	0	24	24	0	0	0	0	0	0	0	2007	?
32	Enez Amonn ar Rouz / Karrech hir	Kerlouan	29	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0	0	0	0	2007	
33	Neiz Vran	Kerlouan	29	0	0	0	0	15	15	0	0	0	0	0	0	0	2007	
34	Poulfeuten	Kerlouan	29	0	0	0	0	5	5	0	0	0	0	0	0	0	2007	
35	Le Curnic	Guissény	29	0	0	0	0	98	98	0	0	0	0	1	1	1	2008	Commune
36	Enez du	Guissény	29	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0	0	0	0	2007	
37	Vougot	Plouguerneau	29	0	0	0	0	7	7	0	0	0	0	0	0	0	2007	
38	Koréjou	Plouguerneau	29	0	0	10	0	157	167	0	0			0	0	0	2006	Commune
39	Porsguen	Plouguerneau	29	0	0	0	0	60	60	0	0	0	0		0	0	2006	DDE
TOTAL				0	0	10	0	1405	1415	3	0	0	0	10	13			

Annexe 5.7. Côtes des abers

Annexe 5.7. Côtes des abers (1 sur 3)

	Côte des abers			Capacités accueil (hors visiteurs)						Accueil visiteurs					Date de mise à jour	Gestionnaire	
	Port ou zone de mouillages	Commune	dpt	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL postes annuels	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum			TOTAL VISITEURS
1	Porscrac'h	Plouguerneau	29	0	0	0	0	43	43	0	0	0	0		2006	DDE	
2	Lilia	Plouguerneau	29	0	0	0	0	143	143	0	0	0	0		2006	DDE	
3	Castel Ac'h	Plouguerneau	29	0	0	0	0	9	9	0	0	0	0		2006	DDE	
4	Saint-Cava	Plouguerneau	29	0	0	0	0	7	7	0	0	0	0	0	2006		
5	Kerazan	Plouguerneau	29	0	0	0	0	62	62	0	0	0	0		2006	DDE	
6	Laka	Plouguerneau	29	0	0	0	0	30	30	0	0	0	0		2003	DDE	
7	Perroz	Plouguerneau	29	0	0	96	0	0	96	0	0		0	0	2006	DDE	
8	Le passage / Paluden	Plouguerneau	29	0	0	28	0	0	28	0	0		0	0	2006	DDE	
9	Le Paluden	Lannilis	29	0	0	118	0	0	118	0	0	10	0	0	10	2008	Association
10	Moulin de l'enfer	Landéda	29	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0	0	2006		
11	Cameleut	Landéda	29	0	0	45	0	0	45	0	0	0	0	0	2006		
12	L'Aber Wrac'h	Landéda	29	222	0	99	0	0	321	80	0	30	0	0	110	2008	CCI
13	Les anges	Landéda	29	0	0	0	0	21	21	0	0	0	0	0	2006		
14	3e grève	Landéda	29	0	0	0	0	30	30	0	0	0	0	0	2006		
15	An aoded	Landéda	29	0	0	0	0	20	20	0	0	0	0	0	2006		
16	Poul cansot	Landéda	29	0	0	0	0	10	10	0	0	0	0	0	2006		
17	Poulloc	Landéda	29	0	0	0	0	20	20	0	0	0	0	0	2006		
18	Le Pors / Quistillic	Landéda	29	0	0	0	0	70	70	0	0	0	0	0	2006		
19	Le Pors / Pen enez	Landéda	29	0	0	0	0	20	20	0	0	0	0	0	2006		
20	Prat allan	Landéda	29	0	0	0	0	25	25	0	0	0	0	0	2006		
21	Brouennou	Landéda	29	0	0	0	0	10	10	0	0	0	0	0	2006		
22	Le Vil (aber Benoît)	Landéda	29	0	0	49	0	0	49	0	0	0	0	0	2006		
23	Le Passage (aber Benoît)	Landéda	29	0	0	39	0	0	39	0	0	0	0	0	2006		
24	Prat ar coum	Lannilis	29	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0	0	2008	DDE	
25	Tanvaï	Lannilis	29	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0	0	2008	DDE	
26	Caméan	Lannilis	29	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	2008	DDE	
27	Mescléguer	Lannilis	29	0	0	25	0	0	25	0	0	0	0	0	2006		
28	Porléach / Penhoat	Lannilis	29	0	0	0	0	11	11	0	0	0	0	0	2006		

Annexe 5.7. Côtes des abers (2 sur 3)

	Côte des abers			Capacités accueil (hors visiteurs)						Accueil visiteurs					Date de mise à jour	Gestionnaire	
	Port ou zone de mouillages	Commune	dpt	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL postes annuels	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum			TOTAL VISITEURS
29	Penn ar Pont	Tréglonou	29	0	0	0	0	15	15	0	0	0	0	0	15	2006	
30	Brenduff	St-Pabu	29	0	0	25	0	0	25	0	0		0	0	0	2010?	
31	Pors ar Vilin	St-Pabu	29	0	0	28	0	0	28	0	0	0	0	0	0	2010?	
32	Boulach	St-Pabu	29	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0	0	0	2010	
33	Le Stellac'h	St-Pabu	29	0	0	151	0	0	151	0	0	0	0	0	0	2010?	
34	Le Passage	St-Pabu	29	0	0	90	0	0	90	0	0	0	0	0	0	2010?	
35	Beniguet / Morgan / Ganaoch	St-Pabu	29	0	0	143	0	0	143	0	0	0	0	0	0	2010?	
36	Corn ar Gazel	St-Pabu	29	0	0	15	0	0	15	0	0	0	0	0	0	2010?	
	autres postes dans zmel ci-dessus	St-Pabu	29	0	0	138	0	0	138	0	0	0	0	0	0	2010	
37	Per ar pont	Ploudalmézeau	29	0	0	0	0	10	10	0	0	0	0	0	0	2008?	
38	Tréompan	Ploudalmézeau	29	0	0	0	0	40	40	0	0	0	0	0	0	2008?	
39	Saint-Usven	Ploudalmézeau	29	0	0	0	0	10	10	0	0	0	0	0	0	2008?	
40	Pors Geffroy	Ploudalmézeau	29	0	0	0	0	20	20	0	0	0	0	0	0	2008?	
41	Porscave	Ploudalmézeau	29	0	0	0	0	40	40	0	0	0	0	0	0	2008?	
42	Carn	Ploudalmézeau	29	0	0	0	0	10	10	0	0	0	0	0	0	2008?	
43	Porsguen	Ploudalmézeau	29	0	0	0	0	20	20	0	0	0	0	0	0	2008?	
44	Kerdéniel	Ploudalmézeau	29	0	0	0	0	10	10	0	0	0	0	0	0	2008?	
45	Portsall	Ploudalmézeau	29	0	0	0	0	300	300	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
46	Trémazan	Landunvez	29	0	0	0	0	70	70	0	0	0	0		0	2003	Commune
47	Penfoul	Landunvez	29	0	0	0	0	192	192	0	0	0	0		0	2003?	
48	Argenton	Landunvez	29	2	0	0	0	204	206	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
49	Le vivier	Porspoder	29	0	0	0	0	38	38	0	0	0	0	0	0	2006	
50	Porsdoun	Porspoder	29	0	0	0	0	92	92	0	0	0	0	0	0	2006	
51	Le bourg	Porspoder	29	0	0	0	0	10	10	0	0	0	0	0	0	2006	
52	Mazou	Porspoder	29	0	0	0	0	26	26	0	0	0	0		0	2006?	
53	Port de Melon	Porspoder	29	0	0	0	0	82	82	0	0	0	0	5	5	2007	Commune
54	Coatéozen / Porsmeur	Porspoder	29	0	0	0	0	39	39	0	0	0	0	2	2	2008?	
55	L'Aber Ildut	Lanildut	29	0	0	267	0	14	281	0	0	23	0	0	23	2010	SIVOM
56	Porscav (aber Ildut)	Lampaul-Plouarzel	29	0	0	149	0	23	172	0	0	16	0	0	16	2010	Association

Annexe 5.7. Côtes des abers (3 sur 3)

	Côte des abers			Capacités accueil (hors visiteurs)						Accueil visiteurs					Date de mise à jour	Gestionnaire	
	Port ou zone de mouillages	Commune	dpt	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL postes annuels	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum			TOTAL VISITEURS
57	Plouarzel	Plouarzel	29	0	0	30	0	0	30	0	0	0	0	0	0	2003?	
58	Porspaul	Lampaul-Plouarzel	29	0	0	0	0	265	265	0	0	2	0	0	2	2008	Commune
59	Porspaul	Plouarzel	29	0	0	0	0	95	95	0	0	0	0	0	0	2006?	
60	Île Segal	Plouarzel	29	0	0	2	0	8	10	0	0	0	0	0	0	2009	DDE
61	Anse de Porsmoguer	Plouarzel / Ploumoguer	29	0	0	0	0	78	78	0	0	0	0	0	0	2009?	
62	Plage d'Illien	Ploumoguer	29	0	0	0	0	45	45	0	0	0	0	0	0	2006?	
63	Le Conquet	Le Conquet	29	0	0	178	0	135	313	0	0	11	0	0	11	2008	CCI
64	Le Stiff	Ouessant	29	0	0	1	0	0	1	0	0	5	0	0	5	2008	DDE
65	Porz ar Lan	Ouessant	29	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
66	Le Prat	Ouessant	29	0	0	0	0	12	12	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
67	Porspaul - Lampaul	Ouessant	29	0	0	38	0	0	38	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
68	Boungenzen	Ouessant	29	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
69	Plage de Yuzin	Ouessant	29	0	0	0	0	10	10	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
70	Calgrac'h	Ouessant	29	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
71	Pen ar Coef	Ouessant	29	0	0	0	0	10	10	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
72	Molène	Molène	29	0	0	80	0	0	80	0	0	12	0	0	12	2009	Commune
TOTAL				224	0	1901	0	2454	4579	80	0	109	0	7	189		

Annexe 5.8. Rade de Brest

Annexe 5.8. Rade de Brest (1 sur 3)

	Rade de Brest			Capacités accueil (hors visiteurs)						Accueil visiteurs					Date de mise à jour	Gestionnaire	
	Port ou zone de mouillages	Commune	dpt	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL postes annuels	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum			TOTAL VISITEURS
1	Berthaume / Perzel	Plougonvelin	29	0	0	177	0	0	177	0	0	0	0	0	0	2009	Association
2	Les trois curés	Plougonvelin	29	0	0	91	0	0	91	0	0	0	0	0	0	2009	
3	Trez Hir	Plougonvelin	29	0	0	86	0	0	86	0	0	0	0	0	0	2009	Commune
4	Anse de Mengam	Plouzané	29	0	0	0	0	15	15	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
5	Anse du Dellec	Plouzané	29	0	0	115	0	0	115	0	0	1	0	0	1	2008	Association
6	Sainte-Anne du Porzic	Brest	29	0	0	118	0	0	118	0	0	1	0	0	1	2006	Association
7	La Maison Blanche	Brest	29	0	0	131	0	0	131	0	0		0	0	0	2006	?
8	Le Château	Brest	29	623	0	0	0	0	623	100	0	0	0	0	100	2010	SEM
9	Le Moulin Blanc	Brest	29	1340	0	0	0	0	1340	120	0	0	0	0	120	2009	SEM
10	Anse de Camfrouit	Le Relecq-Kerhuon	29	0	0	150	0	0	150	0	0		0	0	0	2006	Commune
11	Le passage	Le Relecq-Kerhuon	29	0	0	65	0	0	65	0	0		0	0	0	2006	Association
12	Steac'h	Le Relecq-Kerhuon	29	0	0	0	0	25	25	0	0	0	0	0	0	2006	
13	Poul ar Vilin et Poul du	Guipavas	29	0	0	55	0	0	55	0	0		0	0	0	2006	Association
14	Poudrerie	Guipavas	29	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0	0	0	2006	
15	Ty naod	La Forest-Landerneau	29	0	0	0	0	6	6	0	0	0	0	0	0	2006	
16	Landerneau	Landerneau	29	0	0	0	7	0	7	0	0	0	0	0	0	2006	Commune
17	Saint-Jean	Plougastel-Daoulas	29	0	0	27	0	0	27	0	0	0	0	0	0	2010	Association
18	Le Passage	Plougastel-Daoulas	29	0	0	100	0	0	100	0	0		0	0	0	2010	Commune
19	Kerraliou	Plougastel-Daoulas	29	0	0	0	0	50	50	0	0	0	0		0	2006	Association
20	Traouidan	Plougastel-Daoulas	29	0	0	16	0	13	29	0	0		0		0	2007	?
21	Kerdrin (Pors Illien)	Plougastel-Daoulas	29	0	0	30	0	0	30	0	0		0	0	0	2006	Association
22	Le Caro	Plougastel-Daoulas	29	0	0	38	0	0	38	0	0		0	0	0	2010	Commune
23	Pors Meur	Plougastel-Daoulas	29	0	0	41	0	0	41	0	0		0	0	0	2010	Commune
24	L'Auberlac'h / Four à Chaux	Plougastel-Daoulas	29	0	0	165	0	0	165	0	0		0	0	0	2010	Commune
25	Le Tinduff	Plougastel-Daoulas	29	0	0	203	0	0	203	0	0		0	0	0	2010	Commune
26	Pont Callec	Plougastel-Daoulas	29	0	0	0	0	20	20	0	0	0	0		0	2003	Association
27	Porsgwen	Plougastel-Daoulas	29	0	0	56	0	0	56	0	0		0	0	0	2010	Association
28	Rostiviec	Loperhet	29	0	0	0	0	91	91	0	0	0	0		0	2008	Association

Annexe 5.8. Rade de Brest (2 sur 3)

Rade de Brest			Capacités accueil (hors visiteurs)						Accueil visiteurs						Date de mise à jour	Gestionnaire		
	Port ou zone de mouillages	Commune	dpt	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL postes annuels	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL VISITEURS			
29	Kersanton	Loperhet	29	0	0	56	0	20	76	0	0	0	0	0	0	0	2008	Association
30	Kersafloch	Loperhet	29	0	0	0	0	5	5	0	0	0	0	0	0	0	2006	
31	Quai du Valy	Daoulas	29	0	0	0	6	0	6	0	0	0	0	0	0	0	2006	
32	Pors Beac'h	Logonna-Daoulas	29	0	0	66	0	0	66	0	0	4	0	0	4	2008	Commune	
33	Anse de Penfoul	Logonna-Daoulas	29	0	0	0	0	55	55	0	0	0	0	5	5	2008	Commune	
34	Le Roz	Logonna-Daoulas	29	0	0	0	0	20	20	0	0	0	0	0	0	2008	Commune	
35	Le Yelen	Logonna-Daoulas	29	0	0	0	0	20	20	0	0	0	0	0	0	2008	Commune	
36	Le Bindy	Logonna-Daoulas	29	0	0	0	0	30	30	0	0	0	0	0	0	2008	Commune	
37	Porzisquein	Logonna-Daoulas	29	0	0	23	0	0	23	0	0	3	0	0	3	2008	Commune	
38	Anse du Bourg	Logonna-Daoulas	29	0	0	0	0	27	27	0	0	0	0	3	3	2008	Commune	
39	Moulin-Mer	Logonna-Daoulas	29	0	0	0	0	72	72	0	0	0	0	5	5	2008	Commune	
40	Centre nautique	Logonna-Daoulas	29	0	0	0	0	28	28	0	0	0	0	0	0	2008	Commune	
41	Le Rohou	Logonna-Daoulas	29	0	0	0	0	28	28	0	0	0	0	2	2	2008	Commune	
42	Kersini	Logonna-Daoulas	29	0	0	0	0	12	12	0	0	0	0	0	0	2006		
43	Kervella	Logonna-Daoulas	29	0	0	0	0	6	6	0	0	0	0	0	0	2006		
44	Mouillages sauvages	Logonna-Daoulas	29	0	0	0	0	54	54	0	0	0	0	0	0	2006	non autorisés	
45	Lannec / Run (le Bourg)	L'Hôpital-Camfrout	29	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	2006	?	
46	Kerascoet	L'Hôpital-Camfrout	29	0	0	115	0	0	115	0	0	0	0	0	0	2006	?	
47	Traon	L'Hôpital-Camfrout	29	0	0	0	0	102	102	0	0	0	0	0	0	2006	?	
48	Keravice	L'Hôpital-Camfrout	29	0	0	0	0	43	43	0	0	0	0	0	0	2006		
49	Tibidy	L'Hôpital-Camfrout	29	0	0	0	0	75	75	0	0	0	0	0	0	2006	?	
50	Helleouet	L'Hôpital-Camfrout	29	0	0	0	0	9	9	0	0	0	0	0	0	2006	?	
51	Le Glugeau	Hanvec	29	0	0	0	0	31	31	0	0	0	0	0	0	2006		
52	Lanvoy	Hanvec	29	0	0	0	0	54	54	0	0	0	0	0	0	2006		
53	Le Faou	Le Faou	29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	15	2008	Commune	
54	Kersimon	Rosnoën	29	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	2006		
55	Le Prioldy / île d'Arun	Rosnoën	29	0	0	22	0	0	22	0	0	0	0	0	0	2006		
56	Camping	Rosnoën	29	0	0	19	0	0	19	0	0	0	0	0	0	2006		
57	Seillou	Rosnoën	29	0	0	23	0	0	23	0	0	0	0	0	0	2006		
58	Bois du Roz / Douar ar Chroachou	Rosnoën	29	0	0	43	0	0	43	0	0	0	0	0	0	2006		

Annexe 5.8. Rade de Brest (3 sur 3)

	Rade de Brest			Capacités accueil (hors visiteurs)						Accueil visiteurs						Date de mise à jour	Gestionnaire
	Port ou zone de mouillages	Commune	dpt	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL postes annuels	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL VISITEURS		
59	L'Ermitage	Rosnoën	29	0	0	17	0	0	17	0	0	0	0	0	0	2006	
60	Langoat	Rosnoën	29	0	0	11	0	0	11	0	0	0	0	0	0	2006	
61	Ty nod	Rosnoën	29	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0	0	0	2006	
62	Passage / La forêt	Rosnoën	29	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0	0	0	2006	?
63	Quai / Pointe du couple	Pont-de-Buis	29	0	0	0	0	20	20	0	0	0	0	0	0	2006	
64	Port-Launay	Port-Launay	29	0	40	0	0	0	40	0	10	0	0	0	10	2008	Commune
65	Châteaulin	Châteaulin	29	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0	0	0	2003	?
66	Trégarvan	Trégarvan	29	0	0	20	0	0	20	0	0	0	0	0	0	2008	non autorisés ?
67	Moulin-Mer	Landevennec	29	0	0	15	0	0	15	0	0	0	0	0	0	2006	
68	Bel Adour	Landevennec	29	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0	0	0	2006	
69	Pors Even	Landevennec	29	0	0	0	0	6	6	0	0	0	0	0	0	2006	
70	Pors Maria	Landevennec	29	0	0	0	0	60	60	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
71	Le Loch	Landevennec	29	0	0	20	0	0	20	0	0	0	0	0	0	2006	
72	Anse du Poulmic / Ecole navale	Lanvéoc	29	5	0	26	0	0	31	0	0	0	0	0	0	2006	?
73	Le Gouar	Lanvéoc	29	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0	0	0	2006	
74	Pointe de Lanvéoc / la cale	Lanvéoc	29	0	0	56	0	4	60	0	0	4	0	0	4	2008	Association
75	Le port	Lanvéoc	29	0	0	15	0	0	15	0	0	0	0	0	0	2006	
76	Le Fret	Lanvéoc	29	0	0	15	0	0	15	0	0	0	0	0	0	2006	
77	Le Fret	Crozon	29	0	0	74	0	0	74	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
78	Taladerc'h	Crozon	29	0	0	0	0	16	16	0	0	0	0	0	0	2004	?
79	Île du Renard	Crozon	29	0	0	0	0	12	12	0	0	0	0	0	0	2004	?
80	Quelern	Roscanvel	29	0	0	40	0	0	40	0	0	0	0	0	0	2006	
81	Le Bourg	Roscanvel	29	0	0	70	0	0	70	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
82	Pont Scorff	Roscanvel	29	0	0	45	0	0	45	0	0	0	0	0	0	2006	
83	Postermen	Roscanvel	29	0	0	25	0	0	25	0	0	0	0	0	0	2006	
84	Camaret	Camaret	29	450	0	65	0	10	525	200	0	30	0	0	230	2008	Commune
85	Pointe de Dinan	Camaret	29	0	0	6	0	3	9	0	0	0	0	0	0	2007	?
TOTAL				2418	40	2600	13	1050	6121	420	10	43	15	15	503		

Annexe 5.9. Baie de Douarnenez

Annexe 5.9. Baie de Douarnenez (1 sur 1)

Baie de Douarnenez			Capacités accueil (hors visiteurs)						Accueil visiteurs						Date de mise à jour	Gestionnaire
Port ou zone de mouillages	Commune	dpt	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL postes annuels	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL VISITEURS		
1 Morgat	Crozon	29	680	0	40	0	0	720	35	0	0	0	0	35	2008	Commune
2 Ile de l'Aber	Crozon	29	0	0	0	0	6	6	0	0	0	0	0	0	2007	?
3 Telgruc-sur-Mer	Telgruc-sur-Mer	29	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0	0	0	2009	
4 Port de Rosmeur	Douarnenez	29	0	0	115	80	155	350	0	0	?	?	0	0	2009	Association
5 Port-Rhu	Douarnenez	29	0	160	200	0	0	360	0	30	0	0	0	30	2008	Commune
6 Tréboul	Tréboul	29	385	0	46	0	54	485	140	0	0	0	0	140	2008	Commune
7 Pors Lanvers	Beuzec Cap Sizun	29	0	0	24	0	0	24	0	0	1	0	0	1	2008	Association
8 Pen Arn (Pors Loédéc) / Heign hass	Cléden Cap Sizun	29	0	0	10	0	0	10	0	0		0	0	0	2008	Commune
9 Brézellec	Cléden Cap Sizun	29	0	0	60	0	0	60	0	0		0	0	0	2008	Commune
10 Le Vorlen	Cléden Cap Sizun	29	0	0	20	0	0	20	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
TOTAL			1065	160	515	80	218	2038	175	30	1	0	0	206		

Annexe 5.10. Baie d'Audierne

Annexe 5.10. Baie d'Audierne (1 sur 1)

Baie d'Audierne			Capacités accueil (hors visiteurs)						Accueil visiteurs						Date de mise à jour	Gestionnaire	
Port ou zone de mouillages	Commune	dpt	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL postes annuels	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL VISITEURS			
1 Port de la Croix	Sein	29	0	0	41	0	0	41	0	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
2 Port de Bestrée	Plogoff	29	0	0	12	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
3 Feunteun Aod	Plogoff	29	0	0	12	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
4 Pors Loubous	Plogoff	29	0	0	0	9	0	9	0	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
5 Anse du Loch	Primelin	29	0	0	0	0	130	130	0	0	0	0	0	?	0	2010	Commune
6 Sainte-Evette	Esquibien	29	0	0	145	0	0	145	0	0	25	0	0	0	25	2008	Commune
7 Trescader	Audierne	29	0	0	0	16	8	24	0	0	0	0	0	0	0	2007	?
8 Audierne	Audierne	29	232	0	0	0	0	232	0	0	0	8	0	0	8	2010	Commune
9 Goyen (amont pont)	Audierne / Plouhinec	29	0	0	12	0	76	88	0	0	0	0	0	0	0	2011	?
10 Goyen (aval pont)	Audierne / Plouhinec	29	0	0	0	0	84	84	0	0	0	0	0	0	0	2011	?
11 Kersiny	Plouhinec	29	0	0	0	0	20	20	0	0	0	0	0	?	0	2008	Commune
12 Pors-Poulhan	Plouhinec	29	0	0	0	0	107	107	0	0	0	0	0	?	0	2008	Commune
13 Penhors	Pouldreuzic	29	0	0	0	0	37	37	0	0	0	0	0	?	0	2008	Commune
TOTAL			232	0	222	25	462	941	0	0	25	8	0	33			

Annexe 5.11. Bassin des Glénan – Odet maritime

Annexe 5.11. Bassin des Glénan – Odet maritime (1 sur 3)

	Bassin des Glénan – Odet maritime			Capacités accueil (hors visiteurs)						Accueil visiteurs						Date de mise à jour	Gestionnaire
	Port, Port à sec ou zone de mouillages	Commune	dpt	offre maximum	offre quasi maximum	offre intermédiaire	offre quasi minimum	offre minimum	TOTAL postes annuels	offre maximum	offre quasi maximum	offre intermédiaire	offre quasi minimum	offre minimum	TOTAL VISITEURS		
1	Saint-Guérolé / Carret Louet	Penmarch	29	0	0	0	0	16	16	0	0	0	0	0	0	2007	?
2	Saint-Pierre	Penmarch	29	0	0	0	0	43	43	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
3	Kerity	Penmarch	29	0	0	20	0	133	153	0	0	?	0	0	0	2008	Commune
4	Port de Bouc	Penmarch	29	0	0	0	0	48	48	0	0	0	0	0	0	2007	?
5	Toul ar ster	Penmarch	29	0	0	0	0	28	28	0	0	0	0	0	0	2007	?
6	Le Guilvinec-Lechiagat	Treffiat	29	4	4	300	0	26	334	0	0	8	0	0	8	2008	Commune
7	Pors Treillen	Treffiat	29	0	0	0	0	16	16	0	0	0	0	0	0	2007	?
8	Léhan	Treffiat	29	0	0	0	0	14	14	0	0	0	0	0	0	2007	
9	Lesconil	Plobannaec / Lesconil	29	0	0	35	0	60	95	0	0	20	0	0	20	2011	Commune
10	Le Ster	Plobannaec / Lesconil	29	0	0	0	0	89	89	0	0	0	0	0	0	2011	?
11	Le Palud du Cosquer	Loctudy	29	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0	0	0	2007	?
12	Prat an Askel	Loctudy	29	0	0	20	0	38	58	0	0	0	0	0	0	2007	?
13	Saint-Oual / Lodonec	Loctudy	29	0	0	0	0	21	21	0	0	0	0	0	0	2007	?
14	Kerafédé	Loctudy	29	0	0	4	0	8	12	0	0	0	0	0	0	2007	?
15	Kergall	Loctudy	29	0	0	10	0	12	22	0	0	0	0	0	0	2007	?
16	Loctudy	Loctudy	29	606	0	76	0	0	682	115	0		0	0	115	2008	Commune
17	Pont-L'Abbé	Pont-L'Abbé	29	0	0	0	54	43	97	0	0	0	3	0	3	2008	Commune
18	Île Chevalier	Pont-L'Abbé	29	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	2007	
19	L'Île Tudy	L'Île Tudy	29	0	0	135	0	144	279	0	0	5	0	0	5	2008	Commune
20	Sainte-Marine	Combrit	29	300	0	400	0	0	700	50	0	20	0	0	70	2011	Commune
21	Sainte Marine	Combrit	29	0	0	0	0	22	22	0	0		0	0	0	2007	?
22	Lanio Izella	Combrit	29	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0	0	0	2007	?
23	Anse de Combrit	Combrit	29	0	0	0	0	10	10	0	0	0	0	0	0	2007	?
24	Penvellet	Plomelin	29	0	0	28	0	0	28	0	0		0	0		2008	Association
25	Kerautret	Plomelin	29	0	0	25	0	0	25	0	0		0	0		2008	Association
26	Kerouzien	Plomelin	29	0	0	36	0	0	36	0	0		0	0		2008	Association
27	Le Pérennou	Plomelin	29	0	0	5	0	0	5	0	0		0	0	0	2008	Association

Annexe 5.11. Bassin des Glénan – Odet maritime (2 sur 3)

	Bassin des Glénan – Odet maritime			Capacités accueil (hors visiteurs)						Accueil visiteurs						Date de mise à jour	Gestionnaire
	Port, Port à sec ou zone de mouillages	Commune	dpt	offre maximum	offre quasi maximum	offre intermédiaire	offre quasi minimum	offre minimum	TOTAL postes annuels	offre maximum	offre quasi maximum	offre intermédiaire	offre quasi minimum	offre minimum	TOTAL VISITEURS		
28	Rossulien	Plomelin	29	0	0	29	0	0	29	0	0		0	0	0	2008	Association
29	Corniguel	Quimper	29	0	0	10	0	2	12	0	0	0	0	0	0	2007?	
30	Anse de Saint-Cadou	Gouesnac'h	29	0	0	13	0	2	15	0	0	0	0	0	0	2007	Association
31	Anse de Pors Guen	Gouesnac'h	29	0	0	?	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2007	Association
32	Pors Meillou	Gouesnac'h	29	0	0	19	0	0	19	0	0	0	0	0	0	2007	Association
33	Sainte-Barbe	Gouesnac'h	29	0	0	6	0	0	6	0	0		0	0	0	2007	Association
34	Pors-Keraign	Gouesnac'h	29	0	0	71	0	0	71	0	0		0	0	0	2007	Association
35	Clohars-Fouesnant	Clohars-Fouesnant	29	0	0	80	0	0	80	0	0	?	0	0	0	2009?	
36	Penfoul	Bénodet	29	423	0	171	0	0	594	?	0	0	0	0	0	2008	Commune
37	Odet hors port	Bénodet	29	0	0	11	0	10	21	0	0	?	0	0	0	2007?	
38	Anse du Groasguen	Bénodet	29	0	0	0	0	19	19	0	0	0	0	0	0	2007	
39	Saint-Nicolas	Fouesnant	29	0	0	100	0	0	100	0	0		0	0	0	2008	Commune
40	Mousterlin	Fouesnant	29	0	0	73	0	0	73	0	0	?	0	0	0	2007	Commune
41	Beg Meil	Fouesnant	29	0	0	299	0	0	299	0	0		0	0	0	2008	Commune
42	Cavel Trec	Fouesnant	29	0	0	37	0	0	37	0	0		0	0	0	2008	Commune
43	Bol Conan	Fouesnant	29	0	0	84	0	0	84	0	0		0	0	0	2008	Commune
44	Cap coz	Fouesnant	29	0	0	120	0	0	120	0	0	?	0	0	0	2008	Commune
45	Pen cap / Anse de penfoulic	Fouesnant	29	0	0	0	0	43	43	0	0	0	0	0	0	2007	
46	Anse de penfoulic	La Forêt-Fouesnant	29	0	0	0	0	7	7	0	0	0	0	0	0	2007	
47	La cale	La Forêt-Fouesnant	29	0	0	9	0	36	45	0	0	0	0	0	0	2007	
48	Port La Forêt	La Forêt-Fouesnant	29	950	0	50	0	0	1000	119	0	11	0	0	130	2010	SEM
49	Bretagne Nautic	La Forêt-Fouesnant	29	30	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	2011	Privé
50	St-Jean et St-Laurent	La Forêt-Fouesnant	29	0	0	0	0	16	16	0	0	0	0	?	0	2007?	
51	Port de la croix	Concarneau	29	0	0	8	0	9	17	0	0	0	0	0	0	2007	
52	Concarneau	Concarneau	29	330	0	0	0	0	330	0	0	0	0	0	0	2011	Privé
53	Concarneau arrière port	Concarneau	29	0	0	0	0	60	60	0	0	0	0	0	0	2007?	
54	Concarneau	Concarneau	29	288	0	0	0	55	343	54	0	0	0	0	54	2010	Commune
55	Anse de Kersaux	Concarneau	29	0	0	350	0	0	350	0	0	0	0	0	0	2010	Commune
56	Le Cabellou	Concarneau	29	0	0	20	0	0	20	0	0	0	0	0	0	2010	Commune

Annexe 5.11. Bassin des Glénan – Odet maritime (3 sur 3)

	Bassin des Glénan – Odet maritime			Capacités accueil (hors visiteurs)						Accueil visiteurs					Date de mise à jour	Gestionnaire	
	Port, Port à sec ou zone de mouillages	Commune	dpt	offre maximum	offre quasi maximum	offre intermédiaire	offre quasi minimum	offre minimum	TOTAL postes annuels	offre maximum	offre quasi maximum	offre intermédiaire	offre quasi minimum	offre minimum			TOTAL VISITEURS
57	Plage des bouchers	Concarneau	29	0	0	12	0	0	12	0	0	0	0	0	0	2008	DDE
58	Plage de Pen avel	Concarneau	29	0	0	15	0	0	15	0	0	0	0	0	0	2008	DDE
59	Le Minaouët	Concarneau, Trégunc	29	0	0	0	0	65	65	0	0	0	0	?	0	2008	Association
60	Poulduhan	Trégunc	29	0	0	0	0	106	106	0	0	0	0	?	0	2008	Commune
61	Pors Breing	Trégunc	29	0	0	103	0	0	103	0	0	?	0	0	0	2008	Commune
62	Trévignon	Trégunc	29	0	0	164	0	0	164	0	0	1	0	0	1	2008	Commune
63	Kersidan	Trégunc	29	0	0	12	0	0	12	0	0	0	0	0	0	2007	?
TOTAL				2931	4	2965	54	1207	7149	338	0	65	3	0	316		

Annexe 5.12. Cornouaille orientale – Aven – Belon – Laïta

Annexe 5.12. Cornouaille orientale – Aven – Belon – Laïta (1 sur 2)

	Cornouaille orientale - Aven - Belon - Laïta			Capacités accueil (hors visiteurs)						Accueil visiteurs						Date de mise à jour	Gestionnaire	
	Port ou zone de mouillages	Commune	dpt	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL postes annuels	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL VISITEURS			
1	Raguénez	Névez	29	0	0	55	0	0	55	0	0	0	0	0	0	0	2008?	
2	Port Manech	Névez	29	0	0	139	0	0	139	0	0	5	0	0	5	2008	Commune	
3	Nord Port Manech	Névez	29	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0	0	0	2008	DDE	
4	Pouldon	Névez	29	0	0	108	0	0	108	0	0	2	0	0	2	2008?		
5	Anse de Pouldon	Névez	29	0	0	0	0	5	5	0	0	0	0	0	0	2008	DDE	
6	Poulgwin	Névez	29	0	0	82	0	0	82	0	0	0	0	0	0	2008?		
7	Kerdruc	Névez	29	0	0	195	0	0	195	0	0	1	0	0	1	2008	Commune	
8	Beg Névez	Névez	29	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	2008	DDE	
9	Pont-Aven	Pont-Aven	29	0	0	0	30	80	110	0	0	0	10	0	10	2008	Commune	
10	Anse de Kergoulet	Riec / Belon	29	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0	0	0	2008	DDE	
11	Anse de Kernéo	Riec / Belon	29	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	2008	DDE	
12	Rosbras	Riec / Belon	29	0	0	200	0	0	200	Visiteurs sur postes titulaires en croisière					0	2008	Commune	
13	Amont Goulet Riec	Riec / Belon	29	0	0	25	0	0	25	0	0	0	0	0	0	2008	DDE	
14	Goulet Riec	Riec / Belon	29	0	0	44	0	0	44	0	0	0	0	0	0	2008?		
15	Anse de Pors-Couric	Riec / Belon	29	0	0	19	0	0	19	0	0	0	0	0	0	2008	DDE	
16	Anse de Penmor (de Poulfanc)	Riec / Belon	29	0	0	0	0	12	12	0	0	0	0	0	0	2008	DDE	
17	Anse de Kersaux	Riec / Belon	29	0	0	0	0	29	29	0	0	0	0	0	0	2008?		
18	Abords Port du Belon	Riec / Belon	29	0	0	41	0	0	41	0	0	0	0	0	0	2008	DDE	
19	Le Belon	Moëlan / mer	29	0	0	135	0	100	235	0	0	15	0	0	15	2008	SIVU	
20	Anse de Lanriot	Moëlan / mer	29	0	0	0	0	40	40	0	0	0	0	0	0	2008	DDE	
21	Anse de Poulguen	Moëlan / mer	29	0	0	0	0	22	22	0	0	0	0	0	0	2008	DDE	
22	Brigneau	Moëlan / mer	29	0	0	5	0	135	140	0	0	5	0	0	5	2008	Commune	
23	Abords Port Merrien	Moëlan / mer	29	0	0	0	0	6	6	0	0	0	0	0	0	2008	DDE	
24	Merrien	Moëlan / mer	29	0	0	0	0	160	160	0	0	0	0	6	6	2008	Commune	
25	Kermerrien	Moëlan / mer	29	0	0	0	0	20	20	0	0	0	0	0	0	2008	DDE	
26	Plaçamen	Moëlan / mer	29	0	0	0	0	33	33	0	0	0	0	0	0	2008	DDE	
27	Pors Bali	Moëlan / mer	29	0	0	12	0	0	12	0	0	0	0	0	0	2008	DDE	
28	Doëlan	Clohars-Carnoët	29	0	0	23	0	320	343	Visiteurs sur postes titulaires en croisière					0	2008	Commune	

Annexe 5.12. Cornouaille orientale – Aven – Belon – Laïta (2 sur 2)

Cornouaille orientale - Aven - Belon - Laïta			Capacités accueil (hors visiteurs)							Accueil visiteurs						Date de mise à jour	Gestionnaire	
	Port ou zone de mouillages	Commune	dpt	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL postes annuels	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL VISITEURS			
29	Portsach	Clohars-Carnoët	29	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	2008	DDE
31	Le Pouldu	Clohars-Carnoët	29	0	0	98	0	0	98	0	0		0	0	0	2008	Commune	
32	Kernou - Stervilin	Clohars-Carnoët	29	0	0	87	0	0	87	0	0		0	0	0	2007	?	
33	Porsmoric (Laïta)	Clohars-Carnoët	29	2	0	104	0	0	106	0	0	5	0	0	5	2010	Commune	
34	Chapelle ND de la pitié	Guidel	29	0	0	58	0	3	61	0	0		0	0	0	2007	?	
35	Guidel	Guidel	56	102	0	0	0	0	102	?	0	0	0	0	0	2008	SEM	
TOTAL				104	0	1457	30	968	2559	0	0	33	10	6	49			

Annexe 5.13. Rade de Lorient – ria d'Etel

Annexe 5.13. Rade de Lorient - ria d'Etel (1 sur 4)

	Rade de Lorient – ria d'Etel			Capacités accueil (hors visiteurs)						Accueil visiteurs						Date de mise à jour	Gestionnaire
	Port, Port à sec ou zone de mouillages	Commune	dpt	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL postes annuels	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL VISITEURS		
1	Fort-Bloqué	Ploemeur	56	0	0	0	0	85	85	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
2	Le Courégant	Ploemeur	56	0	0	0	0	29	29	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
3	Port-Blanc (Kerroc'h)	Ploemeur	56	0	0	0	0	56	56	0	0	0	0	6	6	2008	Conseil général
4	Anse de Pérello	Ploemeur	56	0	0	0	0	35	35	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
5	Port-Fontaine (Lomener)	Ploemeur	56	0	0	0	0	76	76	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
6	Anse du Stole (Lomener)	Ploemeur	56	0	0	0	0	168	168	0	0	0	0	20	20	2008	Commune
7	Quelhait	Groix	56	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0	0	0	2008	Association
8	Port-Melin	Groix	56	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0	0	0	2008	Association
9	Port-Lay	Groix	56	0	0	20	0	12	32	0	0	0	0	10	10	2008	Association
10	Port-Tudy	Groix	56	55	85	47	0	0	187	45	15	100	0	0	160	2008	Commune
11	Port Mélite	Groix	56	0	0	20	0	0	20	0	0	0	0	0	0	2008	Association
12	Les sables rouges	Groix	56	0	0	26	0	0	26	0	0	0	0	0	0	2008	Association
13	La pointe des chats	Groix	56	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	2008	Association
14	Kersauze (Locmaria)	Groix	56	0	0	0	0	80	80	0	0	0	0	0	0	2008	Association
15	Les Saisies	Groix	56	0	0	15	0	0	15	0	0	0	0	0	0	2008	Association
16	Port Saint-Nicolas	Groix	56	0	0	25	0	0	25	0	0	0	0	0	0	2008	Association
17	Locquetas	Larmor Plage	56	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2007	?
18	Le Petit port (Port-Maria)	Larmor Plage	56	0	0	4	0	11	15	0	0	0	0	0	0	2007	?
19	Kernével	Larmor Plage	56	900	0	0	0	50	950	100	0	0	0	0	100	2011	SEM
20	Anse de Zanflamme	Larmor Plage	56	0	0	0	0	98	98	0	0	0	0	0	0	2007	?
21	Kermélo	Larmor Plage	56	0	0	67	0	38	105	0	0	0	0	0	0	2007	DDE
22	Atlantique Marine et Loisirs	Ploemeur	56	150	0	0	0	0	150	0	0	0	0	0	0	2011	Privé
23	Base Sous-Marins	Lorient	56	128	0	0	0	0	128	20	0	0	0	0	0	2008	SEM
24	Lorient-Ville	Lorient	56	210	110	0	23	0	343	30	0	0	0	0	30	2008	SEM
25	La ville en bois	Lorient	56	0	0	44	0	0	44	0	0	0	0	0	0	2007	?
26	Pont Saint-Christophe	Lorient / Lanester	56	0	0	63	0	5	68	0	0	0	0	0	0	2007	?
27	Arsenal / Pointe de l'espérance	Lanester	56	14	0	63	0	0	77	0	0	0	0	0	0	2007	?

Annexe 5.13. Rade de Lorient - ria d'Etel (2 sur 4)

	Rade de Lorient – ria d'Etel			Capacités accueil (hors visiteurs)						Accueil visiteurs						Date de mise à jour	Gestionnaire
	Port, Port à sec ou zone de mouillages	Commune	dpt	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL postes annuels	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL VISITEURS		
28	Le Rohu (Kergal / Plessis)	Lanester	56	0	0	0	0	18	18	0	0	0	0	0	0	2007	?
29	St-Guénaël / Pont du Bonhomme	Lanester	56	0	0	92	0	6	98	0	0			0	0	2005	Association
30	Billie Marine	Hennebont	56	150	0	0	0	0	150	0	0	0	0	0	0	2011	
31	Hennebont	Hennebont	56	0	0	63	0	0	63	0	0	1	0	0	1	2008	Commune
32	Tal ar Mor	Kervignac	56	0	0	38	0	0	38	0	0	0	0	0	0	2007	?
33	Pointe de Berger Vil	Kervignac	56	0	0	37	0	0	37	0	0	0	0	0	0	2007	?
34	Pen Mané Bihan	Locmiquélic	56	0	0	32	0	22	54	0	0	0	0	0	0	2007	?
35	Pen Mané	Locmiquélic	56	161	0	0	0	0	161	Visiteurs sur postes titulaires en croisière						2008	SEM
35	Nézenel	Locmiquélic	56	0	0	35	0	23	58	0	0	0	0	0	0	2007	?
36	Le Gélin	Locmiquélic	56	0	0	0	0	14	14	0	0	0	0	0	0	2007	?
37	Sainte-Catherine	Locmiquélic	56	450	0	0	0	16	466	Visiteurs sur postes titulaires en croisière						2008	SEM
38	Sainte-Catherine sud	Locmiquélic	56	0	0	33	0	0	33	0	0	0	0	0	0	2007	?
39	Loch	Locmiquélic	56	0	0	0	0	5	5	0	0	0	0	0	0	2007	?
40	Kerchicagne	Port-Louis	56	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	2007	?
41	La Pointe	Port-Louis	56	400	0	0	0	0	400	50	0	0	0		50	2010	SEM
42	Citadelle	Port-Louis	56	0	0	60	0	0	60	0	0			0	0	2005	DDE
43	Le Lohic	Port-Louis	56	0	0	11	0	43	54	0	0	0	0	0	0	2007	
43	Locmalo	Port-Louis	56	0	0	35	25	95	155	5	0	0	0	0	5	2008	Commune
44	Stervins	Riantec	56	0	0	19	0	40	59	0	0	0	0	0	0	2007	?
45	Les Salles / La vraie croix	Riantec	56	0	0	13	0	53	66	0	0	0	0	0	0	2007	?
46	Gâvres / Ban Gâvres	Gâvres	56	53	0	12	0	8	73	4	0	0	0	0	4	2009	SEM
47	Ban Gâvres mouillage	Gâvres	56	0	0	10	0	116	126	0	0			0	0	2011	Association
48	Porh Pons	Gâvres	56	0	0	23	0	0	23	0	0			0	0	2011	Association
49	Porh Guerh	Gâvres	56	0	0	0	0	39	39	0	0	0	0		0	2011	Association
50	Port du Magouër	Plouhinec	56	0	0	37	0	0	37	0	0			0	0	2011	Commune
51	Le Nohic	Plouhinec	56	0	0	25	0	0	25	0	0	0	0	0	0	2011	Commune
52	Port du Vieux Passage	Plouhinec	56	0	0	47	0	13	60	0	0	0	0	0	0	2011	Commune
53	Port-Quen	Plouhinec	56	0	0	9	0	8	17	0	0	0	0	0	0	2011	Commune
54	Le Passage neuf	Plouhinec	56	0	0	0	0	14	14	0	0	0	0	0	0	2011	Commune

Annexe 5.13. Rade de Lorient – ria d'Etel (3 sur 4)

	Rade de Lorient – ria d'Etel			Capacités accueil (hors visiteurs)						Accueil visiteurs						Date de mise à jour	Gestionnaire
	Port, Port à sec ou zone de mouillages	Commune	dpt	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL postes annuels	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL VISITEURS		
55	Saint-Guillaume	Plouhinec	56	0	0	17	0	0	17	0	0	0	0	0	0	2011	Commune
56	Fandouillec / Pont er Hah	Plouhinec	56	0	0	0	0	5	5	0	0	0	0	0	0	2011	Commune
57	Er Rohello	Ste-Hélène	56	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0	0	0	2007?	
58	Le Moustoir / Couëdic	Ste-Hélène	56	0	0	0	0	20	20	0	0	0	0	0	0	2007?	
59	Mané Hellec	Ste-Hélène	56	0	0	0	0	5	5	0	0	0	0	0	0	2007?	
60	Kerantréh	Ste-Hélène	56	0	0	0	0	7	7	0	0	0	0	0	0	2007?	
61	La Vieille Chapelle	Ste-Hélène	56	0	0	13	0	16	29	0	0	0	0	0	0	2007?	
62	Beg Morzel	Ste-Hélène	56	0	0	4	0	6	10	0	0	0	0	0	0	2007?	
63	Kerboxeur / Goah Guillerm	Ste-Hélène	56	0	0	1	0	9	10	0	0	0	0	0	0	2007?	
64	Le Cosquer	Nostang	56	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0	0	0	2007?	
65	Le Plec / Le Roch	Locoal-Mendon	56	0	0	10	0	1	11	0	0	0	0	0	0	2007	
66	Pointe du Verdon	Locoal-Mendon	56	0	0	14	0	20	34	0	0	0	0	0	0	2007	Commune
67	Pointe de l'Istrec	Locoal-Mendon	56	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0	0	0	2007	Commune
68	Rosmarian / Kergouarec	Locoal-Mendon	56	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0	0	0	2007	Commune
69	Le Néguan	Locoal-Mendon	56	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	2007	Commune
70	Corn er Porh	Locoal-Mendon	56	0	0	0	0	5	5	0	0	0	0	0	0	2007	Commune
71	Guet	Locoal-Mendon	56	0	0	0	0	37	37	0	0	0	0	0	0	2007	Commune
72	Anse de Locoal	Locoal-Mendon	56	0	0	0	0	20	20	0	0	0	0	0	0	2007	Commune
73	Coëdo / Bag bran / Chenal St-Jean	Locoal-Mendon	56	0	0	102	0	2	104	0	0	0	0	0	0	2007	Commune
74	Kério	Belz	56	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	2011	Commune
75	Ninezur	Belz	56	0	0	0	0	6	6	0	0	0	0	0	0	2011	Commune
76	Pointe du Levein	Belz	56	0	0	0	0	13	13	0	0	0	0	0	0	2011	Commune
77	Pointe du Perche / Kerhuen	Belz	56	0	0	0	0	90	90	0	0	0	0	0	0	2011	Commune
78	Moulin des oies	Belz	56	0	0	0	0	20	20	0	0	0	0	0	0	2011	Commune
79	Saint-Cado Est / Kerentrech	Belz	56	0	0	11	0	79	90	0	0	0	0	0	0	2011	Commune
80	Pen Mané Braz nord / Manegroven	Belz	56	0	0	50	0	0	50	0	0	0	0	0	0	2011	Commune
81	Anse de Pen Mané Braz	Belz	56	0	0	0	0	50	50	0	0	0	0	0	0	2011	Commune
82	Kerspern / Chochoy / Pen Mané Braz sud	Belz	56	0	0	12	0	6	18	0	0	0	0	0	0	2011	Commune
83	Pont-Lorois / Navillan	Belz	56	0	0	5	0	15	20	0	0	0	0	0	0	2011	Commune

Annexe 5.13. Rade de Lorient – ria d'Etel (4 sur 4)

Rade de Lorient – ria d'Etel			Capacités accueil (hors visiteurs)						Accueil visiteurs						Date de mise à jour	Gestionnaire
Port, Port à sec ou zone de mouillages	Commune	dpt	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL postes annuels	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL VISITEURS		
84 Port Niskop	Belz	56	0	0	26	0	8	34	0	0	4	0	0	4	2008	SEM
85 Larmor / Ploumédic	Belz	56	0	0	10	0	15	25	0	0	0	0	0	0	2011	Commune
86 Porh Lest / Larm / Pont du Sach	Belz, Etel	56	0	0	0	0	20	20	0	0	0	0	0	0	2011	Commune
87 Etel	Etel	56	403	0	18	0	0	421	20	0	0	0	0	20	2010	SEM
88 Pointe Pradic	Etel	56	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2007	?
TOTAL			3074	195	1343	48	1771	6431	274	15	105	0	36	430		

Annexe 5.14. Baie de Quiberon – golfe du Morbihan

Annexe 5.14. Baie de Quiberon – golfe du Morbihan (1 sur 6)

	Baie de Quiberon – golfe du Morbihan			Capacités accueil (hors visiteurs)					Accueil visiteurs					Date de mise à jour	Gestionnaire		
	Port, Port à sec ou zone de mouillages	Commune	dpt	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL postes annuels	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure			offre minimum	TOTAL VISITEURS
1	Sauzon	Sauzon	56	0	46	0	16	212	274	0	0	62	0	110	172	2007	Commune
2	Île Tilic	St-Pierre Quiberon	56	0	0	0	0	18	18	0	0	0	0	0	0	2007	?
3	Portivy	St-Pierre Quiberon	56	0	0	0	0	95	95	0	0	0	0	5	5	2008	Commune
4	Le Palais (dont 18 port à sec)	Le Palais	56	0	48	0	36	45	129	0	10	197	0	0	207	2008	Commune
5	Port-Maria / Port-Blanc	Locmaria	56	0	0	53	0	0	53	0	0	?	0	0	0	2007	Association
6	Port de Pouldon	Locmaria	56	0	0	0	0	10	10	0	0	0	0	0	0	2007	?
7	Port-Goulphar	Bangor	56	0	0	0	0	30	30	0	0	0	0	0	0	2007	?
8	Saint-Gildas	Houat	56	0	0	0	0	52	52	0	0	0	0	?	0	2007	Commune
9	Port d'Argol	Hoëdic	56	0	0	60	0	0	60	0	0	?	0	0	0	2008	Commune
10	Port-Maria	Quiberon	56	0	0	70	0	4	74	0	0	?	0	0	0	2007	
11	Port-Haliguen	Quiberon	56	1015	0	0	0	80	1095	Visiteurs sur postes titulaires en croisière					0	2009	SEM
12	Anse de Conguel	Quiberon	56	0	0	0	0	25	25	0	0	0	0	0	0	2008	
13	Kermorvan	Quiberon	56	0	0	62	0	0	62	0	0	0	0	0	0	2008	
14	Port Bago	Quiberon	56	0	0	0	0	16	16	0	0	0	0	0	0	2008	
15	Saint-Julien / Le Rohu	Quiberon	56	0	0	0	0	18	18	0	0	0	0	0	0	2008	
16	Port d'Orange	St-Pierre Quiberon	56	0	0	14	0	80	94	0	0	?	0	0	0	2008	Commune
17	Anse du Pô	Carnac	56	0	0	0	10	15	25	0	0	0	0	0	0	2007	?
18	Saint-Colomban	Carnac	56	0	0	4	0	34	38	0	0	0	0	0	0	2007	?
19	Légenèse	Carnac	56	0	0	0	0	30	30	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
20	Port An dro	Carnac	56	0	0	10	0	15	25	0	0	?	0	0	0	2008	Yacht-Club
21	La Trinité sur mer	La Trinité / mer	56	1078	0	180	0	30	1288	Visiteurs sur postes titulaires en croisière					0	2009	SEM
22	Riv. De Crac'h - Kerisper	St-Philibert	56	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0		0	2008	Commune
23	Les Presses	St-Philibert	56	0	0	25	0	0	25	0	0		0	0	0	2008	Commune
24	Multipole 56	St-Philibert	56	400	0	0	0	0	400	0	0	0	0	0	0	2011	Privé
25	Kernevest	St-Philibert	56	0	0	9	0	0	9	0	0		0	0	0	2008	Commune
26	Anse de Trehennarvour	St-Philibert	56	0	0	0	0	102	102	0	0	0	0		0	2008	Commune
27	Men er Belleg	St-Philibert	56	0	0	13	0	0	13	0	0		0	0	0	2008	Commune

Annexe 5.14. Baie de Quiberon – golfe du Morbihan (2 sur 6)

	Baie de Quiberon – golfe du Morbihan			Capacités accueil (hors visiteurs)						Accueil visiteurs						Date de mise à jour	Gestionnaire	
	Port, Port à sec ou zone de mouillages	Commune	dpt	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL postes annuels	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL VISITEURS			
28	Rivière de Saint-Philibert	St-Philibert	56	0	0	0	0	11	11	0	0	0	0	0	0	2007	?	
29	Keriolet	Locmariaquer	56	0	0	0	0	17	17	0	0	0	0	0	0	2008	Commune	
30	Kerinis	Locmariaquer	56	0	0	0	0	18	18	0	0	0	0	0	0	2008	Commune	
31	Pointe er Ville	Locmariaquer	56	0	0	0	0	21	21	0	0	0	0	0	0	2008	Commune	
32	Ster er Vered	Locmariaquer	56	0	0	0	0	30	30	0	0	0	0	0	0	2008	Commune	
33	Pointe er Hourel	Locmariaquer	56	0	0	0	0	10	10	0	0	0	0	0	0	2008	Commune	
34	Kérééré	Locmariaquer	56	0	0	0	0	52	52	0	0	0	0	0	0	2008	Commune	
35	Grande plage	Locmariaquer	56	0	0	0	0	32	32	0	0	0	0	0	0	2008	Commune	
36	Le Rolay	Locmariaquer	56	0	0	0	0	21	21	0	0	0	0	0	0	2008	Commune	
37	Kerpenhir	Locmariaquer	56	0	0	0	0	5	5	0	0	0	0	0	0	2008	Commune	
38	Le Guilvin	Locmariaquer	56	0	0	15	0	0	15	1 cale accessible à toute heure						0	2008	Commune
39	Locmariaquer	Locmariaquer	56	0	0	17	0	230	247	1 cale, 1 ponton						0	2008	Commune
40	Le Tallier	Locmariaquer	56	0	0	0	0	13	13	0	0	0	0	0	0	2008	Commune	
41	Fétan-Stirec	Locmariaquer	56	0	0	0	0	28	28	0	0	0	0	0	0	2008	Commune	
42	Port-Fétan	Locmariaquer	56	0	0	0	0	31	31	0	0	0	0	0	0	2008	Commune	
43	Kerrouarc'h-Bellevue	Locmariaquer	56	0	0	0	0	33	33	0	0	0	0	0	0	2008	Commune	
44	Coët Courzo	Locmariaquer	56	0	0	0	0	7	7	0	0	0	0	0	0	2008	Commune	
45	Locquidy	Locmariaquer	56	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0	0	0	2008	Commune	
46	Le Moustoir	Locmariaquer	56	0	0	33	0	0	33	0	0	0	0	0	0	2008	Commune	
47	Roc'h et baie de l'Ours	Crac'h - Baden	56	0	0	17	0	20	37	0	0	0	0	0	0	2008	Commune	
48	Saint-Goustan	Auray	56	7	0	128	0	17	152	0	0	24	0	0	24	2008	Commune	
49	Le Traon	Plougoumelen	56	0	0	22	0	0	22	0	0	0	0	0	0	2010	Commune	
50	Rivière du Bono	Le Bono	56	0	0	337	0	0	337	0	0	23	0	0	23	2008	Commune	
51	Le Bono	Le Bono	56	0	0	0	47	0	47	0	0	0	2	0	2	2008	Commune	
52	Le Rohello	Baden	56	0	0	56	0	0	56	0	0	0	0	0	0	2008	Commune	
53	Le Parün	Baden	56	0	0	54	0	0	54	0	0	0	0	0	0	2008	Commune	
54	Le Guern / La Bascatique	Baden	56	0	0	0	0	8	8	0	0	0	0	0	0	2008	Commune	
55	Le Dreven	Baden	56	0	0	40	0	0	40	0	0	0	0	0	0	2008	Commune	
56	Le Peric	Baden	56	0	0	29	0	0	29	0	0	0	0	0	0	2008	Commune	

Annexe 5.14. Baie de Quiberon – golfe du Morbihan (3 sur 6)

	Baie de Quiberon – golfe du Morbihan			Capacités accueil (hors visiteurs)						Accueil visiteurs						Date de mise à jour	Gestionnaire
	Port, Port à sec ou zone de mouillages	Commune	dpt	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL postes annuels	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL VISITEURS		
57	Pointe du Blair	Baden	56	0	0	52	0	0	52	0	0		0	0	0	2008	Commune
58	Anse de Baden	Baden	56	0	0	27	0	0	27	0	0	0	0		0	2008	Commune
59	Les sept îles	Baden	56	0	0	39	0	0	39	0	0		0	0	0	2008	Commune
60	La pointe de Locmiquel	Baden	56	0	0	24	0	0	24	0	0		0	0	0	2008	Commune
61	Anse de Locmiquel	Baden	56	0	0	22	0	0	22	0	0		0	0	0	2008	Commune
62	Locmiquel Kereden	Larmor-Baden	56	0	0	0	0	5	5	0	0	0	0		0	2004	Commune
63	Locmiquel parcs	Larmor-Baden	56	0	0	18	0	0	18	0	0		0	0	0	2004	Commune
64	Le Berchis	Larmor-Baden	56	0	0	17	0	6	23	0	0		0		0	2004	Commune
65	Île longue fosse	Larmor-Baden	56	0	0	10	0	0	10	0	0		0	0	0	2004	Commune
66	Île longue vasière	Larmor-Baden	56	0	0	20	0	0	20	0	0		0	0	0	2004	Commune
67	Gavrinis	Larmor-Baden	56	0	0	10	0	0	10	0	0		0	0	0	2004	Commune
68	Gavrinis hors zone	Larmor-Baden	56	0	0	2	0	0	2	0	0		0	0	0	2004	Commune
69	Pen Lannic	Larmor-Baden	56	0	0	83	0	0	83	0	0		0	0	0	2004	Commune
70	Port-Lagaden	Larmor-Baden	56	0	0	120	0	47	167	0	0		0		0	2004	Commune
71	Berder Chapelle	Larmor-Baden	56	0	0	35	0	0	35	0	0		0	0	0	2004	Commune
72	Pen en Toul	Larmor-Baden	56	0	0	0	0	10	10	0	0	0	0	0	0	2004	Commune
73	Le Ter	Baden	56	0	0	0	0	14	14	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
74	Toulindac	Baden	56	0	0	17	0	50	67	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
75	Port Jacasse	Baden	56	0	0	25	0	10	35	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
76	Port-Blanc	Baden	56	0	0	80	0	0	80	Visiteurs sur postes titulaires en croisière					0	2008	SEM
77	L'Île aux Moines	L'Île aux Moines	56	125	0	205	0	0	330	54	0	0	0	0	54	2008	SEM
78	Lério	L'Île aux Moines	56	0	0	0	0	50	50	0	0	0	0		0	2008	Commune
79	Trec'h	L'Île aux Moines	56	0	0	46	0	0	46	0	0		0	0	0	2008	Commune
80	Brouel	L'Île aux Moines	56	0	0	24	0	0	24	0	0		0	0	0	2008	Commune
81	Le Vran et Le Guip	L'Île aux Moines	56	0	0	0	0	7	7	0	0	0	0		0	2008	Commune
82	Penhap	L'Île aux Moines	56	0	0	35	0	0	35	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
83	Er Boglieux	L'Île aux Moines	56	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
84	Rudel	L'Île aux Moines	56	0	0	18	0	0	18	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
85	Goret	L'Île aux Moines	56	0	0	60	0	0	60	0	0	0	0	0	0	2008	Commune

Annexe 5.14. Baie de Quiberon – golfe du Morbihan (4 sur 6)

	Baie de Quiberon – golfe du Morbihan			Capacités accueil (hors visiteurs)						Accueil visiteurs						Date de mise à jour	Gestionnaire
	Port, Port à sec ou zone de mouillages	Commune	dpt	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL postes annuels	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL VISITEURS		
86	Greignon	L'île aux Moines	56	0	0	23	0	0	23	0	0		0	0	0	2008	Commune
87	Dreihen	L'île aux Moines	56	0	0	38	0	0	38	0	0		0	0	0	2008	Commune
88	Bois Bas	Baden	56	0	0	72	0	0	72	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
89	Penmen	Baden	56	0	0	8	0	13	21	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
90	Pomper	Baden	56	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
91	Le Gréo	Arradon	56	0	0	68	0	0	68	0	0		0	0	0	2008	Commune
92	Pen er Men	Arradon	56	0	0	106	0	63	169	0	0		0		0	2008	Commune
93	Le Paluden	Arradon	56	0	0	64	0	0	64	0	0		0	0	0	2008	Commune
94	Arradon	Arradon	56	71	0	235	0	10	316	Visiteurs sur postes titulaires en croisière					0	2010	SEM
95	Kerrat	Arradon	56	0	0	150	0	0	150	0	0		0		0	2008	Commune
96	Tour Vincent	Arradon	56	0	0	68	0	49	117	0	0		0	0	0	2008	Commune
97	Grézit / Kerbilouët	Arradon	56	0	0	134	0	114	248	0	0		0		0	2008	Commune
98	Lodo / Penboch	Arradon	56	0	0	68	0	29	97	0	0		0		0	2008	Commune
99	Roguédas / Kerguen	Arradon	56	0	0	17	0	10	27	0	0		0	0	0	2008	Commune
100	Moréac	Arradon	56	0	0	37	0	20	57	0	0		0		0	2008	Commune
101	Conleau	Vannes, Arradon	56	0	0	358	0	60	418	0	0		0	0	0	2010	Association
102	Vannes	Vannes	56	0	250	34	0	0	284	70	0	0	0	0	70	2009	Commune
103	Le Béluré	Île d'Arz	56	0	0	48	0	0	48	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
104	Pen Raz	Île d'Arz	56	0	0	120	0	0	120	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
105	Billehervé	Île d'Arz	56	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
106	Rudevent	Île d'Arz	56	0	0	14	0	0	14	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
107	Mounienne	Île d'Arz	56	0	0	33	0	0	33	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
108	Les Îles	Île d'Arz	56	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
109	Barrac'h	Séné	56	0	0	138	0	0	138	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
110	Port-Anna	Séné	56	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
111	Langle	Séné	56	0	0	153	0	0	153	0	0	0	0	0	0	2008	Commune
112	Le Badel	Séné	56	0	0	0	0	60	60	0	0	0	0		0	2008	Commune
113	Moustérian	Séné	56	0	0	0	0	29	29	0	0	0	0		0	2008	Commune
114	Pointe du Bil	Séné	56	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0		0	2008	Commune

Annexe 5.14. Baie de Quiberon – golfe du Morbihan (5 sur 6)

	Baie de Quiberon – golfe du Morbihan			Capacités accueil (hors visiteurs)						Accueil visiteurs						Date de mise à jour	Gestionnaire
	Port, Port à sec ou zone de mouillages	Commune	dpt	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL postes annuels	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL VISITEURS		
115	Montsarac	Séné	56	0	0	52	0	0	52	0	0		0	0	0	2008	Commune
116	La Garenne	Séné	56	0	0	90	0	0	90	0	0		0	0	0	2008	Commune
117	Kérentré	Theix	56	0	0	0	0	10	10	0	0	0	0		0	2008	Commune
118	Le passage	St-Armel	56	0	0	40	0	0	40	0	0		0		0	2010	Commune
119	Quistinic	St-Armel	56	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0		0	2010	Commune
120	Corn Bihan	St-Armel	56	0	0	0	0	23	23	0	0	0	0		0	2010	Commune
121	Tascon	St-Armel	56	0	0	0	0	31	31	0	0	0	0		0	2010	Commune
122	Bailleron	St-Armel	56	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0		0	2008	Commune
123	Lasné	St-Armel	56	0	0	0	0	70	70	0	0	0	0		0	2010	Commune
124	Le Ludré	St-Armel	56	0	0	0	0	35	35	0	0	0	0		0	2010	Commune
125	Le Ruaud	Sarzeau	56	0	0	0	0	19	19	0	0	0	0		0	2004	Commune
126	Bernon / Le Sluze	Sarzeau	56	0	0	7	0	40	47	0	0		0	0	0	2004	Commune
127	Pointe de l'Ours	Sarzeau	56	0	0	41	0	0	41	0	0		0	0	0	2004	Commune
128	Piniel	Sarzeau	56	0	0	37	0	0	37	0	0		0	0	0	2004	Commune
129	Stibiden	Sarzeau	56	0	0	2	0	0	2	0	0		0	0	0	2004	Commune
130	Le Lindin	Sarzeau	56	0	0	0	0	10	10	0	0	0	0		0	2004	Commune
131	Îles Govihan	Sarzeau	56	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0		0	2004	Commune
132	Brannec	Sarzeau	56	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0		0	2004	Commune
133	Le Logeo hors port	Sarzeau	56	0	0	227	0	0	227	0	0		0	0	0	2004	Commune
134	Le Logeo	Sarzeau	56	0	0	0	0	155	155	0	0	0	0		0	2010	Commune
135	Pen Castel	Arzon	56	0	0	113	0	0	113	0	0		0	0	0	2008	Commune
136	Kerners-Bilouris	Arzon	56	0	0	315	38	40	393	0	0		0	0	0	2008	Commune
137	La Palisse	Arzon	56	0	0	7	0	0	7	0	0		0	0	0	2008	Commune
138	Hent-Tenn	Arzon	56	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0		0	2008	Commune
139	Île de la Jument	Arzon	56	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0		0	2008	Commune
140	Bernon	Arzon	56	0	0	0	0	6	6	0	0	0	0		0	2008	Commune
141	Les trois fontaines	Arzon	56	0	0	0	0	35	35	0	0	0	0		0	2008	Commune
142	Le Monteno - Bilgroix	Arzon	56	0	0	73	0	44	117	0	0		0	0	0	2008	Commune
143	Port-Navalo	Arzon	56	0	0	94	2	135	231	0	0	6	0	0	6	2008	Commune

Annexe 5.14. Baie de Quiberon – golfe du Morbihan (6 sur 6)

	Baie de Quiberon – golfe du Morbihan			Capacités accueil (hors visiteurs)						Accueil visiteurs						Date de mise à jour	Gestionnaire
	Port, Port à sec ou zone de mouillages	Commune	dpt	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL postes annuels	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL VISITEURS		
144	Le Crouesty (dont 148 port à sec)	Arzon	56	1580	0	0	0	0	1580	Visiteurs sur postes titulaires en croisière						2010	SEM
145	Port aux Moines	St-Gildas de Rhuys	56	0	0	57	0	68	125	0	0		0	0	0	2010	Commune
146	Saint-Jacques	Sarzeau	56	0	0	0	8	332	340	0	0	0	0	25	25	2010	Commune
147	Saint-Jacques (hors port)	Sarzeau	56	0	0	0	0	14	14	0	0	0	0		0	2004	Commune
148	Kerfontaine	Sarzeau	56	0	0	0	0	20	20	0	0	0	0		0	2004	Commune
149	Le Rohaliguen	Sarzeau	56	0	0	0	0	168	168	0	0	0	0		0	2004	Commune
150	Beg Lann	Sarzeau	56	0	0	0	0	59	59	0	0	0	0		0	2004	Commune
151	Suscinio	Sarzeau	56	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0	0	0	2004	Commune
152	Landrézac	Sarzeau	56	0	0	0	0	11	11	0	0	0	0		0	2004	Commune
153	Penvins	Sarzeau	56	0	0	0	0	102	102	0	0	0	0	0	0	2004	Commune
TOTAL				4276	344	5414	157	3618	13809	124	10	312	2	140	588		

Annexe 5.15. Baie de Vilaine – Vilaine maritime – presqu'île de Guérande

Annexe 5.15. Baie de Vilaine – Vilaine maritime – presqu'île de Guérande (1 sur 2)

	Baie de Vilaine – presqu'île de Guérande			Capacités accueil (hors visiteurs)						Accueil visiteurs						Date de mise à jour	Gestionnaire	
	Port, Port à sec ou zone de mouillages	Commune	dpt	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL postes annuels	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL VISITEURS			
1	Banastère	Sarzeau	56	0	0	0	0	85	85	0	0	0	0	0	0	2004	Commune	
2	Banastère	Le Tour du Parc	56	0	0	0	0	9	9	0	0	0	0	0	0	2007	Association	
3	Kermor	Le Tour du Parc	56	0	0	0	0	14	14	0	0	0	0	0	0	2007	Association	
4	Rouvrant	Le Tour du Parc	56	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	2007	Association	
5	Pencadénic	Le Tour du Parc	56	0	0	14	0	0	14	0	0	0	0	0	0	2007	Commune	
6	Port Groix	Surzur	56	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	2007	?	
7	Pénerf	Damgan	56	0	0	20	0	44	64	0	0	5	0	0	5	2008	Commune	
8	Pénerf - Anse de Diben	Damgan	56	0	0	0	0	90	90	0	0	0	0	0	0	2008	Association	
9	Le Govet	Damgan	56	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2008	Association	
10	Le Bil	Damgan	56	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2008	Association	
11	Saint-Guérin / Le Govet	Damgan	56	0	0	0	0	150	150	0	0	0	0	0	0	2008	Association	
12	L'espérance	Damgan	56	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2008	Association	
13	Kervoyal grande plage	Damgan	56	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0	0	0	2008	Association	
14	Baie de Kervoyal ouest	Damgan	56	0	0	58	0	142	200	0	0	0	0	0	0	2008	Association	
15	Baie de Kervoyal Est	Damgan	56	0	0	29	0	69	98	0	0	0	0	0	0	2008	Association	
16	Tréhervé	Damgan, Ambon	56	0	0	23	0	57	80	0	0	0	0	0	0	2008	Association	
17	Port de Billiers - Pen lann	Billiers	56	0	0	0	0	100	100	0	0	0	0	2	2	2008	Commune	
18	Le Moustoir	Arzal	56	0	0	40	0	0	40	0	0	0	0	0	0	2007	?	
19	Arzal-Camoël	Arzal, Camoël	56	0	971	110	0	0	1081	0	0	0	0	0	0	2010	SAGEMOR	
20	Comptoir nautique	Marzan	56	Travaux en cours (ouverture envisagée : sept 2011)						0	0	0	0	0	0	0	2011	
21	Folleux	Béganne	56	0	228	99	0	0	327	0	14	0	0	0	14	2010	SAGEMOR	
22	Etier de la Rouelle	Béganne	56	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0	0	0	2008	DDE	
23	Redon	Redon	56	0	128	0	0	0	128	0	6	0	0	0	6	2008	CCI	
24	Multinautique	Nivillac	56	0	190	0	0	0	190	0	0	0	0	0	0	2008	Privé	
25	Nivillac	Nivillac	56	0	10	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	2008	Commune	
26	La Ville Aubin	Nivillac	56	0	0	60	0	0	60	0	0	0	0	0	0	2008	DDE	
27	La Roche-Bernard	La Roche-Bernard	56	0	455	108	0	0	563	0	0	0	0	0	0	2008	SAGEMOR	

Annexe 5.15. Baie de Vilaine – Vilaine maritime – presqu'île de Guérande (2 sur 2)

	Baie de Vilaine – presqu'île de Guérande			Capacités accueil (hors visiteurs)						Accueil visiteurs						Date de mise à jour	Gestionnaire
	Port, Port à sec ou zone de mouillages	Commune	dpt	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL postes annuels	offre maximum	offre maximum inférieure	offre intermédiaire	offre minimum supérieure	offre minimum	TOTAL VISITEURS		
28	L'Isle	Férel	56	0	0	60	0	0	60	0	0	0	0	0	0	2008	DDE
29	Vieille Roche	Camoël	56	0	0	141	0	0	141	0	0	0	0	0	0	2008	DDE
30	<i>Camoël Nautique</i>	Camoël	56	0	150	0	0	0	150	0	0	0	0	0	0	2008	Privé
31	<i>Tréhudal</i>	Pénestin	56	0	150	0	0	0	150	0	0	0	0	0	0	2008	Privé
32	<i>Tréhiguier</i>	Pénestin	56	0	0	73	0	20	93	0	0	4	0	0	4	2008	Commune
33	Anse de Camaret	Pénestin	56	0	0	0	0	36	36	0	0	0	0	0	0	2007	?
34	Poudrantaïs	Pénestin	56	0	0	0	0	67	67	0	0	0	0	0	0	2007	?
35	Le Maresclé	Pénestin	56	0	0	0	0	48	48	0	0	0	0	0	0	2008	?
36	Pointe de Bile	Pénestin	56	0	0	0	0	9	9	0	0	0	0	0	0	2007	?
37	Pen Bé	Pénestin	56	0	0	0	0	8	8	0	0	0	0	0	0	2007	?
38	Pointe noire	Pénestin	56	0	0	0	0	15	15	0	0	0	0	0	0	2007	?
39	<i>Kercabellec-Merquel</i>	Mesquer	44	0	0	0	0	224	224	0	0	0	0	38	38	2008	Association
40	Pointe du Toul Ru	Mesquer	44	0	0	0	0	212	212	0	0	0	0	4	4	2008	Association
41	Plage de Lanséria	Mesquer	44	0	0	0	0	100	100	0	0	0	0	0	0	2007	Association
42	<i>Piriac</i>	Piriac	44	750	0	0	0	0	750	30	0	0	0	0	30	2008	CCI
43	<i>Port Lérat</i>	Piriac	44	0	0	50	0	85	135	0	0	0	0	0	0	2008	Association
44	<i>La Turballe</i>	La Turballe	44	329	0	0	0	0	329	20	0	0	0	0	20	2008	CCI
45	Pen Bron	La Turballe	44	0	0	18	0	0	18	0	0	0	0	0	0	2007	?
46	Le Traict du Croisic	Le Croisic	44	0	0	48	0	34	82	0	0	0	0	0	0	2007	Commune
47	<i>Le Croisic</i>	Le Croisic	44	5	0	0	279	0	284	0	0	0	10	0	10	2008	Commune
48	Jetée du Tréhic	Le Croisic	44	0	0	0	0	33	33	0	0	0	0	0	0	2007	Commune
49	<i>Port de Saint-Michel</i>	Batz sur mer	44	0	0	0	0	27	27	0	0	0	0	0	0	2004	Association
50	Mouillage du Squall	Batz sur mer	44	0	0	0	0	48	48	0	0	0	0	0	0	2004	Association
51	Pen Château	Le Pouliguen	44	0	0	0	0	30	30	0	0	0	0	0	0	2007	?
52	Anse de Toulin	Le Pouliguen	44	0	0	0	0	50	50	0	0	0	0	0	0	2007	?
53	<i>La Baule -Le Pouliguen</i>	La Baule - Le Pouliguen	44	770	0	0	0	0	770	30	0	0	0	0	30	2008	CCI
54	<i>Pornichet</i>	Pornichet	44	1000	0	0	0	0	1000	150	0	0	0	0	150	2008	SA
55	<i>Port d'échouage</i>	Pornichet	44	0	0	0	0	468	468	0	0	0	0	10	10	2008	Association
TOTAL				2854	2282	969	279	2278	8662	230	20	9	10	54	323		

Annexe 5.16. Répartition des capacités d'accueil en Bretagne par bassin de navigation et par type de structure

Bassin de navigation	capacités d'accueil des ports structurants dont tout ou partie des places sont à flot sur pontons ou à quai	capacités des ports abris et des zones de mouillages dont toutes les places consistent soit en des postes d'amarage sur bouées à flot ou à l'échouage, soit en des places à l'échouage à quai ou sur ponton	capacités d'accueil des ports à sec (places sur raks ou sur bers)	TOTAL
Côte d'émeraude – Rance maritime	3007 (31,41 %)	6436 (67,23 %)	130 (1,36 %)	9573
Baie de Saint-Brieuc – Trieux maritime	3705 (52,12 %)	3254 (45,77 %)	150 (2,11 %)	7109
Côte de granit rose orientale – Jaudy maritime	1110 (27,24 %)	2685 (65,89 %)	280 (6,87 %)	4075
Côte de granit rose occidentale – baie de Lannion	635 (27,35 %)	1687 (72,65 %)	0 (0 %)	2322
Baie de Morlaix	224 (8,65 %)	2365 (91,35 %)	0 (0 %)	2589
Léon oriental	0 (0 %)	1415 (100 %)	0 (0 %)	1415
Côte des abers	321 (7,01 %)	4258 (92,99 %)	0 (0 %)	4579
Rade de Brest	2528 (41,3 %)	3593 (58,7 %)	0 (0 %)	6121
Baie de Douarnenez	1565 (76,79 %)	473 (23,21 %)	0 (0 %)	2038
Baie d'Audierne	232 (24,65 %)	709 (75,35 %)	0 (0 %)	941
Bassin des Glénan – Odet maritime	3319 (46,35 %)	3482 (48,62 %)	360 (5,03 %)	7161
Cornouaille orientale – Aven – Belon – Laïta	102 (3,99 %)	2457 (96,01 %)	0 (0 %)	2559
Rade de Lorient – ria d'Étel	3111 (48,38 %)	3020 (46,96 %)	300 (4,66 %)	6431
Baie de Quiberon – golfe du Morbihan	5130 (37,15 %)	8113 (58,75 %)	566 (4,1 %)	13809
Baie de Vilaine – Vilaine maritime – presqu'île de Guérande	4958 (57,24 %)	3214 (37,1 %)	490 (5,66 %)	8662
TOTAL	29947 (37,76 %)	47161 (59,47 %)	2276 (2,87 %)	79297

Annexe 5.17. Répartition des capacités d'accueil en Bretagne par bassin de navigation et par type de poste

Bassin de navigation	places à flot sur pontons ou à quai	places sur bouées à flot ou à l'échouage et places à l'échouage à quai ou sur ponton	places en ports à sec sur raks ou sur bers	TOTAL
Côte d'émeraude – Rance maritime	2679 (27,98 %)	6764 (70,66 %)	130 (1,36 %)	9573
Baie de Saint-Brieuc – Trieux maritime	2839 (39,94 %)	4120 (57,95 %)	150 (2,11 %)	7109
Côte de granit rose orientale – Jaudy maritime	1080 (26,5 %)	2715 (66,63 %)	280 (6,87 %)	4075
Côte de granit rose occidentale – baie de Lannion	595 (25,62 %)	1727 (74,38 %)	0 (0 %)	2322
Baie de Morlaix	224 (8,65 %)	2365 (91,35 %)	0 (0 %)	2589
Léon oriental	0 (0 %)	1415 (100 %)	0 (0 %)	1415
Côte des abers	224 (4,89 %)	4355 (95,11 %)	0 (0 %)	4579
Rade de Brest	2453 (40,08 %)	3668 (59,92 %)	0 (0 %)	6121
Baie de Douarnenez	1225 (60,11 %)	813 (39,89 %)	0 (0 %)	2038
Baie d'Audierne	232 (24,65 %)	709 (75,35 %)	0 (0 %)	941
Bassin des Glénan – Odet maritime	2567 (35,85 %)	4234 (59,12 %)	360 (5,03 %)	7161
Cornouaille orientale – Aven – Belon – Laïta	102 (3,99 %)	2457 (96,01 %)	0 (0 %)	2559
Rade de Lorient – ria d'Etel	2955 (45,95 %)	3176 (49,39 %)	300 (4,66 %)	6431
Baie de Quiberon – golfe du Morbihan	4047 (29,31 %)	9196 (66,59 %)	566 (4,1 %)	13809
Baie de Vilaine – Vilaine maritime – presqu'île de Guérande	4641 (53,58 %)	3531 (40,76 %)	490 (5,66 %)	8662
TOTAL	25863 (32,62 %)	51158 (64,51 %)	2276 (2,87 %)	79297

Annexe 5.18. Répartition des capacités d'accueil en Bretagne par bassin de navigation et selon le statut de l'installation de plaisance

Bassin de navigation	places au sein des concessions de ports de plaisance	places en zones de mouillages et d'équipement légers (AOT collectives ou individuelles du DPM) et en mouillages non autorisés	places en ports à sec	TOTAL
Côte d'émeraude – Rance maritime	5427 (56,69 %)	4016 (41,95 %)	130 (1,36 %)	9573
Baie de Saint-Brieuc – Trieux maritime	5203 (73,19 %)	1756 (24,7 %)	150 (2,11 %)	7109
Côte de granit rose orientale – Jaudy maritime	2034 (49,91 %)	1761 (43,21 %)	280 (6,87 %)	4075
Côte de granit rose occidentale – baie de Lannion	2028 (87,34 %)	294 (12,66 %)	0 (0 %)	2322
Baie de Morlaix	1239 (47,86 %)	1350 (52,14 %)	0 (0 %)	2589
Léon oriental	633 (44,73 %)	782 (55,27 %)	0 (0 %)	1415
Côte des abers	2036 (44,46 %)	2543 (55,34 %)	0 (0 %)	4579
Rade de Brest	3292 (53,78 %)	2829 (46,22 %)	0 (0 %)	6121
Baie de Douarnenez	1915 (93,96 %)	123 (6,04 %)	0 (0 %)	2038
Baie d'Audierne	548 (58,24 %)	393 (41,76 %)	0 (0 %)	941
Bassin des Glénan – Odet maritime	5330 (74,43 %)	1471 (20,54 %)	360 (5,03 %)	7161
Cornouaille orientale – Aven – Belon – Laïta	1828 (71,43 %)	731 (28,57 %)	0 (0 %)	2559
Rade de Lorient – ria d'Etel	3418 (53,15 %)	2713 (42,19 %)	300 (4,66 %)	6431
Baie de Quiberon – golfe du Morbihan	7435 (53,84 %)	5808 (42,06 %)	566 (4,1 %)	13809
Baie de Vilaine – Vilaine maritime – presqu'île de Guérande	6367 (73,5 %)	1805 (20,84 %)	490 (5,66 %)	8662
TOTAL	48733 (61,46 %)	28288 (35,67 %)	2276 (2,87 %)	79297

Annexe 5.19. Répartition des installations de plaisance en Bretagne par bassin de navigation

Bassin de navigation	Nombre de ports structurants dont tout ou partie des places sont à flot sur pontons ou à quai	Nombre de ports abris dont les places consistent soit en des postes d'amarage sur bouées à flot ou à l'échouage, soit en des places à l'échouage à quai ou sur ponton	nombre de zones de mouillages et d'équipements légers	Nombre de ports à sec	TOTAL
Côte d'émeraude – Rance maritime	6	9	62	1	78
Baie de Saint-Brieuc – Trieux maritime	7	11	35	1	54
Côte de granit rose orientale – Jaudy maritime	2	5	42	1	50
Côte de granit rose occidentale – baie de Lannion	1	10	10	0	21
Baie de Morlaix	1	6	23	0	30
Léon oriental	0	5	34	0	39
Côte des abers	1	9	62	0	72
Rade de Brest	4	11	70	0	85
Baie de Douarnenez	3	1	6	0	10
Baie d'Audierne	1	3	9	0	13
Bassin des Glénan – Odet maritime	5	13	43	2	63
Cornouaille orientale – Aven – Belon – Laïta	1	10	23	0	34
Rade de Lorient – ria d'Étel	9	4	74	2	89
Baie de Quiberon – golfe du Morbihan	8*	17	127	1	153
Baie de Vilaine – Vilaine maritime – presqu'île de Guérande	9	9	34	3	55
TOTAL	58	123	654 **	11	846

* dont deux disposant de places de port à sec

** dont 113 ZMEL de moins de 10 postes (dont 47 de moins de 5 postes)

SIGLES ET ABRÉVIATIONS

ADEUPa :	Agence d'urbanisme du pays de Brest
APPB :	Association des Ports de Plaisance de Bretagne
AOT :	Autorisation d'Occupation Temporaire
CCI :	Chambre de Commerce et d'Industrie
CETE :	Centre d'Études Techniques de l'Équipement
CNRS :	Centre National de la Recherche Scientifique
CV :	Chevaux Vapeur
DDE :	Direction Départementale de l'Équipement
DPM :	Domaine Public Maritime
DRE :	Direction Régionale de l'Équipement
DREAL :	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
ESO :	Espaces et Sociétés
ETP :	Equivalent Temps Plein
GIZC :	Gestion Intégrée des Zones Côtières
GO :	Gas Oil (Gazole)
GPS :	Global Positioning System
IFRESI :	Institut Fédératif de Recherche sur les Économies et les Sociétés Industrielles
IUEM :	Institut Universitaire Européen de la Mer
MEEDDAT :	Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire
PLU :	Plan Local d'Urbanisme
PNM :	Parc Naturel Marin
PNR :	Parc Naturel Régional
PUR :	Presses Universitaires de Rennes
RESO :	Rennes Espaces et Sociétés
RST :	Réseau Scientifique et Technique
SAGEMOR :	Société d'Aménagement et de Gestion du Morbihan
SCOT :	Schéma de Cohérence Territoriale
SEATL :	Service d'Étude et d'Aménagement Touristique du Littoral
SELLOR :	Société anonyme d'économie mixte de gestion des ports de plaisance et des Équipements de Loisirs du pays de Lorient
SEM :	Société d'Économie Mixte

SIVOM : Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple
SIVU : Syndicat Intercommunal à Vocation Unique
SMVM : Schéma de Mise en Valeur de la Mer
SODEFI : Société de Développement du Finistère
SOPAB : Société des Parkings de Brest
SP : Sans Plomb
UBO : Université de Bretagne Occidentale
UMR ESO : Unité Mixte de Recherche Espaces et Sociétés
ZMEL : Zone de Mouillage et d'Équipements Légers

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

ACT-OUEST, CONSEIL GÉNÉRAL DES CÔTES D'ARMOR, 2003, *Schéma Directeur de la Plaisance*, Diagnostic, Saint-Malo, 97 p.

ACT-OUEST, CONSEIL GÉNÉRAL DES CÔTES D'ARMOR, 2003, *Schéma Directeur de la Plaisance*, Annexes fiches ports et mouillages, Saint-Malo, 148 p.

ADEUPa de Brest, DUMAS C., 2006, *La plaisance dans le pays de Brest*, Brest, 34 p.

ASSOCIATION DES PORTS DE PLAISANCE DE BRETAGNE, BROQUET-LETELLIER V., 2001, *La plaisance en Bretagne. Ports et mouillages, Mission régionale 2000*, Synthèse des travaux et propositions, Larmor-Plage, 63 p. Consultable et téléchargeable : http://www.bretagne-info-nautisme.fr/IMG/pdf/SYNTHESE_CORRIGEE_finale_photos.pdf

ASSOCIATION DES PORTS DE PLAISANCE DE BRETAGNE, BROQUET-LETELLIER V., 2001, *La plaisance en Bretagne. Ports et mouillages, Mission régionale 2000*, Annexes par bassin de navigation, Larmor-Plage, 198 p.

ASSOCIATION DES PORTS DE PLAISANCE DE BRETAGNE, SONNIC E., 2008, *La pression de la demande de places pour bateaux de plaisance en rade de Lorient*, Larmor-Plage, 31 p.

BERNARD N., 2000, *Les ports de plaisance, équipements structurants de l'espace littoral*, Paris, L'Harmattan, 126 p., (collection Maritimes).

BERNARD N. (Dir.), 2005, *Le nautisme. Acteurs, pratiques et territoires*, Rennes, PUR, 332 p.

CORRE M., 2009, *Atlas des ports et sites de mouillage au sein du Parc naturel marin d'Iroise*, UBO, IUEM, 138 p.

DIRECTION GÉNÉRALE DE LA MER ET DES TRANSPORTS, 2010, *La plaisance en quelques chiffres. 1^{er} septembre 2009 au 31 août 2010*, Paris, 30 p.

LAGEISTE J., 1995, *Le nautisme en Bretagne, Norois*, Poitiers, t. 42, n°166, p. 443-452.

RETIÈRE D., 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, UBO, 328 p.

SONNIC E., 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 de géographie – aménagement de l'espace, Université Rennes 2, ESO – UMR CNRS 6590, 503 p., Consultable et téléchargeable :

<http://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00011637/en/>

SONNIC E., 2008, La navigation de plaisance : une activité touristique « amphibie » entre espaces de pratiques et territoires de gestion, *Le littoral : subir, dire, agir*, Colloque international pluridisciplinaire, IFRESI, Lille, 15-18 janvier 2008, 18 p. Consultable et téléchargeable :

http://www.ifresi.univ-lille1.fr/Littoral2008/Themes/Theme_4/Seance2/sonnic.pdf

TONINI B., TROUILLET B., 2005, "Les bassins de navigation : éléments d'une typologie. Étude sur la façade atlantique à partir de la réglementation", in BERNARD N. (dir.), *Le nautisme. Acteurs, pratiques et territoires*, Rennes, PUR, p. 29-48.

TABLE DES FIGURES

Fig. 1. Les différents types de bassin de navigation	p. 11
Fig. 2. Bassin de navigation et domaine skiable balisé, deux déclinaisons d'un espace loisir de masse	p. 15
Fig. 3. Tarifs portuaires pratiqués en 2004 en euros pour un bateau de 7 mètres	p. 17
Fig. 4. Temps de parcours en automobile à destination des principaux ports de plaisance bretons	p. 21
Fig. 5. Nombre et proportion de ports et mouillages destinataires du questionnaire d'enquête	p. 33
Fig. 6. Taux de retour des questionnaires d'enquête et pourcentage de ports et mouillages renseignés du secteur d'étude	p. 34
Fig. 7. Les bassins de navigation et les installations de plaisance en Bretagne (ports et zones de mouillages)	p. 38
Fig. 8. Nombre d'entreprises en lien avec la plaisance pour 1000 emplacements par bassin de navigation	p. 40
Fig. 9. Les gestionnaires de ports de plaisance en Bretagne par bassin de navigation	p. 42
Fig. 10. Les gestionnaires de ports structurants en Bretagne par bassin de navigation	p. 44
Fig. 11. Les gestionnaires de ports en Bretagne par bassin de navigation (hors ports structurants et ports à sec)	p. 45
Fig. 12. Les gestionnaires de ports structurants en Bretagne par département	p. 46
Fig. 13. Répartition par taille des bateaux de plaisance dans les ports et mouillages bretons en 2008	p. 50
Fig. 14. Répartition par taille et par type des bateaux de plaisance dans les ports et mouillages bretons en 2008	p. 51
Fig. 15. Les principaux flux plaisanciers de la Manche au golfe de Gascogne	p. 53
Fig. 16. Nombre de bateaux de passage par port de plaisance en 2008	p. 56
Fig. 17. Nombre de nuitées bateaux par port de plaisance en 2008	p. 56
Fig. 18. Les listes d'attente à l'état brut en 2008 par bassin et sous-bassins de navigation	p. 60
Fig. 19. Localisation du bassin de navigation de la côte d'émeraude – Rance maritime	p. 65
Fig. 20. L'offre de places du bassin de la côte d'émeraude – Rance maritime	p. 66
Fig. 21. Localisation des ports et mouillages du bassin de la côte d'émeraude – Rance maritime	p. 67
Fig. 22. Services et équipements portuaires structurants (côte d'émeraude – Rance maritime)	p. 70
Fig. 23. La flottille 2008 des ports et mouillages (côte d'émeraude – Rance maritime)	p. 71
Fig. 24. Localisation du bassin de navigation de la baie de Saint-Brieuc – Trieux maritime	p. 73
Fig. 25. L'offre de places du bassin de la baie de Saint-Brieuc – Trieux maritime	p. 74
Fig. 26. Localisation des ports et mouillages du bassin de la baie de Saint-Brieuc – Trieux maritime	p. 75
Fig. 27. Services et équipements portuaires structurants (baie de Saint-Brieuc – Trieux maritime)	p. 77
Fig. 28. La flottille 2008 des ports et mouillages (baie de Saint-Brieuc – Trieux maritime)	p. 78
Fig. 29. Localisation du bassin de navigation de la côte de granit rose orientale – Jaudy maritime	p. 79
Fig. 30. L'offre de places du bassin de la côte de granit rose orientale – Jaudy maritime	p. 80
Fig. 31. Localisation des ports et mouillages du bassin de la côte de granit rose orientale – Jaudy maritime	p. 81

Fig. 32. Services et équipements portuaires structurants (côte de granit rose orientale – Jaudy maritime)	p. 83
Fig. 33. La flottille 2008 des ports et mouillages (côte de granit rose orientale – Jaudy maritime)	p. 83
Fig. 34. Localisation du bassin de navigation de la côte de granit rose occidentale – baie de Lannion	p. 85
Fig. 35. L'offre de places du bassin de la côte de granit rose occidentale – baie de Lannion	p. 86
Fig. 36. Localisation des ports et mouillages du bassin de la côte de granit rose occidentale – baie de Lannion	p. 87
Fig. 37. Services et équipements portuaires structurants (côte de granit rose occidentale – baie de Lannion)	p. 88
Fig. 38. La flottille 2008 des ports et mouillages (côte de granit rose occidentale – baie de Lannion)	p. 88
Fig. 39. Localisation du bassin de navigation de la baie de Morlaix	p. 91
Fig. 40. L'offre de places du bassin de la baie de Morlaix	p. 92
Fig. 41. Localisation des ports et mouillages du bassin de la baie de Morlaix	p. 93
Fig. 42. Services et équipements portuaires structurants (baie de Morlaix)	p. 94
Fig. 43. La flottille 2008 des ports et mouillages (baie de Morlaix)	p. 95
Fig. 44. Localisation du bassin de navigation du Léon oriental	p. 97
Fig. 45. L'offre de places du bassin du Léon oriental	p. 98
Fig. 46. Localisation des ports et mouillages du bassin du Léon oriental	p. 99
Fig. 47. Services et équipements portuaires structurants (Léon oriental)	p. 100
Fig. 48. La flottille 2008 des ports et mouillages (Léon oriental)	p. 101
Fig. 49. Localisation du bassin de navigation de la côte des abers	p. 103
Fig. 50. L'offre de places du bassin de la côte des abers	p. 104
Fig. 51. Localisation des ports et mouillages du bassin de la côte des abers	p. 105
Fig. 52. Services et équipements portuaires structurants (côte des abers)	p. 107
Fig. 53. La flottille 2008 des ports et mouillages (côte des abers)	p. 108
Fig. 54. Localisation du bassin de navigation de la rade de Brest	p. 111
Fig. 55. L'offre de places du bassin de la rade de Brest	p. 112
Fig. 56. Localisation des ports et mouillages du bassin de la rade de Brest	p. 113
Fig. 57. Services et équipements portuaires structurants (rade de Brest)	p. 115
Fig. 58. La flottille 2008 des ports et mouillages (rade de Brest)	p. 116
Fig. 59. Localisation du bassin de navigation de la baie de Douarnenez	p. 119
Fig. 60. L'offre de places du bassin de la baie de Douarnenez	p. 120
Fig. 61. Localisation des ports et mouillages du bassin de la baie de Douarnenez	p. 121
Fig. 62. Services et équipements portuaires structurants (baie de Douarnenez)	p. 122
Fig. 63. La flottille 2008 des ports et mouillages (baie de Douarnenez)	p. 122
Fig. 64. Localisation du bassin de navigation de la baie d'Audierne	p. 125
Fig. 65. L'offre de places du bassin de la baie d'Audierne	p. 126
Fig. 66. Localisation des ports et mouillages du bassin de la baie d'Audierne	p. 127
Fig. 67. Services et équipements portuaires structurants (baie d'Audierne)	p. 128

Fig. 68. La flottille 2008 des ports et mouillages (baie d'Audierne)	p. 129
Fig. 69. Localisation du bassin de navigation des Glénan – Odet maritime	p. 131
Fig. 70. L'offre de places du bassin des Glénan – Odet maritime	p. 132
Fig. 71. Localisation des ports et mouillages du bassin des Glénan – Odet maritime	p. 133
Fig. 72. Services et équipements portuaires structurants (bassin des Glénan – Odet maritime)	p. 135
Fig. 73. La flottille 2008 des ports et mouillages (bassin des Glénan – Odet maritime)	p. 135
Fig. 74. Localisation du bassin de navigation de Cornouaille orientale – Aven – Belon – Laïta	p. 137
Fig. 75. L'offre de places du bassin de Cornouaille orientale – Aven – Belon – Laïta	p. 138
Fig. 76. Localisation des ports et mouillages du bassin de Cornouaille orientale – Aven – Belon – Laïta	p. 139
Fig. 77. Services et équipements portuaires structurants (Cornouaille orientale – Aven – Belon – Laïta)	p. 140
Fig. 78. La flottille 2008 des ports et mouillages (Cornouaille orientale – Aven – Belon – Laïta)	p. 141
Fig. 79. Localisation du bassin de navigation de la rade de Lorient – ria d'Etel	p. 143
Fig. 80. L'offre de places du bassin de la rade de Lorient – ria d'Etel	p. 144
Fig. 81. Localisation des ports et mouillages du bassin de la rade de Lorient – ria d'Etel	p. 145
Fig. 82. Services et équipements portuaires structurants (rade de Lorient – ria d'Etel)	p. 147
Fig. 83. La flottille 2008 des ports et mouillages (rade de Lorient – ria d'Etel)	p. 147
Fig. 84. Localisation du bassin de navigation de la baie de Quiberon – golfe du Morbihan	p. 149
Fig. 85. L'offre de places du bassin de la baie de Quiberon – golfe du Morbihan	p. 150
Fig. 86. Localisation des ports et mouillages du bassin de la baie de Quiberon – golfe du Morbihan	p. 151
Fig. 87. Services et équipements portuaires structurants (baie de Quiberon – golfe du Morbihan)	p. 153
Fig. 88. La flottille 2008 des ports et mouillages (baie de Quiberon – golfe du Morbihan)	p. 153
Fig. 89. Localisation du bassin de navigation de la baie de Vilaine – Vilaine maritime – presqu'île de Guérande	p. 157
Fig. 90. L'offre de places du bassin de la baie de Vilaine – Vilaine maritime – presqu'île de Guérande	p. 158
Fig. 91. Localisation des ports et mouillages du bassin de la baie de Vilaine – Vilaine maritime – presqu'île de Guérande	p. 159
Fig. 92. Services et équipements portuaires structurants (baie de Vilaine – Vilaine maritime – presqu'île de Guérande)	p. 161
Fig. 93. La flottille 2008 des ports et mouillages (baie de Vilaine – Vilaine maritime – presqu'île de Guérande)	p. 161

TABLE DES MATIÈRES

GROUPE DE TRAVAIL	p. 3
REMERCIEMENTS	p. 4
SOMMAIRE	p. 5
INTRODUCTION	p. 7
CHAPITRE I : LE BASSIN DE NAVIGATION : ÉLÉMENTS DE CADRAGE	p. 9
1. Le bassin de navigation, une entité complexe	p. 11
1.1. Définition officielle du bassin de navigation	p. 11
1.2. Une part de déterminisme physique	p. 12
1.3. Le bassin de navigation, espace perçu, espace vécu	p. 12
1.4. Une part de réglementation relative aux autorisations de naviguer au-delà d'un abri côtier	p. 13
1.5. Le bassin de navigation, un espace à géométrie variable dans l'espace et dans le temps	p. 14
1.6. Un archétype d'espace récréatif	p. 14
1.7. Les bassins de navigation en Bretagne, un clivage nord-ouest / sud-est témoignant de leur valeur marchande	p. 16

2. De la nécessité d'une extension terrestre au bassin de navigation	p. 19
2.1. Le bassin de navigation, une entité exclusivement maritime, limitée pour la gestion d'une activité « amphibie » : la plaisance	p. 19
2.2. L'extension terrestre du bassin de navigation	p. 19
CHAPITRE II : LA DÉMARCHE ADOPTÉE EN VUE D'UNE CARACTÉRISATION DES BASSINS DE NAVIGATION	p. 23
1. Apport bibliographique et approche hypothético-déductive pour une caractérisation des bassins de navigation	p. 25
1.1. Apport bibliographique	p. 25
1.1.1. L'apport universitaire	p. 25
1.1.2. Les autres apports	p. 26
1.2. Eléments à prendre en compte pour caractériser les bassins de navigation	p. 27
1.2.1. Ports et mouillages : points de divergence et de convergence des flux plaisanciers au sein des bassins de navigation	p. 28
1.2.2. Les objectifs de balade en mer, éléments conditionnant les parcours en mer et donc les flux maritimes de la plaisance	p. 29
1.2.3. L'observation de la flottille de la plaisance, clef de la déduction des pratiques plaisancières dominantes d'un bassin de navigation	p. 29
2. L'option de l'enquête par questionnaire	p. 31
2.1. Contenu du questionnaire d'enquête	p. 31
2.2. La transmission des questionnaires	p. 32
2.3. Le taux de retour des questionnaires	p. 33
CHAPITRE III : LES BASSINS DE NAVIGATION BRETONS	p. 35

0. Généralités sur les bassins de navigation bretons	p. 37
0.1. Caractéristiques physiques des bassins de navigation bretons	p. 37
0.2. La plaisance bretonne : une capacité d'accueil très importante mais atomisée	p. 39
0.3. Les entreprises, la partie immergée de l'iceberg « plaisance »	p. 39
0.4. Ports et mouillages bretons : des modes de gestion essentiellement publics et d'une grande hétérogénéité	p. 41
0.4.1. Les modes de gestion des ports de plaisance	p. 41
0.4.2. Le ponton, cible privilégié des SEM et CCI	p. 43
0.4.3. Les gestionnaires de ports de plaisance : des différences marquées d'un département à l'autre	p. 45
0.4.4. Les zones de mouillages et d'équipements légers (ZMEL) : des gestions exclusivement publiques et majoritairement communales	p. 47
0.4.5. La nature du gestionnaire : quelles incidences ?	p. 49
0.5. Une plaisance bretonne marquée par la voile, la pêche-promenade et des bateaux de petites tailles	p. 49
0.5.1. Des bateaux de petites tailles	p. 49
0.5.2. Les pontons bretons ou le royaume déclinant de la voile	p. 50
0.5.3. Les postes sur bouées, le domaine des petites embarcations à moteur	p. 51
0.6. Le passage (ou l'escale)	p. 52
0.6.1. Généralités sur le passage en Bretagne	p. 52
0.6.2. Les résultats de l'étude concernant le passage	p. 54
0.7. Les listes d'attente	p. 57
0.7.1. Les limites des listes d'attente pour l'évaluation de la pression de la demande	p. 57
0.7.2. Les inscrits sur listes d'attente des ports de plaisance bretons	p. 59

0 bis. Grille de lecture commune aux quinze bassins de navigation bretons	p. 62
1. Côte d'émeraude – Rance maritime	p. 65
1.1. L'offre des ports et mouillages	p. 66
1.1.1. Les capacités d'accueil	p. 66
1.1.2. Les services et équipements portuaires structurants	p. 70
1.1.3. Le profil de la flottille des ports et mouillages	p. 71
1.2. La pression de la demande	p. 71
1.2.1. Le passage	p. 72
1.2.2. Les listes d'attente	p. 72
2. Baie de Saint-Brieuc – Trieux maritime	p. 73
2.1. L'offre des ports et mouillages	p. 74
2.1.1. Les capacités d'accueil	p. 74
2.1.2. Les services et équipements portuaires structurants	p. 77
2.1.3. Le profil de la flottille des ports et mouillages	p. 77
2.2. La pression de la demande	p. 78
2.2.1. Le passage	p. 78
2.2.2. Les listes d'attente	p. 78
3. Côte de granit rose orientale – Jaudy maritime	p. 79
3.1. L'offre des ports et mouillages	p. 80
3.1.1. Les capacités d'accueil	p. 80
3.1.2. Les services et équipements portuaires structurants	p. 82
3.1.3. Le profil de la flottille des ports et mouillages	p. 83

3.2. La pression de la demande	p. 84
3.2.1. Le passage	p. 84
3.2.2. Les listes d'attente	p. 84
4. Côte de granit rose occidentale – baie de Lannion	p. 85
4.1. L'offre des ports et mouillages	p. 86
4.1.1. Les capacités d'accueil	p. 86
4.1.2. Les services et équipements portuaires structurants	p. 88
4.1.3. Le profil de la flottille des ports et mouillages	p. 88
4.2. La pression de la demande	p. 89
4.2.1. Le passage	p. 89
4.2.2. Les listes d'attente	p. 89
5. Baie de Morlaix	p. 91
5.1. L'offre des ports et mouillages	p. 92
5.1.1. Les capacités d'accueil	p. 92
5.1.2. Les services et équipements portuaires structurants	p. 94
5.1.3. Le profil de la flottille des ports et mouillages	p. 94
5.2. La pression de la demande	p. 95
5.2.1. Le passage	p. 95
5.2.2. Les listes d'attente	p. 95
6. Léon oriental	p. 97
6.1. L'offre des ports et mouillages	p. 98

6.1.1. Les capacités d'accueil	p. 98
6.1.2. Les services et équipements portuaires structurants	p. 100
6.1.3. Le profil de la flottille des ports et mouillages	p. 101
6.2. La pression de la demande	p. 101
7. Côte des abers	p. 103
7.1. L'offre des ports et mouillages	p. 104
7.1.1. Les capacités d'accueil	p. 104
7.1.2. Les services et équipements portuaires structurants	p. 107
7.1.3. Le profil de la flottille des ports et mouillages	p. 108
7.2. La pression de la demande	p. 108
7.2.1. Le passage	p. 108
7.2.2. Les listes d'attente	p. 109
8. Rade de Brest	p. 111
8.1. L'offre des ports et mouillages	p. 112
8.1.1. Les capacités d'accueil	p. 112
8.1.2. Les services et équipements portuaires structurants	p. 114
8.1.3. Le profil de la flottille des ports et mouillages	p. 115
8.2. La pression de la demande	p. 116
8.2.1. Le passage	p. 116
8.2.2. Les listes d'attente	p. 116
9. Baie de Douarnenez	p. 119
9.1. L'offre des ports et mouillages	p. 120

9.1.1. Les capacités d'accueil	p. 120
9.1.2. Les services et équipements portuaires structurants	p. 122
9.1.3. Le profil de la flottille des ports et mouillages	p. 122
9.2. La pression de la demande	p. 123
9.2.1. Le passage	p. 123
9.2.2. Les listes d'attente	p. 123
10. Baie d'Audierne	p. 125
10.1. L'offre des ports et mouillages	p. 126
10.1.1. Les capacités d'accueil	p. 126
10.1.2. Les services et équipements portuaires structurants	p. 128
10.1.3. Le profil de la flottille des ports et mouillages	p. 129
10.2. La pression de la demande	p. 129
10.2.1. Le passage	p. 129
10.2.2. Les listes d'attente	p. 130
11. Bassin des Glénan – Odet maritime	p. 131
11.1. L'offre des ports et mouillages	p. 132
11.1.1. Les capacités d'accueil	p. 132
11.1.2. Les services et équipements portuaires structurants	p. 134
11.1.3. Le profil de la flottille des ports et mouillages	p. 135
11.2. La pression de la demande	p. 136
11.2.1. Le passage	p. 137
11.2.2. Les listes d'attente	p. 138
12. Cornouaille orientale – Aven – Belon – Laïta	p. 137

12.1. L'offre des ports et mouillages	p. 138
12.1.1. Les capacités d'accueil	p. 138
12.1.2. Les services et équipements portuaires structurants	p. 140
12.1.3. Le profil de la flottille des ports et mouillages	p. 141
12.2. La pression de la demande	p. 141
12.2.1. Le passage	p. 141
12.2.2. Les listes d'attente	p. 142
13. Rade de Lorient – ria d'Étel	p. 143
13.1. L'offre des ports et mouillages	p. 144
13.1.1. Les capacités d'accueil	p. 144
13.1.2. Les services et équipements portuaires structurants	p. 147
13.1.3. Le profil de la flottille des ports et mouillages	p. 147
13.2. La pression de la demande	p. 148
13.2.1. Le passage	p. 148
13.2.2. Les listes d'attente	p. 148
14. Baie de Quiberon – golfe du Morbihan	p. 149
14.1. L'offre des ports et mouillages	p. 150
14.1.1. Les capacités d'accueil	p. 150
14.1.2. Les services et équipements portuaires structurants	p. 152
14.1.3. Le profil de la flottille des ports et mouillages	p. 153
14.2. La pression de la demande	p. 154
14.2.1. Le passage	p. 154

14.2.2. Les listes d'attente	p. 155
15. Baie de Vilaine – Vilaine maritime – presqu'île de Guérande	p. 157
15.1. L'offre des ports et mouillages	p. 158
15.1.1. Les capacités d'accueil	p. 158
15.1.2. Les services et équipements portuaires structurants	p. 160
15.1.3. Le profil de la flottille des ports et mouillages	p. 161
15.2. La pression de la demande	p. 162
15.2.1. Le passage	p. 162
15.2.2. Les listes d'attente	p. 163
CONCLUSION	p. 165
ANNEXES	p. 167
ANNEXE 1. Annexe scientifique de la convention de recherche établie en 2008 entre l'ex Direction Régionale de l'Équipement Bretagne (aujourd'hui DREAL) et l'Unité Mixte de Recherche ESO (Espaces et Sociétés)	p.169
ANNEXE 2. Exemple de questionnaire d'enquête pré-rempli transmis aux gestionnaires de ports de plaisance ou de zone de mouillages	p. 171
ANNEXE 3. Courrier d'accompagnement DRE / ESO des questionnaires d'enquête	p. 177
ANNEXE 4. Courrier d'accompagnement APPB des questionnaires d'enquête	p. 179
ANNEXE 5. Capacités d'accueil par ports et mouillages des bassins de navigation bretons	p. 181
Annexe 5.1. Côte d'Emeraude – Rance Maritime	p. 183
Annexe 5.2. Baie de Saint-Brieuc – Trieux maritime	p. 187
Annexe 5.3. Côte de Granit rose orientale – Jaudy maritime	p. 189

Annexe 5.4. Côte de Granit rose occidentale – baie de Lannion	p. 191
Annexe 5.5. Baie de Morlaix	p. 193
Annexe 5.6. Léon oriental	p. 195
Annexe 5.7. Côte des Abers	p. 197
Annexe 5.8. Rade de Brest	p. 201
Annexe 5.9. Baie de Douarnenez	p. 205
Annexe 5.10. Baie d'Audierne	p. 207
Annexe 5.11. Bassin des Glénan – Odet maritime	p. 209
Annexe 5.12. Cornouaille orientale – Aven – Belon – Laïta	p. 213
Annexe 5.13. Rade de Lorient – ria d'Étel	p. 215
Annexe 5.14. Baie de Quiberon – golfe du Morbihan	p. 219
Annexe 5.15. Baie de Vilaine – Vilaine maritime – presqu'île de Guérande	p. 225
Annexe 5.16. Répartition des capacités d'accueil en Bretagne par bassin de navigation et par type de structure	p. 227
Annexe 5.17. Répartition des capacités d'accueil en Bretagne par bassin de navigation et par type de poste	p. 228
Annexe 5.18. Répartition des capacités d'accueil en Bretagne par bassin de navigation et selon le statut de l'installation de plaisance	p. 229
Annexe 5.19. Répartition des installations de plaisance en Bretagne par bassin de navigation	p. 230

SIGLES ET ABRÉVIATIONS	p.231
-------------------------------	-------

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES	p. 233
------------------------------------	--------

TABLE DES FIGURES	p. 235
--------------------------	--------

TABLE DES MATIÈRES	p. 239
---------------------------	--------